

Evolución de la flota mercante mundial en 2019

INFORME ELABORADO POR EL GABINETE DE ESTUDIOS DE ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

TIPOS DE BUQUES	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2019		2020	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	8,5	271,2	8,8	287,5
Gaseros	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	2,0	77,5	2,1	82,3
Graneleros	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	11,8	451,9	12,2	473,8
Carga General	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,4	63,5	16,6	64,8
Portacontenedores	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,2	237,1	5,3	246,9
Otros mercantes ⁽¹⁾	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	15,8	161,8	16,3	169,3
TOTAL MERCANTES	43,2	399,2	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	59,7	1.263,0	61,2	1.324,7
Otros no mercantes	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	53,0	59,1	58,8	70,7	60,2	73,6
TOTAL	76,4	416,2	78,2	423,5	80,7	475,9	86,8	543,6	90,0	633,3	102,2	882,6	109,6	1.166,8	118,5	1.333,6	121,4	1.398,2

⁽¹⁾ Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.
 Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1985 y 1990 (datos a 1 de julio)
 Fuente: IHS Markit- World Fleet Statistics

NB: Miles de buques
 TRB: Millones de TRB
 GT: Millones de GT

Según las World Fleet Statistics publicadas por IHS Markit, a 1 de enero de 2020, la flota mundial de buques mercantes de transporte de más de 100 GT comprendía 61.197 buques, con 1.324.664 GT y 1.979.346 tpm. En el último año, había aumentado en 1.510 buques, 61,7 millones de GT (MGT) (+4,9%) y 95,6 millones de tpm (Mtpm) (+5,1%), que son las tasas de crecimiento más altas desde 2011.

Durante 2019, los nuevos contratos se redujeron sensiblemente (-28,8%), aunque sin llegar a los bajísimos niveles de 2016. Las entregas aumentaron un 22,6%, con-

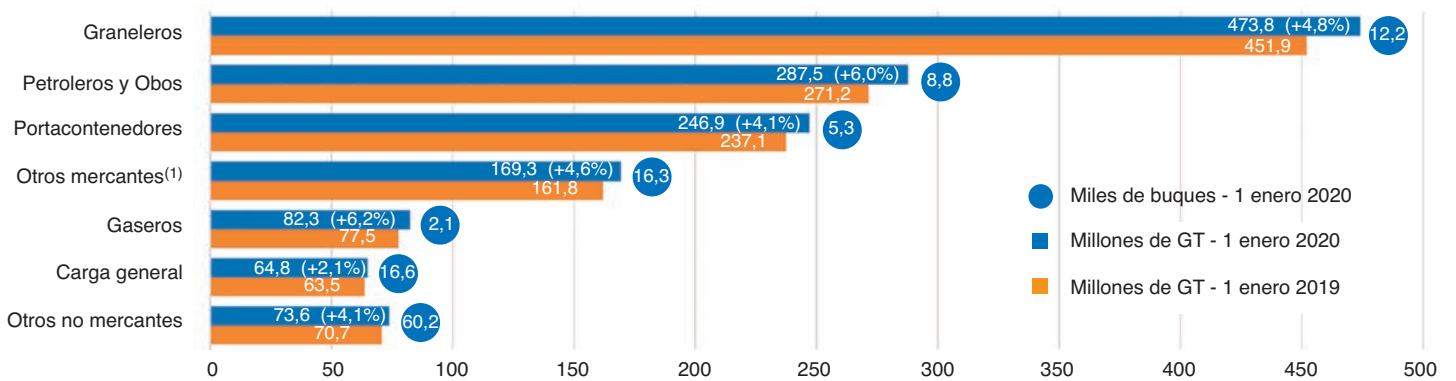
Durante 2019, la flota mercante mundial registró las tasas de crecimiento más altas desde 2011, un 4,9% en términos de GT y un 5,1% en tpm, fruto de los altos niveles de entregas y el notable descenso de los desguaces

centrándose en los segmentos de petroleros y graneleros, que sumaron casi el 80%, y solo se desguazaron 14,8 Mtpm (-50,7%) el nivel más bajo registrado desde la crisis financiera, de las que casi la mitad correspondió a graneleros.

Los graneleros suponen el 35,8% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,6% y los portacontenedores el 18,6%, valores todos ellos similares a los del año anterior.

Según Alphaliner, a pesar del aumento del tonelaje de portacontenedores (+4,1%), el crecimiento efectivo de la flota activa solo fue del 0,1%, debido al elevado número de unidades amarradas. Durante 2019, permanecieron inactivos, de media, 684.467 TEU, un 68,6% más que en 2018. A finales de diciembre de 2019, la flota amarrada sumaba 1,37 millones de TEU (MTEU), más del doble que un año antes, que suponen el 5,9% de esta flota, de los que el 75% estaba instalando scrubbers o a la espera para ello.

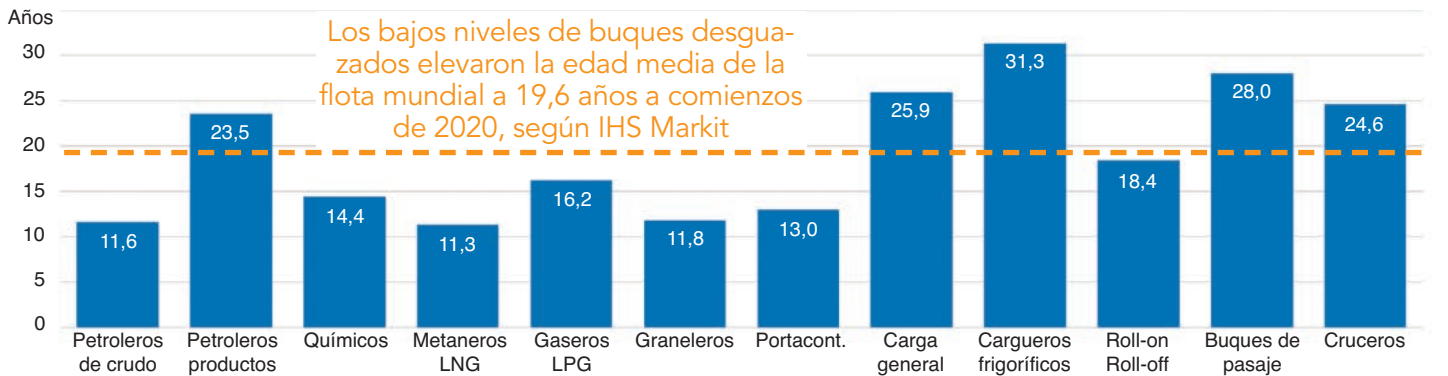
Flota mercante mundial por tipo de buque



(1) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.
Datos a 1 de enero de 2020

Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

Edad de la flota mercante mundial



Datos a 1 de enero de 2020

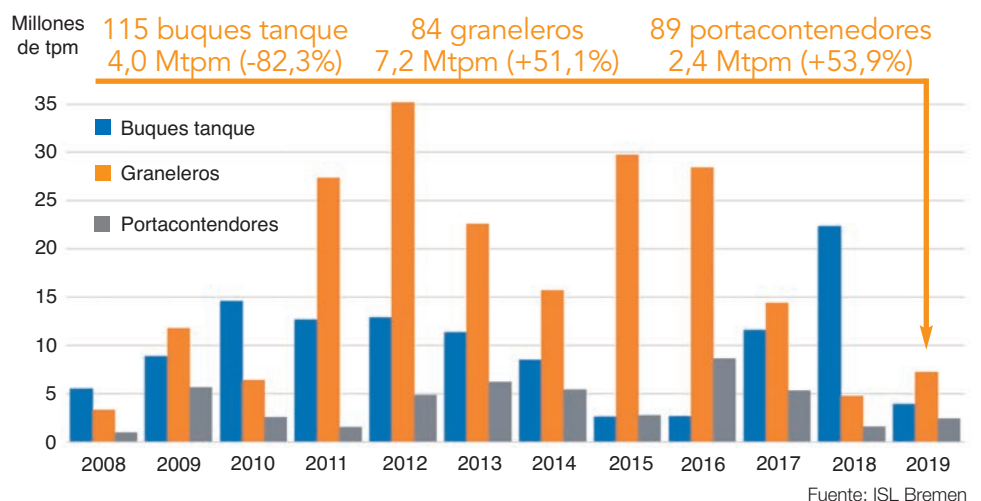
Fuente: ISL Bremen

Buques reciclados

Según el ISL Bremen, durante 2019 la actividad de desguace disminuyó notablemente (-50,7%), totalizando 442 buques con 14,8 millones de tpm, el valor más bajo desde 2008. La mejora de las condiciones del mercado de fletes en la segunda mitad del año, combinada con el descenso de los precios de acero y las incertidumbres sobre las futuras normas medioambientales favorecieron esta reducción.

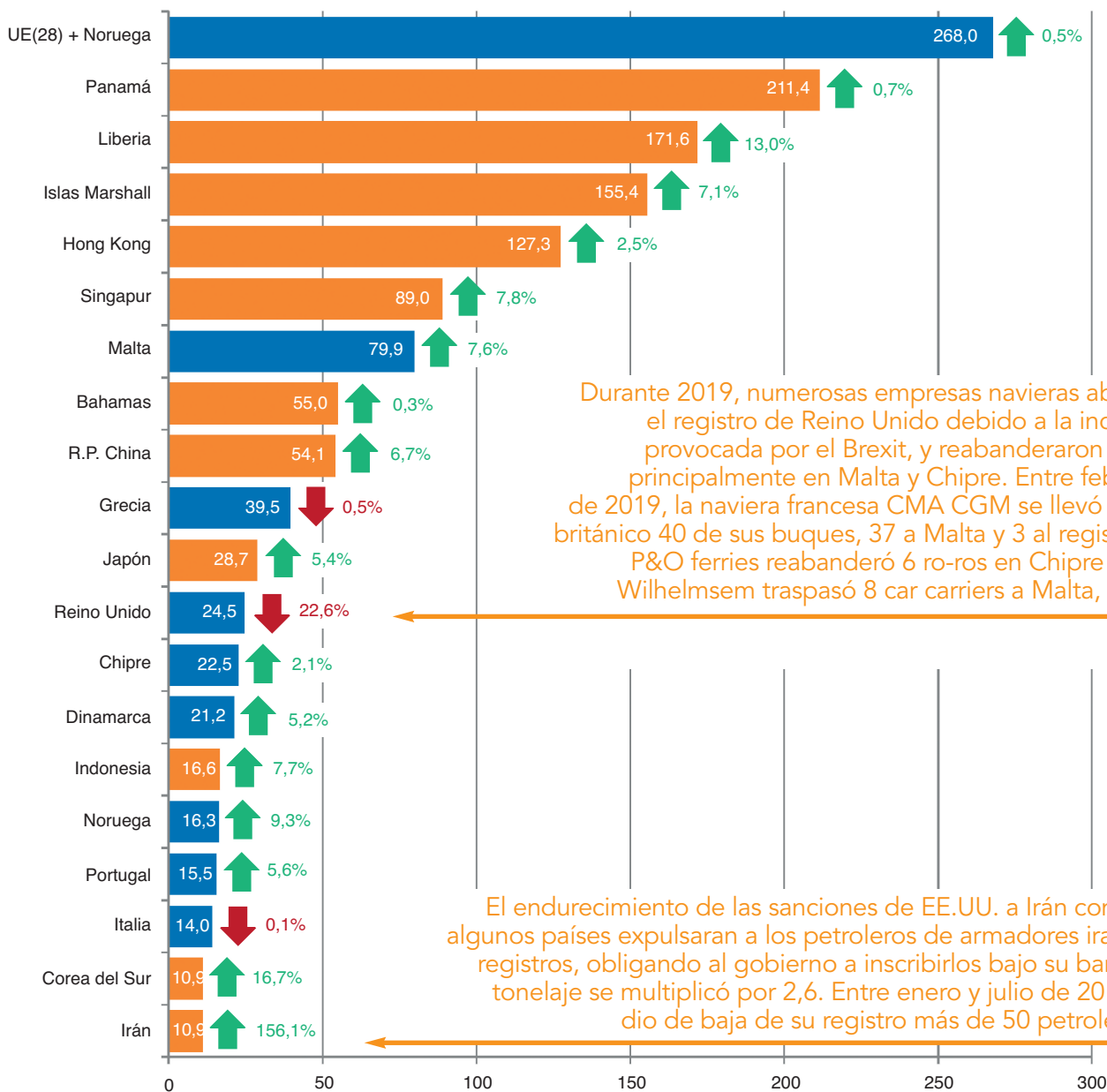
Se desguazaron 89 portacontenedores, que sumaban 2,4 Mtpm y unos 180.000 TEU, muy por debajo de las previsiones iniciales (300.000 TEU) gracias a la ligera recuperación de los fletes a mediados de año, que se produjo exclusivamente en el segmento de los old-panamax, cuya demanda aumentó para sustituir a los buques de mayor porte durante las varadas para instalar *scrubbers*.

La edad media de los buques reciclados aumentó, de 29,3 años en 2018, a 30,5 en 2019. En los portacontenedores se redujo ligeramente hasta 23,5 años, mientras que en los graneleros y petroleros aumentó a 29,9 y 31,2 años, respectivamente.



Fuente: ISL Bremen

Flota mercante mundial por país de bandera



Durante 2019, numerosas empresas navieras abandonaron el registro de Reino Unido debido a la incertidumbre provocada por el Brexit, y reabanderaron sus buques principalmente en Malta y Chipre. Entre febrero y abril de 2019, la naviera francesa CMA CGM se llevó del registro británico 40 de sus buques, 37 a Malta y 3 al registro francés. P&O ferries reabanderó 6 ro-ros en Chipre y Wallenius Wilhelmsem traspasó 8 car carriers a Malta, entre otros.

El endurecimiento de las sanciones de EE.UU. a Irán condujo a que algunos países expulsaran a los petroleros de armadores iraníes de sus registros, obligando al gobierno a inscribirlos bajo su bandera, cuyo tonelaje se multiplicó por 2,6. Entre enero y julio de 2019, Panamá dio de baja de su registro más de 50 petroleros iraníes.

millones de GT
 Datos a 1 de enero de 2020
 Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

Panamá continúa siendo el registro más utilizado por los armadores y, a 1 de enero de 2020, sumaba 6.593 buques (122 más que hace un año) y 211,4 MGT (+0,7%). No obstante, hace ya algo más de una década que empezó a perder peso relativo en la flota mundial y, a comienzos de este año, suponía el 16,0% de las GT

mundiales frente al 22,8% en 2009. Liberia, el segundo país del ranking, tiene una cuota del 12,0% e Islas Marshall del 11,7%.

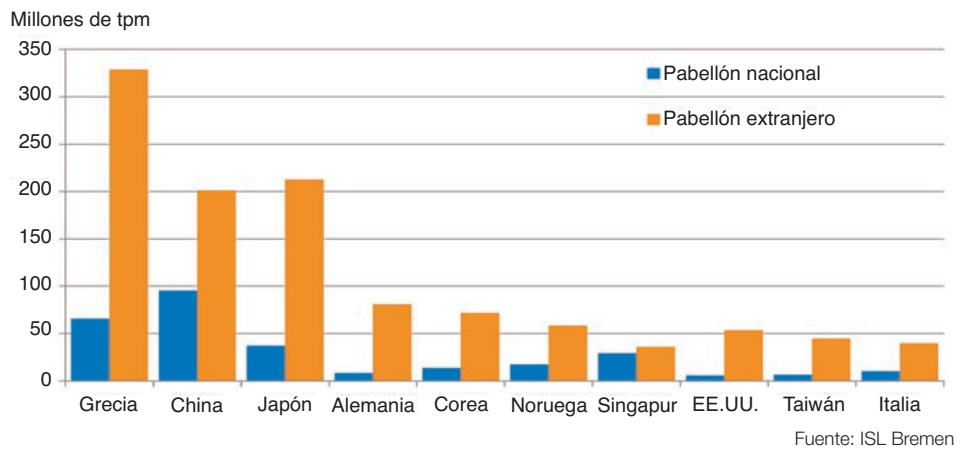
El tonelaje de la flota inscrita en pabellones de la UE (28) + Noruega aumentó tan solo un 0,5% y totalizaba, a comienzos de año, 267,9 MGT.

A comienzos de año, el pabellón español había aumentado un 9,2% sus GT respecto al año anterior, subiendo del puesto 41º al puesto 39º del ranking mundial, con un total de 2,37 millones de GT



Flota mercante mundial por nacionalidad del armador

A 1 de enero de 2020, los armadores establecidos en los Estados miembros de la UE(28) + Noruega controlaban 669,2 millones de tpm, solo un 0,2% más que en el año anterior



Según el ISL Bremen, los armadores griegos controlan, un año más, la mayor flota, con el 20,1% de la capacidad de transporte marítimo mundial, seguidos de los armadores chinos, con el 15,1% y japoneses con el 12,7%.

A comienzos de 2020, los armadores griegos controlaban el 24,3% del tonelaje de la flota mundial de buques tanque,

seguidos por los chinos con el 8,7%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos, con el 22,5% del tonelaje mundial, seguido de los chinos (20,8%) y japoneses (18,0%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 16,9% del tonelaje de los portacontenedores y los chinos el 15,6%.

La flota controlada por armadores españoles subió un puesto y se situó 35ª totalizando 4,67 millones de tpm y 5,04 mill. de GT

Previsiones

En el mercado de los graneleros, el equilibrio esperado a principios de 2020 dio paso, poco después, a una creciente preocupación por el impacto potencial que la recesión económica global tendrá en la demanda de graneles. Este escenario plantea grandes desafíos para el resto del año. Clarkson estima que la flota de graneleros crecerá un 2,7% en 2020, debido a retrasos potenciales en las entregas causados por la pandemia. La demanda de transporte medida en t-milla estimaba Clarkson que crecería menos, un 1,2% (este porcentaje se revisará a la baja a lo largo del año debido al efecto del COVID-19), aumentando el excedente de flota, pero que se podría moderar gracias a factores como la reducción de velocidad media, que ya es un 2% inferior en lo que va de año, las paradas para instalar *scrubbers*, que absorberán el 1% de la capacidad de la flota, o los retrasos en los puertos. Aun así, las perturbaciones en la demanda por la pandemia de COVID-19 serán la tónica general de este año.

Para 2020, Clarkson estima que la flota de petroleros crecerá en torno al 2,8% mientras que la demanda de transporte lo hará un 1,8%. Actualmente, el mercado se mantiene saludable pese a la disminución de la demanda provocada por el COVID-19 gracias a que los recortes de pro-

ducción derivados de la ruptura del acuerdo de la OPEP+ en marzo, desplomaron los precios del crudo, elevando significativamente el uso de petroleros para almacenamiento a flote.

En abril, los últimos acuerdos alcanzados en la OPEP+ sobre recortes en la producción han añadido gran incertidumbre al mercado. Si bien a corto plazo el aumento de los buques empleados para almacenamiento a flote puede darle soporte al mercado, no está claro que se pueda mantener todo el año, a medida que continúe la baja demanda y aumente la producción de *shale oil* en EE.UU.

En el mercado de portacontenedores, se esperaba que el moderado aumento de la flota (+2,7%) combinado con el descenso de la productividad por la reducción de velocidad y las varadas para instalar *scrubbers* dieran cierto soporte al mer-

cado. Sin embargo, el alto grado de exposición de este segmento a los impactos que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial, el consumo y las cadenas de suministro han disipado estas expectativas. El descenso del diferencial de precios entre el VLSFO y el IFO-380, por debajo de los 100 \$/t en abril, ha reducido los costes de operación de estos buques, compensando ligeramente el impacto de la pandemia pero, al mismo tiempo, podría retrasar la decisión de instalar *scrubbers* en algunos buques. Clarkson estima que la demanda se reducirá un 4,8% en 2020 y, aunque es posible que se produzca un repunte si se aplican medidas de estímulo, la duración de esta situación es incierta y el bloqueo continuo y los cierres de empresas amplificarán el menor consumo, llevando al mercado de portacontenedores a una situación complicada.

Anexo - Evolución de la flota mercante mundial por país de bandera

PAÍS	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	Variación GT (%)	
											20/19	20/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	209.990	211.358	0,7	63,4
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	151.913	171.607	13,0	226,7
Islas Marshall ⁽¹⁾	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	145.140	155.439	7,1	610,5
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	124.163	127.324	2,5	389,2
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	82.507	88.961	7,8	244,6
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	74.250	79.866	7,6	259,4
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	54.855	55.004	0,3	63,2
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	50.712	54.109	6,7	179,2
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	39.700	39.488	-0,5	23,5
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	27.223	28.703	5,4	137,2
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	31.654	24.487	-22,6	34,3
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	22.021	22.494	2,1	6,4
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	20.174	21.232	5,2	190,4
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	15.418	16.612	7,7	345,1
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.872	16.253	9,3	-7,6
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	14.711	15.541	5,6	1.177,0
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	14.056	14.043	-0,1	31,8
Corea del Sur	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	9.362	10.928	16,7	51,2
Irán	-	2.380	4.738	3.698	3.427	5.191	832	3.004	4.243	10.866	156,1	109,3
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	10.172	9.749	-4,2	58,1
India	5.911	6.605	6.476	6.067	6.915	7.518	8.280	8.200	9.457	9.155	-3,2	21,8
Estados Unidos	17.177	17.907	19.571	12.152	10.276	8.616	9.364	8.489	8.586	8.999	4,8	4,4
OTROS UE												
R.F. Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	7.678	7.695	0,2	-4,4
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	6.798	6.492	-4,5	1,7
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.765	5.995	4,0	29,9
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	5.866	5.438	-7,3	42,0
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.383	2.315	2.090	2.173	2.373	9,2	-0,4
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.100	2.041	-2,8	-42,7
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.554	1.595	2,6	19,5
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.301	1.217	-6,4	21,7
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	595	386	-35,2	-30,5
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	360	358	-0,5	17,8
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	304	352	16,0	0,1
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	220	244	11,1	-40,5
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	115	134	16,4	-45,7
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	125	125	-0,3	-85,7
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	53	48	45	-5,2	-85,1
Polonia	3.250	2.972	3.081	2.393	1.139	54	82	40	27	21	-19,9	-60,7
Total UE (15)	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.375	153.044	147.049	-3,9	46,3
Total UE (28)	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.933	251.594	251.663	0,0	71,0
Total Mundial	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.262.990	1.324.665	4,9	120,2
UE 15 / Mundo	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	12,1%	11,1%		

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995

(1) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

En esta tabla se ha incluido Reino Unido en los datos de la UE(28) puesto que, a 1 de enero de 2020, todavía no se había producido el Brexit