

Tendencias en el mercado de buques portacontenedores

Los armadores buscan la reducción de costes mediante las economías de escala, encargando nuevos buques pese al exceso de oferta existente.

Gabinete de Estudios de ANAVE

La flota de buques portacontenedores

A 1 de septiembre de 2013, la flota mundial de buques portacontenedores contaba con un total de 4.971 unidades y 17,0 millones de TEU (MTEU) mientras que, en cartera de pedidos, había 474 buques y 3,7 MTEU, que suponen el 21,5% de la flota existente (el valor más alto de los últimos 14 meses).

Cabe destacar que el 26,6% de los buques en cartera, que suponen el 50,0% de los TEU, corresponden a buques por encima de los 10.000 TEU y, adicionalmente, el 29,0% del volumen de TEU corresponde a portacontenedores entre 7.500 y 9.999 TEU, lo que confirma la clara apuesta de los armadores por los buques de mayor porte, en busca de la reducción de los costes unitarios de transporte mediante las economías de escala. En la flota existente, el segmento de portacontenedores por encima de los 7.500 TEU supone solamente el 32,8% de la capacidad, cifra que aumentará notablemente en los próximos años.

Según Alphaliner, en los 7 primeros meses de este año, se entregaron 147 buques que suponen 938.500 TEU y, para 2013 se entregarán un total de 254 buques y 1,6 millones de TEU, de los que 36 unidades, con más de 500.000 TEU, superan los 10.000 TEU y 52 buques, con un total de 462.000 TEU, tienen entre 7.500 y 9.999 TEU. Por tanto, el 62,1% de los TEU (y más de un tercio de las unidades) que se entregarán este año corresponde a buques de gran porte. Esta tendencia se va a mantener en los próximos años y, en 2014, el 80,6% de los TEU y 54,0% de los portacontenedores

que se entregarán superarán los 7.500 TEU. Este porcentaje se eleva para 2015 hasta el 85,5% de los TEU (60,0% de los buques).

Por su parte Lloyd's List Intelligence estima que entre 2013 y 2015 se entregarán un total de 121 buques, un total de 1,8 millones de TEU, con una capacidad unitaria de de 13.000 TEU o superior.

El broker Alphaliner prevé que la capacidad de la flota de portacontenedores aumentará durante 2013 un 6,4% respecto al año anterior, y estima sendos crecimientos del 7,6% en 2014 y del 6,5% para 2015.

CMA-CGM Marco Polo, de 16.000 TEU. Entregado en noviembre de 2012 fue, hasta el pasado mes de julio, el mayor buque portacontenedores.



Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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



MANAGING RISK **DNV**

Evolución prevista de la flota de portacontenedores (basada en la cartera de pedidos a 1 de septiembre de 2013)
Fuente: BRS Alphaliner

	2012	2013	2014	2015
Flota total a 31 de diciembre de cada año, descontando desguaces previsibles. Buques (Mill. TEU)	4.960 (16,3)	4.985 (17,4)	5.088 (18,7)	5.156 (19,9)
Crecimiento anual de la capacidad de transporte de la flota total (%)	6,0%	6,4%	7,6%	6,5%
Flota de buques de más de 10.000 TEU a 31 de diciembre de cada año. Buques (Mill. TEU)	162 (2,1)	198 (2,6)	255 (3,3)	309 (4,2)
Crecimiento anual de la capacidad de transporte de más de 10.000 TEU (%)		+24,3%	+30,1%	+25,5%

Nuevos contratos y buques entregados en 2013

Este pico en las nuevas contrataciones se debe principalmente a una reciente oleada de encargos de portacontenedores de gran porte, los denominados Ultra Large Container Ships, ULCS, de modo que la cartera de pedidos de estos buques ha aumentado, sólo entre julio y agosto de 2013, en 600.000 TEU, coincidiendo con la entrega a Maersk Line de los 3 primeros buques de 18.000 TEU, de una serie de 20, de la denominada clase Triple-E, llamados Maersk Mc-Kinney Moller, Majestic Maersk y Mary Maersk.

También MOL Lines recibió en julio el APL Vanda, de 14.000 TEU y, a mediados de septiembre, el armador griego Enesel el primer portacontenedores, de una serie de 10, de 13.800 TEU. El segundo se entregará a finales de noviembre y el resto a lo largo del próximo año. Estos buques serán fletados por 10 años a la naviera Evergreen que, aunque se mostró reacia en un principio a emplear buques tan grandes, se ha visto obligada a seguir esta corriente para poder coordinarse con el resto de miembros de su alianza.

Seaspan tiene encargadas 15 unidades de 14.000 TEU. Los 10 primeros le han costado entre 107 y 110 millones de dólares cada uno, se entregarán en 2015 y tienen un contrato de fletamento por 10 años con Yang Ming Marine Transport por un flete de 46.500-46.800

\$/día. Las últimas 5 unidades, que se han confirmado en septiembre, costarán en total 550 millones de dólares y se entregarán en 2016.

Por su parte, United Arab Shipping Company ha encargado 5 unidades de 14.000 TEU y otras 5 de 18.000 TEU, en Hyundai Heavy Industries. Mediterranean Shipping Co ha firmado un contrato de bare boat por 6 portacontenedores de 18.000 TEU y CMA CGM ha encargado 3 unidades de 16.000 TEU.

Aunque muchos de estos grandes buques se destinarán a la ruta entre Asia y Europa, como es el caso de Maersk y Evergreen, existen notables diferencias entre los buques encargados por ambas navieras.

En el caso de Evergreen, el hecho de haber esperado hasta el último momento para adquirir estos buques supone una gran ventaja en lo que a costes se refiere, puesto que hace unos años los buques de 14.000 TEU rondaban los 160 millones de dólares y su flete medio se situaba en unos 65.000 \$/día mientras que sus buques han costado menos de 110 millones de dólares/unidad y su flete ronda los 50.000 \$/día.

Además, el nuevo proyecto, más eficiente, permite un consumo de menos de 175 t/día de combustible, un nivel similar al de los actuales portacontenedores de 8.000 TEU, lo que supone un ahorro de 75 t/día respecto a sus homólogos.

Richard Horton-Jansen, director ejecutivo del DVB Bank comentó en la conferencia Containerisation International's Global Liner Shipping Asia, celebrada en Singapur el 10 y 11 de septiembre, que, en promedio, aunque depende del tamaño del buque, hay una diferencia en los costes de operación de entre el 25 y 35% entre los buques más modernos proyectados de forma ecológica y los buques tradicionales construidos hasta 2010.

Diversas fuentes del sector estiman que Evergreen podría ahorrar 1.000 millones de dólares en la próxima década gracias al menor flete, combinado con la mayor eficiencia energética.



Big thinking

+16% INCREASING THE ACCOUNT (AGAIN)
The capacity of a Triple-E vessel, 18,000 TEU, will set a new world record. Maersk Line continues to break its own records and sets new standards for the shipping industry. From Regina Maersk to the Triple-E class, Maersk has designed the largest container vessels in the world since 1996.

Year	Class	Capacity (TEU)
2013	Triple-E Maersk Class	18,000
2006	Emma Maersk Class	15,500
1997	Sovereign Maersk class	8,100
1996	Regina Maersk class	7,100

18,000 TEU
111 million tons of goods

A single 20-foot container can hold about 6 thousand pieces of products in one container. A Triple-E class vessel can transport approximately 111 million pieces of containers through the port, compared to 6000 in Maersk.

The Asia-Europe Route

20 days
The Triple-E and Emma Maersk class vessels can carry 111 million pieces of goods from Singapore to Europe and back from Europe to Singapore.

Smart transport

Grams of CO₂ emitted by transporting 1 ton of goods 1 km

Maersk Triple-E	3 g
Emma Maersk Class	16 g
Sovereign Maersk class	47 g
Regina Maersk class	560 g

Maersk Triple E, el portacontenedores más grande del mundo, con 400 metros de eslora, 59 de manga y 16,5 de calado. Para descargar la infografía: <http://c.qcaptain.com/wpcontent/uploads/2013/05/Infographic-maersk-triple-e.jpg>

Tamaño TEU	Flota existente		Cartera de pedidos	
	nº	TEU	nº	TEU
13.300 - 18.500	60	863.284	91	1.434.668
10.000 - 13.299	128	1.566.281	35	398.047
7.500 - 9.999	363	3.156.829	118	1.064.139
5.100 - 7.499	485	2.984.209	34	210.246
4.000 - 5.099	758	3.429.291	46	218.860
3.000 - 3.999	270	928.797	43	158.666
2.000 - 2.999	671	1.708.648	33	78.550
1.500 - 1.999	564	961.281	40	69.617
1.000 - 1.499	682	798.481	27	28.869
500 - 999	769	573.416	7	5.580
100 - 499	221	70.698		
TOTAL	4.971	17.041.215	474	3.667.242

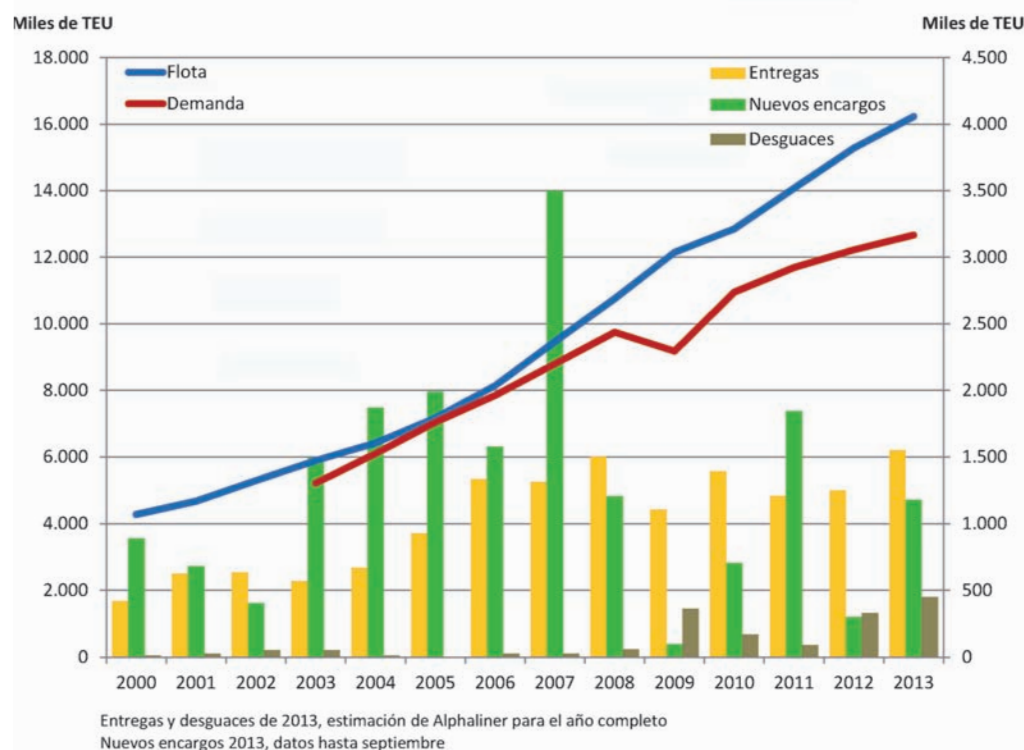
Flota de buques portacontenedores.

Datos a 1 de septiembre de 2013.

Fuente: BRS Alphaliner

Evolución de la flota, demanda, entregas, nuevos contratos y desguaces de buques portacontenedores.

Fuente: ISL Bremen salvo la demanda (Platou)



En agosto de 2013, estaban amarrados 286 buques, con 332.621 TEU, cifra que se espera aumente en otoño.

El desguace de buques portacontenedores batirá todos los récords en 2013

El desguace de buques portacontenedores, de continuar con el ritmo de los 7 primeros meses del año, superará en 2013 los 6 millones de tpm, frente a los 4,5 millones de 2012, superando así el récord histórico de 5,7 millones de tpm desguazadas en 2009. La edad media de los portacontenedores desguazados es también cada vez menor. Frente a 28 años de media en el quinquenio 2008-2012, la edad media de los buques desguazados entre enero y julio de 2013 apenas superaba los 21 años.

A pesar de estas cifras, la capacidad de los buques entregados en lo que va de año triplica la de los buques desguazados, lo que parece demandar un todavía mayor ritmo de desguaces.

Sin embargo, los armadores se muestran reacios, dado que los precios de compra de buques para desguace han caído hasta 350 \$/ltd, frente a 425 \$/ltd registrados de media en 2012 y 500 \$/ltd de 2011. La situación ha empeorado en los últimos meses por la fuerte depreciación que ha sufrido la rupia india frente al dolar americano.



Fletes

Según el Howe Robinson Container Index, los fletes de contenedores se encuentran, desde 2012, estancados en torno a los 500 puntos. La sobrecapacidad de la flota respecto de la demanda, unido a los altos niveles de entregas mantiene a los fletes en valores muy bajos.

Los fletes de los buques de menor porte oscilan, desde 2012, entre 5.000 y 7.500 \$/día (Time Charter a 6-12 meses). Los fletes de portacontenedores panamax, que repuntaron en verano de 2012 hasta 12.000-13.000 \$/día, se mantienen durante 2013 en torno a 9.000 \$/día. Estos valores distan mucho de los alcanzados a mediados de 2008 (unos 33.000 \$/día) o incluso a comienzos de 2011 (cuando un repunte los llevó a 27.000 \$/día). Los fletes de buques de 5.600 TEU siguen una tendencia de picos decrecientes y rondan los 18.000 \$/día. Los fletes de los portacontenedores de mayor porte (unos 14.000 TEU) se sitúan en torno a los 50.000 \$/día.

Como consecuencia de estos bajos niveles de fletes, y según Alphaliner, sólo 5 de los 19 operadores más importantes consiguieron obtener resultados positivos en el primer semestre de 2013. Y ello pese a la extensión de la práctica de navegación reducida y al descenso de los precios de los combustibles marinos en el segundo trimestre de 2013.

Hasta dentro de unas semanas no se conocerán los resultados del tercer trimestre, que suele ser el más positivo del año para este sector del mercado.

Puertos

En 2012, los 100 principales puertos de portacontenedores del mundo movieron, según Lloyd's List, un total de 494,6 millones de TEU, un 4,1% más que en 2011. Esta cifra incluye cargas, descargas y transbordos.

Durante 2012 se han producido cambios importantes en los propietarios de las terminales de contenedores, lo que refleja la creciente atracción por la inversión en

el sector de los contenedores en tierra como un activo estable. Además, las navieras han entrado en el mercado como vendedoras: Mediterranean Shipping Co. vendió una participación del 35% en su división de puertos, TIL, por 1.900 millones de dólares y CMA CGM vendió una participación del 49% en su empresa dedicada a la explotación de terminales, Terminal Link, por valor de 400 millones de dólares, a China Merchants Holdings International.

El puerto que más contenedores movió en 2012 fue Shanghai, con 32,5 MTEU y un crecimiento del 2,5% respecto al año anterior, seguido de Singapur con 31,6 MTEU (+5,7%), Hong Kong con 23,1 MTEU (-5,2%) y Shenzhen (22,9 MTEU, +1,6%). En conjunto, los 10 puertos más importantes para este tráfico movieron 197,8 MTEU, un 3,4% más que en 2011, que suponen el 40,0% de los contenedores movidos entre los 100 principales puertos. De los 10 mayores puertos, 9 están situados en Asia y de ellos, 7 con 135,8 MTEU son chinos, con un aumento del 2,8% respecto de 2011. Los 10 principales puertos chinos totalizaron 156,1 MTEU, con un aumento del 4,2%.

En otros países asiáticos (aparte de China), los 10 principales puertos movieron 102,3 MTEU, un 4,5% más que en 2011. Singapur movió 31,6 MTEU (+5,7%) y se sitúa como principal puerto de Asia seguido de Busán, en Corea del Sur, con 17,0 MTEU (+5,3%) y Port Klang en Malasia que movió 10,0 MTEU (+4,1%).

En el Norte de Europa, el principal puerto sigue siendo Rotterdam, con 11,9 MTEU (-0,1%) que en el ran-

king mundial se sitúa en 11ª posición, descendiendo un puesto respecto a 2011. En segunda posición está Hamburgo, con 8,9 MTEU (-1,7%) y en tercera Amberes, con 8,6 MTEU (-0,3%), que ocupan las posiciones 14 y 15 respectivamente en el ranking mundial.

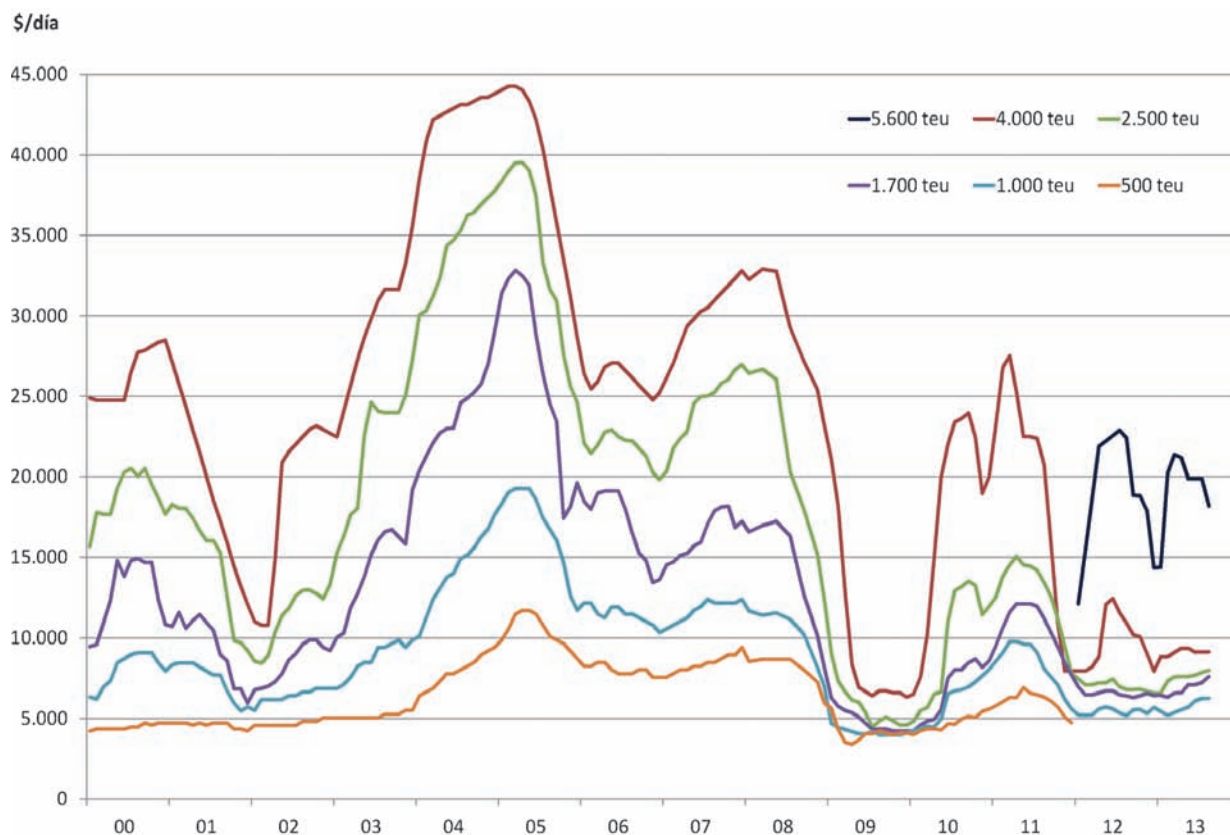
En la zona del Mediterráneo, el puerto que más contenedores movió en 2012 fue Valencia, con 4,5 MTEU (+3,3%), seguido de Algeciras (4,1 MTEU y un crecimiento del 14,2%) y Ambarli, en Estambul, con 3,1 MTEU (15,3%). Durante 2012, Valencia descendió en el ranking mundial del puesto 28 al 30, mientras que Algeciras subió una posición, hasta el 33 y Ambarli ascendió del 46 al 42.

En total, 4 puertos españoles se sitúan entre los 100 más importantes del mundo en tráfico portuario de contenedores: Valencia y Algeciras, dominando en el Mediterráneo, Barcelona, que descendió de la posición 64 a la 77 en el ranking mundial y se sitúa como el tercer puerto con mayores pérdidas en 2012 y Las Palmas, en el puesto 96, tras perder 3 posiciones respecto a 2011.

El tráfico portuario de contenedores de estos 4 puertos fue de 11,6 MTEU, que suponen el 82,6% de los contenedores movidos en España en 2012. De esos 11,6 MTEU, el 62,2% fueron contenedores en régimen de tránsito internacional. En 2012, estos 4 puertos españoles, movieron el 2,8% de los 494,6 MTEU registrados por los 100 principales puertos del mundo. En el ranking mundial, España se sitúa en el puesto 11 por volumen de contenedores y el 3º de Europa.



El Maersk McKinney Möller, primer buque de la serie triple E, hará escala en Algeciras el 5 de noviembre, en su segundo viaje a Europa.



Puesto	Puerto	País	TEU 2012	%Var 12/11
1	Shanghai	China	32.529.000	+2,5
2	Singapur	Singapur	31.649.400	+5,7
3	Hong Kong	China	23.117.000	-5,2
4	Shenzhen	China	22.940.130	+1,6
5	Busan	Corea del Sur	17.046.177	+5,3
6	Ningbo	China	15.670.000	+8,0
7	Guangzhou	China	14.743.600	+3,4
8	Qingdao	China	14.503.000	+11,4
9	Dubai	Emiratos Árabes Unidos	13.270.000	+2,1
10	Tianjin	China	12.300.000	+6,2
11	Rotterdam ^(*)	Holanda	11.865.916	-0,1
14	Hamburgo ^(*)	Alemania	8.863.896	-1,7
15	Amberes ^(*)	Bélgica	8.635.169	-0,3
21	Bremen ^(*)	Alemania	6.115.211	+3,4
30	Valencia ^(**)	España	4.469.754	+3,3
34	Algeciras ^(**)	España	4.114.231	+14,2
37	Felixstowe ^(*)	Reino Unido	3.700.000	+8,8
46	Pireo ^(*)	Grecia	2.745.012	+63,4
47	Gioia Tauro ^(*)	Italia	2.721.104	+18,1
77	Barcelona ^(**)	España	1.756.429	-13,7
96	Las Palmas ^(**)	España	1.253.205	-7,2
TOTAL			494.586.323	+4,1

Principales puertos mundiales, europeos^(*) y españoles^(**). Fuente: Containerisation International.



Perspectivas

En un reciente estudio de MDS Transmodal, recogido por Lloyd's List, se estima que la demanda de transporte de contenedores, que creció un 7% en 2012, lo hará sólo un 4% en 2013 y un exiguo 1% en 2014.

Las estimaciones del broker Alphaliner sobre la evolución de la flota mundial de buques portacontenedores prevén fuertes aumentos de la capacidad de transporte de la misma en este año 2013 (+6,4%) y especialmente el próximo año (+7,6%), que no es en modo alguno previsible que puedan ser absorbidos por un aumento similar de la demanda de transporte, según las estimaciones de MDS Transmodal.

La situación puede ser especialmente compleja en las grandes líneas transoceánicas (China/Europa y China/EEUU), ya que el crecimiento de la oferta de transporte será especialmente llamativo en los buques de más de 10.000 TEU, con un 24,0% en 2013 y un 28,7% previsto para en 2014.

De todas estas cifras se deduciría que la situación de desequilibrio oferta/demanda, que ya es bastante grave en estos momentos, se deteriorará probablemente de forma muy notable en 2014.

Aunque la cartera de pedidos del 21,5% de la flota es todavía un porcentaje relativamente bajo en comparación con los niveles históricos, los últimos pedidos de ULCS se sumarán, cuando se entreguen, a la sobreoferta crónica de grandes buques portacontenedores, creando un efecto dominó sobre los sectores de flota más pequeños.

En efecto, la entrega masiva de ULCS a la ruta Asia - Europa provocará el desplazamiento de los buques de 8.000 - 10.000 TEU a tráficos norte - sur o regionales (tráficos entre lejano oriente y medio oriente o el subcontinente indio) y a los portacontenedores de 4.000 TEU a puertos africanos, que de momento no están adaptados para recibir a grandes buques.

Además, el desplazamiento de los buques de hasta 10.000 TEU a nuevas rutas supondrá problemas en los puertos, que tendrán que adaptar las grúas, calados y muelles a buques más grandes. Esto puede suponer que para descargar un portacontenedores con grúas pequeñas se deba descargar primero una banda, después mover el buque y descargar la otra banda, u operar buques semi-cargados para poder entrar en un puerto con un calado restringido, soluciones todas que suponen un importante incremento de costes.

Otros factores a tener en cuenta son la apertura de las nuevas esclusas del Canal de Panamá, que pasará a admitir buques de hasta 12.000 TEU frente a las 4.500 actuales y la creación de la alianza P3 entre Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. y CMA CGM. Los analistas estiman que, hasta que no se eleve el puente de Bayonne (Nueva York), prácticamente ninguna naviera se lanzará a cruzar el Canal de Panamá con buques de 12.000 TEU y, seguramente sea la P3 la primera en hacerlo, cosa que no sucederá hasta, por lo menos, 2015.

Otra incertidumbre es si resultara rentable que muchos de los nuevos ULCS viajen a media carga. Se estima que, en promedio, los buques más grandes y nuevos dispondrán de una ventaja en los costes sobre los buques más viejos y pequeños, pero siempre y cuando puedan mantener un nivel de ocupación de al menos el 70%.

IACS crea un grupo de expertos para revisar el proyecto estructural de los portacontenedores

El pasado 17 de junio el buque MOL Comfort, construido en 2008, con capacidad para 8.100 TEU y clasificado por Nippon Kaiji Kiokai, se partió en dos frente a las costas de Yemen, en un fuerte temporal. Como consecuencia directa de este accidente, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha creado un grupo de expertos cuya misión es revisar el diseño estructural de los buques portacontenedores, su construcción, inspección y operación.

Según declaraciones del Presidente de IACS, Roberto Cazzulo, de RINA: *"Este grupo no nace con ninguna idea preconcebida"*.

Podría decidirse que la manera de abordar el asunto sea centrarse en elementos concretos de reglas ya en vigor, desarrollar nuevas reglas adicionales a las existentes o bien que conviene elaborar unas reglas estructurales comunes para buques portacontenedores (al igual que existen para petroleros y graneleros).



Tasa de crecimiento del tráfico de contenedores.

Fuente: MDS Transmodal.

(*) Estimado con los datos disponibles a mediados de julio de 2013.

	2011-2012	2012-2013	2013-2014 ^(*)
Norteamérica a Europa	-2%	-4%	+13%
Norteamérica a Lejano Oriente	+1%	+4%	0%
Lejano Oriente a Europa	+3%	-1%	-3%
Lejano Oriente a Norteamérica	+1%	+6%	-6%
Europa a Lejano Oriente	+9%	-1%	+4%
Europa a Norteamérica	+3%	+6%	+2%
Intra regional Lejano Oriente	+6%	+5%	-1%
Intra regional Europa	+2%	+4%	+11%
TOTAL	+7%	+4%	+1%