

Panorama del transporte marítimo en 2012 y perspectivas para 2013

El pasado día 13 de marzo, ANAVE entregó sus Premios de Periodismo, en su undécima edición (trabajos publicados en 2012), en un acto público celebrado en la sede de la Asociación de la Prensa de Madrid. En dicho acto, se presentó un avance de datos sobre el entorno económico internacional, el comercio marítimo mundial y nacional y la evolución de la flota mercante española en 2012, que exponemos a continuación.

La economía mundial y el comercio marítimo en 2012

El año 2012 se ha caracterizado por un débil crecimiento de la actividad económica. Según el último informe del Fondo Monetario Internacional, publicado a finales de enero, en 2012 el PIB mundial creció un 3,2%.

Estados Unidos y Japón superaron sus crecimientos de 2011, y en ambos casos el 2%, mientras que el PIB de la zona Euro descendió un 0,4%. En conjunto, las economías avanzadas crecieron sólo un 1,3% frente al 1,6% de 2011. China registró en 2012 un crecimiento del 7,8%, algo más moderado que en los años anteriores debido a la débil demanda exterior, aunque aún muy robusto. En España, tras el ligero aumento del pasado año, el PIB volvió a situarse en valores negativos, con un descenso del 1,4%, ligeramente inferior al -1,7% que había estimado el FMI.

Para 2013, el FMI valora como muy positivas las medidas adoptadas, tanto en el ámbito nacional como por parte de la Unión Europea, pero considera que todavía existe incertidumbre respecto a la resolución definitiva de esta crisis. Prevé que en España continuará la recesión, en torno al -1,5% al igual que la zona euro, con un -0,2%. Para el conjunto de la economía mundial, el FMI prevé que, en 2013, se produzca un repunte gradual,

que en promedio situaría el crecimiento del PIB mundial en el 3,5%. Las economías avanzadas se enfrentan a dos desafíos, la necesidad de una consolidación fiscal firme y sostenida junto con la reforma del sector financiero, y seguirán en promedio con un crecimiento débil, que se estima en el 1,4%.

En la Fig. 1, se muestra gráficamente la evolución de las tasas trimestrales de crecimiento anualizadas, en azul para las economías avanzadas y en rojo las de las economías emergentes, junto con la línea amarilla, que representa la evolución de crecimiento del comercio mundial.

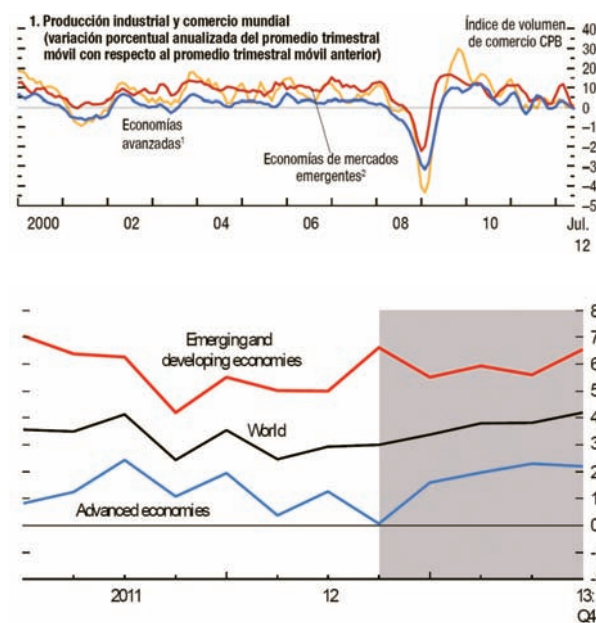


Fig. 1: Evolución del crecimiento del comercio mundial. Fuente: FMI - Octubre de 2012.

Fig. 2: Crecimiento del PIB mundial. Fuente: FMI - Enero de 2012.

Tabla 1: Incremento del PIB (%). Fuente: FMI - Enero de 2013.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid

DNV

MANAGING RISK

	2009	2010	2011	2012	2013 (prev)
España	-3,7%	-0,1%	+0,4%	-1,4%	-1,5%
Zona EURO	-4,1%	+1,9%	+1,4%	-0,4%	-0,2%
Japón	-6,3%	+4,4%	-0,6%	+2,0%	+1,2%
EE.UU.	-2,6%	+3,0%	+1,8%	+2,3%	+2,0%
Economías avanzadas	-3,4%	+3,2%	+1,6%	+1,3%	+1,4%
China	+9,2%	+10,4%	+9,3%	+7,8%	+8,2%
Mundo	-0,6%	+5,2%	+3,9%	+3,2%	+3,5%

Fig 3: Evolución de la oferta (flota) y la demanda mundial de transporte marítimo.
Fuente: Fearnleys y Clarkson.

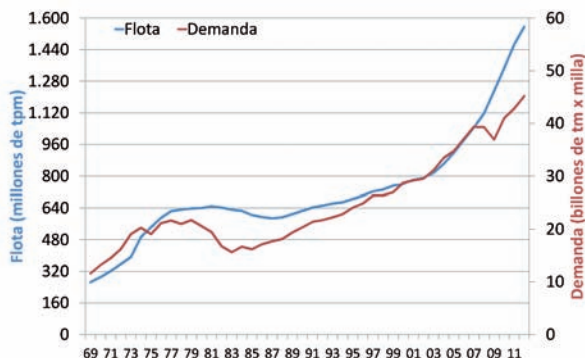


Fig. 4: Fletes de graneles sólidos.
Fuente: Fearnleys.

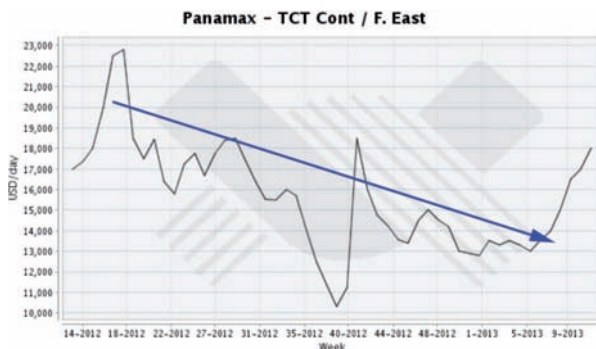
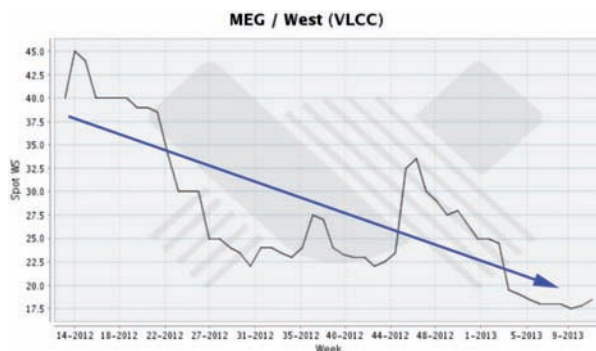


Fig 5: Fletes de petroleros.
Fuente: Fearnleys.



En la Fig. 1, que es de octubre del pasado año, las tendencias a corto y medio plazo no eran nada optimistas. Sin embargo, en la Fig. 2, publicada por el FMI en enero de este mismo año, parece apreciarse que la tendencia de máximos y mí-

nimos decrecientes que se registraba desde comienzos de 2011 toma un nuevo aspecto algo más positivo.

En 2012, según Clarkson, el tonelaje transportado por el comercio marítimo mundial aumentó un 4,2%, hasta unos 9.400 millones de toneladas. Al aumentar la distancia media de los transportes, se estima que la demanda de transporte marítimo medida en toneladas-milla creció un 5,6%.

En la Fig. 3, la línea roja muestra la evolución correspondiente de la demanda, medida en toneladas-milla, donde se aprecia perfectamente el fuerte descenso registrado en 2009 debido a la crisis.

Lamentablemente, en paralelo, la oferta de transporte, representada en azul, aumentó algo más, un 6,2%, ampliando el ya notable des-

equilibrio entre oferta y demanda, lo que ha traído como consecuencia que los fletes en 2012 hayan mostrado una marcada tendencia a la baja.

El mercado de fletes

En efecto, como consecuencia del aumento del desequilibrio entre oferta y demanda en el último año, las Figs. 4 y 5 muestran que la evolución de los fletes marítimos en los mercados internacionales ha sido muy negativa.

La Fig. 4 están representada la evolución de los fletes de graneles sólidos en el último año para graneleros de tamaño medio (Panamax), que a lo largo del año se han mantenido en niveles muy deprimidos y con tendencia a la baja, debido al enorme crecimiento de este tipo de buques que, según Clarkson, fue del 10,1%, mientras que la demanda de graneles se mantuvo muy por debajo, con un aumento del 4,8%.

Los fletes de petroleros (Fig. 5) han mostrado una tendencia muy similar, especialmente en los segmentos de mayor capacidad (VLCC). Aunque el crecimiento de la flota fue mucho más contenido, del 3,7%, la demanda de petróleo sólo aumentó un 1,8%.

Los fletes medios han descendido cerca de un 30% en ambos casos, partiendo de niveles ya muy deprimidos.

La flota mercante mundial

Para estimar la evolución de los fletes a corto y medio plazo, es necesario tener en cuenta el crecimiento previsible de la oferta de transporte (es decir, de la flota). Éste es bastante fácil de evaluar, porque se conoce muy bien la cartera de pedidos de nuevos buques que serán entregados en los próximos 2-3 años y las bajas por desguace pueden estimarse sin un gran error.

En los próximos 2-3 años se va a entregar un 11% de la flota actualmente existente de petroleros. En el caso de los graneleros y portacontenedores, se entregará un 20%. Aunque estas cifras son relativamente moderadas, hay que tener en cuenta que Clarkson estima que el crecimiento de la demanda de petróleo será como máximo del 2,2% anual, el de los graneles sólidos del 4,1% y el de la carga en contenedores del 7,1%.

En consecuencia, es muy probable que, al menos durante un año más, siga creciendo el excedente de oferta en los tres principales tipos de buques lo que seguirá manteniendo los fletes en niveles muy deprimidos.

El precio del crudo se estabiliza en niveles muy altos

La Fig. 6, que muestra la evolución del precio del crudo en los últimos 4 años, es muy explícita y nos indica que en 2012 volvió a registrarse un nuevo record absoluto del precio medio anual del crudo Brent, que se situó casi en 112 dólares/barril, incluso por encima del máximo histórico alcanzado el pasado año.

Lógicamente, la estabilización en niveles muy altos del precio de crudo se ha traducido en elevadísimos precios de los combustibles. El fuel oil pesado lleva casi



dos años sin bajar de los 600 \$/tonelada, un nivel comparable a los máximos históricos alcanzados puntualmente en 2008. La tendencia experimentada por el diesel oil es muy similar.

En este caso los precios están bastante estabilizados en los dos últimos años en unos 1.000 \$/tonelada.

Es obvio que cualquier factor político podría desencadenar un nuevo crecimiento de los precios del crudo, lo que acarrearía una inmediata subida de los combustibles, mientras que no parece que puedan darse circunstancias que los hagan bajar significativamente a medio plazo.

El transporte marítimo español

Los datos oficiales de Puertos del Estado indican que el tráfico total de nuestros puertos de interés general

aumentó en 2012 un 3,9%, hasta 475 millones de toneladas (Mt).

Las tasas de crecimiento se fueron reduciendo gradualmente, mes tras mes, debido al comportamiento cada vez más débil del tráfico de mercancías en contenedores, que pasó de crecer un 21,3% en el primer trimestre de 2012, a sólo el 5,2% en el cuarto trimestre.

El ranking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado por el de la Bahía de Algeciras, cuyo tráfico, gracias a los contenedores en tránsito internacional, experimentó un aumento del 7,1%, hasta sumar 88,7 Mt. Valencia, que en 2011 ya había subido sólo un 2,7%, se mantuvo estable en 2012 (+0,7%) moviendo algo más de 66 Mt. Por su parte, el puerto de Barcelona descendió un 3,2%, totalizando 43 Mt.

Otros grandes puertos europeos registraron aumentos muy ligeros, como Rotterdam (+1,7%) o suaves descensos, como Amberes (-1,6%) o Hamburgo (-1,0%), o algo más significativos, como Nantes (-2,7%) y Marsella (-3,0%) lo que demuestra que toda la economía europea ha estado en un tono muy débil en 2012.

El vecino puerto de TangerMed, en Marruecos, empezó 2012 con un tremendo descenso en el tráfico de contenedores, que se fue corrigiendo a lo largo del año, hasta terminar con un descenso de "sólo" el 13%.

En particular, para los tráficos de las empresas navieras españolas,

Fig. 6: Evolución del precio del petróleo (dólares/barril). Fuente: BIMCO.



Tabla 2: Tráfico portuario español. Fuente: Puertos del Estado.

Año	Tráfico total (millones de toneladas)	Variación (%)
2006	462	+5,0%
2007	483	+4,5%
2008	474	-1,9%
2009	413	-12,9%
2010	431	+4,4%
2011	457	+6,0%
2012	475	+3,9%
2013		-6,6%

Tabla 3: Evolución del tráfico en los puertos insulares (millones de toneladas). Fuente: Puertos del Estado.

	Tráfico portuario total			Mercancía general		
	2012	2011	Var (%)	2012	2011	Var (%)
Baleares	11,7	11,5	+2,2%	8,4	8,0	+4,7%
Las Palmas	24,8	25,4	-2,0%	17,5	17,4	+0,9%
Tenerife	14,6	14,8	-1,0%	5,6	5,8	-3,2%

	Graneles sólidos			Graneles líquidos		
	2012	2011	Var (%)	2012	2011	Var (%)
Baleares	1,6	1,6	-1,1%	1,5	1,6	-3,7%
Las Palmas	0,4	0,5	-28,0%	4,5	5,0	-9,2%
Tenerife	0,6	0,8	-26,3%	7,5	7,3	+3,3%



El asunto al que ANAVE viene dedicando más atención y esfuerzos en los últimos meses y que constituye, sin lugar a dudas, el principal reto de nuestra Asociación en 2013, es la ya próxima entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas. En la **Tabla 3** figuran en rojo las cifras de variación inter-anual cuando son negativas. En general continúan evolucionando a la baja, con las únicas excepciones del tráfico de carga general en Baleares y el de graneles líquidos en Tenerife.

Por tanto, las empresas navieras españolas han sufrido, un año más, una demanda muy baja en sus tráficos principales

La flota mercante controlada por navieras españolas

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha elaborado también, como todos los años, una actualización de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas. Las cifras que podemos ofrecerles en la **Tabla 4** son ya definitivas e indican que, en conjunto, las navieras españolas controlaban al 1 de enero de este año 2013 un total de 215 bu-

Tabla 4: Flota mercante total controlada por empresas navieras españolas. Situación a 1 de enero de 2013. Fuente: ANAVE.

Pabellón	Buques	Millones GT
Español	132 (-7)	2,50 (-1,4%)
Extranjero	83 (-7)	1,48 (-2,9%)
TOTAL	215 (-14)	3,98 (-1,9%)

Tabla 5: Incorporación de buques nuevos en 2012 por las navieras españolas. Fuente: ANAVE.

Buques	GT	Mill. euros
2 petroleros	162.374	120

ques mercantes de transporte, con casi 4 millones de toneladas de arqueo (GT).

Durante 2012, el número de buques se redujo en 14 unidades (7 de ellas que operaban bajo pabellón español y otras 7 bajo pabellón extranjero) y el tonelaje en un 1,9%. Operan bajo pabellón español el 61% de las unidades y el 63% del tonelaje controlado por navieras españolas.

Debido a lo prolongado de esta crisis, las navieras españolas incorporaron en 2012 sólo 2 buques mercantes de nueva construcción, dos petroleros tipo Suezmax, con un valor total de unos 120 millones de euros.

La flota total controlada por las empresas navieras españolas sitúa su edad media actualmente en 14,3 años, muy por debajo de la flota mundial que es de 18,5 años. La flota de pabellón español se sitúa entre las más jóvenes del mundo, con una edad de 13,2 años.

Por otra parte, la flota de bandera española continúa en 2013, un año más, en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

Novedades positivas

Como contrapunto de estos datos económicos que, como el pasado año, no son precisamente muy alentadores, cabe destacar algunas novedades positivas.

En primer lugar, hay que hacer referencia a una verdadera lacra para

el comercio marítimo, como es la piratería, especialmente en estos últimos años en la zona de Somalia. En este terreno, las noticias son muy buenas. En 2012, los ataques piratas se redujeron un 32% en el mundo y un 69% en la zona de Somalia y Golfo de Adén. Este resultado tan positivo es consecuencia conjunta de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las mejores medidas de autoprotección aplicadas por los buques. En particular, a lo largo del último año numerosos países europeos han ido siguiendo el ejemplo que España ya marcó hace algunos años, autorizando el embarque de guardas armados.

Aunque podemos congratularnos de que haya disminuido drásticamente el número de secuestros de buques y marinos, es indudable la necesidad de mantener la protección naval.

Otra excelente noticia, esta vez en el terreno medioambiental: según datos de la International Tankers Oil Pollution Federation (ITOPF), en el año 2012 los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 1.000 toneladas, un mínimo histórico.

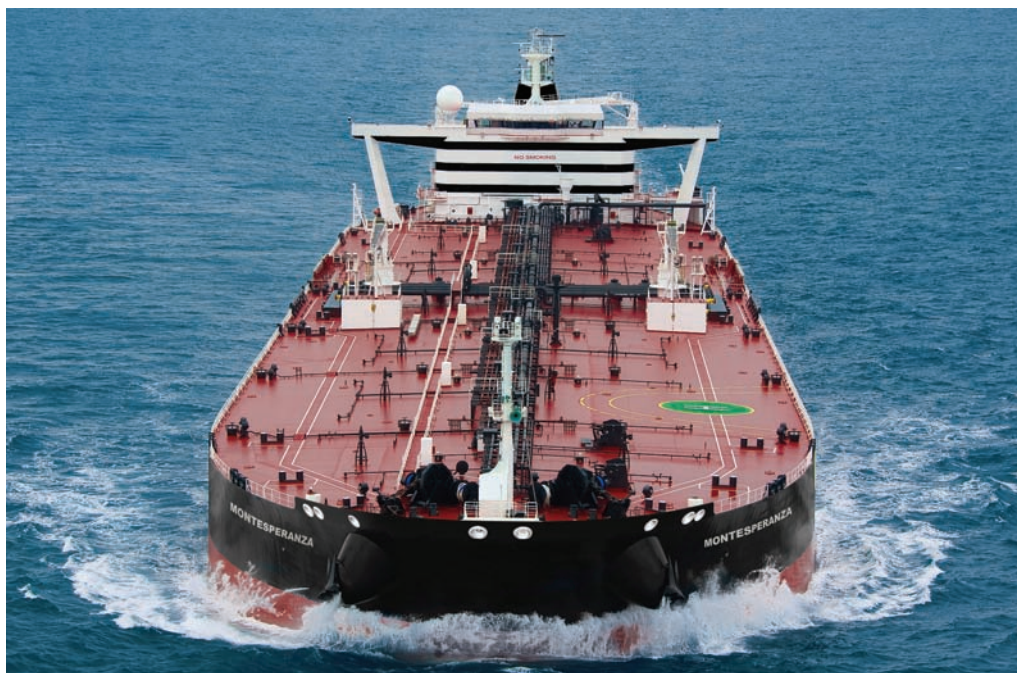
Tras el ligerísimo repunte de 2010, que hizo temer un cambio de tendencia, los datos de 2011 y 2012 confirman los excelentes registros del transporte marítimo, impulsados sin duda por las normas sobre seguridad emanadas de la OMI y la mejora de los mecanismos de control de su cumplimiento. Ello confirma que la mejor forma de regular un modo de transporte tan globalizado como el marítimo es el ámbito internacional.

Precisamente, pasando al terreno normativo de la Unión Europea, fue una excelente noticia que el texto de la revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, adoptada el pasado año, se cifese casi exactamente a la normativa de la OMI.

El mismo enfoque estamos pidiendo que se aplique a una directiva, actualmente en trámite, sobre Reciclaje de buques. A nuestro entender, lo más adecuado sería alinearla plenamente al contenido del Convenio de Hong Kong de la OMI, lo que facilitaría, además, la pronta entrada en vigor del mismo en todo el mundo.

El Comisario europeo de Transportes ha manifestado su interés por avanzar en la eficiencia de los servicios





Petrolero "Montesperanza", del Grupo Ibaizabal.

portuarios y ha comenzado por una consulta pública sobre una posible regulación europea en materia de Exenciones de Practicaje. Creemos que es una iniciativa muy positiva, en la que vamos a participar activamente, trasladando la opinión y la experiencia de las navieras españolas.

A lo largo de todo el pasado año, ha continuado como presidente de los navieros europeos el armador español D. Juan Riva. Como ustedes saben, los miembros de la asociación europea ECSA controlan el 41% de la flota mercante mundial, por lo que su peso e influencia en el mundo marítimo es muy notable. Nos es muy grato anunciar, además, que los días 13 y 14 de junio ANAVE organizará en Madrid la Asamblea anual de ECSA, y con este motivo estamos preparando una cita del sector marítimo en la tarde del día 13.

Como ustedes saben, en los últimos dos años, ANAVE ha presidido la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia o, abreviadamente, SPC-Spain, que agrupa a prácticamente todos los intereses relacionados con el transporte multimodal, incluyendo a Puertos del Estado y a 11 Autoridades Portuarias, además de asociaciones sectoriales como ANESCO, FETEIA, CETM, etc. En 2012 conmemoró su décimo aniversario con un

acto institucional en Madrid y entre otras iniciativas ha establecido un Observatorio Estadístico de oferta y demanda del SSS en España. En enero de 2013, ANAVE ha sido reelegida para mantener la presidencia de esta organización, por un nuevo periodo de 2 años.

Un campo al que ANAVE ha vuelto a dedicar considerable atención y trabajo el pasado año ha sido el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima. A lo largo de 2012 se ha revisado en profundidad su texto y queremos agradecer que, nuevamente, las aportaciones de ANAVE han sido tenidas muy en cuenta en su redacción. Somos muy partidarios de que este proyecto pueda finalmente ver la luz, deseablemente en este mismo año 2013, porque supondría una modernización y clarificación muy considerable de la legislación española en este campo.

Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT

Pero el asunto al que ANAVE viene dedicando más atención y esfuerzos en los últimos meses y que constituye, sin lugar a dudas, el principal reto de nuestra Asociación en este año 2013, es la ya próxima entrada en vigor, el 20 de agosto de este año, del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

Aunque la normativa laboral española ya supera con creces los mínimos que establece este convenio, la puesta en marcha del mismo exige un considerable esfuerzo en materia de documentación y certificación. Y ello tanto a las empresas navieras como a la Administración española.

Estamos encontrando una muy positiva colaboración en este campo en la Administración, tanto en la Dirección General de la Marina Mercante, como en el Instituto Social de la Marina y en la Inspección de Trabajo, con el objetivo común de que los buques españoles que necesitan los certificados correspondientes puedan obtener-

los antes del 20 de agosto con las menores complicaciones posibles.

En el terreno concreto de las empresas, para facilitarles la formación de su personal sobre las obligaciones que impone el nuevo convenio, ANAVE ha traducido y adaptado un curso, en colaboración con Bureau Veritas. Y, además, hemos creado un grupo de trabajo que se reúne mensualmente, en el que las empresas pueden intercambiar sus experiencias y trabajar juntas para encontrar soluciones a las dificultades que van surgiendo.

Competitividad de los buques españoles

Para terminar, los trabajos de aplicación en España del Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT están confirmando que, como ANAVE viene señalando hace muchos años, hay algunos aspectos de la regulación actual del Registro Especial de Canarias que generan inseguridad jurídica para las empresas y que se deberían revisar con urgencia, de modo que los buques españoles no tengan un marco más restrictivo que otros Estados de la Unión Europea.

En este sentido, recientemente hemos renovado nuestra petición de que se revise la regulación del embarque de marinos extranjeros en buques del Registro Especial de Canarias, devolviéndola, todo lo posible, a la situación anterior al cambio normativo que se introdujo en 2004. Estamos seguros que de ello se derivaría un potencial importante de crecimiento de la flota mercante española y del empleo en la misma.

