

Balance de 2022 y perspectivas para 2023

El comienzo de un nuevo año siempre anima a hacer balance y a intentar vislumbrar qué es lo que nos deparará el futuro próximo.

Las últimas previsiones de Clarksons para el cierre de 2022 vuelven a revisar a la baja el crecimiento del comercio marítimo mundial, que ahora parece que va a mantenerse en los niveles de 2021 y 2019, es decir, 9 décimas menos de lo que preveía hace tan solo 2 meses y 3 puntos porcentuales por debajo de las estimaciones que este mismo bróker incluía en su informe de primavera.

Sin embargo, esta ralentización no está afectando a todos los sectores por igual. Especialmente negativa es la evolución de la demanda de transporte marítimo de los llamados «graneles menores», que incluye entre otros a los productos siderúrgicos, cemento o los fertilizantes. También la demanda de contenedores ha caído significativamente en los últimos meses, reflejando el débil contexto económico, el impacto de la fuerte inflación en los hábitos de consumo y la subida de los tipos de interés por las principales economías avanzadas. Clarksons estima que estos dos tráficos terminaran el año con un descenso del 5 y el 2% respectivamente.

En el otro extremo se sitúa el tráfico de automóviles. Clarksons prevé para este segmento del mercado un aumento de la demanda de transporte marítimo medida en coche-milla del 14%, apoyada por la normalización de la oferta de 'chips', la liberación de la «*demanda reprimida*» y el aumento de la distancia media de los viajes. Este fuerte aumento ha dado lugar a un desajuste entre la oferta y la demanda y un repunte de los niveles de fletes que se espera que se mantenga hasta 2024, cuando comiencen a entrar en servicio los nuevos buques contratados durante el segundo semestre de este año.

Las materias primas energéticas también se están comportando positivamente. El comercio marítimo de GNL y GLP terminará 2022 con un crecimiento del 4%, impulsado por la disminución del suministro por gasoducto desde Rusia hacia Europa. Los volúmenes de crudo y productos del petróleo crecerán un 5 y un 2% respectivamente, y aunque estos datos no permitan recuperar las cifras de 2019, el crecimiento en t-milla se espera significativamente superior, del orden del 8% para los tráficos de crudo y del 11% para los de productos, debido fundamentalmente al conflicto en

Ucrania y su impacto en las matrices de suministro. Lo mismo sucede con el movimiento por mar de carbón, apoyado por las políticas de seguridad energética adoptadas por muchas economías y de nuevo con ganancias de distancia.

En 2023, el mercado de buques tanque se continuará beneficiando del aumento de las distancias de navegación, tanto para los petroleros de crudo como para los de productos, con la reciente entrada en vigor de la prohibición de la UE de importar crudo ruso (salvo que se adquiriera a un precio máximo fijado por la UE) y la ampliación de esta prohibición a los productos petrolíferos a partir de febrero. El crecimiento de la oferta se situará en torno a un limitado 2% por lo que la previsión es que los fletes continúen en los niveles saludables de los últimos meses.

Por el contrario, las perspectivas de crecimiento de la demanda de transporte marítimo de contenedores para 2023 parecen débiles, debido a la ralentización económica mundial. Al mismo tiempo, la elevada contratación de buques durante 2021 y 2022 hace prever un crecimiento de la flota cercano al 8% en 2023. Es decir, es muy probable que se acentúe en el próximo año el desequilibrio entre la oferta y la demanda y, como consecuencia, que los niveles de fletes continúen ajustándose a la baja.

Tampoco se espera un crecimiento significativo de la demanda de transporte marítimo de graneles sólidos y aunque la oferta crecerá también de forma modesta, se prevé que lo haga por encima de la demanda, añadiendo tensión también a este segmento del mercado.

Si las perspectivas empeoran o mejoran en los próximos meses dependerá de la evolución de la economía mundial. Algunos analistas prevén un fuerte desplome, pero corto, especialmente si China aprende a convivir con el COVID y tira de la economía mundial. Aunque los acontecimientos de los últimos años han puesto de manifiesto, más que nunca, lo difícil que es hacer previsiones.

Enviamos a nuestros lectores nuestros mejores y más sinceros deseos de paz para el nuevo año y también de acierto para capear la situación.