

La demanda de transporte marítimo termina 2022 con un descenso del 0,5%

INFORME DE PRIMAVERA DE CLARKSONS

La inflación, la subida de los tipos de interés y el bajo crecimiento de China dieron lugar a un retroceso del comercio marítimo mundial durante el último trimestre de 2022. En total se movieron 11.900 millones de toneladas de mercancías y 58,6 billones de toneladas-milla, un 0,5% menos (en ambos casos) que en 2021. Hace tan solo 6 meses Clarksons preveía que la demanda de transporte marítimo crecería un 0,9% (en t) y 1,4% (en t-milla).

Pese a ello, con la excepción del mercado de los buques portacontenedores, la tónica general de los

distintos mercados de fletes fue positiva, especialmente aquellos relacionados con el transporte de energía, que se han visto beneficiados de los cambios en las matrices de origen y destino como consecuencia de la invasión de Ucrania.

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. El tonelaje contratado se redujo un 36% en tpm en comparación con el año 2021.

SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL

De acuerdo con el informe de abril del Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB mundial creció un 3,4% en 2022, dos décimas por encima de lo previsto en su informe de octubre. En 2023 se espera un menor crecimiento (+2,8%), debido principalmente a la ralentización de la actividad económica en los países avanzados (+1,3%). El año pasado, el crecimiento en estos países, fue del 2,7%. Se espera que la ralentización apuntada sea especialmente acusada en la UE, que creció un 3,7% en 2022, pero no superaría el 0,8% este año. En el caso de España, nuestra economía creció un 5,5% el año pasado y lo haría un 1,5% en 2023.

El precio de las materias primas energéticas, que experimentó un fuerte aumento en 2021 y 2022, ha comenzado a disminuir en los primeros meses de 2023. El barril de crudo Brent registró un precio medio de 85\$ en el primer trimestre

del año, notablemente por debajo de la media de 2022 (99\$/barril), aunque aún en niveles elevados. El precio del carbón y, especialmente, el del gas natural, también registra descensos significativos. La perspectiva es que todos ellos se mantengan durante un tiempo por encima de los valores previos a la invasión de Ucrania, sin alcanzar los picos de 2022.

Para controlar la fuerte inflación, los principales bancos centrales comenzaron a adoptar una política de subida de tipos de interés. Comenzó el Banco de Inglaterra que entre febrero y diciembre de 2022 subió los tipos hasta en 8 ocasiones, pasando del 0,25% a comienzos de año al 3,5% de finales de 2022. Lo mismo hizo la Reserva Federal de Estados Unidos entre marzo y diciembre, con 7 subidas que llevaron los tipos al 4,5% a finales de año. El Banco Central Europeo evitó subir los tipos hasta el segundo semestre,

aunque entre julio y diciembre lo hizo hasta en 4 ocasiones, y nuevamente en febrero y marzo de 2023, situándolos en el 3,5% y sin descartar nuevas subidas en los próximos meses.

Clarksons afirma que las consecuencias de esta estricta política monetaria se notarán en 2023 en mayor medida que en 2022. El FMI estima un aumento de la inflación del 5,3% en 2023 en la zona euro y del 6,3% en el conjunto de países de la UE.

Por su parte, la reapertura de China y el fin de la política de COVID-cero han provocado la revisión al alza de las previsiones para este país, que este año crecería un 5,2%, muy por encima del +3,0% de 2022. Esta mejora se comprueba en el hecho de que el índice PMI (*Purchasing Manager Index*), indicativo de la actividad industrial, registrase en febrero, para China, su mayor nivel desde abril de 2012. Sin embargo, sigue presente la preocupación con respecto a su sector inmobiliario.

En 2023 se prevé que Rusia no continúe en recesión (+0,7%), además de un crecimiento sostenido de India (5,9%) y una ralentización generalizada de países de Iberoamérica como Brasil (+0,9%) y México (+1,8%).



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	8.806	1.514	7.544	2.750	11.134	424	1.566	1.060	5.347	723	3.642	8.148	38.039
2007	1.816	9.531	1.651	8.263	2.817	11.363	449	1.703	1.184	5.912	640	3.246	8.557	40.018
2008	1.917	10.000	1.618	8.029	2.861	11.737	457	1.778	1.232	6.136	695	3.503	8.780	41.183
2009	2.022	10.674	1.403	7.183	2.764	11.152	470	1.807	1.093	5.503	678	3.469	8.430	39.788
2010	2.236	11.879	1.601	7.978	2.790	11.510	529	2.062	1.231	6.158	729	3.678	9.116	43.265
2011	2.371	12.558	1.718	8.623	2.891	11.963	571	2.299	1.322	6.606	714	3.619	9.587	45.668
2012	2.571	13.577	1.769	8.809	2.905	12.130	580	2.356	1.355	6.621	753	3.760	9.933	47.253
2013	2.737	14.332	1.835	8.947	2.896	12.097	598	2.410	1.421	6.932	779	3.852	10.266	48.570
2014	2.971	15.285	1.864	9.388	2.827	11.943	616	2.473	1.480	7.154	809	4.041	10.567	50.284
2015	2.924	15.264	1.926	9.764	2.961	12.253	644	2.565	1.519	7.287	830	4.137	10.804	51.270
2016	3.011	15.666	1.918	10.023	3.082	12.859	678	2.691	1.582	7.548	854	4.312	11.125	53.099
2017	3.164	16.395	1.999	10.706	3.143	13.384	725	2.894	1.668	7.930	888	4.528	11.587	55.837
2018	3.225	16.577	2.070	11.102	3.179	13.684	781	3.211	1.741	8.225	914	4.652	11.910	57.451
2019	3.235	16.547	2.090	11.187	3.097	13.505	836	3.464	1.778	8.396	927	4.714	11.963	57.813
2020	3.204	16.768	2.045	11.220	2.818	12.447	835	3.605	1.764	8.314	903	4.638	11.569	56.992
2021	3.276	17.169	2.141	11.794	2.869	12.409	870	3.898	1.869	8.762	940	4.833	11.965	58.865
2022	3.214	16.858	2.055	11.616	3.006	13.106	886	3.838	1.806	8.323	938	4.859	11.905	58.600
2023 ⁽³⁾	3.258	17.256	2.066	11.765	3.114	14.185	914	3.976	1.794	8.213	949	4.927	12.095	60.322
21/22	-1,9%	-1,8%	-4,0%	-1,5%	4,8%	5,6%	1,8%	-1,5%	-3,4%	-5,0%	-0,2%	0,5%	-0,5%	-0,5%

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro y grano.

⁽²⁾ Gases licuados y productos químicos.

⁽³⁾ Previsiones para 2023.

t: Millones de toneladas.

t-milla: Miles de millones de toneladas-milla.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

Según los datos de Clarksons, en 2022 se transportaron por mar 11.905 millones de toneladas (Mt) de mercancías y 58,6 billones (10¹²) de toneladas-milla (t-milla). Esto supone en ambos casos un descenso del 0,5% con respecto a 2021 y un recorte de 1,4 puntos porcentuales (en t) y 1,7 (en t-milla) respecto de las previsiones de octubre.

El descenso en toneladas se atribuye a las consecuencias de la invasión de Ucrania (en especial en el sector de los graneles); el aumento de la inflación en varias de las regiones con mayores volúmenes de importación de productos manufacturados; y a la menor actividad económica e industrial en China a lo largo de todo el año, con el consiguiente descenso de las millas recorridas. El informe diferencia entre el comportamiento de las materias primas energéticas y el del resto de segmentos. En el primer caso (crudo, productos petrolíferos y gas natural, principalmente, aunque también se incluiría el carbón con destino a Europa), la demanda de transporte creció un 3,7% en 2022, que se mantendría en el 3,3% este año. Por el contrario, el conjunto del resto de mercancías descendió un 2,9% en toneladas y se espera que repunte tan solo un 0,6% en 2023.

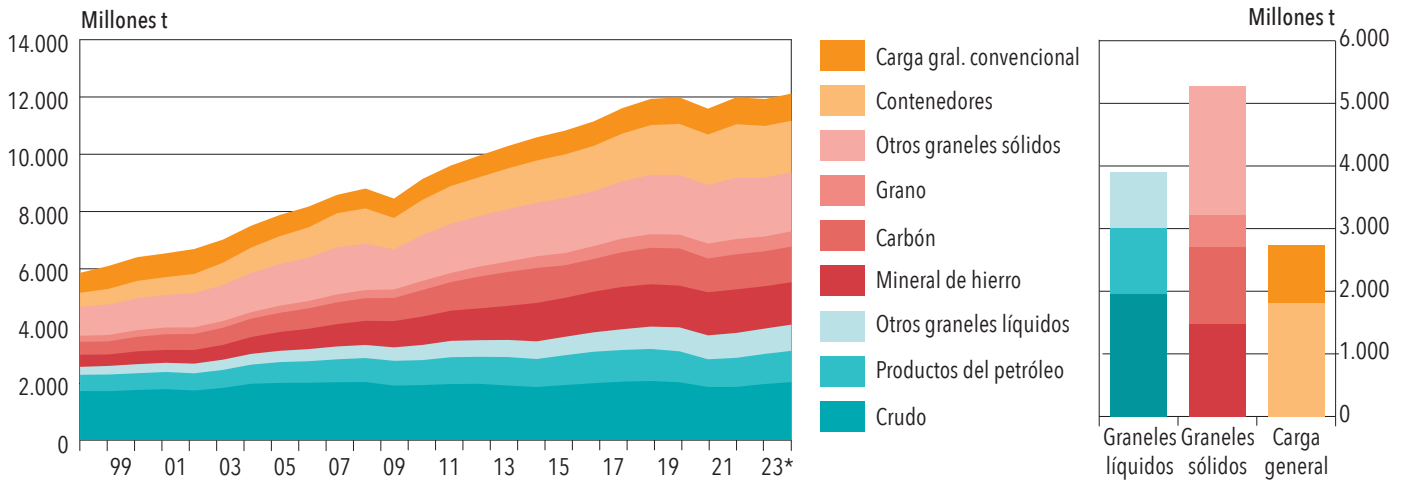
El año pasado se transportaron 5.269 Mt de **graneles sólidos**, lo que supone un descenso del 2,7% respecto de 2021 (-1,7% en t-milla). Las toneladas transportadas de mineral de hierro disminuyeron un 2,8% hasta 1.477 Mt (-3,9% en t-milla), debido nuevamente al descenso de las importaciones de China. Este país es responsable de casi el 75% de las importaciones mundiales de este mineral. El comercio marítimo de grano descendió un 2,5% hasta 517 Mt (-1,7% en t-milla). La guerra de Ucrania ha repercutido significativamente en este segmento causando la pérdida de cosechas de grano ucraniano. Los graneles menores (cemento, bauxita, alúmina, fertilizantes o níquel) sumaron 2.055 Mt (-4,0% en t; -1,5% en t-milla). Las sanciones a Rusia y Bielorrusia han afectado especialmente a algunos graneles concretos, como los fertilizantes.

También en el segmento de **graneles líquidos** la guerra ha provocado cambios significativos, especialmente en las matrices de origen y destino. El transporte de

crudo por mar creció hasta los 39,3 millones de barriles diarios (Mbd) (+5,6%) o 1.957 Mt (+5,6%) y 9,9 billones de t-milla (+5,9%). Las exportaciones de Oriente Medio aumentaron un 12,9%, mientras los envíos de crudo por vía marítima desde EE.UU. alcanzaron su máximo histórico (3,5 Mbd) (+20,7%). Las importaciones europeas de petróleo crecieron un notable 9,5% hasta 10,4 Mbd y casi alcanzan los niveles prepandemia (10,6 Mbd en 2019). Con el fin de reducir su dependencia energética de Rusia, en 2022 Europa acudió en mayor medida a regiones más alejadas para su suministro, fundamentalmente el Golfo Pérsico y EE.UU. Ello ha obligado a Rusia a buscar destinos alternativos para sus exportaciones, que aumentaron especialmente hacia India. Esto explica el aumento de las millas recorridas.

El aumento de las distancias fue también muy significativo en el segmento de los productos petrolíferos, que sumaron 1.049 Mt (+3,3%) y 3,3 billones de t-milla (+4,7%).

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



(*) Previsiones para 2023.

Se espera que esta tendencia se agudice en 2023, con la prohibición de los países del G7 de importar crudo con origen en Rusia salvo que el mismo se adquiriera a un precio máximo, que entró en vigor en diciembre. Esta prohibición se hizo extensiva a los productos del petróleo ya en febrero de 2023.

La demanda de productos químicos sumó 369 Mt y 1,5 billones en t-milla, lo que supone un descenso del 2,4% en ambos casos.

También se transportaron por vía marítima 398 Mt de gas natural licuado

(GNL) (+4,7%), un nuevo máximo histórico. Se produjo sin embargo un descenso del 1,8% en términos de t-milla, que se explica por el redireccionamiento de una parte de las exportaciones de EE.UU. hacia rutas más cortas, como las europeas, en vez de hacia Asia. Las importaciones europeas por gasoducto desde Rusia tan solo un 10% del gas que importaba antes de la invasión. El consiguiente aumento de las importaciones por mar dio lugar a una cierta congestión en numerosas terminales regasificadoras europeas. También se observó un mayor uso de buques me-

taneros para almacenamiento, lo que afectó a la oferta de buques disponibles para el transporte.

Por su parte, los gases licuados del petróleo (GLP) sumaron 119 Mt (+6,3%), y 630.000 millones de t-milla (+1,3%). EE.UU., el mayor exportador del mundo, ha continuado aumentando su producción, igual que los países del golfo Pérsico, principalmente con destino a Asia y Europa.

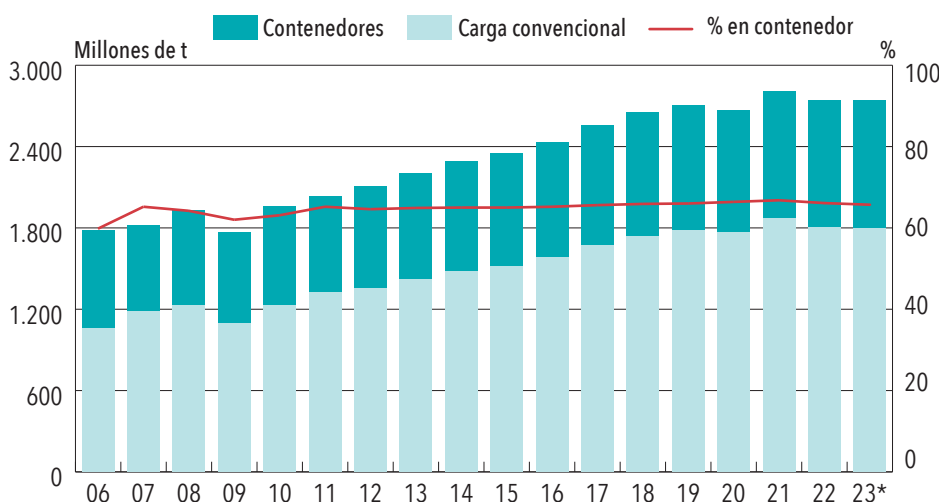
En cuanto a la **carga en contenedores**, las toneladas transportadas descendieron el 3,4% hasta los 1.806 Mt (200,3 MTEU), que sin embargo supone el segundo mejor dato histórico. En t-milla, el descenso fue de un notable 5,0%.

La caída se agudizó en la segunda mitad del año, en gran parte por la vuelta a los hábitos prepandemia de los consumidores de los países avanzados (más orientados hacia los viajes o la oferta de ocio) y el progresivo aumento de la inflación, que contribuyó a la disminución del poder adquisitivo. Las toneladas transportadas en el último trimestre del año se redujeron un 9% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Los niveles de congestión portuaria han regresado prácticamente a sus valores prepandemia.

El comercio marítimo de **automóviles** creció un 7% en 2022, tras el descenso del 21% registrado en 2020 y el repunte del 12% en 2021. En términos de 'coches-milla' la demanda creció un notable 12%, impulsado por el aumento de las exportaciones chinas de larga distancia.

A pesar de la ralentización económica, este sector ha comenzado 2023 con buen pie a medida que se resuelven los problemas de la cadena de suministro, liberando la demanda 'reprimida' y apoyado por el aumento de la cuota de vehículos eléctricos (más grandes y pesados) que impulsan la demanda.

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



(*) Previsiones para 2023.

MERCADO DE FLETES

En términos generales, los fletes replicaron lo ya apuntado anteriormente, con un comportamiento al alza en los buques dedicados al transporte de materias primas energéticas como el petróleo o el gas natural y una caída en los demás segmentos del mercado, como los portacontenedores o los graneleros no dedicados al carbón. Además, los buques equipados con *scrubbers* y tecnologías de eficiencia energética han obtenido fuertes primas, de hasta el 100%, debido a los elevados precios del combustible.

Los fletes de los buques **graneleros**, que habían experimentado un año 2021 y un inicio de 2022 en niveles muy saludables, descendieron significativamente a partir mayo, en una situación que se ha prolongado durante los primeros meses de 2023. En el conjunto de 2022, el índice de fletes de Clarksons registró una media de 20.478 \$/día, (-24% respecto a 2021).

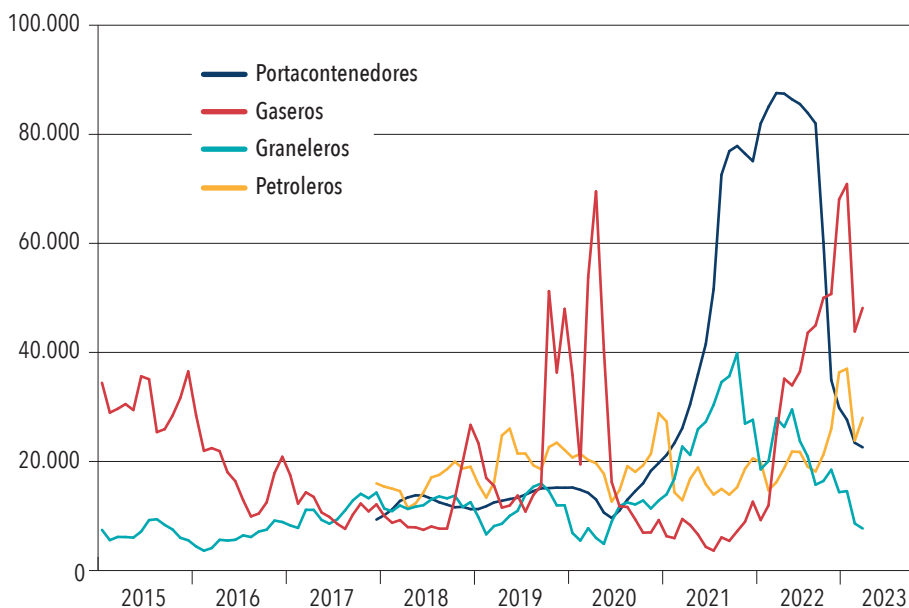
Los fletes *spot* en términos de *time charter* equivalente (TCE) en el segmento de los *capesize* (media 2022: 17.099 \$/día) se vieron lastrados por la baja demanda de mineral de hierro de China y del sector del acero, registrando una caída del 39%. Los *panamax* se comportaron algo mejor (2022: 19.878 \$/día de media) sostenidos por las grandes rutas de grano alimenticio y el repunte de algunos tráficos de carbón. Los *handymax* (2022: 23.467 \$/día) y *handysize* (2022: 17.762 \$/día) también registraron niveles saludables por su menor exposición a la debilidad del sector siderúrgico chino.

El mercado de buques **petroleros**, que terminó el año 2021 en niveles cercanos a los mínimos históricos (media 2021: 7.127 \$/día), comenzó a repuntar tras la invasión de Ucrania en febrero de 2022 y mantuvieron una subida sostenida a lo largo de todo el año, llegando a registrar en diciembre máximos desde 2004, con 70.000 \$/día (media 2022: 40.766 \$/día).

Este repunte fue más moderado en el segmento de los buques VLCC (media 2022: 32.687 \$/día) debido a las débiles importaciones de China y a las reticencias de la OPEC+ a aumentar la producción, aunque han comenzado 2023 en niveles firmes. Los fletes de buques *suezmax* (72.011\$/día de media) y *afamax* (76.385 \$/día) repuntaron antes que los de VLCC, por su mayor exposición a los tráficos de abastecimiento europeos. Los altos niveles se han mantenido en los primeros meses de 2023.

La relocalización de rutas también ha impulsado el sector de los petroleros de productos (2022: 38.053 \$/día). La media de los fletes *spot* en TCE de los petroleros *Medium Range* (MR) sin *scrubbers* se situó en 31.775 \$/día, y en 37.406 \$/día con

ÍNDICE DE FLETES DE CLARKSONS POR TIPOS DE BUQUE (\$/DÍA)



estos equipos. Los petroleros *Large Range*, LR1 y LR2, dedicados en mayor medida a rutas desde Oriente Medio a Europa o a Asia también registraron niveles superiores a la media.

Los altos fletes registrados en el sector de los buques petroleros han beneficiado el mercado de los **quimiqueros**, a pesar del descenso de la demanda de transporte de productos químicos. Una parte del tonelaje de estos buques se ha dedicado a tráficos de productos derivados del petróleo, una tendencia que se ha incrementado en los primeros meses de 2023 con motivo de las sanciones a Rusia.

Los fletes de los buques **metaneros** registraron máximos históricos en el mercado *spot* a finales de año, debido principalmente a las necesidades energéticas europeas, que recurrió a este tipo de buques para abastecerse de gas natural desde países distintos de Rusia (principalmente EE.UU. y Oriente Medio). La media de los fletes *spot* en términos de TCE de un metanero de 160.000 m³ DFDE (*Dual Fuel Diesel Electric*) fue de 133.517 \$/día, con un repunte en el último cuarto del año hasta los 330.327 \$/día. En el caso de los metaneros de dos tiempos de 174.000 m³, la media anual en el mercado *spot* fue de 167.500 \$/día, con picos de casi 500.000 \$/día en noviembre.

El incremento de las exportaciones de **gases licuados del petróleo** ha contri-

buido a mantener también en niveles saludables los fletes de este segmento del mercado. En la ruta Ras Tanura-Chiba, la media de los fletes *spot* (en TCE) de los VLGC fue de 54.088 \$/día, más de un 50% superiores al año anterior.

Los fletes de buques **portacontenedores** retornaron en la segunda mitad del año a valores más habituales, después de una primera mitad de 2022 que mantuvo la tendencia de fletes en niveles máximos históricos de 2021. La ya citada vuelta de los consumidores de los países occidentales a sus hábitos de consumo anteriores a la pandemia; la pérdida generalizada de poder adquisitivo por la fuerte inflación; la desaparición de la congestión portuaria; y la disponibilidad de inventarios provocaron una abrupta caída de los fletes, que se sitúan actualmente un 9% por debajo de los valores de principios de 2020. En las rutas China-Europa, el precio del TEU en febrero de 2023 fue de 920 \$, 8,5 veces menos de los 7.800 \$/TEU de enero de 2022. En la ruta China-Costa Oeste de EE.UU., el precio en febrero se situó en 1.291 \$/FEU (enero 22: 8.000 \$/FEU).

En 2022, la media de los fletes TC de 6 a 12 meses de un portacontenedores de 9.000 TEU fue de 143.692 \$/día; para los de 4.400 TEU, de 91.601 \$/día; en los de 2.750 TEU, de 63.010 \$/día; y en los de 1.700 TEU, de 44.591 \$/día.

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	419	465	13,0
2013	478	692	16,4
2014	487	731	17,3
2015	494	763	18,5
2016	508	781	19,9
2017	537	799	20,2
2018	562	822	21,0
2019	568	846	22,1
2020	601	880	23,0
2021	619	913	23,7
2022	630	946	24,8
2023	651	973	25,8
Var. 2022/2023	3,4%	2,8%	4,0%

Datos a 1 de enero de cada año.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA

A 1 de enero de 2023, la flota mercante mundial de transporte de mercancías o pasajeros se componía de 69.289 buques de más de 100 GT, que sumaban 2.174 Mtpm (+3,2% desde enero de 2022). A pesar del envejecimiento de la flota y de las necesidades de renovación, el reciclaje de buques ha sido escaso. El 25% de la flota (en tonelaje) cuenta con tecnologías de eficiencia energética.

El sector de los **graneleros** lo forman 13.137 buques y 972,6 Mtpm (+2,8%). Los precios de graneleros de segunda mano cayeron en la segunda mitad de año

aunque se mantienen todavía muy por encima de los mínimos registrados en enero de 2021 (+60% de media). En 2022 se vendieron más de 50 Mtpm de graneleros de 2ª mano (2º valor más alto de la serie histórica después de 2021).

A 1 de enero de 2023, la flota de **petroleros** suma 11.178 buques y 650,9 Mtpm (+3,4%). Los petroleros de crudo totalizan 2.279 unidades y 453,1 Mtpm (+4,1%) y los de productos 9.499 buques y 197,8 Mtpm (+1,7%). Los precios medios en el mercado de segunda mano marcaron máximos desde 2008, llegando a situarse cerca de un 40% por encima de los

valores medios de 2021. Esto supone, según Clarksons, el mayor incremento interanual desde 2004. En 2022 se registró una cifra récord de 66,8 millones de tpm vendidas en el mercado de segunda mano (el 10% de la flota).

El número de **metaneros** aumentó nuevamente hasta los 715 buques y 57,9 Mtpm (+4,5%) y el de **gaseros LPG** hasta 1.568 unidades con 30,2 Mtpm (+6,3%).

Los buques **portacontenedores** sumaba 5.823 buques y 25,8 MTEU, un 4,0% más que el año anterior. La tendencia bajista de los niveles de fletes está provocando la caída de los precios en el mercado de segunda mano y el aumento de la flota desguazada. También se ha observado el descenso generalizado de la velocidad media hasta su mínimo histórico (13,7 nudos). La flota la componen 175 buques de +17.000 TEU (14% de la capacidad total); 351 unidades entre 12.000 y 17.000 TEU (19%); 651 de 8.000 a 12.000 TEU (24%); 1.355 de 3 a 8.000 TEU (26%); y 3.307 buques más pequeños (18%).

CONSTRUCCIÓN NAVAL

En 2022 se encargaron 1.484 buques de nueva construcción con 88,7 Mtpm (-36% respecto a 2021) y 45,1 MCGT (-17%). La tendencia a la baja continúa en el primer trimestre de 2023, en el que se han contratado 322 unidades. Esta caída se explica por los elevados precios en el sector de la construcción naval, la falta de espacio disponible en los astilleros y un contexto de incertidumbre en torno a las tecnologías para combustibles alternativos.

A pesar del descenso del volumen de nuevos contratos, la inversión en nuevas construcciones aumentó un 9% en 2022, sumando 129,4 M\$. Esto se debe principalmente al incremento de contratación de buques más complejos, como los metaneros; y a la cada vez mayor inversión en diferentes tecnologías de eficiencia energética y en combustibles alternativos.

El precio de las nuevas construcciones subió sustancialmente en 2021 y 2022, tendencia que se mantiene en el primer trimestre de 2023: a comienzos de abril, el Índice de Precios de Nuevas Construcciones de Clarksons registró 166 puntos, cifra que no se alcanzaba desde 2009.

La contratación de **metaneros**, un total de 184 buques, supuso un récord histórico. Se espera una fuerte demanda de encargos también durante el 2023, que arranca con una cifra de 20 nuevas firmas en el primer trimestre.

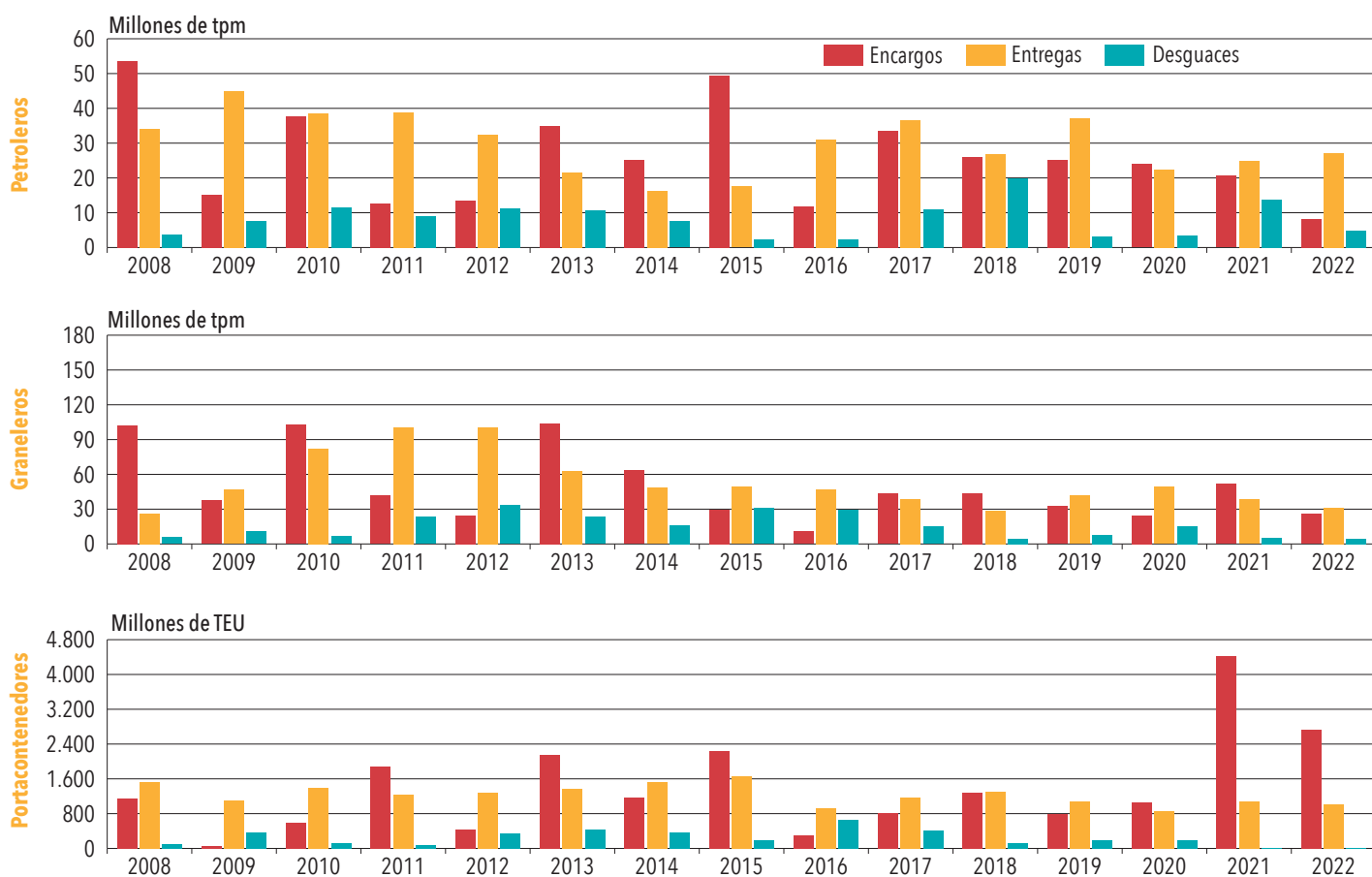
En 2022 se encargaron 369 **portacontenedores** y, aunque supuso una caída del 38,6% en MTEU frente a 2021, fue el tercer año con más contrataciones, tras

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	1.179	109	51	4,1	1.230	113,1	84	5,5
Graneleros	1.629	126,9	17	1,4	1.646	128,3	26	2,1
Portacontenedores	1.128	101,8	65	6,1	1.193	107,9	61	7,5
Gaseros	121	5	1	0	122	5	601	57,1
Ro-Ro	160	6,4	0	0	160	6,4	25	0,6
Buques de pasaje	124	3,7	2	0,1	126	3,8	212	1,7
Cruceros	182	19,7	0	0	182	19,7	25	2,3
Otros	364	9,3	10	0,6	374	9,9	326	3,6
Total mar. 2023	4.887	381,8	146	12,3	5.033	394,1	1.360	80,4



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



2021 y 2007. En el primer trimestre de 2023 se han firmado 43 nuevos contratos.

La contratación de **graneleros** (359 buques con 25,8 Mtpm) en 2022 fue baja; así como la de **petroleros de crudo** (21 buques y 3,3 Mtpm); buques para el transporte de **productos del petróleo** (88 buques con 5,0 Mtpm); y **quimiqueros** (78 buques con 1,0 Mtpm), que registraron mínimos en tpm desde hace más de 25 años.

A corto plazo, los encargos de nuevas construcciones podrían verse penalizados por los crecientes costes de construcción a los que se enfrentan los astilleros; la situación económica y el actual contexto inflacionista, con mayores dificultades de acceso al crédito. Sin embargo, a medio y largo plazo, la transición ecológica hacia la descarbonización brinda perspectivas favorables para el sector de la construcción naval. A comienzos de abril de 2023, el 47,9% (en GT) de la cartera de pedidos eran buques preparados para usar com-

bustibles alternativos y el 20,5% estaban equipados con *scrubbers*.

PERSPECTIVAS

De acuerdo con las estimaciones de Clarksons, la demanda de transporte marítimo crecerá un 1,6% este año y superará los 12.000 Mt. La distancia media continuará al alza, lo que provocará un aumento del 2,9% de la demanda de transporte marítimo medida en t-milla. Se espera un descenso generalizado de la velocidad media de la flota debido a la entrada en vigor de las nuevas normas de eficiencia energética de la OMI.

La demanda de **graneles sólidos** crecerá un 1,1% gracias al impulso de los tráficos de carbón y de grano, y a la apertura de China. El aumento en t-milla sería del 1,9%. También se espera un incremento del tonelaje de la flota de graneleros del 2%.

Clarksons prevé que la demanda de **crudo y productos del petróleo** aumente

en 2023 un 3,6% en t y un notable 8,2% en términos de t-milla. Por su parte prevé que la oferta crezca tan solo un 2% en tpm, lo que servirá de soporte para unos niveles de fletes saludables.

Las perspectivas para los **portacontenedores** son menos optimistas. Actualmente los fletes ya se sitúan por debajo de los valores prepandemia. Para este año 2023 se prevé que la demanda en toneladas retroceda otro 0,7% (-1,3% en t-milla), lo que unido a un crecimiento previsto de la flota del 7% este año y del 5-6% en 2024 no permite ser optimistas.

La demanda de transporte marítimo de **GNL** crecerá un 4% tanto en t como en t-milla, mientras que la flota lo hará en torno al 5%. Algunos factores adicionales como la reducción de velocidad de los buques equipados con turbinas o la escasez actual de infraestructuras portuarias para el tratamiento del gas, permitirán mantener niveles de flete saludables a corto y medio plazo.

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.

DNV