

Las previsiones son positivas para el sector marítimo, aunque con reservas

Resumen del informe "Shipping Review and Outlook" de Clarkson

A finales de octubre, el broker Clarkson publicó su informe de otoño en el que revisa el estado del sector. A pesar de que en marzo el informe de primavera presumía un segundo semestre muy duro para todos los segmentos del mercado, lo cierto es que ha resultado sorprendentemente tranquilo gracias a que la economía mundial y el mercado de fletes han evolucionado de manera muy positiva. El comercio marítimo también ha seguido esta tendencia de recuperación aunque, desde Clarkson advierten que sólo ha servido para situarnos en los niveles de 2008.

En el sector de la construcción naval, después de un breve parón en 2009 y comienzos de 2010, los pedidos a los astilleros están creciendo de nuevo y su capacidad sigue aumentando. Además, los desguaces han disminuido y se sitúan por debajo de la media.

En conclusión, el sentimiento pesimista de 2009 se ha evaporado, dejando tras de sí la sensación de angustia. Las previsiones económicas son positivas, pero la mayoría están sujetas a reservas debidas a problemas aún no resueltos. En resumen, un semestre sin incidentes, pero las nubes negras siguen cerniéndose sobre el futuro.

La economía mundial

La economía mundial y, en concreto, el sector de la industria, parecen haber sobrevivido al mayor desplome económico visto en nuestra generación.

El índice de Clarkson para la producción industrial, que alcanzó los 200 puntos durante el boom de los años 2007 y 2008, cayó un 15%, hasta 170 puntos en marzo de 2009. La última crisis económica de estas dimensiones se produjo hace casi 40 años cuando, tras la crisis del petróleo de 1973, la producción industrial de la OECD cayó un 4,7% en 1975, antes de recuperarse en un 8,1% en 1976 por lo que no es raro que a un rápido desplome le suceda una recuperación igualmente rápida. En este caso los gobiernos han intervenido con una flexibilización financiera y, en junio de este año la producción industrial era un 13% superior

a la del 2009, lo que elevó de nuevo el índice de Clarkson a 200 puntos. Por lo tanto ha habido una recuperación, aunque en el proceso se han perdido dos años de crecimiento.

EL PIB ha seguido una tendencia similar, aunque menos brusca. En 2009 cayó un 0,6% y, para 2010 se estima que crecerá un 4,8%.

Una característica permanente de esta recuperación es el abismo creciente entre Asia y el Atlántico debido a la diferencia de crecimiento en la producción industrial entre ambas regiones a lo largo de la última década, 0,1% en la zona del Atlántico frente al 8% en la del Pacífico. Alemania ha registrado un crecimiento industrial del 11,3% hasta julio, pero los países más periféricos como Reino Unido (1,9%), España (-1,6%), Grecia (-4,0%) y Noruega (-7,8%) no están obteniendo resultados tan buenos. En los EE.UU., la economía se está moviendo rápidamente y se ha registrado un crecimiento del PIB del 7,7% hasta julio. Sin embargo, los niveles de deuda siguen siendo elevados y algunos analistas creen que, si bien es probable evitar una recaída, la recuperación puede ser más lenta que la de las recesiones anteriores.

En Asia, China sigue creciendo a buen ritmo, registrando un crecimiento del 13,4% hasta julio y con unas perspectivas de crecimiento en 2010 del 10,5% pero, aunque China es la estrella, posiblemente la característica más positiva de la forma en que la economía mundial se ha desarrollado en 2010 es el amplio abanico de crecimiento. En la India, el PIB creció un 13,8% hasta julio, Europa del Este y las economías de Asia Central, que fueron gravemente afectadas por la crisis, ahora están de nuevo en un crecimiento positivo. En el segundo trimestre, el crecimiento de la producción industrial rondaba el 8% anual, con Polonia, Hungría y Rusia obteniendo excelentes resultados, y la situación en los países de América Latina es similar.

Análisis por tipos de mercancías

La demanda transporte de graneles crecerá alrededor del 9% en 2010, después de descender un 2,8% en 2009, con un volumen de carga que se incrementará de 3,0 billones de toneladas a 3,2 billones de toneladas. Teniendo en cuenta que en el año 2000 el tráfico de graneles totalizó 2,0 billones de toneladas, en 10 años este transporte ha crecido un 50%.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DFT NORSE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almanza, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid

DNV
MANAGING RISK

Este crecimiento tan fuerte se basa en gran medida en el crecimiento de la demanda de mineral de hierro y carbón, no sólo este año sino también durante 2009 en contra de la tendencia del mercado.

En el caso del mineral de hierro, éste creció un 9% en 2009 gracias a que las importaciones de China crecieron un 41%, hasta 614,6 millones de toneladas. Por supuesto no podemos esperar que esta tendencia se mantenga pero, por fortuna, las importaciones de Europa crecerán este año un 34% (tras caer un 38% en 2009) y las importaciones de Japón se espera que aumenten un 23%.

De todas maneras se debe puntualizar que, aunque estas previsiones se cumplan, las importaciones de mineral de hierro de Europa y Japón todavía estarán por debajo de los niveles alcanzados en 2008, por lo que es pronto para lanzar las campanas al vuelo. Así, en Clarkson estiman que el comercio de mineral de hierro crecerá un 7,8% en 2010 alcanzando los 978 millones de toneladas.

El transporte de carbón aumentó en 2009 alrededor del 1%, alcanzando 805 millones de toneladas. Para 2010, sin embargo, se estima un crecimiento de nada menos que el 10,5%, hasta 889 millones de toneladas, lo que reflejará la buena salud de este mercado, impulsado principalmente por el enorme consumo de esta materia prima en China.

A pesar de la subida de precios, la demanda de transporte de cereales

Tráfico mundial por vía marítima (millones de toneladas)					
Año	Crudo y productos del petróleo	Principales graneles Carbón, M. Hierro, Grano	Gases Licuados	Otras mercancías	Total
1.985	1.385	810	60	1.158	3.615
1.990	1.587	892	77	1.574	4.130
1.995	1.844	1.016	100	1.867	4.827
2.000	2.180	1.225	142	2.363	5.910
2.005	2.576	1.613	180	2.898	7.267
2.006	2.686	1.729	200	3.028	7.643
2.007	2.764	1.849	210	3.131	7.954
2.008	2.760	1.957	215	3.218	8.150
2.009	2.659	2.028	221	2.891	7.799
2.010	2.744	2.205	236	3.143	8.328
10/09 (%)	+3,2	+8,7	+6,8	+8,7	+6,8

sigue siendo muy baja en términos de volumen. En 2009 cayó un 2%, y en 2010 tan sólo ha recuperado el terreno perdido. Asia domina este mercado como el mayor importador y, por el lado de las exportaciones, Argentina y EE.UU. están brindando un sólido crecimiento - una buena noticia desde el punto de vista de la demanda medida en toneladas-milla. La demanda de transporte del resto de mercancías a granel descendió durante 2008 y 2009 y, aunque se ha registrado una recuperación durante este año, sus niveles serán los más bajos desde 2005.

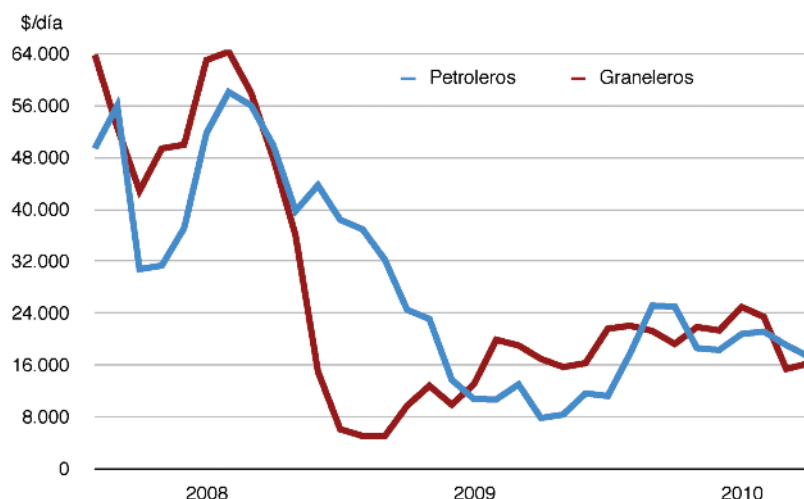
En contraste, el transporte marítimo de crudo y productos del petróleo es menos boyante, en 2008 cayó un 0,1% y en 2009 un 3,6%. Para 2010 se espera que esta tendencia se invierta y el tráfico aumente un 3,2%, a pesar de que este crecimiento situaría el volumen de crudo y productos transportados en niveles similares a los de 2007.

Se estima que la demanda de crudo ha crecido en 2010 un 2,2%, hasta 86,6 millones de barriles diarios, lo que nos llevará de nuevo a las cifras de 2008. Las importaciones de crudo han seguido una tendencia similar, habiendo descendido en 2009 de forma generalizada en todos los países: EE.UU. (-7,9%), Europa (-5,0%) y Japón (-13,0%), excepto en las economías

asiáticas (donde aumentó alrededor de 700.000 bpd). En conjunto, las importaciones disminuyeron en aproximadamente 2 millones de bpd entre 2008 y 2009 pero para 2010 se estima una recuperación de unos 1,3 millones de bpd, lo que todavía los situaría muy por debajo de los valores máximos de 2008.

Las importaciones de productos también siguieron una tendencia análoga, con una caída de 600.000 bpd en 2009 y una recuperación de 400.000 bpd este año.

Los portacontenedores han seguido un patrón similar, pero más dinámico. Después de cinco años durante los cuales el tráfico creció entre un 10 y un 14% anual, en 2008 el crecimiento cayó al 4,2% y luego disminuyó en un 9% en 2009. Para 2010 se estima un crecimiento del 11,5%, dejando el tráfico de contenedores en los niveles de 2008.



Índice de fletes de Clarkson.



En conclusión, la economía mundial ha seguido la tendencia de recuperación que se apuntábamos en el informe de primavera, pero hemos perdido dos años de crecimiento - lo cual es lamentable en un momento en el que la oferta se ha expandido rápidamente.

Mercado de fletes

Después del colapso de 2009, el primer semestre de 2010 ha resultado ser sorprendentemente estable, aunque con una evolución muy diferente en los tres segmentos de flota (graneleros, petroleros y portacontenedores) que abarca este informe.

El índice ClarkSea, que engloba el mercado en su conjunto, subió alrededor de un 10% hasta 16.000 \$/día. Aunque este valor es bajo comparado con el de años anteriores, y está muy por debajo de la media de 21.000 \$/día desde el año 2000, en el mundo de la "flexibilización financiera" no es un tipo malo.

En el mercado de los petroleros los ingresos subieron un 7,9%. En el sector de los aframax los fletes crecieron un 23%, pero los de VLCC y suezmaxes crecieron más modestamente, alrededor del 5%, respecto al semestre anterior. Sin embargo, estos promedios sólo cuentan la mitad de la historia.

Los fletes se mantuvieron firmes hasta mayo, y desde entonces los han ido disminuyendo mes a mes. En efecto, en primavera rondaban los 24.000 \$/día para descender, en junio, a 20.000 \$/día y, poste-

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1.985	268,2	192,1	N.D
1.990	252,6	203,5	1.639
1.995	274,1	227,9	2.494
2.000	288,5	266,9	4.426
2.005	319,9	322,3	7.184
2.006	343,1	344,9	8.123
2.007	363,0	368,3	9.467
2.008	384,6	392,2	10.774
2.009	406,3	417,9	12.147
2.010	434,9	459,3	12.895
sep 2.010	447,6	506,5	13.785
sep 10/ene 10 (%)	+2,92	+10,28	+ 6,90

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

riormente, caer de nuevo hasta unos desalentadores 10.000 \$/día en septiembre. A finales de agosto, los fletes de los VLCC rondaban los 15.000 \$/día, los de suezmaxes y aframaxes eran de unos 10.000 \$/día, y los de productos se situaban entre 8-10.000 \$/día. Una tendencia preocupante.

Una vez más el mercado de los graneleros evolucionó mejor de lo esperado a pesar de la avalancha de entregas. Los ingresos medios se acercaron a 20.000 \$ / día y fueron un 4,4% superiores al semestre anterior. De esta manera, un capesize moderno podía obtener unos ingresos medios de 39.000 \$/día en 2009, muy inferiores a los 97.000 \$/día de media del año anterior, aunque todavía muy razonables. Para los buques panamax y handy, esa tendencia moderadamente positiva fue similar. En 2010, los ingresos de los capesizes cayeron un 20% a 30.000 \$/día, mejor de lo inicialmente previsto, y los de los buques tipo handy aumentaron un 21%. Por lo tanto, aunque fue un escenario sin cambios, los barcos pequeños se defendieron mejor que los grandes. Es un resultado mejor de lo esperado, pero todavía hay mucho nerviosismo.

El sector de los portacontenedores, después del primer trimestre del año, sólo podía ir a mejor. Los fletes medios entre octubre de 2009 y marzo de 2010 rondaron los 3.000 \$/día, los más bajos en la historia de este sector. Afortunadamente los siguientes seis meses este sector se organizó y los ingresos se duplicaron alcanzando los 6.700 \$/día. De esta manera, cuanto mayor es el buque, mayores han sido los incrementos en los fletes, lo que siempre es una buena señal, ya que muestra que los armadores son capaces de aprovechar el tamaño. Los portacontenedores de 3.500 TEU vieron como sus ingresos aumentaban en un 142% de 5.700 \$/día a 13.800 \$/día. Otros segmentos registraron aumentos fuertes, aunque menores.

En conclusión, esta es la primera vez que conviven tres tendencias muy diferentes. El mercado de petroleros se encuentra bajo presión, con fletes cercanos a los costes de operación para algunos segmentos de su flota, lo que contrasta con los graneleros que continúan mostrándose increíblemente sólidos, a pesar del elevado número de entregas y, el sector de los portacontenedores, que en el último semestre se ha recuperado milagrosamente.

Evolución de la flota

La flota mundial de petroleros contaba, a comienzos de septiembre, con 5.416 buques y 447,6 millones de tpm lo que supone un crecimiento del 2,9% desde enero y se prevé que en el año 2010 completo, el crecimiento llegue al 4%, con 450,2 millones de tpm.

Este crecimiento se debe al conjunto de la retirada de los buques de casco sencillo, el desgaste, las conversiones a graneleros u otros tipos de buques y la utilización de petroleros para almacenamiento de crudo.

La flota de graneleros totalizaba, también al 1 de septiembre de 2010, 7.820 buques con 506,5 millones de tpm, lo que supone un crecimiento del 10,3% desde primeros de año y, se estima que en 2010 crecerá un 16,3% alcanzando 533,9 millones de tpm.

La flota de portacontenedores incluía, en la misma fecha, 4.922 buques, que totalizaban 13,8 millones de TEU, con un crecimiento del 7% desde el comienzo del año. Aunque el flujo constante de entregas ha favorecido que esta flota siga aumentando de una forma relativamente rápida, su crecimiento se ha visto contenido por unos niveles bastante significativos de cancelaciones. Mientras, la oferta efectiva se sigue limitando con medidas como la navegación superlenta, aunque se viene observando la reactivación relativamente rápida de los buques amarrados, debido a la mejora de las condiciones del mercado, que prácticamente ha duplicado los fletes.



Construcción naval

La cartera de pedidos se ha reducido en los últimos 6 meses un 6,5% de manera que, a 1 de septiembre totalizaba 7.495 buques con 474,7 millones de tpm. Aún así todavía representa alrededor del 35% de la capacidad de la flota existente. Con los precios de las nuevas construcciones en niveles muy bajos y los bancos en general reacios a prestar, el debate sobre qué cantidad de esta cartera de pedidos se entregará y cuando sigue sin resolverse.

Las entregas se han incrementado un 28% en 2009 alcanzando los 117,2 millones de tpm, lo que representa el 9% de la flota mundial y que incluyendo todos los tipos de buques, en este momento ronda los 1.400 millones de tpm. En 2010 el ritmo de entregas se ha acelerado y, en los primeros ocho meses se entregaron 97,5 millones de tpm. A este ritmo, las entregas en 2010 rondarán los 152 millones de tpm, un 30% más que en 2009.

Los encargos en 2009 totalizaron 47,3 millones de tpm, una cifra bastante baja en comparación con los años anteriores. Aunque a medida que la situación financiera se ha estabilizado, los inversores han vuelto a los astilleros y, en los primeros 8 meses del año se han encargado 74,7 millones de tpm, lo que representa un incremento (anualizado) del 136% respecto a 2009 y el 5% de la flota mercante mundial. Una vez más, los graneleros son el segmento más importante abarcando dos terceras partes de los encargos y los petroleros que representan la mayor parte de las tpm.

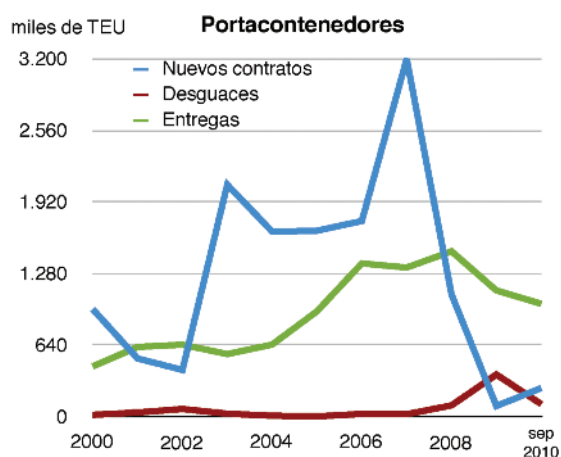
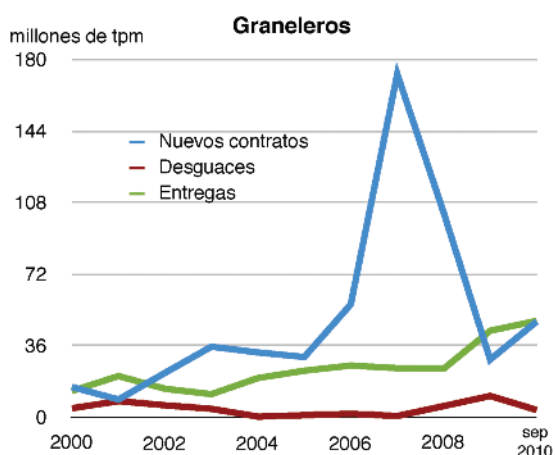
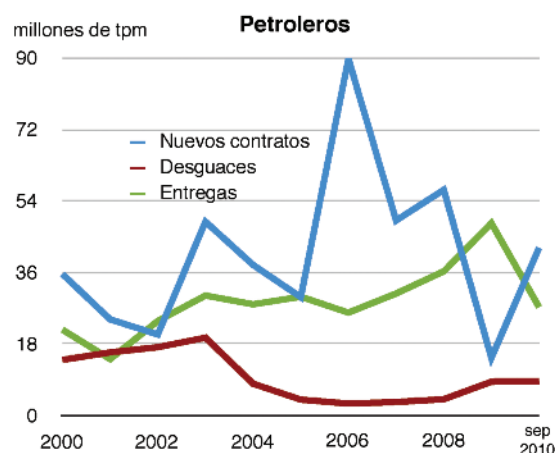
Durante los últimos cinco años, los desguaces han aumentado desde unos niveles mínimos en la época del boom entre 2006 y 2008, a un nivel un poco más activo últimamente, aunque no tienen nada que ver con los niveles alcanzados en la década de los 80. Así, en 2006 se desguazaron 6,5 millones de tpm, en 2007 fueron 6,0 millones de tpm, 14,3 millones de tpm en 2008 (sobre todo en la segunda mitad), y 33,3 millones de tpm en 2009. Durante este año el desguace se ha disminuido un poco y, a mediados de año se situaba en una tasa anualizada de alrededor de 35 millones

de tpm, cerca de 2% de la flota, lo que supone un nivel relativamente bajo. Respecto a la retirada de petroleros de casco sencillo, durante los primeros 8 meses del año la flota de este tipo de buques descendió de 48,6 millones de tpm a 35,6 millones de tpm. De los buques que aún quedan, algunos se han reconvertido, otros están amarrados y el resto siguen navegando, generalmente entre terminales que han aceptado permitir que continúe el transporte en este tipo de buques.

Por segmentos, a 1 de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de petroleros supone el 28% de la flota existente con 118,7 millones de tpm. 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 7,8 millones de tpm y se prevé que en 2010 se entreguen 47 millones de tpm, un 6% menos que en 2009.

La cartera de pedidos de graneleros totalizaba, 275,9 millones de tpm, que suponen el 54,5% de esta flota, con un ritmo de crecimiento anual del 15%. Esta enorme cartera de pedidos es la principal preocupación de este sector unida al repunte en la contratación de buques que no hace más que aumentar la inquietud. Durante los ocho primeros meses del año se desguazaron 3,6 millones de tpm y los encargos aumentaron y alcanzaron los 48,1 millones de tpm. Para 2010 se prevé las entregas aumenten de 44 millones de tpm en 2009 a 77 millones.

La cartera de pedidos de portacontenedores contaba, en septiembre, con 3,8 millones de TEU que suponen el 28% de la flota. Se habían entregado 204 buques que suman 1,0 millón de TEU y se espera que, en lo que queda de año se entregasen 0,5 millones de TEU más. Mientras tanto, la actividad contractual, que había sido mínima desde 2008, ha resurgido con la contratación de 50 nuevos buques (34 de ellos en julio) que totalizan 0,26 millones de TEU. Los desguaces se han relajado a lo largo del año y, en septiembre, sumaban 0,11 millones de TEU y para 2010 se estima que alcancen los 1,7 millones de tpm (0,17 millones de TEU). Las entregas 2010 totalizarán 16,6 millones de tpm.



Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros, graneleros y portacontenedores.

