

Duras perspectivas a medio plazo para el mercado de fletes



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En las últimas semanas se suceden noticias de diferentes organismos económicos internacionales confirmando que la notable recuperación registrada en 2010 va perdiendo fuelle y, en consecuencia, dibujando para las principales economías mundiales un escenario de bajo crecimiento, al menos hasta finales de 2012, incluso con riesgo de una nueva recesión.

Dada la estrecha correlación entre crecimiento económico, producción industrial y comercio internacional, eso significa que, al menos durante el próximo año y medio, la demanda de transporte marítimo seguramente va a crecer menos de lo previsto. Más aún, dado que la elasticidad del comercio marítimo aumenta en fases de menor actividad económica, el "frenazo" podría ser incluso más acusado en la demanda de transporte que en la economía general. A nivel nacional, las cifras de actividad portuaria en junio, que recogemos en este número, confirman ya claramente esa tendencia al enfriamiento del comercio.

Este menor crecimiento llega en un momento en el que los mercados de fletes de petroleros y graneleros atraviesan una fase de dura correc-

ción, con importantes excedentes de oferta de flota respecto de la demanda efectiva actual. En este contexto, un menor crecimiento significa que en los próximos meses, al menos hasta finales de 2012, el exceso de oferta irá aumentando y que, por tanto, en ambos sectores, los fletes seguirán en niveles muy bajos, con escasa volatilidad y por debajo de los costes de los armadores.

Pero eso no es todo. Según recogemos en la sección de "Mercado" de este mismo número, en agosto se ha registrado un notable aumento de los encargos de nuevas construcciones, principalmente motivado por los "atractivos" precios que hoy ofrecen los astilleros, en muchos casos por debajo de la mitad de los de 2007-2008.

Esos contratos hacen crecer la cartera de pedidos y se convierten en una espada de Damocles para los armadores porque los buques encargados hoy, y que se irán entregando a partir de mediados de 2013, irán a engrosar la oferta de transporte justamente cuando se empiece probablemente a materializar una recuperación más sólida de la economía y del comercio mundial.

¿Qué quiere decir todo esto? Pues que los años de vacas flacas para los mercados de fletes en régimen tramp (principalmente petroleros y graneleros) que empezaron a finales de 2008 llevan camino de durar mucho.

A comienzos de 2009, Martin Stopford, director de Clarkson y uno de los analistas económicos más respetados del mundo marítimo, adelantó (en una conferencia que publicamos entonces en este boletín), que la corrección que iba a seguir a la crisis sería de una duración similar a la de los años 70 y 80.

Cuando en 2010 la demanda y los fletes empezaron a recuperarse a buen ritmo, muchos analistas le tacharon de agorero. Pero la oleada de encargos de nuevos buques que se están registrando en 2010 y 2011 confirman que el mercado comenzó a sentir de nuevo un cierto nerviosismo de optimismo y euforia, que ahora vemos eran injustificados. La realidad es que, una vez más, Stopford estaba en lo cierto y el transporte marítimo en régimen tramp probablemente está solo en los comienzos de una larga travesía del desierto.

Editorial

Duras perspectivas a medio plazo para el mercado de fletes

3

Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 9



Boletín informativo de Anave nº 514 septiembre 2011

Actividades

18 Agenda del mes

Tribuna Profesional

11 Emisiones de gases a la atmósfera procedentes de buques

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Cómo mejorar la seguridad en las maniobras de remolque en puerto

Foto portada: Ferry "Volcán de Timanfaya", de Naviera Armas, en el puerto de Motril.