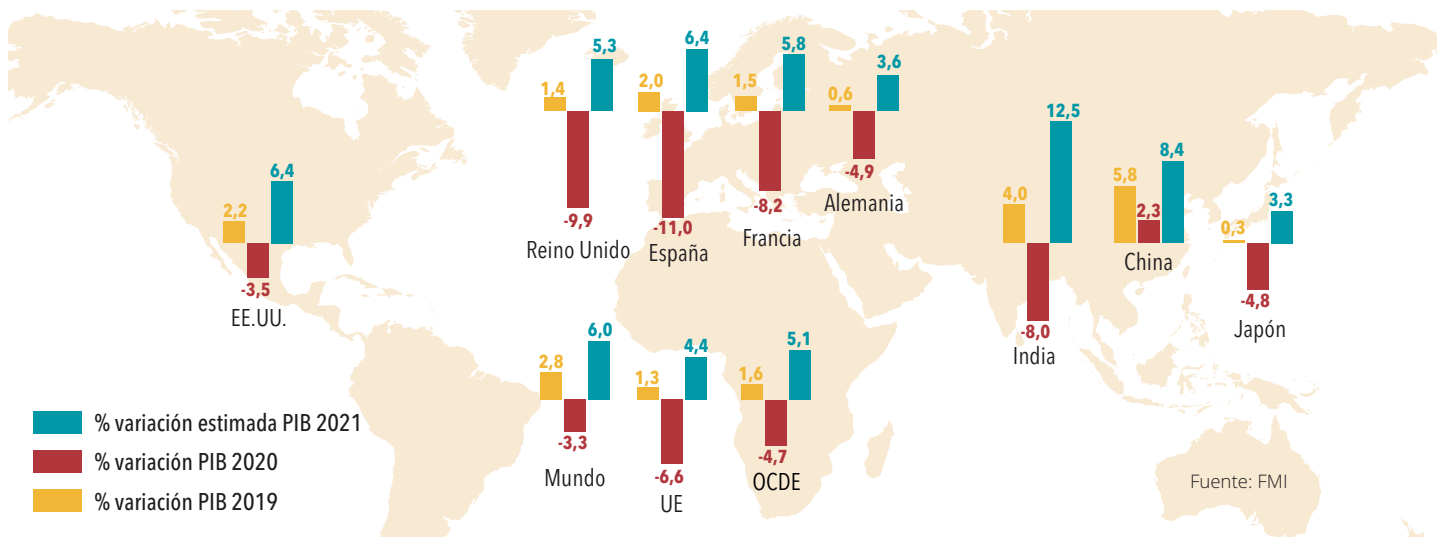


# La demanda de transporte marítimo descendió un 3,6% en 2020 por la pandemia

GABINETE DE ESTUDIOS DE ANAVE

En 2020, el PIB mundial se contrajo un 3,3%, la mayor caída en 70 años, mientras que la demanda de transporte marítimo descendió un 3,6%, menos que en la crisis de 2009 (-4,0%). Durante la primera mitad de 2020, las medidas adoptadas para contener el avance del COVID sumieron a la economía mundial en una

profunda recesión, con un descenso del PIB en el segundo trimestre del 9,6%. A medida que se suavizaron las restricciones y se pusieron en marcha los paquetes de estímulos fiscales, la economía empezó a despegar, si bien las mejoras han sido desiguales en función de los países y los sectores.



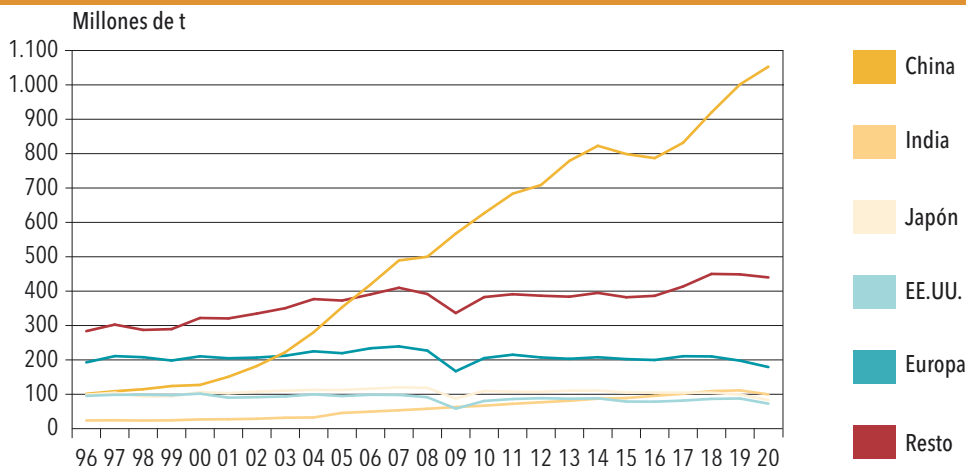
Según el informe de abril del FMI, en 2020 la economía mundial se contrajo un 3,3%. China fue la única gran economía que creció (+2,3%), mientras que el conjunto de las economías avanzadas cayó un 4,7% y los países de la zona Euro un 6,6%, con especial incidencia en aquellos que

tienen más dependencia del turismo y del sector servicios, como España, que registró la mayor caída de los países de la UE (-11,0%). Japón se contrajo un 4,8% y EE.UU. un 3,5%. El FMI considera que la contracción podría haber sido incluso 3 veces mayor si no fuera por las extraor-

dinarias políticas de apoyo desplegadas. Para 2021, el FMI estima que la economía mundial crecerá un 6,0%, las economías avanzadas un 5,1%, la zona euro un 4,4% y China un 8,4%. Para España prevé un repunte del 6,4%, el mayor de la UE.

Según Clarksons, en 2020 se transportaron por mar 11,5 millones de t (Mt) de mercancías, un 3,6% menos que en 2019, que supone el primer retroceso desde la crisis financiera de 2009 (-4,0%). En toneladas-milla (t·m) el descenso fue algo menor (-1,7%) hasta 58,9 billones, debido al repunte de las importaciones chinas.

## PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACERO



Fuente: World Steel Association

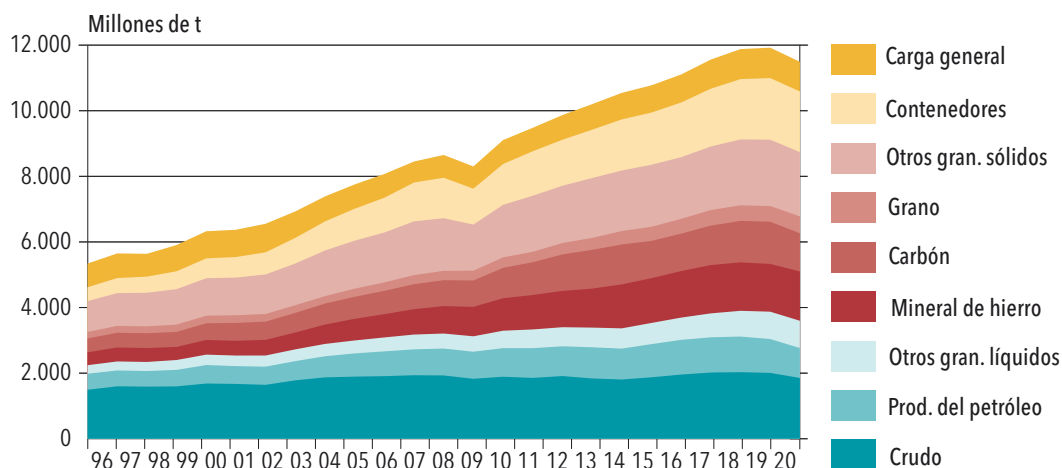


Según la World Steel Association, en 2020 la producción de acero a nivel mundial creció un 0,2%. A pesar de la pandemia, China produjo una cifra récord de 1.065,0

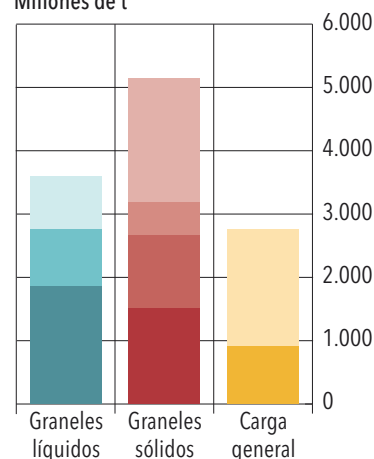
Mt de acero, que suponen el 56,7% del acero producido en 2020. Pese al fuerte retroceso registrado en el primer trimestre, terminó el año con un crecimiento del

7,0%. Todos los países redujeron su producción sensiblemente: EE.UU. (-17,2%), Japón (-16,2%), Europa (-9,4%) e India (-9,9%).

## COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



Fuente: Clarksons



Según los datos publicados por la Agencia Internacional de la Energía (AIE), en 2020 la producción mundial de petróleo totalizó 93,9 millones de barriles diarios (Mbd), un 6,6% menos que en el año anterior. Los países de la OPEP produjeron el 32,9% del petróleo mundial, que suma 30,9 Mbd (-11,5%).

En 2020, la demanda de transporte de crudo se redujo un 7,7% hasta 1.852 Mt. Las importaciones de crudo hacia Europa y EE.UU. descendieron notablemente, un 12,4% y 21,9% respectivamente. Las sanciones impuestas por EE.UU. a Venezuela e Irán, y la inestabilidad política y las tensiones internas en Libia, redujeron notablemente las exportaciones procedentes de estos países, mientras que las de EE.UU. aumentaron un 7,1%. La demanda de transporte de productos del petróleo cayó un 11,7% hasta 911 Mt.

Durante 2020, se transportaron por mar 1.503 Mt de mineral de hierro, un 3,2% más que en 2019, impulsadas por

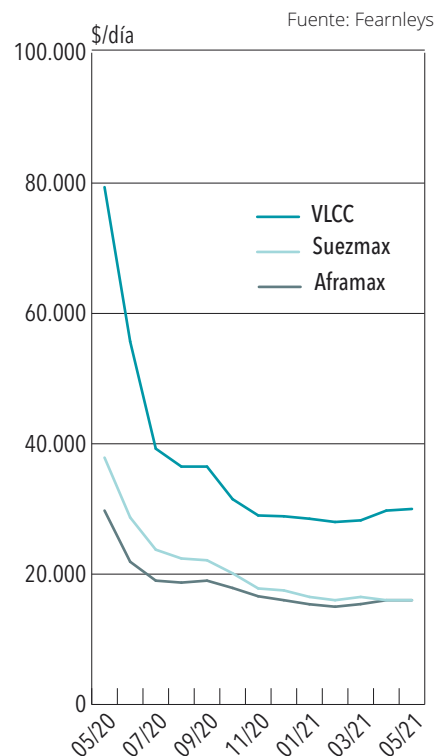
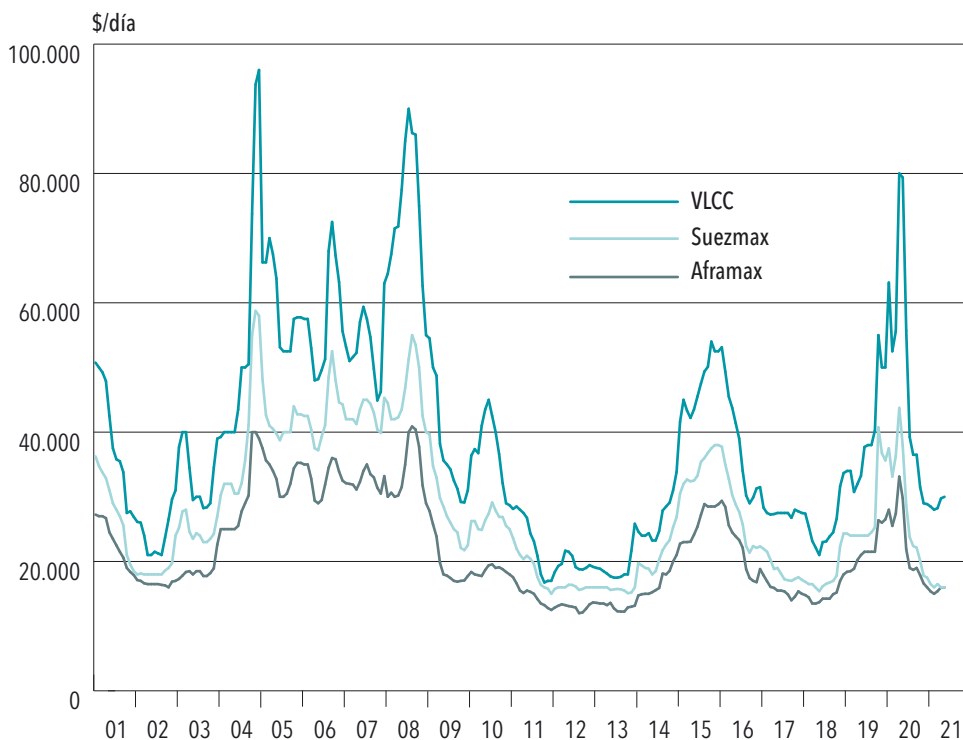
el aumento de las importaciones de China (+9,4%), que absorbió la contracción de la demanda en otros países. La partida de carbones cayó un notable 9,5% hasta 1.165 Mt, debido a la fuerte reducción de la demanda de electricidad en Europa, India y el este de Asia, unido a la transición a nuevas fuentes de energía más limpias. Por su parte, la demanda de transporte marítimo de granos aumentó un 7,8%, hasta 514 Mt, gracias a que Brasil registró unas cosechas récord y se suavizó la tensión comercial entre China y EE.UU. En los graneles menores, Indonesia prohibió las exportaciones de níquel, lo que unido a un menor consumo de acero y produc-

tos forestales redujeron la demanda de transporte un 3,2%.

En 2020 se transportaron por mar 1.851 Mt de mercancías en contenedores, solo un 1,5% menos que en 2019, que equivalen a 194,6 MTEU (-1,2%). La recuperación de la demanda en el segundo semestre estuvo impulsada por los cambios en los hábitos de consumo y el reaprovisionamiento de almacenes. La demanda de transporte marítimo de GNL creció un 1,7% hasta 362 Mt. Medida en t·m, el aumento fue más notable (+7,7%) gracias al aumento de las exportaciones de EE.UU. hacia Asia en el último trimestre del año debido a las bajas temperaturas.

**DNV**

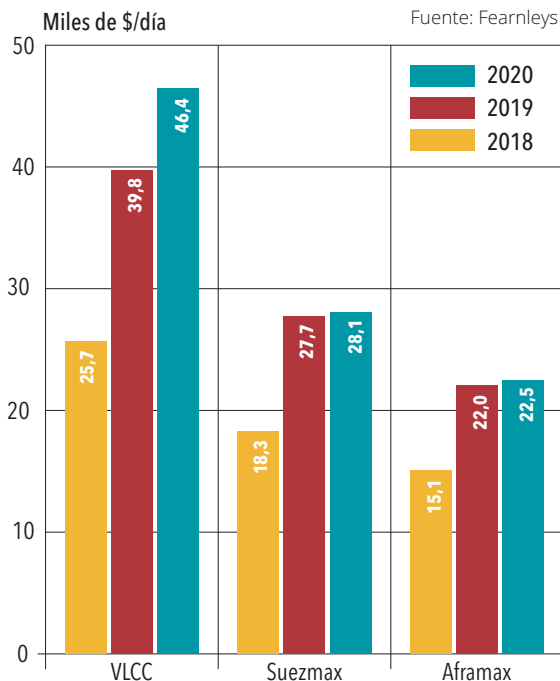
FLETES DE PETROLEROS



Según Fearnleys, en 2020 los fletes *spot* en *time charter* equivalente de los petroleros VLCC registraron unos niveles medios de 46.417 \$/día, un 17% superiores a los del año anterior. En el caso de los *suezmaxes* y *afraaxes*, los aumentos fueron menores, registrando un valor medio de 28.083 \$/día (+1,4%) y 22.458 \$/día (+1,9%) respectivamente.

Los fletes *spot* comenzaron el 2020 en niveles muy deprimidos, pero tras el descenso estacional de febrero, se dispararon en abril registrando un flete *spot* medio de 171.000 \$/día en los VLCC y de 88.000 \$/día en los *suezmaxes*. Mientras, las medidas para contener el virus condujeron al cierre de la industria a nivel global, con el consiguiente desplome de la demanda (de petróleo y de transporte). El hundimiento del precio del crudo ese mismo mes, dio lugar a un excedente de buques que fueron utilizados como almacenes a flote y el mercado se mantuvo firme.

A partir de mayo, se empezaron a levantar las restricciones y a reanudar la ac-

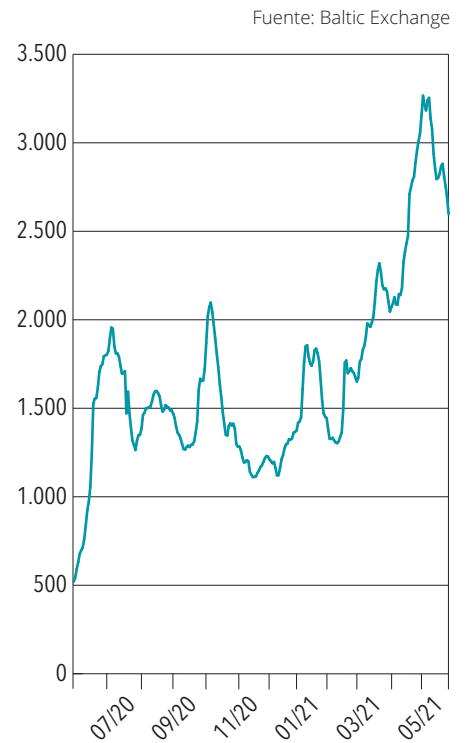
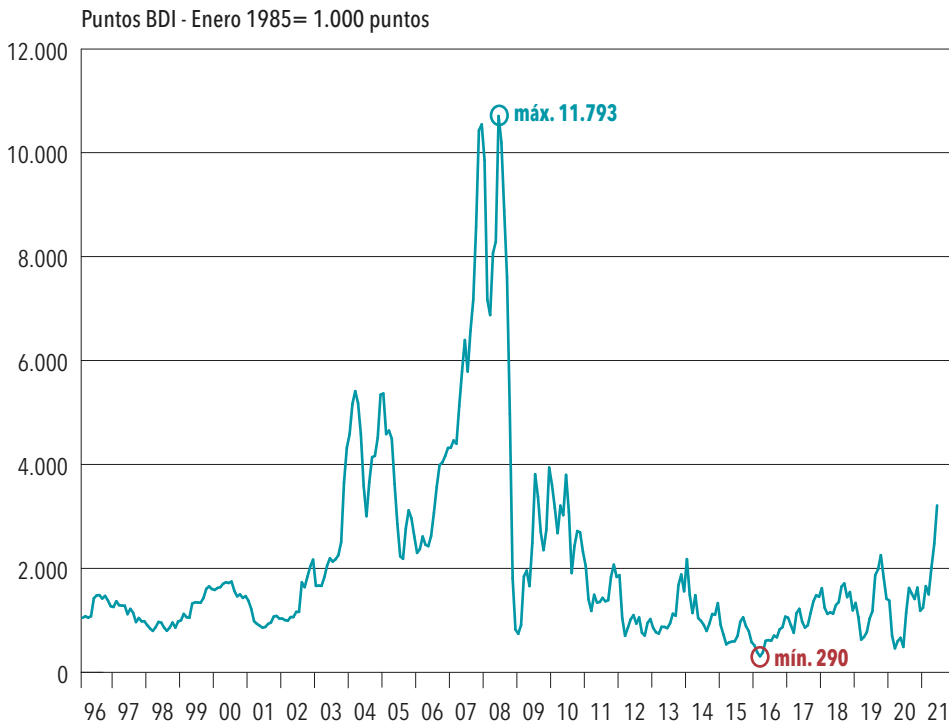


tividad, pero la débil demanda y los recortes de producción impuestos por los países de la OPEP+ debilitaron los fletes. La reincorporación de los petroleros utili-

zados como almacenes flotantes, que suponían el 12% de la flota, añadieron aún más presión al mercado. Entre septiembre y diciembre, el flete *spot* medio de los VLCC fue 16.264 \$/día, 6.954 \$/día los *suezmaxes* y 5.808 \$/día los *afraaxes*. En todos los casos se indican fletes de petroleros sin *scrubbers*, el bonus para los buques que cuentan con estos equipos está en torno al 10%.

Durante los primeros meses de 2021, los fletes han seguido en valores muy deprimidos. Para los VLCC, el flete *spot* medio entre enero y mayo era de 5.405 \$/día, frente a 53.145 \$/día de media en 2020; para los *suezmax* 7.724 \$/día (30.240 \$/día en 2020) y 9.384 \$/día para los *afraaxes* (22.161 \$/día en 2020). Los fletes *spot* medios de los petroleros de productos fueron, de media, 22.756 \$/día en el primer semestre de 2020; 7.747 \$/día en el segundo semestre de 2020 y 6.825 \$/día en los cinco primeros meses de 2021.

Los fletes *spot* de los metaneros experimentaron una fuerte subida a finales de 2020 y principios de 2021, que alcanzó 195.000 \$/día en enero, gracias al aumento de las exportaciones de EE.UU. hacia Asia, impulsadas por las bajas temperaturas y los retrasos en el Canal de Panamá. A principios de marzo, el descenso estacional los llevó hasta 30.000 \$/día (de media) y, en el mes de mayo el flete *spot* medio era 61.750 \$/día.

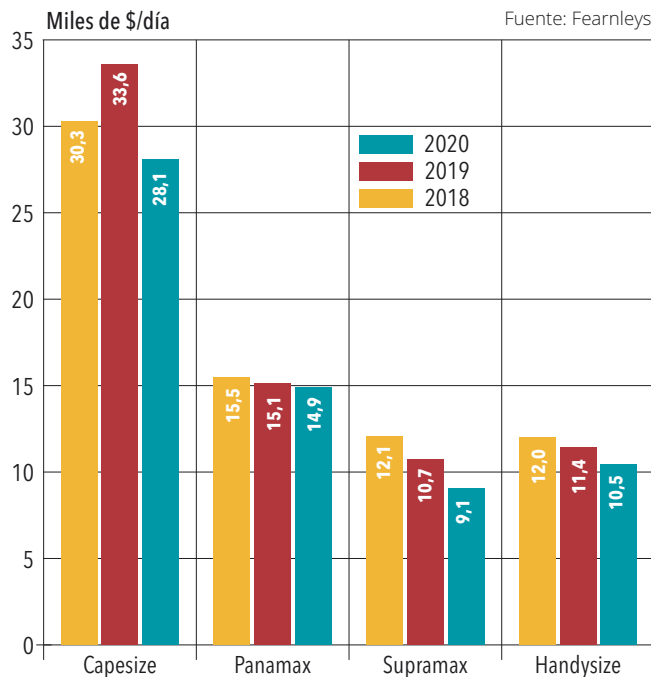


Según Fearnleys, en 2020 los fletes medios en *time charter* equivalente de los graneleros registraron descensos en todos los segmentos: los *panamax* cayeron un 1,3% respecto a los de 2019, seguidos de los *handysizes* (-8,3%) y, de forma más sensible, *supramaxes* (-15,3%) y *capesses* (-16,4%).

En 2020, el flete *spot* medio de los graneleros fue 9.431\$/día, un 18% menos que en 2019 y el más bajo registrado desde 2016. Durante el primer semestre de 2020, el mercado estuvo sometido a gran presión por el descenso de las exportaciones de mineral de hierro de Brasil; la baja demanda de carbón en varios países durante el segundo trimestre, fruto de la pandemia; y la prohibición de Indonesia de exportar níquel.

Los fletes mejoraron en la segunda mitad del año gracias al aumento de la demanda de granos y materias primas, impulsados principalmente por el aumento de las importaciones chinas, y el fuerte pico de demanda de carbón para pasar el invierno en los países del hemisferio norte.

En los primeros meses de 2021 los fletes han experimentado notables aumentos: el flete *spot* medio entre enero y mayo de un granelero *capessize* era 18.834 \$/día, frente a 10.677 \$/día de



media en 2020; 21.018 \$/día para los *panamax* (10.407 \$/día en 2020) y 15.926 \$/día para los *supramaxes* (9.511 \$/día en 2020).

Los fletes de portacontenedores registraron una fuerte contracción en la primera mitad de 2020, debido a la interrupción de la demanda, que cayó un 7% en el primer semestre, respecto al mismo periodo del año anterior. Durante la segunda mitad del año y los primeros meses de 2021 los fletes repuntaron de forma notable, alcanzando los niveles más elevados desde 2008, impulsados por el aumento de la demanda de transporte; las perturbaciones logísticas; y el crecimiento moderado de la flota.

Como consecuencia, en 2020, el flete medio en *time charter* de un portacontenedores eco de 9.000 TEU fue 34.903 \$/día, un 2% menos que en 2019, mientras que en mayo de 2021 era 72.250 \$/día.

Todos los segmentos han experimentado fuertes aumentos, especialmente los buques más pequeños que, en mayo, han llegado a triplicar los fletes respecto al valor medio de 2020.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

AÑO	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS (1)		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS (2)		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
1999	1.080	5.656	1.084	4.277	2.092	9.249	286	455	543	2.703	801	4.603	59.126	26.943
2000	1.186	6.346	1.143	6.592	2.245	9.673	318	1.143	605	3.049	828	4.172	6.335	30.975
2001	1.229	6.636	1.148	6.570	2.213	9.403	322	1.184	627	3.159	830	4.178	6.380	31.167
2002	1.265	6.753	1.207	6.573	2.196	9.058	340	1.245	675	3.369	870	4.344	6.565	31.381
2003	1.345	7.254	1.272	6.970	2.365	9.815	359	1.311	781	3.954	807	4.087	6.943	33.434
2004	1.456	7.807	1.392	7.885	2.513	10.523	376	1.385	887	4.482	762	3.851	7.399	35.978
2005	1.579	8.492	1.463	8.146	2.600	10.785	395	1.426	974	4.937	741	3.754	7.766	37.588
2006	1.677	9.073	1.522	8.765	2.662	11.085	425	1.562	1.060	5.353	723	3.651	8.086	39.537
2007	1.812	9.813	1.639	9.157	2.724	11.141	451	1.688	1.185	5.910	640	3.191	8.469	40.950
2008	1.911	10.265	1.605	8.816	2.748	11.328	458	1.762	1.233	6.142	695	3.462	8.665	41.821
2009	2.000	10.865	1.405	7.576	2.651	10.699	471	1.800	1.095	5.519	678	3.420	8.314	39.915
2010	2.235	12.175	1.602	8.796	2.761	11.362	531	2.058	1.246	6.222	729	3.643	9.120	44.295
2011	2.367	12.856	1.709	9.405	2.760	11.464	571	2.295	1.357	6.766	714	3.558	9.493	46.389
2012	2.566	13.929	1.746	9.658	2.817	11.894	582	2.357	1.403	6.898	753	3.699	9.881	48.481
2013	2.734	14.646	1.825	10.181	2.787	11.700	600	2.411	1.474	7.206	779	3.810	10.215	49.999
2014	2.966	15.706	1.847	10.634	2.746	11.727	618	2.476	1.557	7.596	809	3.949	10.558	52.127
2015	2.931	15.733	1.891	10.883	2.884	12.034	645	2.565	1.592	7.736	830	4.030	10.788	53.020
2016	3.009	16.127	1.880	11.054	3.013	12.779	679	2.696	1.668	8.065	855	4.133	11.118	54.892
2017	3.151	16.858	1.936	11.609	3.091	13.356	730	2.900	1.763	8.517	888	4.289	11.573	57.574
2018	3.215	17.007	2.009	12.185	3.114	13.705	785	3.209	1.840	8.817	914	4.378	11.892	59.346
2019	3.220	17.009	2.023	12.301	3.038	13.661	834	3.440	1.879	9.010	927	4.477	11.938	59.915
2020	3.182	17.235	1.959	12.142	2.763	12.699	832	3.589	1.851	8.873	903	4.328	11.506	58.910
2021*	3.288	17.744	2.042	12.724	2.882	13.159	867	3.810	1.959	9.360	937	4.477	11.993	61.348
20/19 (%)	-1,2	1,3	-3,2	-1,3	-9,1	-7,0	-0,2	4,3	-1,5	-1,5	-2,6	-3,3	-3,6	-1,7
21/20(%)	3,3	3,0	4,2	4,8	4,3	3,6	4,2	6,2	5,8	5,5	3,8	3,4	4,2	4,1

(1) Carbón, mineral de hierro, grano.

(2) GNL, GLP y productos químicos.

Desde el 1 de enero de 2016, Clarksons ha añadido datos de tráfico de productos químicos, que se suman al total mundial en toda la serie histórica.

t: Millones de toneladas - t·milla: Miles de millones de toneladas·milla

(\*) Datos 2021 estimados

Fuente: Clarksons