

En 2019 la demanda de transporte marítimo superó por primera vez los 12.000 millones de toneladas

RESUMEN DEL INFORME DEL OTOÑO DE CLARKSONS

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial creció un 3,0% en 2019 y la demanda del transporte marítimo un 1,7% superando los 12.000 millones de toneladas.

Los fletes de los portacontenedores y gaseros se han mantenido fuertes mientras que los de graneleros y petroleros, que empezaron el año en valores muy deprimidos, mejoraron a lo largo del año.

Entre enero y agosto se entregaron 1.001 buques nuevos con 67,1 Mtpm. Debido a las incertidumbres sobre futuras tecnologías y regulaciones los nuevos contratos se han visto reducidos, sumando 505 buques con 35,0 Mtpm. La cartera de pedidos totalizaba, a 1 de septiembre de 2019, 3.184 buques con 192,4 Mtpm que suponen el 9,5% de la flota existente.

En los 8 primeros meses del año se enviaron a reciclar 418 buques con 12,9 Mtpm. El 43,9% del tonelaje desguazado (5,7 Mtpm) corresponde a los graneleros.

ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en la revisión del mes de octubre de su informe 'Perspectivas de la economía mundial' rebajó en dos décimas sus previsiones de crecimiento mundial para 2019 y una décima para 2020, hasta 3,0% y 3,4% respectivamente. Esto supone una nueva revisión a la baja respecto a las cifras previstas en ediciones anteriores, que se debe, principalmente, a los obstáculos para el crecimiento de la economía mundial, que también afectan al transporte marítimo, entre ellos la guerra comercial entre los EE.UU. y China, las incertidumbres derivadas del Brexit y la inseguridad política en Oriente Medio.

El crecimiento previsto en el conjunto de las economías avanzadas es del 1,7% tanto en 2019 como en 2020. En los EE.UU., tras el estímulo fiscal y la fuerte demanda interna registradas en 2018, en 2019 estos impulsos se han suavizado y las previsiones se han rebajado dos décimas, hasta 2,4%. La zona Euro crecerá un 1,2%, con algunos de sus miembros entrando en recesión, a consecuencia de la

debilidad de las exportaciones y la cercanía del Brexit. Japón crecerá en 2019 un 0,9% y China un 6,1%, la tasa más baja desde los años 90 y, aunque su economía continúa el proceso de maduración y diversificación, resulta evidente que la guerra comercial con los EE.UU. ha contribuido de forma decisiva a frenar su crecimiento, que para 2020 se estima será del 5,8%. India crecerá también un 6,1% en 2019 y al 7,0% en 2020.

Para España, el FMI prevé un crecimiento del 2,2% para este año y del 1,8% para 2020, confirmando la progresiva ralentización que sufre nuestra economía desde el 3,0% registrado en 2017, aunque se mantiene aún al frente de las grandes economías de la zona Euro.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

En el informe de otoño de Clarksons, a la vista de los factores ya mencionados, se ha vuelto a revisar a la baja la previsión de la demanda de transporte para 2019, desde el 2,9% estimado a comienzos de año, a un exiguo 1,7%, la tasa de crecimiento más baja desde 2009. Pese a todo, previsiblemente en 2019 se superaron por primera vez, los 12.000 millones de toneladas (Mt), que suponen 1,6 t por habitante y el 85% del comercio mundial. Medida en t-milla, la demanda alcanzó 59,9 billones, un 2,2% superior a la del año anterior.

La guerra comercial entre EE.UU. y China ha tenido un efecto limitado sobre

	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla
2005	1.579	8.469	1.463	8.146	2.585	10.706	379	1.399	975	4.789	741	3.641	7.721	37.150
2006	1.676	9.034	1.522	8.765	2.645	10.996	408	1.532	1.061	5.189	724	3.540	8.036	39.055
2007	1.812	9.774	1.639	9.157	2.701	11.019	433	1.652	1.185	5.718	641	3.090	8.412	40.411
2008	1.911	10.263	1.605	8.816	2.726	11.234	440	1.724	1.233	5.923	695	3.339	8.611	41.299
2009	1.998	10.851	1.405	7.576	2.627	10.584	454	1.765	1.096	5.340	679	3.308	8.258	39.424
2010	2.233	12.151	1.602	8.796	2.744	11.260	510	2.020	1.246	6.030	730	3.530	9.064	43.786
2011	2.364	12.832	1.709	9.405	2.747	11.384	552	2.250	1.358	6.564	714	3.452	9.443	45.888
2012	2.564	13.904	1.745	9.656	2.796	11.761	555	2.278	1.403	6.689	752	3.586	9.816	47.876
2013	2.734	14.634	1.826	10.181	2.768	11.597	569	2.328	1.474	6.992	779	3.697	10.150	49.430
2014	2.964	15.689	1.848	10.635	2.723	11.557	585	2.399	1.557	7.372	810	3.835	10.486	41.487
2015	2.930	14.728	1.892	10.884	2.866	11.925	608	2.479	1.593	7.479	830	3.895	10.718	52.388
2016	3.009	16.121	1.880	11.053	2.984	12.626	639	2.598	1.670	7.799	855	3.992	11.039	54.190
2017	3.151	16.852	1.938	11.622	3.067	13.224	687	2.792	1.769	8.230	888	4.132	11.501	56.852
2018	3.212	17.073	2.011	12.201	3.086	13.576	740	3.076	1.845	8.501	914	4.213	11.809	58.641
2019 (p)	3.207	16.945	2.086	12.725	3.112	13.967	784	3.512	1.894	8.709	932	4.286	12.013	59.944
19/18 (%)	-0,2	-0,7	3,7	4,3	0,8	2,9	5,9	14,2	2,7	2,4	2,0	1,7	1,7	2,2
2018* (e)	3.189	17.063	2.023	12.281	3.094	13.547	735	3.039	1.874	8.657	915	4.225	11.832	58.812
2019* (p)	3.240	17.261	2.089	12.813	3.158	14.029	785	3.288	1.954	8.973	941	4.323	12.168	60.686
19/18* (%)	1,6	1,2	3,3	4,3	2,1	3,6	6,8	8,2	4,3	3,7	2,8	2,3	2,8	3,2

(e) Estimado - (p) Previsión.

Datos publicados en el informe de Clarkson de otoño de 2019.

Se incluyen también los datos publicados en el informe de primavera (*) para que sea posible apreciar la evolución de las previsiones.

(1) Carbón, mineral de hierro y grano.

(2) Gases licuados y productos químicos.

t: Millones de toneladas.

t-milla: Miles de millones de toneladas milla.

la demanda de transporte, que se estima en el 1,8% del total (unos 200 Mt), atenuado por el efecto sustitución y una sensibilidad variable a los aranceles.

Clarksons estima que, durante 2019, la demanda de transporte de graneles creció hasta 5.293 Mt, un 1,3%, la menor tasa desde 2015, impulsada principalmente por los graneles menores, que aumentaron un 3,7% hasta 2.086 Mt. El comercio marítimo de mineral de hierro se vio seriamente afectado por la rotura de una presa de Vale en enero de 2019 y, por primera vez en 2 décadas, en 2019 se prevé que descienda un 1,5%, hasta 1.454 Mt. Las importaciones chinas de mineral de hierro, que suponen el 71% de este total, cayeron un 2,0% en 2019, seguidas por las de Japón, cuya cuota es del 8,5% y que descendieron un 0,6% y las europeas que, con el 7,1% del total, descendieron un 2,3%. La demanda de transporte de carbón aumentó un 1,1% fruto del descenso de las importaciones chinas

(-3,5%) y europeas (-6,4%). Los granos siguen afectados por la guerra comercial entre China y EE.UU. y se estima crecieron en 2019 de forma marginal (+0,6%). En 2020, la demanda de transporte marítimo de graneles sólidos se estima que aumentará un 2,5%, si bien seguirá sometida a numerosos riesgos. El mineral de hierro y los granos se recuperarán, aumentando un 2,2% y 2,3% respectivamente. La demanda de carbón crecerá un 1,4% y los graneles menores un 3,5%.

Clarkson prevé que en 2019 se transportarán por mar 198,5 millones de TEU, un 2,5% más que en 2018, que equivalen a unos 1.894 Mt (+2,7%). Medida en t-m, la demanda aumentará un 2,4% hasta 8.709 billones. Las rutas transpacíficas descenderán un 1,1%, a causa de las guerras comerciales, mientras que se espera que otras rutas crezcan marginalmente, debido al débil comportamiento de la economía en muchas regiones, como las líneas Norte-Sur (+0,7%) o las rutas secun-

darias Este-Oeste (-0,3%). Sin embargo, las rutas entre lejano Oriente y Europa aumentarán un 4,3%. En 2020, se espera un aumento del 3,4% en TEU aunque, como con otras mercancías, hay muchos riesgos asociados a la desaceleración económica y a las guerras comerciales.

En 2019, se moverán por mar en el mundo 3.112 Mt de crudo y productos del petróleo, solo un 0,8% más que en el año anterior, si bien en t-milla el crecimiento será algo más elevado (+2,9%). El comercio mundial de crudo ha estado sometido a gran presión en 2019, principalmente por las interrupciones en las exportaciones iraníes y venezolanas y los recortes de producción pactados por la OPEP para mantener los precios del crudo, lo que va a conducir a un ligero aumento de la demanda de solo un 0,5%. El transporte de productos del petróleo se ha visto muy afectado por la débil demanda mundial de combustibles y sumará en 2019 1.085 Mt (+1,4%) que, en t-milla suponen un aumento del 2,5% hasta 3.149 billones. Para 2020, se estima que la entrada en vigor del límite global de azufre del 0,5% de la OMI hará crecer la demanda de productos refinados y el comercio interregional, lo que conducirá a un aumento de la demanda en torno al 3,9% (un notable 5,0% en t-milla).

La demanda de transporte de gases licuados continúa muy fuerte. La de GNL crecerá un 7,9% en 2019 y un 8,2% en

2020 gracias a los nuevos proyectos que se están iniciando en EE.UU. y Australia. El transporte de LPG aumentará menos, +6,1% en 2019 y 4,8% en 2020, impulsado en gran medida por la creciente oferta de EE.UU. Los productos químicos continúan aumentando saludablemente y se estima subirán un 4,0% en 2019.

Tras un 2019 bastante débil para el crecimiento del comercio marítimo mundial, se prevé que en 2020 la demanda aumente un 3,1% hasta 12.385 Mt y, en t-m, un 4,0%, apoyada en el crecimiento de las exportaciones de energía de los EE.UU. a Asia y la mejora de las exportaciones brasileñas de mineral de hierro. Sin embargo, los claros riesgos a los que está expuesta la economía global podrían llevar a un escenario de menor crecimiento.

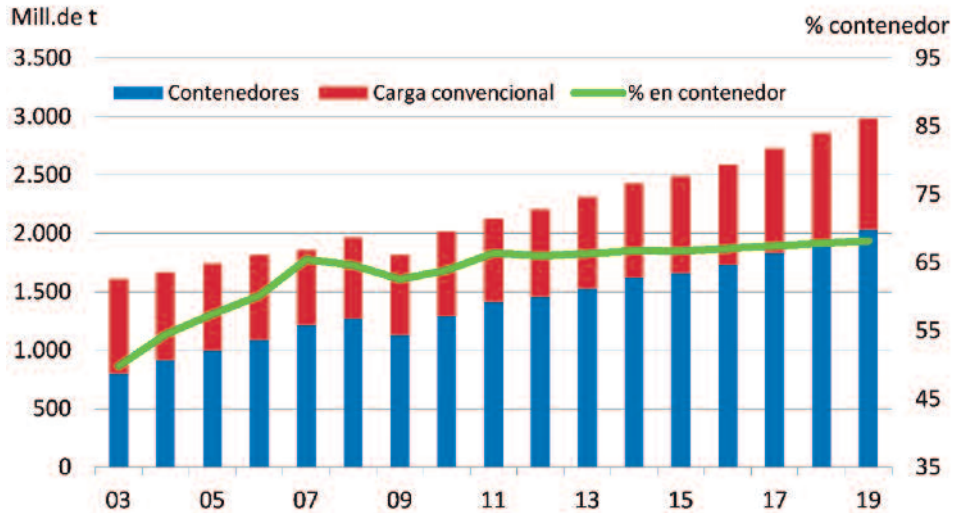
A largo plazo, existen una serie de incertidumbres como el proteccionismo, la maduración de la economía china y los cambios en la economía de producción. Las cuestiones medioambientales y los cambios en *mix* energético mundial también podrían afectar a la demanda. Sin embargo, Clarksons estima que todavía hay margen de crecimiento para el comercio marítimo mundial, impulsado por factores como la globalización y mayor crecimiento de las economías de los países en desarrollo.

MERCADO DE FLETES

A lo largo de 2019, el mercado de fletes ha mejorado, en general, en todos los segmentos de la flota mercante.

En los petroleros, tras la sensible mejora registrada en el último trimestre de 2018, los fletes volvieron descender durante los primeros meses de 2019, por el escaso aumento de la demanda de transporte, en parte estacional, y al aumento en las entregas de buques nuevos. No obstante, la tendencia general ha sido aceptable y sensiblemente superior a los fletes históricamente bajos registrados en 2018. En el periodo enero-agosto, los fletes medios crecieron desde 8.368 \$/día en 2018 hasta 14.632 \$/día este año, gracias al aumento de los desguaces de buques así como la instalación de *scrubbers*, que ha ayudado a limitar algo la capacidad de la flota activa.

En septiembre, los ataques a la infraestructura refinera saudí y las sanciones estadounidenses a las empresas chinas provocaron un repunte en los fletes hasta los elevados niveles de 2005, superando en octubre 300.000 \$/día en los VLCC y 159.000 \$/día en los *Suezmaxes*. Entre enero y principios de diciembre, los fletes medios de VLCCs fueron de unos 35.600 \$/día (+55%), los de *Suezmaxes* 26.230 \$/día (+50%), los de los *Aframaxes*



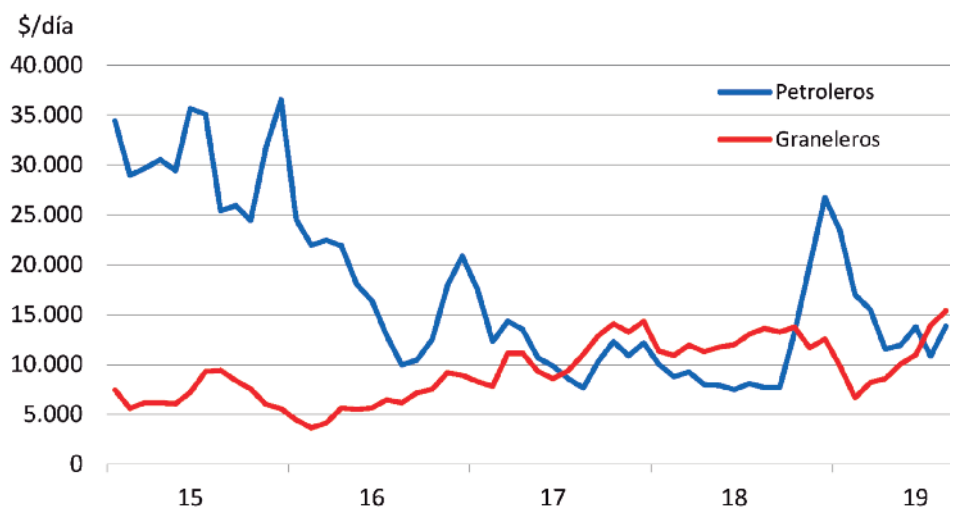
Comercio mundial de carga general.

21.760 \$/día (+46%) y 13.360 \$/día (+15%) para los petroleros de productos.

Los graneleros registraron fletes muy deprimidos durante el primer semestre del año, con una media de 9.030 \$/día, un 22% menores que en el mismo periodo del año anterior, principalmente por la citada rotura de una presa de Vale, un ciclón en Australia y la guerra comercial entre China y EE.UU. En el tercer trimestre se recuperaron los fletes gracias al aumento de las exportaciones de mineral de hierro y al descenso de la flota activa

por la instalación de *scrubbers*, subiendo los fletes de *Capesizes* por encima de 30.000 \$/día en septiembre, el valor más alto en 6 años y alcanzando 20.000 \$/día en los *Panamaxes*. Los fletes medios en el periodo enero-noviembre resultaron un 9% inferiores a los de 2018 para los *Capesizes* y también registraron descensos los *Panamaxes* (-9%), *Supramaxes* (-15%) y *Handysizes* (-13%).

El mercado de portacontenedores mejoró a lo largo de 2019, impulsado por los segmentos de mayor tamaño. La retirada



Fletes medios.

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
2000	284	267	4.477
2005	313	322	7.282
2010	419	465	13.071
2011	434	545	14.303
2012	459	625	15.438
2013	478	692	16.358
2014	486	731	17.270
2015	493	763	18.419
2016	508	781	19.881
2017	537	798	20.130
2018	563	822	20.899
2019	568	846	22.071
dic-2019	600	877	22.881
dic 19/ene 19 (%)	+5,5	+3,7	+3,7

Flota mundial de petroleros, graneleros y portacontenedores.

de buques de gran porte del mercado para instalar *scrubbers* ha tenido un efecto de mejora en los fletes que se ha extendido, en parte, a otros segmentos intermedios. Así, entre enero y finales de agosto los fletes en T/C aumentaron un 30%, hasta alcanzar 14.820 \$/día, con una media de 12.950 \$/día en estos 8 meses, un 3% superior a la registrada en todo el año 2018. En los segmentos más pequeños, el moderado aumento de la demanda ha limitado los fletes, registrando una tendencia decreciente en el primer semestre de 2019 y más estable en el tercer trimestre.

Los fletes de gaseros LPG y metaneros se han mantenidos fuertes a lo largo del año, especialmente los segundos mientras que el mercado ro-ro ha sufrido retrocesos.

En conjunto, el mercado de fletes mejoró sensiblemente a lo largo del año a pesar de que muchos segmentos siguen sometidos a gran presión. La futura aplicación de las normas OMI 2020 ha tenido un impacto moderador en la oferta de transporte marítimo, que en 2020 se estima que crecerá solo un 2,0%, pero el lado de la demanda sigue afrontando numerosos riesgos que generan gran incertidumbre.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL

A 1 de diciembre, la flota mercante mundial de buques de más de 100 GT estaba integrada por 60.573 buques que suma-

ban 1.974 Mtpm (+4,0%). La flota de petroleros totalizaba 11.173 unidades con 599,5 Mtpm (+5,5%). Los petroleros de crudo, cuyo tonelaje en 2018 aumentó sólo un 0,6%, en los 11 primeros meses de 2019 aumentaron un 6,2%, debido al notable aumento de las entregas combinado con solo 3,5 Mtpm desguazadas, un 82% menos que en ese mismo periodo de 2018. El tonelaje de petroleros de productos también creció sensiblemente en este periodo (+4,1%). Clarksons estima que la flota total de petroleros aumentará un 5,3% sus tpm en 2019 y se frenará notablemente en 2020, hasta el 1,1%.

En esa misma fecha, la flota de graneleros totalizaba, 11.944 buques con 876,9 Mtpm, lo que supone un aumento del 3,7% en tpm desde enero de 2019. Durante 2020 se prevé un aumento moderado, en torno al 2,7%. La flota de buques portacontenedores incluía, a principios de diciembre, 5.362 buques con 274,0 Mtpm, un 3,0% más que en enero de 2019. En TEU, el incremento fue algo mayor, del 3,7%, hasta sumaba 22,9 millones. Clarksons estima que el año terminará con un aumento del 3,1% en TEU que, a pesar de las incertidumbres, se mantendrá para 2020 por la retirada temporal de parte de la flota para instalar *scrubbers* y el descenso en las velocidades medias del 2%, que aún podría ajustarse más.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

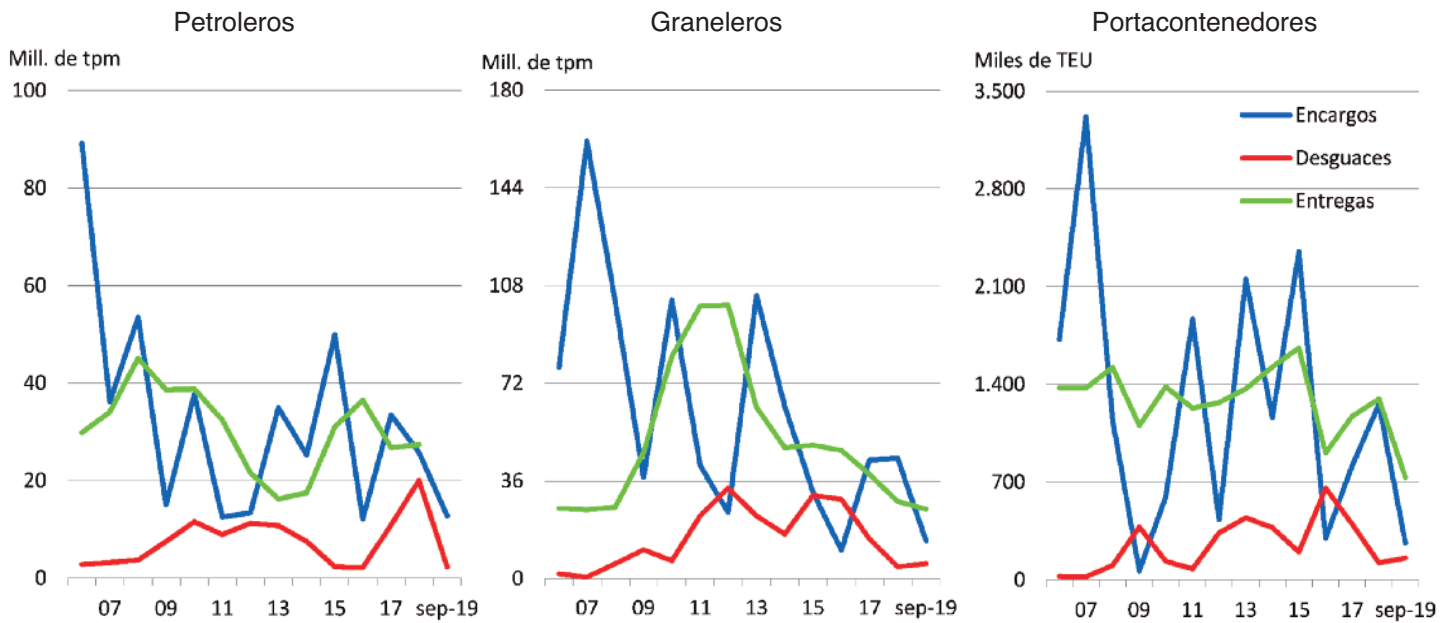
Hasta finales de agosto se habían encargado 505 buques de nueva construcción con 35,0 Mtpm, un 26,9% menos que en el mismo periodo del año anterior, aunque algo por encima del mínimo registrado en 2016 (30,2 Mtpm). A pesar de que las condiciones del mercado han mejorado, las incertidumbres sobre las futuras tecnologías y regulaciones han reducido los nuevos contratos en prácticamente todos los segmentos de flota, a excepción de los LNG y buques de crucero. Los precios de las nuevas construcciones se han mantenido a lo largo del año, pese a que los precios del acero aumentaron ligeramente. El 36,6% de los buques contratados fueron petroleros, el 39,8% graneleros y el 8,2% portacontenedores.

En los 8 primeros meses del año, las entregas de buques aumentaron un 15,9% hasta 67,1 Mtpm, con 1.001 unidades. El 40,8% del tonelaje entregado corresponde a petroleros, el 38,1% a graneleros y el 11,6% a portacontenedores. La cartera de pedidos totalizaba, a 1 de septiembre de 2019, 3.184 buques con 192,4 Mtpm que suponen el 9,5% de la flota existente.

En los 8 primeros meses del año se enviaron a reciclar 418 buques con 12,9 Mtpm, un notable 45,1% menos que en el mismo periodo de 2018. El 43,9% del tonelaje desguazado fueron graneleros, el 18,4% petroleros y el 16,7% portacontenedores.

Entre enero y agosto, solo 114 astilleros consiguieron cerrar un contrato por un buque de más de 1.000 GT y, a comienzos de septiembre, 347 astilleros tenían al menos un buque de más de 1.000 GT en su cartera de pedidos, frente a 379 a comienzos de 2019. La capacidad de los astilleros se ha reducido un 35% desde el pico de 64 millones de CGT, alcanzado en 2011 hasta 42 MCGT en la actualidad. En conjunto, la situación de los astilleros a corto plazo es complicada, debido a los bajos niveles de contratación registrados en los últimos años, si bien existe un margen de aumento a medio plazo de los encargos por las nuevas normas medioambientales.

Los astilleros chinos tienen una cuota del 36% de la cartera de pedidos, seguidos por los coreanos (27%) y japoneses (17%). Los europeos suman el 16% de la cartera en CGT. Entre China, Corea y Japón consiguieron el 85% de los nuevos encargos en CGT, y los astilleros europeos solo el 13%. Los astilleros chinos obtuvieron la mayor cuota en CGT (38%) con 210 unidades y 5,0 MCGT, seguidos por los coreanos, con el 35%, 120 buques y 4,6 MCGT. Japón, con el 12%, consiguió 87 nuevos contratos con 1,6 MCGT. Los asti-



Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros, graneleros y portacontenedores.

llos europeos consiguieron 56 nuevos contratos con 1,7 MCGT, principalmente de buques de crucero.

Los precios de las nuevas construcciones de petroleros y graneleros se han mantenido en líneas generales a lo largo del año, con un precio medio para petroleros VLCC de 92,0 M\$ en diciembre, frente a 92,5 M\$ de media en 2018, muy por debajo de los máximos históricos alcanzados en 2007-2008 con 148 M\$. En los portacontenedores, los precios han variado en distinta medida, en función del tamaño. Para buques de 21.000 TEU, han aumentado 2,5 M€ a lo largo del año, hasta 146,5 M€. Los precios de los metaneros también han aumentado hasta 186 M€ para un buque de 174.000 m³.

Clarksons estima que, a comienzos de 2020, el 14% de la flota mundial en GT estará equipada con *scrubbers*, llegando al 19% a finales de año. En los segmentos de flota de mayor porte como VLCC, Capesizes y Post-Panamax, al 1 de enero de 2020 el porcentaje llegará al 25%. A comienzos de diciembre, 1.926 buques disponían de *scrubbers* y otros 1.042 estaban pendientes de instalarlo. El 10,3% de la flota mundial (143,6 MGT) tenía *scrubbers* instalados y otros 85,4 MGT lo instalarán próximamente.

Según Clarksons, utilizarán *scrubbers* el 65% de las GT de los buques de crucero, el 32% de los petroleros, el 25% de los ro-ros, el 19% de los portacontenedores y el 13% de los graneleros. Además, estima que 301 buques, el 15% de las GT en cartera de pedidos, está preparada para utilizar GNL, sobre todo en segmentos de la flota de gran porte. A comienzos de diciembre había 532

buques con 40,8 MGT preparados para utilizar GNL (incluidos aquellos que pueden consumirlo con mínimas modificaciones) si bien suponen un exiguo 0,5% de los buques de la flota mundial y el 2,9% de las GT. Unos 150 puertos, sobre todo de Asia y Europa, disponen de la infraestructura necesaria o están ya preparándose para ofrecer GNL como combustible.

	Depuradores de gases de escape						GNL	
	Ya instalados		Pendientes		Total		Total	
	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT
Petroteros	307	27,3	351	32,0	658	59,3	8	0,4
Graneleros	355	29,1	434	32,2	789	61,3	3	0,1
Portacontenedores	167	13,4	350	33,4	517	46,8	8	0,2
Gaseros	38	1,6	24	1,0	62	2,6	359	36,9
Roll-on/Roll-off	77	2,7	14	0,6	91	3,3	9	0,3
Buques de pasaje	54	1,9	3	0,1	57	2,0	55	0,5
Cruceros	136	14,3	5	0,6	141	15,0	4	0,4
Otros	122	3,1	0	0,0	122	3,0	70	0,7
TOTAL septiembre 2019	1.256	93,4	1.181	99,9	2.437	193,3	516	39,5
TOTAL diciembre 2019	1.926	143,6	1.042	85,4	2.968	229,0	532	40,8

Implantación de scrubbers y GNL en la flota mundial por tipo de buque.

GT: millones de GT

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.