

Clarksons revisa a la baja sus previsiones de crecimiento del comercio marítimo ante la ralentización de la economía

RESUMEN DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector del transporte marítimo en el entorno económico actual. El PIB crecerá un 3,2% en 2022, 1,2 puntos menos que lo estimado a comienzos de año, y la demanda de transporte marítimo un 0,9% hasta 12.177 millones de toneladas (Mt), una tasa sensiblemente menor al 3,1% que preveía en su informe de primavera.

Después de un 2021 muy desigual en los distintos segmentos, con los portacontenedores y graneleros registrando fletes muy saludables, y los petroleros en niveles muy deprimidos, según avanza 2022 las tendencias parecen haberse invertido, con un mercado de fletes de petroleros al alza, y de graneleros y portacontenedores con tendencia decreciente, aunque todavía muy por encima de los niveles medios de la última década.

Las entregas de buques nuevos se prevé que caerán un 10% (en tpm) este año, para luego repuntar en 2023. Al mismo tiempo el tonelaje de buques vendidos para desguace sumará unos 10 Mtpm, un 50% menos que en 2021 y un mínimo desde 2007, debido a las buenas condiciones de los distintos mercados en líneas generales.

La subida de los precios de las nuevas construcciones, junto a la incertidumbre generada por las próximas normas medioambientales, han generado un clima poco favorable para los encargos, que sumaron hasta septiembre 899 buques con 52,2 Mtpm. Esto supone una caída del 39% en tpm en comparación con el mismo periodo de 2021. Sin embargo, la inversión total se ha mantenido estable (75.000 M\$) por los altos precios registrados, la implantación de tecnologías alternativas y la mayor contratación de buques más complejos, como los metaneros.

SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), la actividad económica mundial está experimentando una desaceleración generalizada y más acusada de lo previsto, con la inflación en niveles que no se registraban desde la década de los 90.

The Economist destaca tres factores que dificultan el control de la inflación: las bajadas de impuestos que buscan precisamente aliviar la presión sobre ciudadanos y empresas; el previsible aumento del gasto militar de las principales potencias de la OTAN, como consecuencia de la invasión rusa de Ucrania; y la fuerte inyección de capital destinada al desarrollo y la implantación de tecnologías verdes en la mayoría de sus miembros. Para contrarrestar los efectos de estas medidas, los principales organismos financieros del mundo decidieron una importante subida de los tipos de interés, que previ-

siblemente continuará en los próximos meses, con el fin de dificultar el acceso al crédito y así «enfriar» la economía.

Además, este año han continuado las restricciones por el coronavirus en China, donde la efectividad de la vacunación ha sido menor de la prevista hasta bien avanzado el año. Así, todavía se mantienen los confinamientos de ciudades o regiones enteras, lo que ha afectado severamente a su sector industrial. China es el primer importador de materias primas del mundo y el primer exportador de productos elaborados. Se une a ello la incertidumbre en torno a su sector inmobiliario.

El aumento del coste de la vida, el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones, la invasión rusa de Ucrania y la persistente pandemia del COVID-19 están lastrando la recuperación económica y amenazan en ciertas regiones con una posible recesión.

Según el informe de octubre (World Economic Outlook) del FMI, la economía mundial, que creció un 6,0% en 2021, lo hará un 3,2% en 2022 y un 2,7% en 2023 (a comienzos de año las previsiones eran del 4,4 y 3,8% respectivamente). Se prevé que la inflación mundial aumente del 4,7% en 2021 al 8,8% en 2022, pero que disminuya al 6,5% en 2023 y al 4,1% en 2024. La política monetaria debería mantener el rumbo para restablecer la estabilidad de los precios, y la política fiscal debería aliviar la presión sobre los consumidores más vulnerables, manteniendo al mismo tiempo una orientación suficientemente restrictiva y alineada con la política monetaria.

El PIB de las economías avanzadas, que creció un 5,2% en 2021, lo hará un 2,4% en 2022 y un 1,1% en 2023. EE.UU. crecerá un 1,6% en 2022 y un 1,0% en 2023 y la UE en su conjunto lo hará un 3,2% este año y tan solo un 0,7% en 2023, no descartándose incluso que varios países europeos, como Italia y Alemania, puedan entrar en recesión el próximo año. El PIB de China aumentará un 3,2% este año y un 4,4% en 2023. Rusia por su parte consigue amortiguar su caída prevista para este año al -3,4% (en julio, se estimaba un retroceso del 6,0%).



TABLA 1: TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

	Principales graneles sólidos ⁽¹⁾		Otros graneles sólidos		Crudo y productos		Otros graneles líquidos ⁽²⁾		Contenedores		Carga 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
2006	1.677	8.793	1.589	7.584	2.750	11.134	423	1.565	1.060	5.353	723	3.651	8.238	38.121
2007	1.812	9.511	1.724	8.320	2.816	11.363	449	1.702	1.185	5.910	640	3.191	8.644	40.051
2008	1.911	9.976	1.691	8.088	2.862	11.740	457	1.778	1.233	6.142	695	3.462	8.863	41.221
2009	2.000	10.517	1.467	7.218	2.764	11.152	470	1.804	1.095	5.501	678	3.420	8.487	39.645
2010	2.235	11.878	1.667	7.989	2.829	11.536	529	2.059	1.231	6.155	729	3.643	9.238	43.308
2011	2.367	12.536	1.786	8.675	2.899	11.985	570	2.297	1.321	6.605	714	3.559	9.673	45.716
2012	2.566	13.543	1.829	8.726	2.915	12.155	580	2.355	1.355	6.618	753	3.677	10.012	47.124
2013	2.734	14.316	1.905	8.933	2.904	12.120	597	2.408	1.421	6.929	779	3.801	10.357	48.555
2014	2.966	15.262	1.932	9.362	2.836	11.968	616	2.473	1.479	7.151	809	3.913	10.652	50.171
2015	2.931	15.313	1.984	9.654	2.970	12.268	643	2.563	1.518	7.284	830	3.979	10.891	51.113
2016	3.009	15.662	1.972	9.895	3.092	12.886	677	2.691	1.581	7.544	855	4.078	11.201	52.795
2017	3.152	16.343	2.040	10.514	3.154	13.415	724	2.895	1.668	7.927	888	4.220	11.644	55.361
2018	3.220	16.552	2.112	10.951	3.186	13.700	780	3.206	1.740	8.221	914	4.616	11.968	56.996
2019	3.229	16.541	2.139	11.092	3.097	13.495	832	3.453	1.777	8.392	927	4.339	12.020	57.399
2020	3.198	16.806	2.083	11.039	2.830	12.507	831	3.592	1.763	8.310	903	4.256	11.624	56.553
2021	3.278	17.258	2.187	11.650	2.859	12.394	860	3.851	1.868	8.758	940	4.408	12.008	58.365
2022 ^(*)	3.243	17.122	2.199	11.948	2.958	12.956	884	3.922	1.867	8.601	951	4.465	12.117	59.055
21/22	-1,1%	-0,8%	0,5%	2,6%	3,5%	4,5%	2,8%	1,8%	-0,1%	-1,8%	1,2%	1,3%	0,9%	1,2%

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro y grano. / ⁽²⁾ Gases licuados y productos químicos. / ^(*) Previsiones para 2022. t: Millones de toneladas./ t-milla: Miles de millones de toneladas-milla.

Para España se prevé un aumento para este año del 4,3% del PIB y del 1,2% en 2023. Estas cifras ocultan que España es la única economía de la zona euro y de las pocas economías avanzadas del mundo que no ha recuperado todavía los niveles de PIB de 2019, y según las previsiones del FMI, no lo hará tampoco a lo largo del año que viene.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

Según Clarksons, la demanda de transporte marítimo crecerá en 2022 tan solo un 0,9% en t y un 1,2% medida en toneladas-milla (t-milla), muy lejos del 3,1 y 3,5% respectivamente que preveía en su informe de primavera. En total se moverán por vía marítima 12.117 millones de toneladas (Mt) de mercancías y 59,1 billones de t-milla.

Además de la ralentización de la economía mundial, el veto a las exportaciones de carbón desde Indonesia a principios de año; las exportaciones 'perdidas' de grano ucraniano, que han recuperado cierta actividad desde la instauración en agosto del corredor marítimo del Mar Negro; y la sequía generalizada en todo el mundo, también han contribuido a la reducción del comercio marítimo mundial (en t).

Por su parte, la invasión de Ucrania ha tenido como consecuencia una modificación en las matrices de orígenes y destinos en algunos segmentos (crudo y

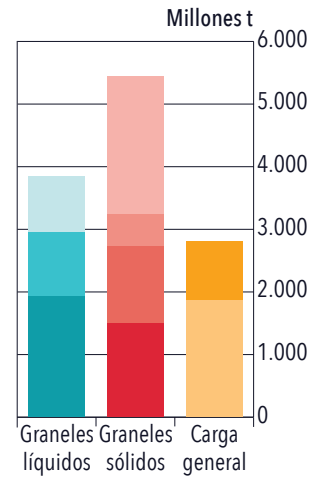
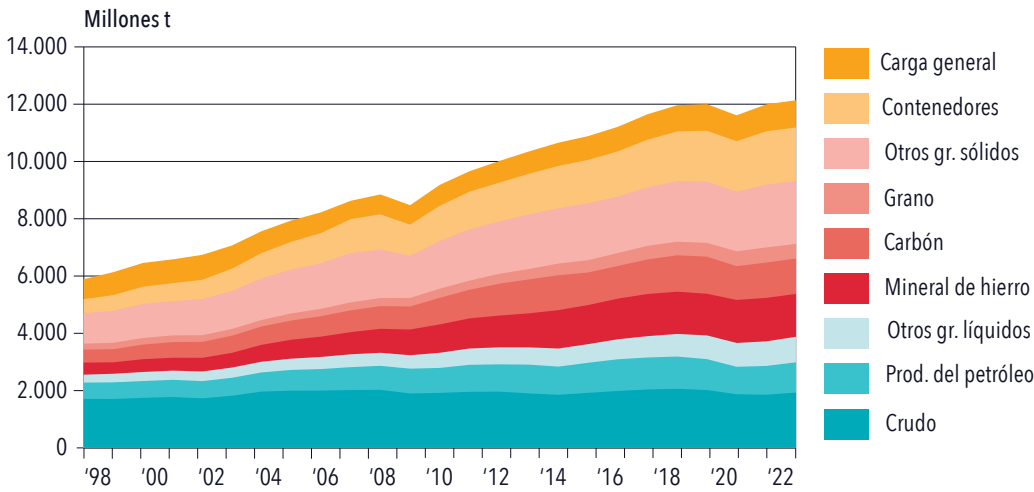
carbón principalmente), que han dado soporte a la demanda de transporte marítimo, compensando parcialmente la falta de empuje de las importaciones chinas, para las que se prevé una caída del 4%

En 2022 se espera una caída del comercio mundial por vía marítima de los principales **graneles sólidos** (mineral de hierro, carbón y grano) del -1,1%, hasta 3.243 Mt, y del 0,8% en términos de t-milla hasta 17,1 billones. La demanda de mineral de hierro descenderá un 1,3% en t y un 2,2% en t-milla, debido al descenso de las importaciones chinas (-1,8%) que suponen cerca del 75% del comercio marítimo mundial de esta mercancía. También caerá como consecuencia directa de la guerra en Ucrania la demanda de transporte de grano (un 3,2% en t y un 2,1% en t-milla). Por su parte, el comercio marítimo de carbón crecerá un ligero 0,2% en t y un 2,6% en términos de t-milla, impulsado por la reducción de las importaciones de carbón desde Rusia hacia Europa en beneficio de rutas más

largas. Los graneles menores (cemento, bauxita, alúmina, fertilizantes, níquel...) sumarán 2.199 Mt (+0,5%) y 11,9 billones de t-milla (+2,6%).

La guerra en Ucrania también está alterando significativamente los mercados de los principales **graneles líquidos**: crudo, productos del petróleo y gas natural licuado. Clarksons estima que el transporte marítimo de **crudo** sumará este año 1.928 Mt, un 4,0% más que en 2021, aunque todavía lejos de las cifras prepandemia: un 6,5% menos que en 2018 y un 4,4% por debajo de 2019. En t-milla crecerá un 3,3%. Desde el comienzo de la invasión de Ucrania las compras europeas de crudo ruso han descendido notablemente (de 1,9 millones de barriles diarios (Mbd) se ha pasado a algo más de 1 Mbd. En 2023, la llegada de crudo ruso por mar estará completamente prohibida en la UE. Este embargo europeo está provocando un redireccionamiento de las cargas de origen ruso principalmente hacia la India (con el consiguiente aumento de la distancia

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



media) y en menor medida hacia China (lastrada todavía por la baja actividad industrial) y Turquía. En los últimos meses, Europa ha aumentado su abastecimiento desde otras zonas productoras, principalmente los países del Golfo Pérsico y EE.UU.

El comercio marítimo mundial de **productos del petróleo** sumará en 2022 1.030 Mt (+2,5%) y 3,3 billones de t-milla, lo que supone un fuerte repunte del +8,2%. Clarksons prevé que las exportaciones de Oriente Medio crecerán un notable 17%, tras el aumento de la capacidad de sus refinerías, y también aumentarán con fuerza las de EE.UU. (+11%).

El significativo mayor crecimiento de la demanda de productos del petróleo en

términos de t-milla es debido al cambio en los flujos comerciales como consecuencia de la invasión de Ucrania, así como al patrón de apertura y cierre de refinerías en los últimos años (por ejemplo, cierres en Europa/Australia), que en general han apoyado el crecimiento del comercio en las rutas de mayor distancia.

La demanda de transporte marítimo de **productos químicos** caerá ligeramente (-0,3%) hasta 367 Mt con un pequeño repunte del 0,1% en términos de t-milla hasta 1,5 billones.

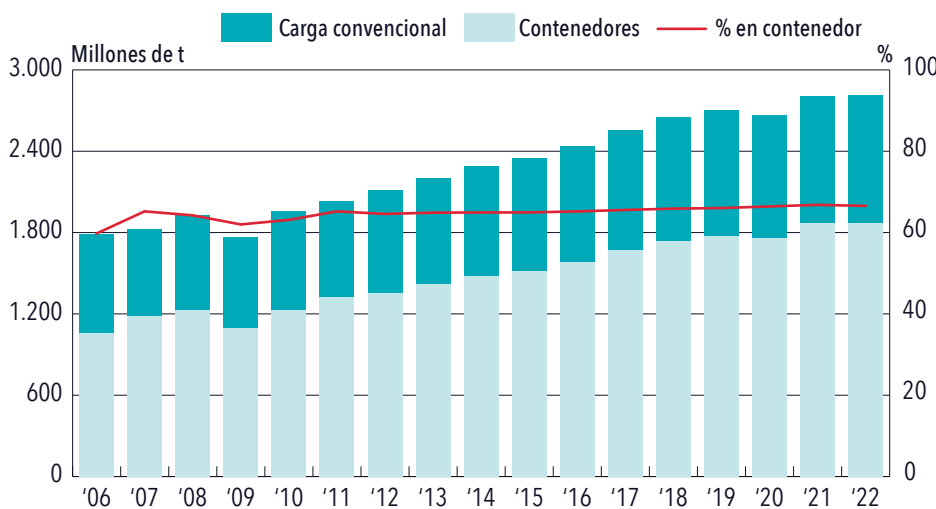
En 2022 se moverán además 400 Mt de **GNL** (+5,3%), impulsado por el aumento de la demanda europea (+44%) y las políticas de 'seguridad energética' tras una

reducción significativa de los flujos de GNL por gasoducto desde Rusia. Ello ha dado lugar en el mes de octubre a cierta congestión en las terminales regasificadoras europeas. El crecimiento en t-milla se prevé más moderado (+2,1%), debido al mayor volumen de GNL de EE.UU. que se está redirigiendo de Asia a Europa.

La demanda de transporte marítimo de **GLP** alcanzará 117 Mt este año (+4,5%) y registrará un aumento del 5,5% en t-milla hasta 653.000 millones.

La **carga containerizada** sumará, en 2022, 1.867 Mt, prácticamente igual que en 2021 (-0,1%). En términos de t-milla se prevé un descenso del 1,8% hasta 8,6 billones. La pérdida de poder adquisitivo de los consumidores y la vuelta a los hábitos anteriores a la pandemia, con un mayor consumo en el sector servicios, ha provocado una moderada caída de la demanda, especialmente en la segunda mitad del año, y la disminución, lenta pero progresiva, de las aglomeraciones en los principales puertos de China y la Costa Oeste de EE.UU. El índice de congestión portuaria de buques portacontenedores de Clarksons registró en julio un 37,2%, que se ha reducido en octubre al 34,4%, pero permanece lejos de los niveles pre-COVID (31%).

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



MERCADO DE FLETES

Después de un 2021 muy desigual en los distintos segmentos, con los portacontenedores y graneleros registrando fletes muy saludables, y los petroleros en niveles muy deprimidos, según avanza 2022 las tendencias parecen haberse invertido, con un mercado de fletes de petroleros al alza, y de graneleros y portacontenedores con tendencia decreciente, aunque todavía muy por encima de los niveles medios de la última década.

Los fletes de buques **graneleros** se han mantenido en 2022 muy por encima



de la media de la década, aunque el alivio de la congestión en los puertos y la menor demanda ya señalada están provocando su caída progresiva. Según Clarksons, los fletes en *time charter* equivalente a 1 año de buques *Capesize*, afectados por la menor demanda de China y del sector del acero, han promediado desde enero 24.875 \$/día, habiendo sufrido un notable descenso en la segunda mitad del año, hasta registrar una media de 13.647 \$/día a mediados de octubre.

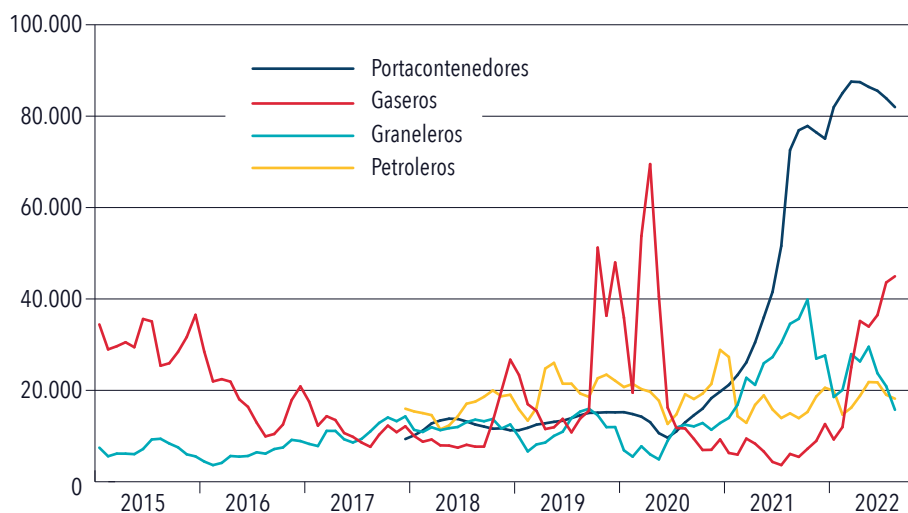
Además de la dilatación de rutas por la guerra, varios factores están sosteniendo los segmentos de menor tamaño: un repunte de la demanda de carbón y graneles menores, y la menor exposición a la crisis china. Aún así, en estos segmentos se repite un patrón similar aunque menos acentuado: fletes muy saludables en la primera mitad del año que llegan a superar los valores del año pasado, y ciertas correcciones en los últimos meses. Hasta septiembre de 2022, los fletes *time charter* del segmento de buques *Panamax* promedian 22.884 \$/día (octubre: 19.185 \$/día); los *Supramax*, 23.086 \$/día (octubre: 18.536 \$/día); y los *Handysize*, 23.489 \$/día (octubre: 17.344 \$/día).

El mercado de **petroleros** ha experimentado mejoras significativas en 2022, tanto como resultado de la recuperación de los impactos de la pandemia como por el apoyo adicional a la demanda derivado de los cambios en las matrices de origen y destino debido a la guerra en Ucrania. La media hasta agosto de los fletes *spot* en *time charter* equivalente es inferior a la del año pasado en los VLCC sin *scrubbers* (17.800 \$/día) y con *scrubbers* (23.600 \$/día). Sin embargo, a mediados de octubre se habían multiplicado por cuatro respecto a esa media, repuntando hasta más de 60.000 \$/día (buques sin *scrubbers*) y 96.540 \$/día en el caso de VLCC con *scrubbers*, un nivel históricamente alto tras un largo periodo entre septiembre de 2020 y febrero de 2022 en el que los ingresos medios se situaron por debajo de los 10.000 \$/día.

En el segmento de los buques *Suezmax* y *Aframax*, la recuperación comenzó en el primer trimestre del año, gracias al mayor empleo de estos buques en tráficos europeos. Los fletes llegaron a alcanzar los 200.000 \$/día en marzo. En 2022, los *Suezmax* han promediado unos fletes en *time charter* equivalente de 20.807 \$/día y los *Aframax*, de 19.821 \$/día. A mediados de octubre, según Clarksons, se situaban en 68.596 \$/día en el caso de los *Suezmaxes* y 72.599 \$/día en el caso de los buques *Aframax*.

También por la relocalización de rutas, los tráficos de productos del petróleo han registrado niveles de fletes muy saludables.

ÍNDICE DE FLETES POR TIPO DE BUQUES (\$/DÍA)



Los segmentos menores de la flota alcanzaron máximos desde 2015: los fletes medios en *time charter* equivalente de los *Medium Range* (MR) se han situado en los 17.282 \$/día. Los altos fletes de los petroleros han provocado una menor oferta de estos buques para el transporte de productos químicos, impulsando así los fletes también en este segmento del mercado.

Los fletes de buques **metaneros** en *time charter* equivalente (1 año) han registrado este año máximos desde 2012, soportados por la preocupación europea por la seguridad energética este invierno. El flete en *time charter* equivalente de los DFDE (*Dual-fuel Diesel Electric*) de 160.000 m³ promedió 110.000 \$/día hasta septiembre, un 25% por encima de la media de 2021; mientras el mercado *spot*, donde opera cerca de un cuarto de la flota, se mostró más volátil con un flete medio de 55.868 \$/día. Los altos precios del gas natural han hecho aumentar las diferencias entre los distintos segmentos de buques metaneros, penalizando las mayores fugas de metano. En el mercado *spot*, los buques de motor de 2 tiempos han promediado fletes un 50% superiores a los DFDE (en 2021, 26% superiores); y los de turbina, un 72% inferiores a los DFDE (en 2021, 38% inferiores).

En los últimos meses, los fletes de buques **portacontenedores** están cayendo rápidamente después de los niveles récord registrados en la primera mitad del año y en 2021, que llegaron a cuadruplicar

los anteriores máximos históricos. A pesar de ello, aún duplican los valores pre-pandémicos, aupados por las todavía persistentes disrupciones logísticas y la congestión portuaria. En los buques de mayor tamaño (+17.000 TEU), el flete medio en la ruta China-Europa ha descendido hasta los 2.950 \$/TEU, lejos ya de los 7.800 \$/TEU de enero de este año. En el segmento de los 12 a 17.000 TEU, el flete en la ruta China-Costa Oeste de EE.UU. rondó 2.400 \$/TEU, con una fuerte caída en septiembre del 53% con respecto a agosto y del 73% desde enero. El número de buques de este tamaño, habituales en la ruta China-Europa, se ha incrementado recientemente en la transpacífica.

El flete medio para un portacontenedores eco de 9.000 TEU se situaba en 95.000 \$/día a mediados de octubre después de alcanzar un pico de 170.000 \$/día en primavera. Patrón parecido al de los buques de 4.400 TEU, que registraban 31.500 \$/día (en primavera, 121.125 \$/día). En el segmento de buques de menor tamaño (menos de 3.000 TEU), utilizados principalmente en rutas intrarregionales, el flete medio para un buque de 2.750 TEU se situaba en octubre en 22.000 \$/día (en primavera: 82.225 \$/día).

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA

A 1 de septiembre de 2022, la flota mercante mundial de transporte de más de 100 GT (buques de pasaje incluidos) estaba compuesta por 68.535 buques, que sumaban 2.148 Mtpm (+2,1% desde enero).

TABLA 2: FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE

	Petroleros (Mtpm)	Graneleros (Mtpm)	Portacontenedores (MTEU)
2000	284	267	4,5
2005	313	322	7,3
2012	460	626	15,5
2013	478	692	16,4
2014	487	731	17,3
2015	493	763	18,5
2016	508	781	19,9
2017	537	799	20,2
2018	562	822	20,9
2019	568	846	22,1
2020	601	880	23,0
2021	619	913	23,7
2022	629	946	24,7
Sep. 22	644	964	25,3
Sep./ene. 22	2,3%	1,9%	2,3%

Datos a comienzos de cada año.

El sector de los **graneleros** lo componen 12.980 buques con 963,9 Mtpm, un 1,9% más (en tpm) que a comienzos de año. En el total de 2022 se espera un crecimiento de la flota del 2,8%. Después de dos años al alza, los precios de los graneleros de segunda mano están descendiendo rápidamente, a pesar de lo cual se mantienen notablemente por encima de los precios pre-pandémicos.

La flota de **petroleros** sumaba 11.680 unidades (643,7 Mtpm), de las cuales 2.255 (447,3 Mtpm) se dedican al transporte de crudo y 9.425 a los productos del petróleo (196,4 Mtpm). De enero a septiembre el

crecimiento en tpm ha sido del 2,3%, estimándose un 3,1% cuando termine el año, beneficiado por la buena situación del mercado de fletes, lo que anima a los armadores a retrasar los desguaces: en los primeros 8 meses del año, han descendido un 34% en tpm los buques vendidos para reciclaje con respecto al año pasado. Hasta agosto, 41 Mtpm habían sido traspasados en el mercado de segunda mano, con los precios, según Clarksons, registrando máximos desde 2009.

La flota de buques **metaneros** la componen 700 unidades (105,3 millones de

m³), con un incremento de la capacidad del 2,7% entre enero y septiembre (4,6% estimado en todo 2022).

En cuanto a los **portacontenedores**, la flota la componen 5.716 buques y 25,3 MTEU, que supone un aumento del 2,1% hasta septiembre, estimándose un crecimiento del 3,7% en todo 2022. Por segmentos, la flota la componen 172 buques de más de 17.000 TEU (un 14% de la capacidad total); 333 buques de entre 12.000 y 17.000 TEU (18%); 643 unidades entre 8 y 12.000 TEU (24%) y 4.568 buques de menos de 8.000 TEU (44%).

CONSTRUCCIÓN NAVAL

En total, los nuevos contratos de buques en 2022 sumaban hasta agosto 899 unidades, 52,2 Mtpm y 27,7 MGT. Esto supone una caída del 39% en tpm y del 20% en GT, en comparación con el mismo periodo de 2021. Sin embargo, la inversión total se ha mantenido estable (75.000 M\$ entre enero y agosto) por los altos precios registrados, la implantación de tecnología alternativa y la mayor contratación de buques más complejos, como los **metaneros**. Los encargos de estos últimos han registrado máximos históricos, un total de 115 buques que han llevado a la cartera de pedidos a sumar 271 unidades y 44,2 Mm³, que suponen el 42% de la flota existente.

Hasta septiembre se han contratado también 289 buques **portacontenedores** con 1,9 MTEU, cifra muy inferior a la registrada en el mismo periodo de 2021 (386 buques y 3,4 MTEU).

La firma de nuevos contratos ha sido baja en el caso de buques **graneleros** (199 unidades y 14,6 Mtpm), **petroleros** y **químicos** (79 unidades y 4,4 Mtpm), y buques para el transporte de **gases licuados del petróleo** (24 buques con 1,2 Mm³), debido a los elevados precios, el menor espacio en los astilleros y la incertidumbre en torno a las nuevas normativas medioambientales, así como la menor confianza inversora general.

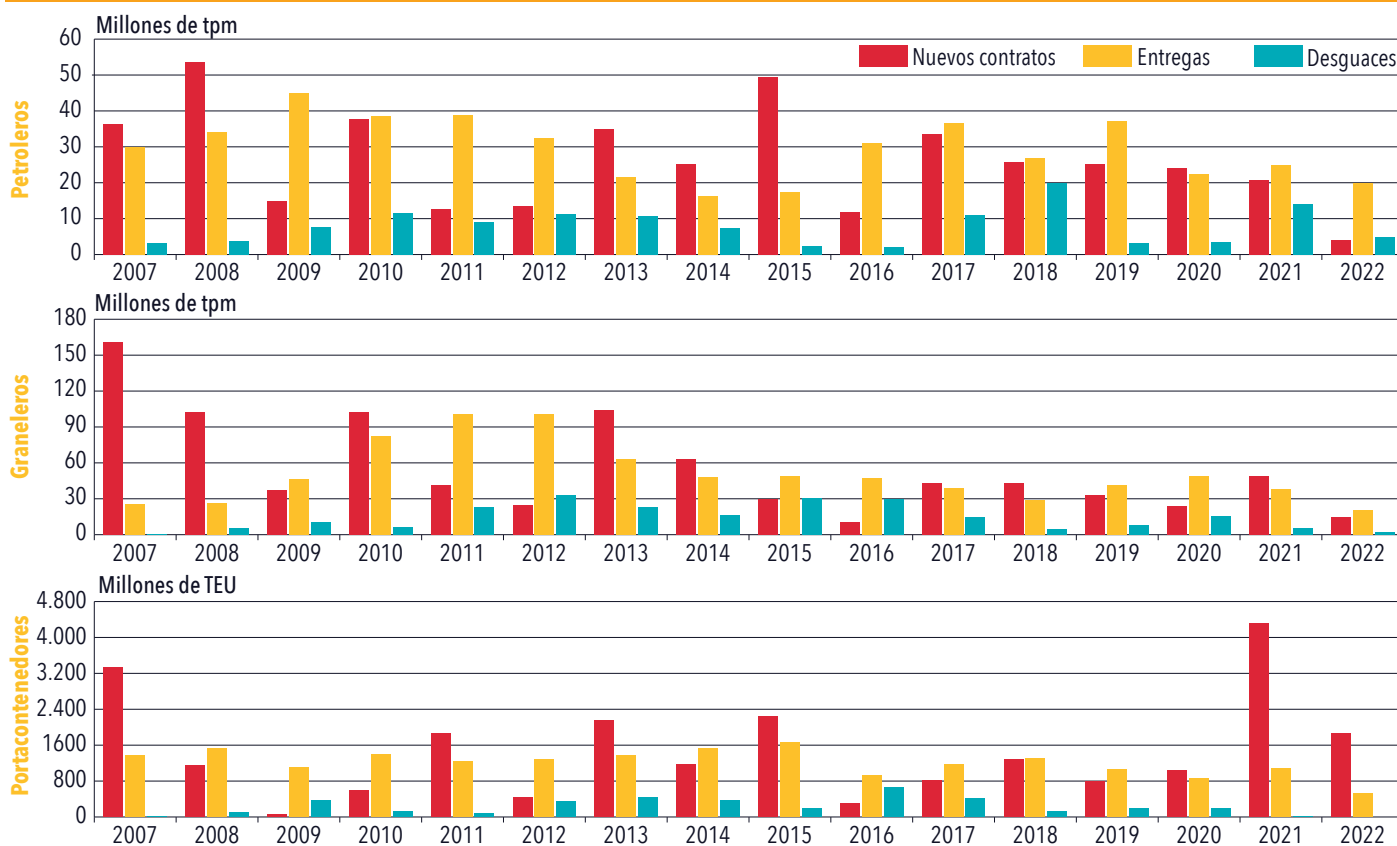
El precio de las nuevas construcciones ha continuado aumentando en 2022, sostenido por el precio del acero hasta bien entrado el año, la inflación y el alto nivel de ocupación de los astilleros, que se espera que pueda empezar a aliviarse a finales de este año. Un portacontenedores de 23.000 TEU alcanza un precio orientativo de 214 M\$ (+20% en los últimos 12 meses), mientras un metanero de 174.000 m³ llega a 240 M\$ (+21%). Los petroleros de mayor tamaño (320.000 tpm) se habían encarecido en septiembre hasta 120 M\$ (+16%); y los graneleros (180.000 tpm), hasta 64,5 M\$ (+8,5%).

En 2023 las contrataciones podrían verse beneficiadas por dos factores: la entrada en vigor del EEXI y el CII en la OMI,

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Depuradores de gases de escape						Fuel alternativo	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	nº	MGT	nº	MGT	nº	MGT	nº	MGT
Petroleros	1.116	102,5	49	4,5	1.165	107	66	3,9
Graneleros	1.597	124,5	9	0,6	1.606	125,1	15	1,2
Portacontenedores	1.027	93,6	67	6,4	1.094	100	51	6,4
Gaseros	117	4,9	2	0,1	119	5	559	54,2
Ro-Ro	159	6,4	0	0	159	6,4	20	0,5
Buques de pasaje	121	3,7	2	0,1	123	3,8	195	1,4
Cruceros	176	19,1	0	0	176	19,1	20	1,7
Otros	352	9,2	10	0,6	362	9,8	282	3,2
Total sep. 22	4.665	363,9	139	12,3	4.804	376,2	1.208	72,5

NUEVOS CONTRATOS, ENTREGAS Y DESGUACES DE PETROLEROS, GRANELEROS Y PORTACONTENEDORES



y el *Fit for 55* en Europa, que forzarán una mayor renovación de la flota conforme se disipen las dudas en torno a su definitiva implantación, y la fuerte corrección a la baja en el precio del acero importado por China.

PERSPECTIVAS

Según estimaciones de Clarksons, la demanda de transporte marítimo crecerá en 2023 un 2,2% medida en t y un 3,2% en t-milla, si bien la incertidumbre ligada a la invasión de Ucrania y a la fuerte inflación se mantiene.

La demanda de los principales **graneleros sólidos** crecerá durante 2022 un 2,3% en t y un 2,0% en t-milla, mientras que la flota lo hará tan solo un 0,5%, lo que favorecerá que los niveles de fletes se mantengan por encima de la media de los últimos años (aunque por debajo de los registrados en 2021 y el primer semestre de 2022).

Para los **petroleros**, Clarksons prevé que la demanda mundial de crudo continúe recuperándose gradualmente dando soporte a la demanda de transporte marítimo, que estima crecerá en 2023 un 2,0% en t y un notable 5,8% en términos de t-milla, y de productos del petróleo (+3,3% en t y nada menos que un 8,0% en t-milla). Pese al acuerdo de la OPEP de recortar la producción en 2 millones de barriles diarios (Mbd) desde el 1 de noviembre, para evitar

una caída del precio del crudo por un previsible descenso de la actividad industrial y para no perjudicar a Rusia (miembro de la OPEP+), se espera que los recortes de la oferta se limiten a menos de 1 Mbd, y es probable que el impacto en el comercio marítimo sea aún menor. Todo ello, unido a un crecimiento limitado de la oferta (potencialmente <1% en 2023), y una previsible reducción generalizada de la velocidad y al aumento de los niveles de desguace y de los tiempos de varada para reacondicionamiento, debido a la entrada en vigor de las nuevas normas de la OMI, permiten ser optimistas en este segmento del mercado.

Las perspectivas para los **portacontenedores** siguen siendo firmes, aunque se espera una cierta corrección y que continúe el reajuste de los niveles de fletes, debido a la pérdida de poder adquisitivo y la entrega de buques nuevos, con un aumento potencial de la flota en dos años de hasta el 8%, que podría verse compensado por la persistencia de la congestión portuaria, las consecuencias de las normativas medioambientales y el retraso en la

entrega de buques nuevos. Según Clarksons, la demanda de transporte marítimo de contenedores crecerá en 2023 un 2,4% en t y un 2,0% en t-milla.

A pesar de la expansión sostenida de la flota, las perspectivas continúan siendo positivas para los buques **metaneros** gracias a la mayor producción en todo el mundo, con un creciente protagonismo de Oriente Medio (especialmente de Qatar) y EE.UU. En 2023, se prevé un aumento del 3,8% del comercio marítimo mundial de GNL en t y un 5,6% en t-milla, impulsado en parte por el reinicio de la producción de Freeport LNG, empresa estadounidense de exportación, así como por la puesta en marcha de nuevas centrales de regasificación en Europa (un tercio de la capacidad nueva estará en Alemania).

Se prevé que el comercio marítimo de **productos químicos** en t aumente un 2,3% y un 2,8% en t-milla, frente a un crecimiento de la capacidad de la flota de alrededor del 1%, por lo que las perspectivas parecen favorables también en este segmento del mercado.