

BIMCO revisa a la baja sus previsiones para el transporte marítimo en 2020

LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS, UNIDA A OTROS FACTORES GEOPOLÍTICOS Y ECONÓMICOS AFECTARÁN NEGATIVAMENTE AL SECTOR

El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la mayor asociación marítima internacional del mundo, con 2.100 miembros en más de 120 países, ha revisado sus previsiones sobre el transporte marítimo para este año, con motivo de la pandemia del coronavirus COVID 19 que afecta ya a 178 países en todo el mundo. Si bien la velocidad de propagación del virus hace que sea difícil evaluar todas sus consecuencias, BIMCO ha considerado necesario actualizar su pronóstico para 2020 para concretar en parte esta enorme incertidumbre.

Además de la emergencia sanitaria mundial, BIMCO destaca dos asuntos que también van a afectar a la demanda del transporte marítimo. En primer lugar, las tensiones geopolíticas entre los miembros de la OPEP+ han provocado un notable aumento de la producción de crudo de Arabia Saudí, que está elevando la demanda de transporte y llevando los fletes spot de petroleros a niveles de récord, que no se veían desde los años 80. Como consecuencia, también está bajando el precio del petróleo, que ya ha alcanzado niveles de 2004 y, consecuentemente, de los combustibles.

Por otra parte, la primera fase de los acuerdos para limitar los efectos de la guerra comercial entre China y los EE.UU no está cumpliendo las expectativas y los tráficós de mercancías implicados en dichos acuerdos no han aumentado significativamente durante el mes de enero.

Ante esta situación, para BIMCO es fundamental que los líderes políticos mundiales tomen las medidas necesarias contra la propagación de la epidemia, pero además «*deben prepararse para la vuelta a la normalidad*», con suerte a más tardar a mediados de 2021. Son necesarias medidas de estímulo económico que

mantengan el nivel adquisitivo de empresas y particulares para intentar paliar el efecto de unos más que previsibles despidos y bancarrotas generalizados.

En el sector petrolero, señala BIMCO, en la actualidad conviven dos realidades diferenciadas. En primer lugar, la demanda de transporte se ha visto afectada muy positivamente por el aumento de la producción de crudo de Arabia Saudí y de sus exportaciones. Pero, por otra parte, la pandemia ha acabado con la demanda de crudo a todos los niveles y se espera una fuerte caída para el conjunto de 2020, tanto por el descenso del transporte mundial, como por el del consumo energético, al disminuir la actividad económica.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el combustible para aviación ha sido el primer producto del petróleo en mostrar signos de descenso en el con-



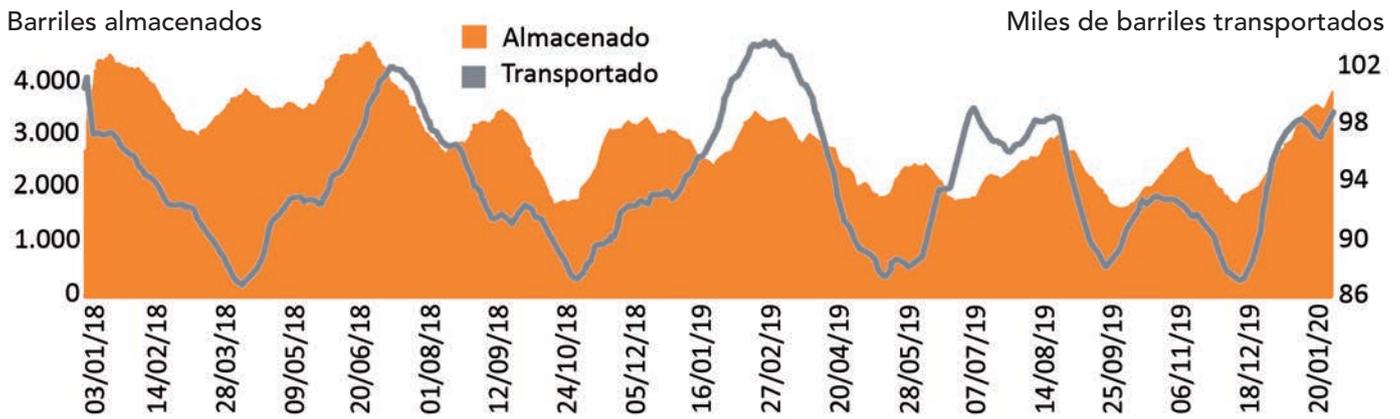


Fig. 1 - Transporte marítimo de diésel en número de barriles (dic 2017 - feb 2020) / CLIPPERDATA.

sumo tras del brote de coronavirus. Desde comienzos de año, su demanda ha disminuido en un 5%.

Otro indicador de la falta de demanda de transporte son las cargas a bordo de buques que están inactivos. El llamado «almacenamiento a flote» puede aumentar debido a factores operativos, como la congestión en el puerto o las demoras causadas por mal tiempo. En este caso, ha aumentado tanto en petroleros de producto como en grandes petroleros por el descenso brusco del precio en el mercado, que ha dado lugar a que muchos *traders* contraten numerosos buques, especialmente VLCCs, para especulación. En la figura 1 se aprecia como, en últimas semanas, la cantidad de diésel en almacenamiento a flote se ha disparado.

Para 2020, BIMCO prevé que las entregas de buques nuevos de astilleros chinos serán ligeramente inferiores a las previstas. Los fletes de los petroleros de productos descenderán, afectados por una demanda sensiblemente menor, aunque, en promedio, se mantendrán por encima de los niveles de equilibrio. Los fletes de los petroleros de crudo, que ahora están excepcionalmente altos, se reducirán probablemente por debajo de los niveles del año pasado a medida que los factores geopolíticos se suavicen.

En el sector de los graneles sólidos, el descenso de la demanda en China (el principal importador de materias primas del mundo) va a impactar de manera negativa en los datos anuales. Aún así, BIMCO prevé un aumento interanual, cuando China recupere su demanda habitual. A corto plazo el sector del transporte de mineral de hierro está bajo mínimos, y solo los tráficos fuera de las rutas habituales con China están manteniendo el nivel de los fletes. Otros sectores dentro de los graneles sólidos se están comportando comparativamente mucho mejor.

A medio plazo, las medidas de estí-

Uno de los indicadores de la falta de demanda de transporte son las cargas a bordo de buques que están inactivos, el llamado 'almacenamiento a flote'

mulo de China podrían beneficiar a los tráficos internos y, a largo plazo, se espera una vuelta gradual a la normalidad, sin aumentos bruscos, ya que, como explica BIMCO, «la demanda no se ha acumulado, simplemente se ha destruido». Si ya se esperaba un descenso de los fletes para este 2020, ahora será mayor del previsto.

En el segmento de los portacontenedores, el descenso de la demanda será más pronunciado de lo que se había estimado inicialmente, y pasaremos de un escenario de aumento débil de la de-

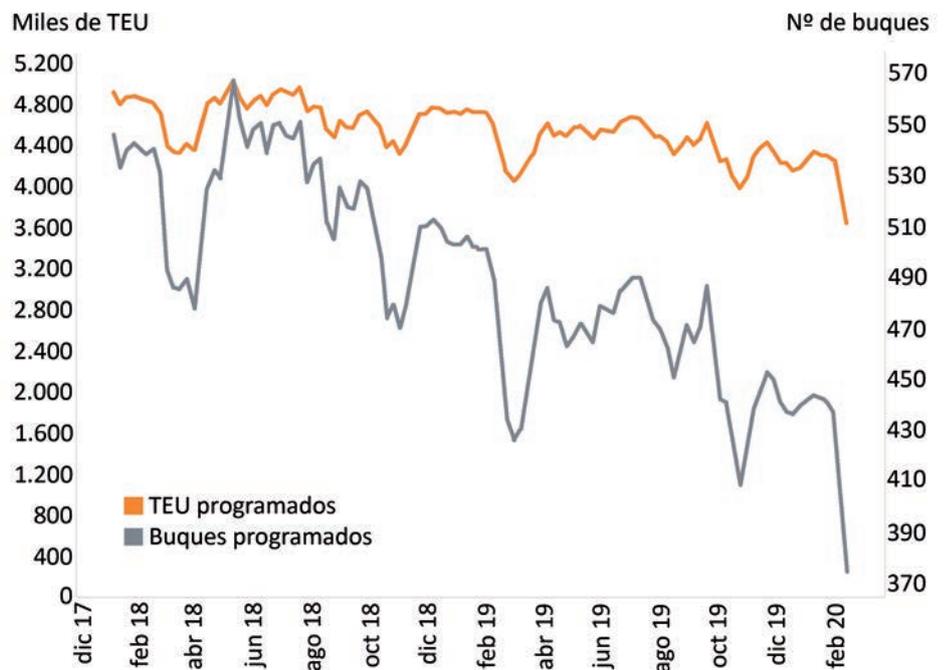


Fig. 2 - Tráfico portuario en China: TEU y escalas programadas / CLIPPERDATA / PR NEWS.

manda a uno de descenso, si bien, dada la naturaleza de esta crisis, no se espera que alcance las proporciones de la crisis financiera de 2008.

Por su parte, UNCTAD recuerda que la celebración del año nuevo chino siempre conlleva una reducción de las escalas en los puertos de este país. No obstante, durante las semanas previas a las vacaciones, se anticipan muchos pedidos y aumenta la demanda de transporte, lo que ayuda a minimizar la cantidad de escalas que se pierden. Este año, la desaceleración de la demanda de transporte, con menos escalas programadas y más canceladas, ha sucedido mucho antes. Como se puede ver en la Figura 2, las escalas de portacontenedores en los puertos chinos, medidas tanto en número de buques programados como en capacidad acumulada en TEU, se hundieron entre finales de enero y principios de febrero. Al mismo tiempo, la proporción de escalas anuladas sobre las programadas aumentó bruscamente a niveles que generalmente se registran a finales de febrero y marzo (ver Figura 3).

Y esto ocurre a pesar de que muchas aerolíneas han anunciado que cancelan sus servicios, lo que ha reducido la capacidad de carga aérea y obligado a los fabricantes a cambiar al modo de transporte marítimo, incluso para cargas de mayor valor y más urgentes. De todos modos, las mercancías transportadas por avión suponen cantidades muy pequeñas en términos de tonelaje.

Lo más significativo es que esta reducción del número de las escalas portuarias

Porcentaje de escalas anuladas

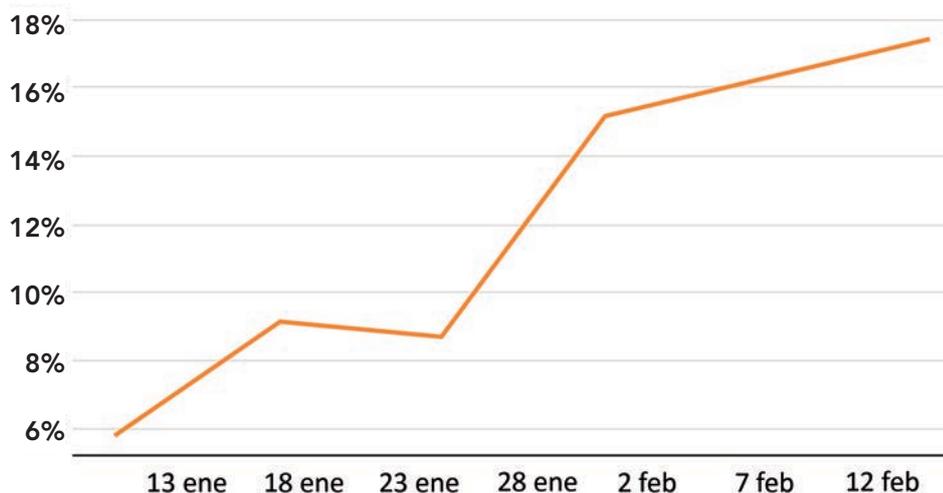


Fig. 3 - Tráfico de contenedores en China: Escalas anuladas / CLIPPERDATA/ PR NEWS.

Las navieras que operan líneas de contenedores han estado reduciendo su capacidad programada desde agosto de 2018 por las guerras comerciales

se está produciendo en todo el mundo, no solo en China. Las navieras que operan líneas de contenedores han estado redu-

ciendo su capacidad programada desde agosto de 2018 en la mayoría de las rutas comerciales a medida que las guerras comerciales desaceleran la demanda mundial. En la segunda mitad de enero y principios de febrero, esta caída se aceleró significativamente.

Según BIMCO, este mes de marzo, la industria china está arrancando de nuevo y su producción ronda el 60 a 75% de la capacidad mientras que los camioneros, que son igualmente críticos en la cadena de suministro, están ya plenamente recuperados. A medio plazo, se reanudarán las exportaciones chinas atrasadas, pero solo el tiempo dirá si se mantienen, dado que ahora son Europa y EE.UU los que han reducido su actividad, reduciendo el consumo y elevando el desempleo. A más largo plazo, cuando termine el periodo de encierro, no se espera un aumento brusco de la demanda sino una recuperación gradual. Actualmente, los niveles de fletes spot se han elevado artificialmente en las principales rutas fuera de Asia debido al efecto positivo de la reducción de la capacidad de transporte.

BIMCO ya estimaba que en el promedio de 2020 los resultados de las navieras de portacontenedores serían inferiores a los registrados en los años anteriores, pero en este momento ya se prevén pérdidas debido al deterioro de la relación oferta/demanda y el impacto de las nuevas normas IMO 2020 sobre los precios de los combustibles, a pesar de que, debido al derrumbe del precio del crudo, aquellos se están reduciendo notablemente en las últimas semanas.

PERSPECTIVAS

La desaceleración puede ser aún más pronunciada que lo que se registró en la crisis financiera de 2008. Esta crisis ha puesto

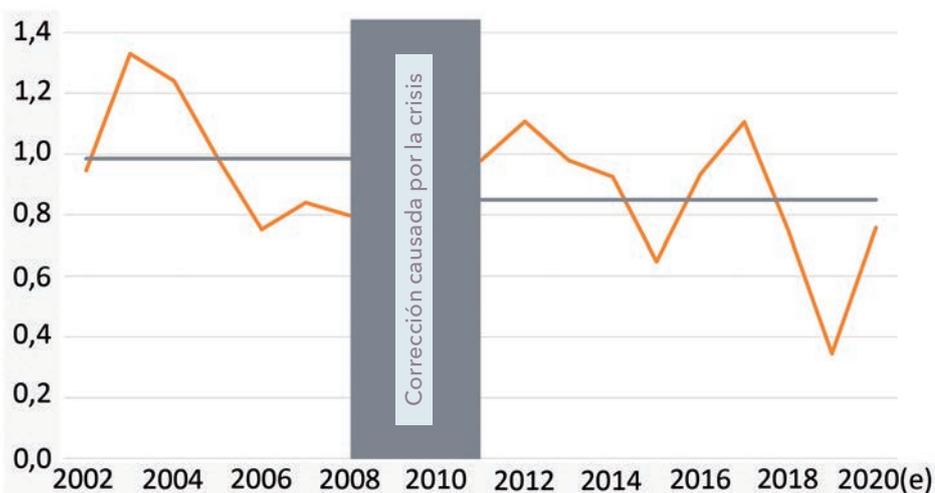


Fig. 4 - Evolución del multiplicador entre demanda de transporte y PIB / CLIPPERDATA/ PR

de manifiesto varias vulnerabilidades de las cadenas de suministro tal como las conocemos hoy. Existe el riesgo de que se generalicen las medidas proteccionistas a medida que los Estados traten de corregir dichas vulnerabilidades. Se revi-

sarán las cadenas de suministro globales y regionales y algunos de los cambios beneficiarán al transporte marítimo, mientras que otros no.

El multiplicador entre demanda de transporte y PIB puede nuevamente orien-

tarnos sobre la dirección de la demanda de transporte derivada de la actividad económica mundial. Pasando de un multiplicador promedio de 1 (en el periodo 2002-2008) a un promedio de 0,85 (2011-2019), BIMCO espera que el multiplicador se

	PETROLEROS	PORTACONTENEDORES	GRANELEROS
IMPACTO	<ul style="list-style-type: none"> ● Aumento de las exportaciones de crudo de Arabia Saudí debido a la ruptura del acuerdo entre la OPEP y Rusia. ● Destrucción de la demanda de crudo debido al brote de coronavirus. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Fletes <i>spot</i> mantenidos artificialmente altos por la cancelación de viajes. ● Demanda actualmente baja pero aumentará por las exportaciones chinas retrasadas. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Fletes afectados por el coronavirus, la estacionalidad e IMO 2020. Los segmentos más pequeños empiezan a recuperarse. ● El segmento de los capeizes es el más afectado por el descenso de la demanda de mineral de hierro.
DEMANDA	<ul style="list-style-type: none"> ● Corto plazo: el aumento de las exportaciones de Arabia aumentará la demanda de transporte. ● Largo plazo: la demanda de transporte descenderá sensiblemente debido al descenso de actividad económica y cancelaciones en el transporte aéreo. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Medio plazo: aumento de la demanda impulsado por la vuelta a la normalidad de China. ● Largo plazo: los cierres de actividad en Europa y América del Norte reducirán la demanda. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Corto plazo: debilidad en China pero la eventual recuperación de la demanda elevará los fletes. ● Medio plazo: la demanda seguirá débil pero, a largo plazo, se recuperará la normalidad.
OFERTA	<ul style="list-style-type: none"> ● Ligero descenso en las entregas por el cierre temporal de astilleros chinos. ● Flota de petroleros de crudo: +1,8%. ● Flota de petroleros de productos: +2,0%. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ligero descenso en las entregas por el cierre temporal de astilleros chinos. ● Flota de portacontenedores: +2,5%. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ligero descenso en las entregas por el cierre temporal de astilleros chinos. ● Flota de graneleros: +3,1%.
PREVISIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ● Fletes de petroleros de productos afectados por la falta de demanda pero por encima del punto de equilibrio. ● Fletes de petroleros de crudo fuertes pero se debilitarán a medida que se resuelvan las tensiones geopolíticas. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Fletes medios en pérdidas durante 2020. ● El deterioro del equilibrio oferta-demanda y el aumento del precio del combustible por IMO 2020 debilitan las expectativas. 	<ul style="list-style-type: none"> ● La baja demanda de materias primas reducirá los ingresos de las navieras. ● Fletes medios menores que los del año anterior.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.