



INDICE

Editorial

- 3 Panorama de una crisis muy grave

Noticias Marítimas

- 4 Situación del mercado
6 Nacional
11 Internacional
21 Actividades ANAVE
22 Agenda

Tribuna Profesional

- 16 El Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque. Por Manuel Carlier, Director General de ANAVE.

Cuaderno Profesional Marítimo

Páginas centrales

MSAR: un combustible de uso marino novedoso y de bajo coste

Tripulaciones polivalentes

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

PANORAMA DE UNA CRISIS MUY GRAVE

Comienzan a publicarse los primeros avances de datos globales del pasado año en el transporte marítimo. Según Clarkson, en 2009 se transportaron por mar unos 7.850 millones de toneladas, cifra que no sólo es inferior en un 3,4% al máximo histórico alcanzado en 2008, sino que es también menor que la correspondiente a 2007. Segundo dato interesante: es la primera vez que el tonelaje transportado desciende desde 1983. Por tanto, lo que sufrió el año pasado el comercio mundial fue un auténtico shock al que el mercado no estaba ni mucho menos acostumbrado.

Es cierto que ese descenso promedio del 3,5% ha afectado de forma diferente a los distintos sectores del mercado. Así, mientras la demanda de graneles sólidos y líquidos se ha sostenido en mayor medida, cayendo "sólo" un 2,6%, las cargas containerizadas se han visto mucho más afectadas, con un 10,0% de descenso. Como también lo es que el reparto internacional de la crisis también ha afectado más a unos países que a otros. Y si no, que se lo digan a los principales puertos europeos cuyo tráfico total descendió en 2009 en tasas muy superiores a ese 3,5% global: Amberes (-16,7%), Marsella y Génova (-13%) o Rotterdam (-11,9%).

En los puertos españoles el tráfico habrá descendido, en conjunto, en torno a un 16,5%, cifra muy elevada, pero más o menos parecida a los europeos citados. Aunque también aquí el reparto fue muy dispar: mientras Valencia (-4,6%) y Algeciras (-7,0%) se comportaron bastante mejor que la media europea, otros como muy especialmente Barcelona (-18,8%), Gijón (-28%) y Málaga (-56%) han pasado verdaderos calvarios. Para las empresas navieras españolas tiene especial importancia el tráfico de los puertos insulares, que descendió especialmente en Las Palmas (-19,5%), y más moderadamente en Tenerife y Baleares (ambos 12,5%).

¿Qué nos deparará 2010 para la economía en general y para el mundo del transporte marítimo en particular? El Fondo Monetario Internacional apuesta por un robusto crecimiento del PIB mundial, del 3,9%, basado en un 10,0% de China, un 2,7% de EEUU y un exiguo 1,0% de la zona Euro. Aunque las últimas noticias de EEUU no son precisamente muy positivas: se sigue destruyendo empleo y la confianza del consumidor no termina de despejar.

Sobre esta base, las previsiones de todos los analistas coinciden en que en 2010 la cifra de tonelaje transportado se recuperará sensiblemente. Clarkson, de los más prudentes, apunta un 3,5%, lo que nos llevaría a igualar nuevamente el máximo histórico de 2008. Echando la mirada atrás, resulta que la crisis de los 80 fue mucho peor, al menos por el lado de la demanda, ya que 1983 fue el cuarto año consecutivo en que ésta se redujo, acumulándose en el cuatrienio 1980-83 un descenso del 17%, que fue incluso más drástico en términos de t x milla (-28%).

Las peores noticias en este caso nos vienen desde el lado de la oferta, ya que en 1980 la cartera de pedidos de nuevas construcciones sumaba únicamente el 19% de la flota mundial existente en aquellos momentos, mientras que la actual es nada menos que el 48%. De modo que esta crisis de fletes se prolongará en el tiempo, probablemente al menos 2 o 3 años más, pero en mucha mayor medida por los excesos de encargos de construcción naval cometidos en los últimos años que por la gravedad en sí de la crisis económica mundial.

Según el FMI, en España el PIB caerá un 0,6% en 2010 y crecerá sólo un 0,9% en 2011. Así que, puertos y navieros españoles seguirán pasándolo francamente mal. Seguimos en tiempos de austeridad, en los que la búsqueda de medidas para reducir costes y eliminar ineficiencias será la única fórmula para sobrevivir y prepararse para tiempos mejores. ■