

# BIMCO prevé una evolución poco positiva de los mercados de fletes para 2019

**B**IMCO acaba de publicar sus previsiones de evolución del mercado de fletes para 2019, que no resultan, por cierto, muy halagüeñas. Como punto de partida, el crecimiento mundial se mantiene en un exiguo 3,7%, lastrado por unas economías avanzadas que alcanzarán apenas el 2,1%. Para encontrar un crecimiento económico que estimule la demanda de transporte marítimo hay que mirar hacia los países emergentes y en desarrollo, pero éstos en promedio solo llegarán al 4,7%.

En principio, este contexto económico podría impulsar la demanda de transporte de los graneles sólidos, mientras que en el transporte de contenedores las tasas de crecimiento serían bajas y ello someterá los fletes a una mayor presión. Los petroleros podrían encontrarse en una situación intermedia, ya que la mayor demanda generada en el Este puede verse compensada por una contracción en el Oeste.

Junto a todo ello, el fantasma de la guerra comercial puede afectar a todo el sector naviero y de forma importante, pero hasta ahora lo ha hecho, sobre todo, a los tráficos de graneles sólidos de productos agrícolas. De hecho, las exportaciones de soja de EE.UU. a China prácticamente han desaparecido en 2018. ¿Veremos en 2019 una menor tensión? BIMCO cree que, aunque así fuese, lleva tiempo corregir las cosas una vez que han salido tan mal y que hay muchos obstáculos geopolíticos en el camino: la guerra comercial entre EE.UU. y China es solo uno de ellos.

Además, este año han descendido las importaciones chinas de mineral de hierro, porque las acerías chinas han mostrado menor interés por importarlo y más por la chatarra, lo que supone una gran amenaza para el mercado de los graneleros *capsize*. En suma, la demanda de transporte de graneles sólidos podría estancarse en 2019.

En los tráficos de petróleo crudo, BIMCO espera que, gracias a las bajas entregas previstas y a la entrada en servicio de varias refinerías en China, los fletes empiecen a recuperarse respecto de los niveles «horribles» registrados en 2018. Pero ello hará

seguramente que los armadores dejen de enviar buques al desguace, con lo que tampoco cabe esperar una notable mejora del mercado. Para los petroleros de productos un factor potencialmente positivo sea la necesidad de comenzar a distribuir en 2019 los combustibles marinos compatibles con el nuevo límite de la OMI en 2020, pero es incierto cuánto y desde cuándo comenzará a materializarse esta demanda.

En el caso de los portacontenedores, y dado que el bajo crecimiento económico y la guerra comercial no hacen probable un gran aumento de la demanda, la evolución de la oferta será fundamental. Aunque las entregas previstas de nuevas construcciones son moderadas, no hay que olvidar que actualmente hay

*Con las economías avanzadas creciendo apenas un 2,1%, en 2019 habrá que mirar hacia los países emergentes y en desarrollo como estímulo para la demanda de transporte marítimo*

700.000 TEU amarrados. Tan pronto como los fletes aumenten ligeramente, puede reactivarse la mayor parte de esa capacidad y la recuperación se frenaría.

Solo en los metaneros (GNL), se espera que se mantengan los elevados niveles de fletes actuales, debido a que casi todos los buques que se entreguen vienen con contratos de fletamento por tiempo y no estarán disponibles para el mercado *spot*.