

# Un semestre “verdaderamente miserable” para el mercado

Resumen del informe “*Autumn Shipping Review and Outlook*” de Clarkson

Hace pocas semanas, el broker Clarkson publicó su informe semestral de otoño, en el que analiza la situación del sector marítimo, que resume diciendo que este semestre ha seguido siendo desalentador para el transporte marítimo y lo califica de “miserable” en el sentido de “*de miseria, sin valor*”.

El índice medio de fletes de Clarkson se sitúa actualmente en 9.800 \$/día, ligeramente superior al registrado en el semestre anterior (9.500 \$/día), lo que implica que este índice se mantiene desde hace ya un año por debajo de los 10.000 \$/día, un dato que no se había registrado desde que se creó el índice en 1990. La exigua recuperación se debe a la ligera mejora de los fletes de carga seca en el último trimestre.

Con estos niveles, a los armadores les resulta difícil cubrir los costes de operación aunque, al mismo tiempo, hay muchos inversores que aprovechan los buenos precios, tanto en el mercado de segunda mano como en el de nuevas construcciones. Esto último está relanzando los pedidos de buques antes de que haya verdaderas perspectivas de recuperación estable del mercado.

## Resumen

La tasa de crecimiento del PIB mundial muestra una tendencia decreciente, habiendo pasado del 5,3% en 2010 al 3,1% en 2012 y al 2,9% en 2013, empujado principalmente por el descenso de la producción industrial en la región Atlántica (UE y EEUU).

A pesar de este panorama desalentador, el comercio mundial por vía marítima se ha mantenido en unos niveles razonables y para 2013 se estima un crecimiento de las cargas transportadas del 3,7%, con aumentos del 4,8% en los graneles sólidos y del 1,4% en el petróleo (crudo y productos).

Las entregas de buques nuevos siguen siendo muy elevadas y, tras los 155 millones de tpm de 2012, se prevé que se entreguen 120 millones de tpm en 2013 y otros 105 millones en 2014. Como resultado, solo en

estos tres años se habrá añadido a la flota un 25% de la que existía a comienzos de 2012.

Aún así, el lógico descenso en los encargos de buques nuevos en 2012 (con solo 54 millones de tpm) ha puesto a muchos astilleros en serios aprietos.

La cartera de pedidos, que llegó a ser del 50% de la flota existente, en este momento es del 15%, lo cual permitiría ser optimista a medio plazo, si no fuese porque, animados por los buenos precios, en 2013, los encargos han vuelto a aumentar y, en los hasta septiembre totalizaron casi 73 millones de tpm, más que en todo el año anterior. El segmento más demandado es de los graneleros gracias al aumento de la demanda de transporte de graneles sólidos y al ligero repunte de los fletes.

En particular, el mercado de los graneleros sigue sometido a mucha presión, debido a los altos índices de entregas de estos buques (100 millones de tpm en 2012 y 70 para 2013) que han dado lugar a un excedente de flota que, de momento, se está absorbiendo sin elevados niveles de amarre gracias a la navegación superlenta.

El sector de los petroleros se ha comportado de forma muy diferente en función del tipo de mercancía. Mientras que la demanda de transporte de crudo está prácticamente estancada, la de los productos viene creciendo de forma sostenida. En este año 2013, se espera que se entreguen alrededor de 27 millones de tpm de petroleros y las perspectivas del mercado de petroleros de productos no es mala.



El mercado de fletes de portacontenedores sigue estancado en niveles muy bajos. La demanda de transporte se ha resentido debido al descenso en el crecimiento económico mundial y la entrada en servicio de gran cantidad de buques nuevos ha llevado los fletes a niveles mínimos.

En conclusión, el transporte marítimo está sumido en una profunda depresión en casi todos sus segmentos y el enorme volumen de entregas de los últimos 6 años seguirá pasando factura, de modo que sólo a medio plazo se esperan signos de mejora.

## Entorno económico mundial

Según el Fondo Monetario Internacional, en 2013 el crecimiento del PIB mundial será del 2,9%, frente a

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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

## TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	CRUDO Y PRODUCTOS DEL PETRÓLEO		PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS <sup>(1)</sup>		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		GASES LICUADOS		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
1999	2.100	9.249	1.105	5.656	941	4.277	541	2.703	875	4.603	130	455	5.691	26.942
2000	2.248	9.621	1.219	6.454	974	5.381	606	3.103	919	4.706	143	498	6.109	29.763
2001	2.219	9.355	1.262	6.726	976	5.505	629	3.277	921	4.795	143	509	6.150	30.168
2002	2.190	8.965	1.308	7.014	1.003	5.078	697	3.526	970	4.906	149	536	6.319	30.124
2003	2.345	9.694	1.389	7.539	1.064	5.489	811	4.136	906	4.621	161	569	6.676	32.048
2004	2.504	10.411	1.509	8.137	1.142	6.071	923	4.695	882	4.489	169	610	7.127	34.412
2005	2.587	10.733	1.509	8.543	1.185	6.304	1.016	5.201	861	4.409	180	623	7.439	35.812
2006	2.658	11.037	1.709	9.280	1.271	7.276	1.109	5.722	848	4.375	199	722	7.794	38.414
2007	2.699	10.998	1.836	9.892	1.368	7.734	1.234	6.415	771	4.009	210	807	8.118	39.857
2008	2.722	11.205	1.937	10.336	1.362	7.432	1.291	6.745	810	4.233	215	869	8.336	40.819
2009	2.642	10.620	1.997	10.803	1.197	6.274	1.152	6.063	793	4.172	223	864	8.002	38.796
2010	2.753	11.227	2.234	12.117	1.358	7.209	1.304	6.813	861	4.499	263	1.060	8.774	42.925
2011	2.771	11.456	2.344	12.718	1.482	7.917	1.418	7.447	871	4.574	288	1.248	9.100	45.360
2012	2.824	11.937	2.542	13.627	1.539	8.355	1.473	7.652	899	4.673	283	1.258	9.560	47.502
2013 (est)	2.864	12.199	2.649	13.949	1.633	8.822	1.549	8.002	931	4.811	291	1.330	9.918	49.114
12/11 (%)	1,9	4,2	8,4	7,1	3,8	5,5	3,9	2,8	3,2	2,2	-1,7	0,8	5,1	4,7
13/12 (%)	1,4	2,2	4,2	2,4	6,1	5,6	5,2	4,6	3,6	3,0	2,8	5,7	3,7	3,4

<sup>(1)</sup> Carbón, mineral de hierro, grano  
Fuente: Clarkson

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

3,1 en 2012 y al 5,3% de 2010. Se espera que los países de la OCDE crezcan lo mismo que en 2012 (+1,2%). En EEUU el crecimiento será del 1,6%, sensiblemente inferior al de 2012 (+2,2%) y la Unión Europea registrará de nuevo un nuevo descenso (-0,4% en 2013 y -0,2% en 2012). El conjunto de los países asiáticos, que en 2012 crecieron sólo un 2,1% se espera que hagan algo más en 2013, un 3,6% y también los países latinoamericanos, un 3,4% frente al 3,0% en 2012. China registrará un crecimiento del 7,6%, algo menor que en 2012 (+7,8%). Finalmente, en España, el PIB descenderá un 1,3%, cifra marginalmente mejor que la de 2012 (-1,4%).

La publicación de este informe de Clarkson coincide con los 5 años desde la quiebra de Lehman Bros y el posterior colapso de la economía mundial. La producción industrial, cuyas variaciones están íntimamente ligadas con las del comercio marítimo, es un buen indicador del comportamiento de la economía mundial en estos años. En 2009, la producción industrial en la zona del Atlántico Norte cayó un 15% y la zona Asia-Pacífico experimentó también un notable descenso. Incluso en China, que había estado creciendo a un ritmo del 12-15% durante la década anterior, la producción industrial creció sólo al ritmo del 3,8% anual en el mes de febrero. En 2010 se produjo una recuperación igual de drástica y los países de la zona Asia-Pacífico crecieron un 25%. En China, el paquete de medidas puesto en marcha por el gobierno chino dio como resultado un crecimiento de la producción industrial del 19% y en la zona del Atlántico Norte, la producción industrial creció al 7% en el primer trimestre de ese año.

A partir de entonces, el crecimiento la producción industrial mundial se ha ido estabilizando y, tras subir el

7,4% en 2010, lo hizo sólo el 2,2% en 2011 y el 1,8% en 2012. Entre enero y julio de 2013, la producción industrial mundial ha crecido sólo un 1,3%. A la vista de estos datos, se comprende que el comercio mundial por vía marítima vaya a crecer sólo el 3,7% en 2013 frente al 9,6% de 2010, tanto para los graneles sólidos, cuyo aumento en 2013 se estima en el 4,9%, frente al 12,6% en 2010, como para los contenedores que crecieron un 13,1% en 2010 frente al 4,7% estimado para 2013.

Es probable que este ciclo descendente haya tocado fondo y, en los próximos años, veamos ya cierta recuperación, puesto que las economías son ahora más robustas que hace 5 años, pero no se puede perder de vista que aún son vulnerables a otros problemas financieros, por lo que podría haber sorpresas.

#### Análisis por tipos de mercancías

Como se ha indicado, el tonelaje transportado de graneles sólidos crecerá alrededor del 4,9% en 2013, una cifra inferior a la registrada en 2012 (+6,7%), aumentando de 4081 millones de toneladas (Mt) a 4.282 Mt. Medida en t·milla, la demanda de trans-

porte de graneles sólidos aumentará un 5,6%, hasta 8,8 billones de t·milla.

Dentro de los principales graneles sólidos, el carbón térmico es la partida que mayor crecimiento ha registrado (+8,1%), seguido del mineral de hierro (+5,8%), lo que refleja la fuerte influencia que en el comercio mundial tienen las economías asiáticas, en concreto China, con una industria basada fuertemente en el mineral de hierro y el carbón. El transporte de carbón siderúrgico también creció (+4,8%) mientras que el de grano descendió un 4,3%.



China fue, en 2012, responsable del 75% del comercio mundial de mineral de hierro, con unas importaciones de 723,9 Mt y que se elevarán hasta 779 Mt en 2013. En el caso del carbón térmico, China ha aumentado drásticamente sus importaciones, de 14 Mt en 2008 a 404 Mt en 2012. El carbón siderúrgico también creció, pero de una manera más suave (+4,8%), debido a que China ya no importa esta materia prima, mientras que los granos descendieron un 4,3%.

Debido al crecimiento robusto y sostenido de la demanda de estas mercancías, que viene aumentando a razón del 5% anual durante los últimos 5 años, este mercado es actualmente clave para los inversores. No obstante, para los armadores de graneleros este año 2013, especialmente en el primer semestre, ha sido devastador, debido a la sobrecapacidad de la flota, que ha llevado los fletes a niveles cercanos a los costes de operación. Mientras la demanda ha crecido un 28% desde comienzos de 2010, la flota lo ha hecho nada menos que un 54% en ese periodo de 4 años.

El transporte marítimo de crudo y productos del petróleo ha registrado en conjunto un crecimiento más reducido. En 2012 aumentó un 1,9% y en 2013 se estima que crecerá un 1,4% hasta 2863 Mt, frente a las 2824 Mt de 2012. El aumento fue del 2,2% en toneladas-milla con un total de 12,2 billones de t·m. Pero los comportamientos de la demanda de transporte de crudo y de productos del petróleo han sido

muy diferentes en este año. Mientras que la demanda de transporte productos del petróleo aumentó un 3,8%, totalizando 962 Mt, la de crudo está prácticamente estancada y se estima que en 2013 aumentará muy ligeramente (+0,2%) con 1901 Mt.

Esto se debe, por supuesto, a que el consumo mundial de petróleo también se encuentra casi estancado. En 2012, la demanda fue de 89,9 millones de barriles diarios (mbd) y, en este año 2013, llegará a 90,8 mbd. Un crecimiento de sólo 0,9 mbd y más teniendo en cuenta que un cuarto de este aumento del consumo se produce en países que no son importadores. La situación se agrava, además, por el hecho de que EEUU, hasta ahora el mayor importador de petróleo del mundo, ha aumentado su producción de crudo en 1,4 mbd en los últimos 2 años reduciendo sus importaciones en un 29,3% desde 2010. Por su parte, las importaciones de Europa, Japón y Korea no han aumentado significativamente desde 2010, dejando a China, India y las demás economías asiáticas como principales fuentes de crecimiento (ver Fig. 1).

El mercado de fletes de los portacontenedores se encuentra sumido en luna depresión aunque con cierta volatilidad en torno a valores muy bajos en los tráficos principales. La demanda de transporte de contenedores crecerá este año un 5,2% hasta 1549 Mt y 8,0 bi-

llones de t·m (+4,6%), pero este crecimiento se verá más que compensado por un aumento de la capacidad de la flota del 6%. Este otoño permanecía amarrado un 2% de la flota. En este momento, el mercado se enfrenta a dos obstáculos, la sobrecapacidad de la flota generada por el descenso de la demanda en 2009 y el desajuste adicional entre el crecimiento de la oferta a partir de entonces, dominado por los grandes portacontenedores orientados a cubrir la ruta Lejano Oriente-Europa, y el menor crecimiento de la demanda de transporte, centrada en los tráficos norte-sur e intra regionales.

En conclusión, aunque en este momento el mercado de los graneleros se perfila como aquel en el que cabe esperar un mayor crecimiento

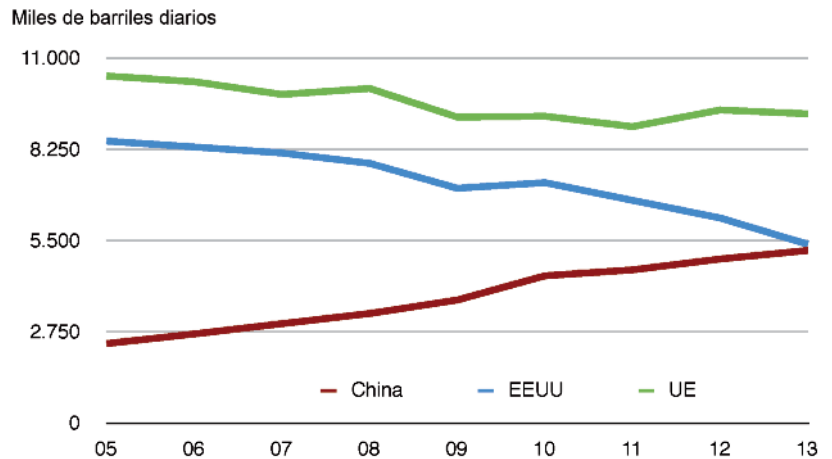
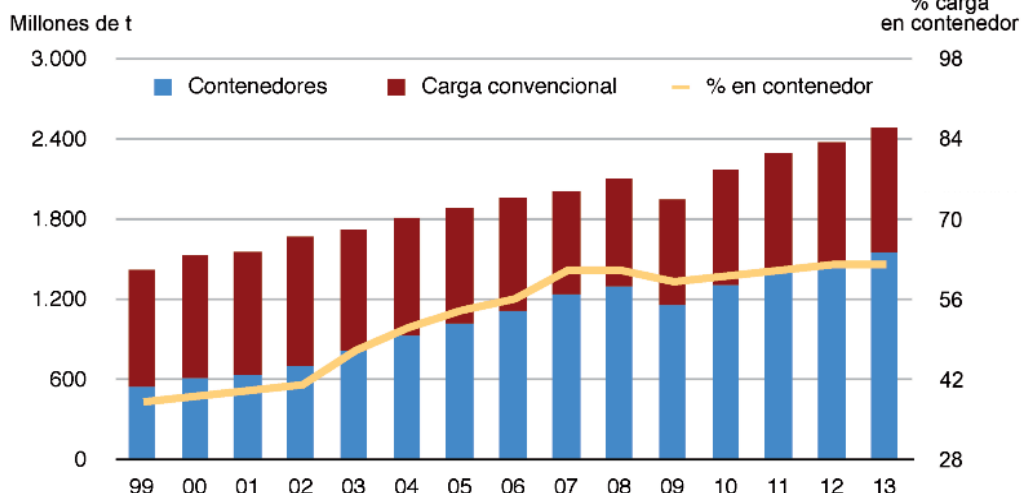


Fig. 1: Importaciones de crudo por vía marítima.

Fig. 2: Distribución del comercio mundial de carga general.



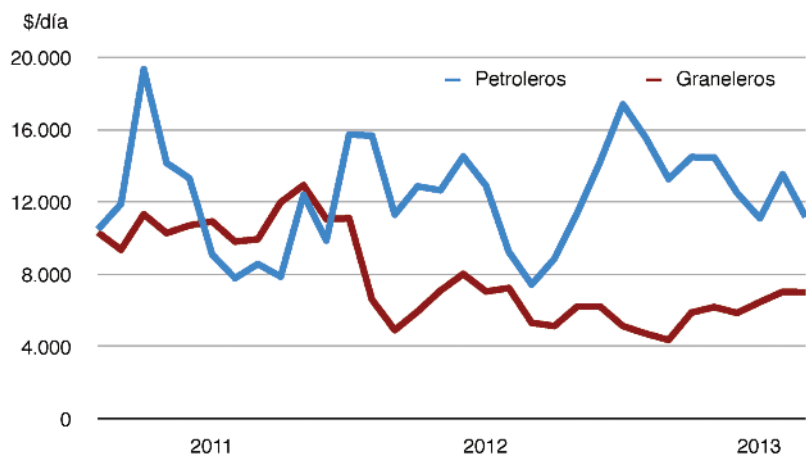


Fig. 3: Índices de fletes de Clarkson.

de la demanda a medio y largo plazo, impulsado por la industria de China, no se puede perder de vista que este año los fletes apenas han cubierto los costes de operación, debido al grave problema de sobrecapacidad, que se mantendrá al menos a medio plazo. El mercado de los petroleros se enfrenta a importantes cambios estructurales en la matriz de orígenes y destinos y a una menor demanda global de crudo, debido a los altos precios del petróleo y a las nuevas tecnologías.

En el caso de los portacontenedores, no parece que a corto plazo se pueda esperar una recuperación, sin embargo el crecimiento de la economía global puede servir de apoyo a este mercado a medio plazo.

**Mercado de fletes**

El mercado de los petroleros ha sufrido bastante durante este semestre debido a la menor demanda de

transporte junto con cambios estructurales debidos a la perspectiva de una mayor producción de petróleo de EEUU y los mayores precios del petróleo. Los fletes han descendido de media un 4,6% con una perspectiva más favorable para los petroleros de productos, aframax y suezmaxes que para los VLCC, cuyos fletes medios se estiman en 10.400 \$/día (-8,7% respecto al semestre anterior), prácticamente lo que suponen los costes de operación. En el caso de los aframax, los fletes se sitúan en 14.000 \$/día lo que deja a los armadores cierto margen para atender a los costes de capital. Los fletes de los suezmaxes son de unos 11.785 \$/día y los de los petroleros de productos limpios unos 11.200 \$/día.

Los fletes medios de los graneleros fueron en el último semestre superiores a los del periodo anterior con repuntes en todos los segmentos de flota, que fueron muy significativos en el caso de los capesizes, llegando a 40.000 \$/día durante algunos días a mediados de septiembre. Los fletes medios por los panamax fueron un 41% superiores a los del semestre anterior, con unos 8.015 \$/día y los de los handysize alcanzaron los 8.700 \$/día (+26,6%).

En el mercado de portacontenedores no se han observado grandes variaciones y, aunque los fletes medios

han aumentado un 7,1% respecto al semestre anterior, hasta unos 6.310 \$/día, los niveles actuales son objetivamente muy bajos y la reciente oleada de encargos de buques de más de 18.000 TEU, junto con la entrega de las primeras unidades de estos buques hace pensar que los fletes seguirán presionados a la baja.

En conclusión, este semestre los fletes han permanecido en niveles muy bajos y, aunque en el caso de los graneleros en septiembre se registró un repunte llamativo, la tónica general no es nada alentadora.

**Evolución de la flota**

La flota mercante mundial totalizaba, a comienzos de septiembre de 2013, 1671,7 millones de tpm (Mtpm). La flota mundial de petroleros contaba, a comienzos de septiembre, con 5830 buques y 503,4 Mtpm lo que supone un aumento del 2,2% en las tpm desde enero y se prevé que en el año 2013 completo, su crecimiento llegue al 3,3%, con 508,8 millones de tpm.

La flota de graneleros totalizaba, también en septiembre, 9747 unidades con 707,1 a M tpm, lo que supone un crecimiento del 4,0% desde primeros de año y se estima que en 2013 crecerá un 6,2% alcanzando 722,1 millones de tpm.

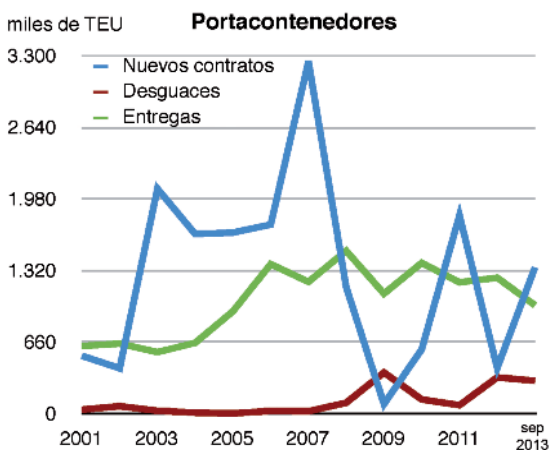
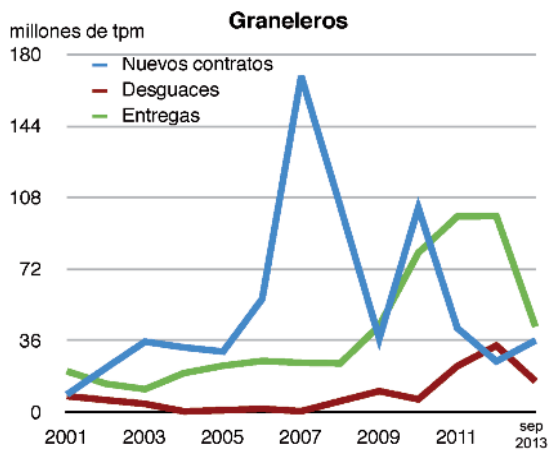
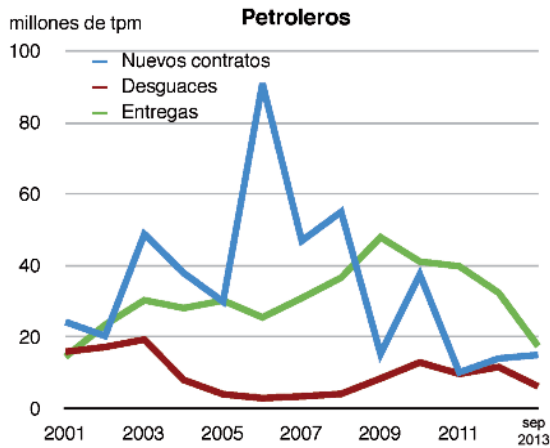
La flota de portacontenedores incluía, en la misma fecha, 5125 buques, que totalizaban 16,9 millones

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1.985	268,2	192,1	N.D
1.990	251,2	203,9	1.639
1.995	271,9	228,2	2.493,9
2.000	296,5	267,1	4.463,8
2.005	333,6	322,3	7.253,9
2.006	357,5	344,7	8.194,2
2.007	377,4	367,8	9.546,7
2.008	399,1	391,9	10.835,9
2.009	421,1	417,7	12.230,7
2.010	451,3	459,2	12.955,5
2.011	468,9	536,9	14.200,2
2.012	495,6	615,9	15.322,9
2.013	514,5	679,8	16.231,4
sep 2.013	525,2	707,1	16.918,2
sep 13/ene 13 (%)	+2,08	+4,02	+ 4,23

Flota mundial de petroleros, graneleros y portacontenedores. Datos a 1 de enero.







Figs. 4, 5 y 6: Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros, graneleros y portacontenedores.

de TEU, con un crecimiento del 4,2% desde el comienzo del año. Durante 2013 se prevé que esta flota crezca un 6,2% hasta 19,6 millones de TEU.

**Construcción naval**

La cartera de pedidos mundial se ha reducido un 6,4% durante 2013 y, a 1 de septiembre, totalizaba 4701 buques con 250,2 Mtpm (equivalentes a 90,8 millones de CGT), lo que representa el 15% de la flota existente. Desde el comienzo de la crisis, la estructura de la cartera de pedidos ha cambiado considerablemente y los buques offshore han ido cobrando protagonismo.

En 2012, las entregas se redujeron un 6,2% alcanzando 154,7 Mtpm, lo que representa el 9,5% de la flota mundial a comienzos de 2013 que, incluyendo todos los tipos de buques, era de 1624 millones de tpm. En 2013 el ritmo de entregas sigue descendiendo tras el pico alcanzado en 2011 (con 164,8 M tpm entregadas) y, hasta el 1 de septiembre, se entregaron 77,9 millones de tpm (25,6 millones de CGT) que llegarán a 120 millones de tpm a finales de año, un 22,4% menos que en 2012.

Mientras en 2012 los encargos totalizaron 54,3 Mtpm, una cifra bastante baja en comparación con los años anteriores, en 2013 los inversores han vuelto a los astilleros y, entre enero y septiembre se han encargado 72,7 Mtpm (26,1 millones de CGT), el 4,3% de la flota mercante mundial. En términos de tpm, los graneleros son el segmento más importante, abarcando el 50% de las tpm encargadas y los petroleros y portacontenedores suponen un 20% cada uno. Pero, en términos de número de unidades, los buques offshore suponen el 27,6% del total, superando a los graneleros (24,1%) y aún más ampliamente a petroleros (9,9%) y portacontenedores (4,8%). Más aún, en valor de la inversión, el 35% fue para el sector offshore, el 20% para graneleros, el 17% para portacontenedores y sólo el 10% para petroleros.

Desde el comienzo de la crisis, los desguaces han ido aumentando paulatinamente; 14,5 Mtpm en 2008 (sobre todo en la segunda mitad); 33,9 Mtpm en 2009, en 2010 descendieron ligeramente a 28,7 Mtpm para marcar en 2011 un máximo histórico de 43,3 Mtpm, superado al año siguiente con 58,8 millones de tpm.

En lo que llevamos de 2013, los desguaces se han moderado y hasta comienzos septiembre totalizaban 30,9 Mtpm, de los que corresponde a graneleros el 50,3% y el 19,6% a petroleros. Para este año completo, se prevé que los desguaces lleguen a 48 Mtpm.

Por segmentos, el 1 de septiembre, la cartera de pedidos de petroleros suponía el 10,4% de la flota existente con 48,9 Mtpm. En este momento la demanda está creciendo lentamente junto con un crecimiento de la oferta bastante moderado. En los 8 primeros meses del año se desguazaron 6,1 Mtpm y se entregaron 16,9 Mtpm. Según Platou, hasta octubre de 2013, inclusive, se encargaron 22,3 Mtpm de petroleros, más que en todo el año anterior en el que se encargaron 15,1 Mtpm).

La cartera de pedidos de graneleros totalizaba 129,5 Mtpm, que suponen el 18,3% de esta flota. Durante los ocho primeros meses del año se desguazaron 15,6 Mtpm. Hasta septiembre se entregaron 43,1 Mtpm que alcanzarán 66,6 Mtpm a finales de año. Según Platou, los encargos de graneleros hasta octubre ascienden a 62,6 Mtpm.

La cartera de pedidos de portacontenedores contaba, a comienzos de septiembre, con 3,7 millones de TEU que suponen el 21,8% de la flota existente. Se habían entregado 155 buques que suman 1,0 millón de TEU y se espera que, en 2013 se entreguen 1,6 millones de TEU. La actividad contractual se ha reactivado y, hasta septiembre, se encargaron 156 portacontenedores con 1,3 millones de TEU mientras que se desguazaron 0,3 millones de TEU.

