

La demanda mundial de transporte marítimo crecerá un 3,9% en 2021 superando los niveles prepandemia

RESUMEN DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño, analizando la situación del sector marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial aumentará un 6,0% y el comercio mundial por vía marítima un 3,9%, sumando prácticamente 12.000 millones de toneladas.

El mercado de fletes se ha comportado de forma dispar en los distintos segmentos. En los portacontenedores y graneles secos, la recuperación de la demanda, la congestión portuaria y otros problemas logísticos han impulsado a los fletes a niveles récord mientras que el mercado de los petroleros continúa sometido a gran presión.

La reactivación del transporte marítimo ha impulsado los encargos que sumaban, entre enero y agosto, 84,8 Mtpm, un 32,5% más que en todo el año 2020 y un

10,8% por encima de los encargos registrados en 2019. Los niveles de fletes, históricamente altos, alcanzados en el segmento de los portacontenedores han animado a los armadores a encargar nuevas unidades, totalizando el 42,6% de los nuevos encargos en términos de tpm.

Hasta agosto se desguazaron 14,4 Mtpm y 383 buques. Los bajísimos fletes registrados han favorecido el reciclaje de petroleros mientras que apenas se han desguazado portacontenedores.

Los planes de transición energética de la Unión Europea tendrán un gran impacto en la estructura del transporte marítimo. De momento el 27,9% del tonelaje (en GT) de la cartera de pedidos estará propulsada por combustibles alternativos. De ellos, el 86% utilizará GNL.

ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL

La recuperación económica mundial continúa pese a que la pandemia no está controlada, lo que plantea grandes retos a la hora de planificar las políticas. La divergencia entre las medidas de apoyo aplicadas y el diferente acceso a las vacunas ha influido en el grado de recuperación, acentuando las diferencias entre los países más y menos desarrollados. Según informe del Fondo Monetario Internacional (FMI), «World Economic Outlook», casi el 60% de la población de las economías avanzadas ya está completamente vacunada, e incluso se están administrando dosis de refuerzo, mientras que aproximadamente el 96% de la población de los países menos desarrollados sigue sin vacunar.

Durante 2021, a medida que se levantan las restricciones a la movilidad, la demanda se aceleró, pero la oferta no respondió con igual rapidez, dando lugar a problemas logísticos y a una elevada inflación en determinados países, debido al notable aumento de los precios de algunas materias primas, lo que ha llevado al FMI a revisar ligeramente a la baja sus pre-

visiones de crecimiento para la economía mundial, reduciéndolas en 0,1 puntos porcentuales respecto al informe publicado en julio, hasta el 5,9%.

En el grupo de economías avanzadas, la previsión de crecimiento para 2021 empeora 0,4 puntos porcentuales respecto a la de su anterior informe, hasta el 5,2%, en gran medida por la incertidumbre actual, que no favorece las inversiones. EE.UU. crecerá un 6,0%, un 1,0% menos que lo estimado en julio, debido al nuevo brote al que está haciendo frente y la zona euro crecerá un 5,0% (+0,4 puntos porcentuales) enfocando la recuperación desde el punto de vista medioambiental, con la descarbonización como objetivo

principal. En este entorno, Francia, ayudada por la energía nuclear, será la que más crezca, un 6,3%.

China crecerá un 8,0% a pesar de la desaceleración de la industria. Ser la primera economía en controlar la propagación del virus le ha dado ventaja en el mercado de las exportaciones. India se recuperará rápidamente del desplome económico registrado en 2020 debido a la pandemia (-7,3%) y crecerá un 9,5%. Japón lo hará un 2,4% y se prevé que las ayudas del gobierno impulsen una mayor recuperación en 2022 (+3,2%).

España, que fue la economía avanzada más afectada en 2020 con un descenso del 10,8%, registrará un crecimiento del

	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS ⁽²⁾		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
2007	1.812	9.511	1.639	7.885	2.726	11.187	449	1.702	1.185	5.910	640	3.191	8.470	39.438
2008	1.911	9.976	1.605	7.646	2.750	11.385	457	1.778	1.233	6.142	695	3.462	8.667	40.435
2009	2.000	10.517	1.405	6.884	2.654	10.735	470	1.804	1.095	5.519	678	3.420	8.316	38.914
2010	2.235	11.878	1.602	7.648	2.765	11.401	529	2.059	1.246	6.223	729	3.643	9.122	42.890
2011	2.367	12.536	1.709	8.264	2.762	11.513	570	2.297	1.357	6.767	714	3.559	9.495	44.980
2012	2.566	13.543	1.746	8.288	2.819	11.933	580	2.355	1.403	6.898	753	3.699	9.881	46.762
2013	2.734	14.316	1.825	8.523	2.791	11.735	597	2.408	1.474	7.205	779	3.810	10.217	48.043
2014	2.966	15.262	1.847	8.914	2.750	11.772	616	2.473	1.557	7.595	809	3.949	10.560	50.004
2015	2.931	15.313	1.891	9.172	2.887	12.052	643	2.563	1.590	7.723	830	4.028	10.787	50.890
2016	3.009	15.662	1.880	9.403	3.015	12.793	677	2.689	1.665	8.050	855	4.131	11.116	52.765
2017	3.151	16.339	1.936	9.942	3.093	13.374	724	2.895	1.761	8.503	888	4.288	11.570	55.384
2018	3.215	16.534	2.011	10.384	3.116	13.712	781	3.208	1.838	8.801	914	4.375	11.889	57.062
2019	3.218	16.498	2.034	10.522	3.041	13.642	832	3.441	1.878	9.004	927	4.446	11.947	57.599
2020	3.180	16.740	1.989	10.509	2.767	12.595	831	3.574	1.852	8.877	903	4.328	11.539	56.665
2021 ^(p)	3.273	17.336	2.087	11.173	2.850	12.909	867	3.820	1.959	9.401	940	4.513	11.993	59.197
21/20 (%)	2,9	3,6	4,9	6,3	3,0	2,5	4,3	6,9	5,8	5,9	4,1	4,3	3,9	4,5
2020 ^(e)	3.182	17.235	1.959	12.142	2.763	12.699	832	3.589	1.851	8.873	903	4.382	11.506	58.910
2021 ^(p)	3.288	17.744	2.042	12.724	2.882	13.159	867	3.810	1.959	9.360	937	4.477	11.993	61.348
21*20*(%)	3,3	3,0	4,2	4,8	4,3	3,6	4,2	6,2	5,8	5,5	3,8	2,2	4,2	4,1

(e) Estimado - (p) Previsión.

Datos publicados en el informe de Clarksons de otoño de 2021.

Se incluyen también los datos publicados en el informe de primavera (*) para que sea posible apreciar la evolución de las previsiones.

(1) Carbón, mineral de hierro y grano.

(2) Gases licuados y productos químicos.

t: Millones de toneladas.

t·milla: Miles de millones de toneladas milla.

5,7% en 2021, tras una revisión a la baja respecto al informe de julio (-0,5 puntos). La dependencia del PIB en el sector servicios lleva a que la recuperación económica esté muy ligada al control del avance del virus. Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), en 2020, España recibió 18,9 millones de turistas extranjeros frente a 83,5 millones en 2019 (-77,3%). Los ingresos derivados del turismo se redujeron de forma similar (-78,5%) hasta 19.740 millones de euros.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

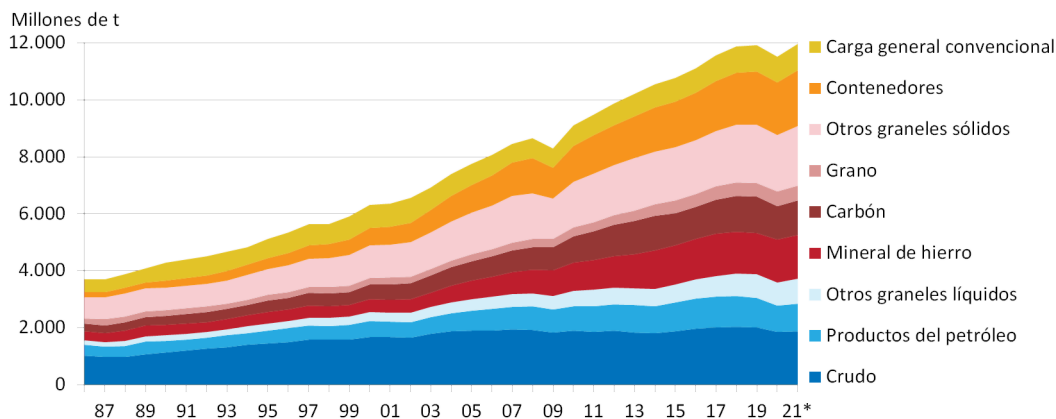
Según Clarksons, la demanda de transporte marítimo crecerá un 3,9% en 2021, recuperando los niveles prepandemia y moviendo un total de 11.993 millones de toneladas (Mt). Medida en toneladas·milla (t·milla) la demanda crecerá algo más (+4,5%) hasta 59,2 billones, que supone también un nuevo récord histórico.

El comercio marítimo de mercancías en contenedores ha liderado la recuperación, registrando un crecimiento interanual del 12% entre enero-julio, gracias a las políticas de estímulo que han impulsado la demanda «reprimida» de los consumidores; la reposición de existencias; y los cambios en los hábitos de consumo. En EE.UU., las transferencias directas a los consumidores contribuyeron a que la demanda creciera un 33% en la ruta transpacífica entre enero y julio. Para 2021, se estima que se moverán 1.959 Mt de mercancías en contenedores, un 5,8% más que en 2020 (+6,3% en TEU). En 2022, el crecimiento será del 4,2% en t y del 3,9% en TEU.

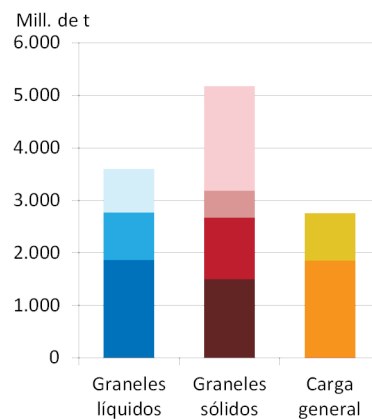
Durante este año se moverán 3.273 Mt de graneles sólidos, superando los valores prepandemia (+1,7% respecto a 2019) y 17,3 billones de t·milla (+5,1%). Los acuerdos comerciales entre EE.UU. y

China favorecieron la demanda de transporte de granos, que totalizará 524 Mt en 2021, un 2,3% más que en 2020. En t·milla, se moverán 3,8 billones (+2,8%). La demanda de mineral de hierro también aumentará, un 1,7% respecto a 2020, a pesar de la reducción de la producción industrial china, impulsada por otras naciones importadoras como Japón o Corea del Sur, y moverá 1.529 Mt (8,6 billones de t·milla). El carbón, pese al aumento de la demanda registrado en el tercer trimestre de 2021, no superará los valores prepandemia y se moverán por mar 1.220 Mt, un 4,7% más que en 2020 pero un 5,0% menos que en 2019. Los graneles menores se han mantenido firmes y se prevé un aumento del 4,9% respecto a 2020, hasta 2.087 Mt. Para 2022, Clarksons estima que la demanda de transporte de granos continuará la tendencia registrada en 2021 y crecerá un 2,4%, mientras que las demás partidas moderarán su crecimiento: el mineral de hierro (+0,5%), los carbones (+1,4%) superando los valores previos a la pandemia y los graneles menores (+2,6%).

La demanda de GNL repuntó con fuerza a mediados de 2021 impulsada por el aumento de las importaciones chinas, que crecerán un 18,0% este año. Para 2021, Clarksons estima que la demanda



Evolución del comercio mundial.



Desglose de los tipos de carga.

de transporte de GNL crecerá un 5,8% hasta 381 Mt. En t-milla el aumento será más notable (+10,2%) gracias al impulso de las exportaciones estadounidenses, que aumentarán un 45% y suponen casi el 18% de las exportaciones mundiales de GNL. El comercio mundial por vía marítima de GLP crecerá un 5,0% (9,9% en t-milla) debido al aumento de la demanda china para abastecer sus plantas de deshidrogenación de propano y butano para transformarlos en otros hidrocarburos de más valor. Para 2022, la demanda de transporte de GNL crecerá un 3,6% y la de GLP un 5,0%.

Durante 2021, el transporte de crudo por vía marítima no ha experimentado una recuperación significativa debido al gran volumen de las reservas generadas a principios de 2021; la continua presión sobre la demanda de petróleo; y los recortes de producción de la OPEP+. Se estima que tan solo crecerá un 1,0% respecto a 2020 (-6,5% respecto a 2019), totalizando 1.877 Mt (9,9 billones de t-milla). Durante el último trimestre de 2021, las reservas se han situado en niveles «normales» y es previsible que la OPEP+ aumente la producción para satisfacer la alta demanda, por lo que Clarksons espera una tímida mejora del sector a finales de año, si bien no prevé que se recuperen los niveles prepandemia hasta finales de 2022. Por su parte, la demanda de productos del petróleo ha resistido mejor y, en 2021, crecerá un 7,2% hasta 973 Mt (3,0 billones de t-milla). La demanda de transporte de productos químicos crecerá un 2,9% en 2021 hasta 377 Mt, superando los valores prepandemia, y un 4,2% en 2022.

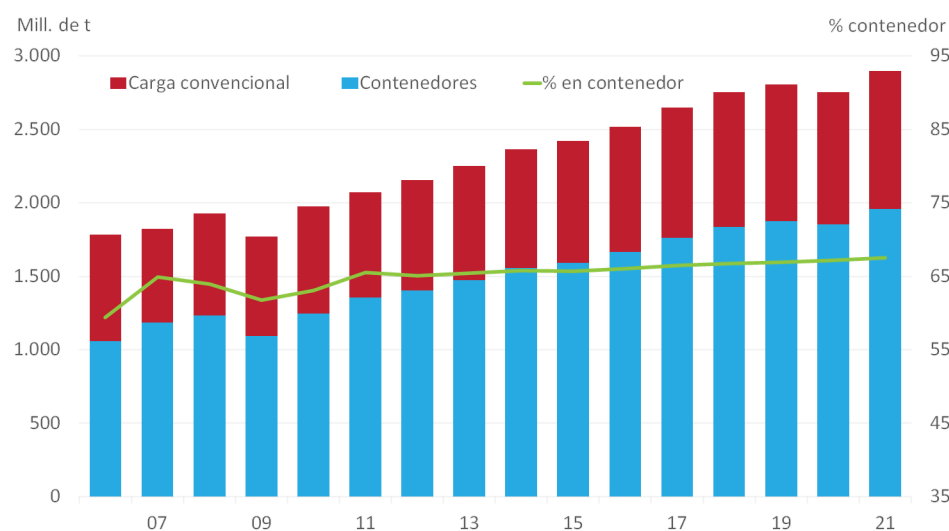
El informe Clarksons pronostica que la recuperación continuará en 2022, con un crecimiento de la demanda de transporte del 3,2%, que seguirá impulsada por el tráfico de contenedores, graneles sólidos, gas y, en menor medida, el crudo.

MERCADO DE FLETES

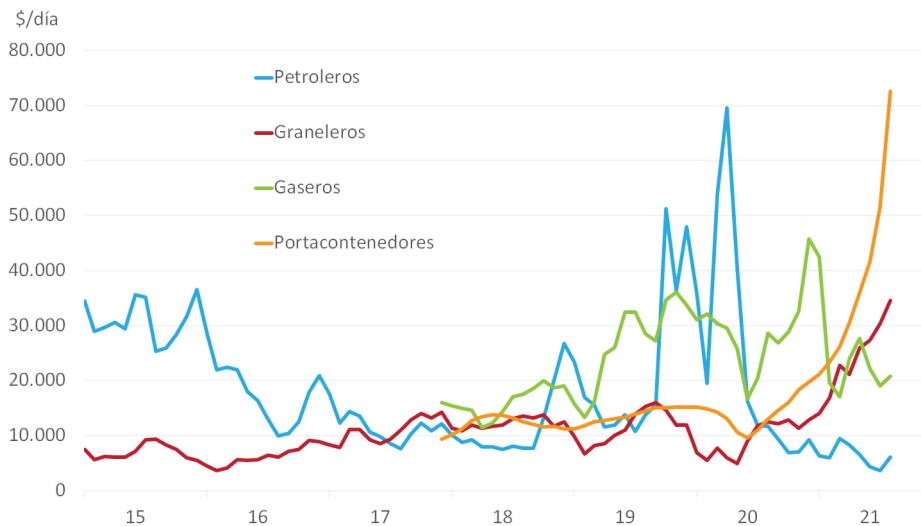
El mercado de fletes se ha comportado de forma dispar en los distintos segmentos de los mercados marítimos. En el caso de los portacontenedores y graneles sólidos, la recuperación de la demanda y las perturbaciones a nivel logístico han impulsado los fletes a niveles récord, mientras que el mercado de los petroleros continúa sometido a gran presión.

Al comienzo de la pandemia, hace ya 18 meses, los fletes de los portacontenedores se desplomaron debido a la paralización del comercio en un intento por contener su avance. A medida que se fueron

levantando las restricciones, los fletes comenzaron a recuperarse. El aumento de la demanda de transporte, la congestión portuaria y la falta de contenedores debido al reinicio de las economías de forma escalonada dieron lugar a un repunte de los niveles de fletes, que en muchos mercados resultan actualmente varias veces superiores a sus máximos históricos. Según Clarksons, esta situación se mantendrá hasta 2023. A día de hoy, los problemas de congestión persisten especialmente en puertos de EE.UU. y Reino Unido, lo que ha llevado a algunas navieras, como Maersk, a fletar buques para transportar contenedo-



Comercio marítimo mundial de carga general.



Índice de fletes de Clarkson's.

res vacíos. En California, el 21 de octubre, 200.000 contenedores, aproximadamente 64 buques, se encontraban fondeados en las afueras esperando a ser atendidos. El flete medio en *time charter* de un portacontenedores «eco» de 9.000 TEU fue en agosto de 140.250 \$/día, 3,3 veces el registrado a comienzos de año.

Los fletes de los graneleros también se han recuperado notablemente a lo largo de 2021, alcanzando valores que no se registraban desde hace 13 años. La reactivación económica ha impulsado la demanda de graneles, especialmente grano y graneles menores, lo que, combinado con la congestión en los puertos, ha estimulado los fletes. El flete medio en *time charter* equivalente entre enero y agosto fue de 23.921 \$/día, un 154% más que el flete medio del año anterior. Por segmentos, los buques que han experimentado mayores aumentos fueron los *supramaxes* (+181,4% y 24.804 \$/día de media en 2021) y los *handysize* (+168,1% y 22.504 \$/día). Los fletes de los *capsize* crecieron en menor medida debido a la reducción de las importaciones de mineral de hierro en China, registrando un flete medio en *time charter* equivalente de 10.819 \$/día entre enero y agosto (+65,9% respecto al flete medio de 2020) en el caso de los buques equipados con *scrubbers* mientras que para los *capsize* sin *scrubber*, el flete rondaba los 23.000 \$/día (+115,9%).

El mercado de metaneros se ha mantenido firme gracias a la demanda de gas natural por parte de China y Europa, dejando un flete medio entre enero y agosto de 68.500 \$/día, casi un 15% más que el flete medio de 2020. Los fletes de los buques para el transporte de gases licuados de petróleo (GLP) se han mantenido en niveles saludables con un valor medio de 35.337 \$/día en los 8 primeros meses del año aunque inferiores a los registrados en 2020 (47.657 \$/día de media en 2020).

El mercado de los petroleros se mantiene en niveles muy deprimidos desde el segundo semestre de 2020. El flete medio en *time charter* equivalente entre enero y agosto de 2021 fue de 6.297 \$/día, el valor medio más bajo de los últimos 30 años. En el caso de los *VLCC* sin *scrubber* los fletes se dividieron por más de 20, hasta una media de 2.371 \$/día frente a 53.145 \$/día de media en 2020. Estos niveles de fletes no permiten cubrir, en la mayoría de los casos, ni tan si quiera los costes de operación. El mismo buque con *scrubber* registraba un flete algo mayor, 7.348 \$/día (-87,5% respecto a la media de 2020); los *suezmax*, 6.229 \$/día (-79,4%); y los *afamax* 7.269 \$/día (-67,2%). La OPEP+ ha acordado con los mayores importadores de petróleo comenzar a aumentar la producción si bien no han conseguido alcanzar los objetivos marcados en los meses de julio, agosto y septiembre, debido a la falta de inversión

y problemas con algunos países miembros, por lo que a corto plazo parece complicada la recuperación de los fletes de crudo. Los fletes de los petroleros de productos también han registrado valores muy deprimidos a lo largo del año, en torno a un 50-58% inferiores a la media de 2020.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA

A 1 de septiembre de 2021, la flota mercante mundial de buques de más de 100 GT estaba compuesta por 66.941 buques que sumaban 2.086 Mtpm (+2,2%).

La flota de petroleros totalizaba 11.533 unidades con 630 Mtpm, registrando un crecimiento del 1,6%, a pesar de que los desguaces aumentaron notablemente, con 7,7 Mtpm enviadas a reciclar, más que en 2019 y 2020 juntos. El tonelaje de los petroleros de crudo creció un 1,9% entre enero y septiembre y se vendieron para desguace 5,0 Mtpm y el de los petroleros de productos un 1,0% (2,8 Mtpm desguazadas). Clarkson's estima que, en 2021 la flota de petroleros crecerá un 1,9% y, en 2022, de forma similar (2,0%), impulsada por los buques de mayor porte, *VLCC* (+2,5%) y *suezmaxes* (+4,0%).

A comienzos de septiembre la flota de graneleros contaba con 12.576 buques y 934,2 Mtpm (+2,4%). A pesar de que los fletes están en niveles firmes y los niveles de desguace se han reducido, los encargos no han experimentado un gran aumento y la cartera de pedidos supone alrededor del 6% de la flota existente, por lo que para 2021, Clarkson's estima que la flota crecerá un 3,4% en términos de tpm y un 1,5% en 2022.

Los portacontenedores sumaban, a 1 de septiembre, 289 Mtpm (+2,6%) y 5.531 unidades, que se traducen en una capacidad de 24,3 millones de TEU (+2,8%). El repunte de los fletes ha disparado los encargos de buques nuevos hasta 3,4 MTEU (+238%) y reducido los desguaces hasta 11.700 TEU, los niveles más bajos de los últimos 15 años. Clarkson's estima que la flota crecerá, en 2021, un 4,5% en TEU y algo menos en 2022, un 3,4%.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La reactivación del transporte marítimo ha activado la construcción de determinados tipos de buques. Los encargos aumentaron de forma dispar entre los distintos sectores, sumando en conjunto 84,8 Mtpm y 1.045 unidades entre enero y agosto de 2021, un 32,5% más que en todo el año 2020 y un 10,8% por encima de los encargos registrados en 2019. El histórico crecimiento de los fletes del segmento de los portacontenedores ha animado a los armadores a encargar nuevas unidades durante el año. En tpm, el 42,6% de los nuevos encargos fueron portacon-

tenedores. Además, el 25,0% correspondió a graneleros y un 20,9% a petroleros. Hasta agosto incluido se entregaron 977 buques que sumaban 60,3 Mtpm y unos 22,6 millones de CGT. El 44,5% del tonelaje entregado corresponde a graneleros, el 30,4% a petroleros y el 12,3% son buques portacontenedores. A 1 de septiembre la cartera de pedidos sumaba 189,1 Mtpm y 2.933 buques, lo que supone el 9,1% del tonelaje de la flota mundial.

En ese mismo periodo se desguazaron 14,4 Mtpm (383 buques). El 53,7% del tonelaje desguazado correspondía a petroleros, el 33,4% a graneleros y tan solo un 1,2% a portacontenedores. En contraste con el año anterior, los bajísimos fletes registrados han favorecido el reciclaje de petroleros mientras que apenas se han desguazado portacontenedores.

A 1 de septiembre de 2021 había 345 astilleros en el mundo con al menos un buque de más de 1.000 GT en su cartera de pedidos, frente a casi 1.000 en 2009. En términos de arqueo bruto compensado (CGT), los astilleros chinos han acaparado el 44,8% de los nuevos contratos, seguidos muy de cerca por los coreanos (42,0%) y japoneses (9,6%).

Los precios de las nuevas construcciones se han elevado después de registrar niveles mínimos en 2020, impulsados por la demanda de portacontenedores y el aumento del precio del acero. El precio de los portacontenedores alcanzó niveles récord para los segmentos de mayor porte (23.000 TEU) y se situaron de media en 178 M\$, un 25,4% más que en diciembre de 2020. Sin embargo, los precios que han aumentado en mayor proporción a lo largo del último año han sido los del segmento de 8.800 TEU y los de 13.000 TEU, que se situaron de media en 123,5 M\$ (+40,1%) y 141,0 M\$ (+38,2%) respectivamente. Los precios de los portacontenedores de 1.700 y 3.700 TEU aumentaron entre un 15 y un 23%, con precios situándose en septiembre en 26,5 y 47,5 M\$ respectivamente. Clarksons prevé que el precio de los buques de nueva construcción seguirá subiendo en los segmentos de menor porte, dado que sus precios se han visto sobrepasados por los registrados en el mercado de segunda mano, en el que un buque con menos de 5 años de 6.600 TEU se ha vendido por 85 M\$ frente a 79,5 M\$ pagados por uno de nueva construcción.

Los graneleros han experimentado un aumento similar. En septiembre, un *capsize* costaba 59,5 M\$, un 28,0% más que a finales de 2020, precios que no se registraban desde 2009. De forma similar crecieron los precios de los *handymax*, que en septiembre alcanzaron 28,5 M\$ (+23,9%).

Los precios de los VLCC de nueva construcción, que en diciembre de 2020 des-

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
2000	283	267	4.475
2005	312	322	7.284
2012	459	625	15.455
2013	477	691	16.380
2014	487	731	17.292
2015	494	763	18.444
2016	508	781	19.903
2017	537	798	20.151
2018	562	822	20.920
2019	568	846	22.094
2020	601	879	22.978
2021	620	912	23.647
sep-21	630	934	24.315
sep 21/ene 21 (%)	+1,6	+2,4	+2,8

Flota mundial de petroleros, graneleros y portacontenedores.
Datos a 1 de enero.

cendieron hasta 85,5 millones de dólares han ido subiendo hasta situarse en septiembre en torno a 103,5 M\$ (+21,1%). En ese mismo periodo, los precios de los *suezmax* y *afamax* también ascendieron, un 21,5 y un 15,3% respectivamente, hasta 56,5 y 49,0 M\$.

También se registraron aumentos en el segmento de los buques gaseros. El precio de los metaneros de 174.000 m³ creció un 6,5 % entre diciembre de 2020 y septiembre de 2021 alcanzando los 198 M\$. Del mismo modo, repuntaron los precios de nueva construcción de los gaseros para el transporte de gases licuados del petróleo, especialmente los de menor porte, que crecieron un 18,8% hasta 47,5 M\$.

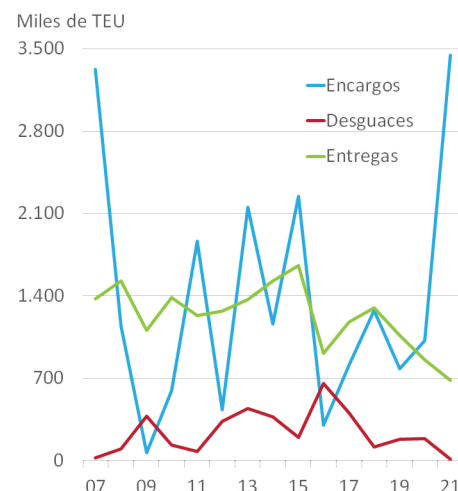
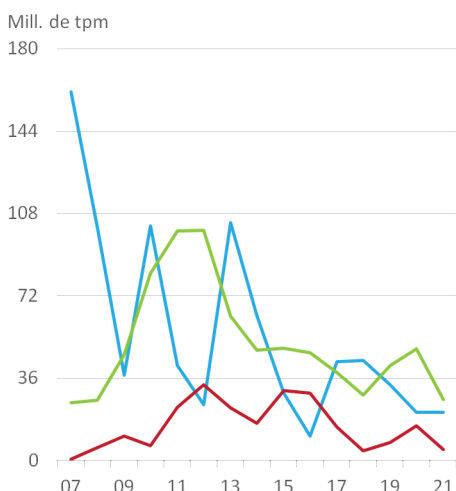
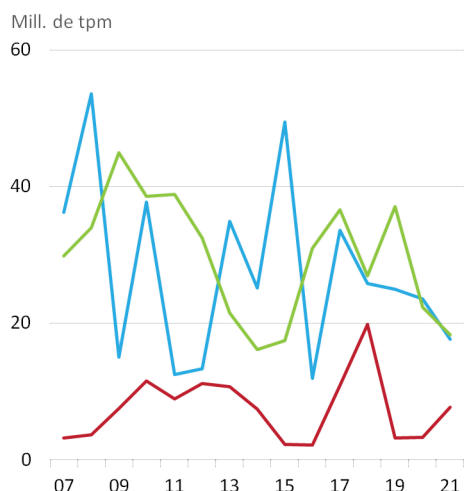
A 1 de septiembre de 2021, había 4.462 buques con depuradores de escape instalados o pendientes de instalación. En total 1.025 petroleros, que suponen el 28% de las tpm de la flota de este tipo de buques, tenían ya instalado o previsto instalar un *scrubber*. La cartera de pedidos de los petroleros suma otros 65 buques con *scrubbers* (27% de las tpm de esta cartera). El 24% de la flota de graneleros, en términos de tpm dispone (o lo hará en el futuro) de *scrubbers* junto con el 16% de las tpm de su cartera de pedidos. En el caso de los portacontenedores, el 32% de la flota y el 55% de las tpm de su cartera de pedidos dispondrá de *scrubbers*. Medidos en

GT, el 23,5% de la flota mundial ha contado con esta tecnología, el 71,3% de los cruceros y 47,1% de los ro-ros.

Según Clarksons, el creciente interés por los combustibles alternativos se ha acentuado este año debido a la presión medioambiental y, a 1 de septiembre de 2021, había 639 buques en la cartera de pedidos (41,9 millones de GT) «*alternative fuel capable*», es decir, preparados para cambiar a estos combustibles modificando sus sistemas, principalmente GNL, que suponen el 27,9% del tonelaje de la cartera total de pedidos. El 22,9% de las GT de los petroleros encargados, el 22,3% de los portacontenedores y el 10,5% de los graneleros corresponde a unidades con propulsión alternativa.

PERSPECTIVAS

Las perspectivas económicas a corto plazo siguen siendo alentadoras a medida que la economía mundial continúa recuperándose de los efectos del COVID-19. Sin embargo, persisten algunos riesgos: los brotes de COVID-19; la política monetaria contractiva para contrarrestar la inflación (en medio de la subida de los precios de las materias primas); y la progresiva retirada de los estímulos. El diferente avance en la vacunación en las distintas regiones también puede influir. No obstante, el FMI estima que la economía mundial crecerá un 4,9%



Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros (i), graneleros (c) y portacontenedores (d).

en 2022. La demanda de transporte marítimo crecerá un 3,3% medida en t y un 3,4% en t-milla, si bien el riesgo de nuevas cepas de la COVID-19, la reducción de la producción China y el aumento de los aranceles podría impulsar a la baja estas estimaciones.

Para los petroleros, Clarksons prevé que la demanda mundial de crudo continúe recuperándose gradualmente dando

soporte a la demanda de transporte marítimo, que crecerá en 2022 un 5,8%, y a la de productos del petróleo (+5,1%). Se espera que el aumento de la producción de la OPEP+, el crecimiento de la demanda mundial de productos energéticos y los altos precios del gas también ayuden a la recuperación de este mercado. La flota crecerá discretamente, en torno al 2%, lo que debería impulsar los fletes.

La demanda de los principales graneles crecerá durante 2022 un 1,2% mientras que la flota lo hará alrededor de un 1,5%. A corto plazo, el mercado seguirá en niveles firmes gracias al aumento del comercio y los factores disruptivos. Es posible que a comienzos de año, según se vayan resolviendo las congestiones y problemas logísticos, los fletes se moderen, pero en general seguirán en niveles saludables durante 2022. A más largo plazo, la transición energética y la ralentización de la producción en China pueden tener cierto impacto en el carbón y en el mineral de hierro, aunque la reducida cartera de pedidos y las futuras medidas para cumplir las nuevas regulaciones medioambientales pueden mantener los fletes.

Las perspectivas para los portacontenedores siguen siendo firmes a corto plazo y durante 2022. Parece cada vez más probable que las perturbaciones logísticas continúen afectando durante un período prolongado. La flota crecerá alrededor del 3,4% el próximo año mientras que la demanda crecerá un 4,2% equilibrando el mercado. No obstante, se espera una cierta corrección y los fletes se irán normalizando a medida que la perturbación «se disipe» y las tendencias de la demanda «se normalicen», junto con la disminución del estímulo y el posible cambio en el gasto de los consumidores hacia los servicios en algunas regiones clave.

	Flota con scrubbers por tipo de buque						C. Alternativos	
	Ya instalados		Pendientes		Total		Total	
	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT
Petroleros	1.017	91,5	52	3,8	1.069	95,3	35	1,9
Graneleros	1.492	116,7	42	2,5	1.534	119,2	7	0,4
Portacontenedores	880	79,4	100	10,8	980	90,2	27	3,1
Gaseros	112	4,7	5	0,2	117	4,9	489	49,1
Roll-on/Roll-off	153	6,1	1	0,1	154	6,2	9	0,3
Buques de pasaje	101	3,2	4	0,1	105	3,3	70	0,8
Cruceros	165	17,7	1	0,2	166	17,9	14	1,1
Otros	326	8,8	18	0,7	344	9,5	98	3,1
TOTAL septiembre 2021	4.246	328,1	223	18,4	4.469	346,5	749	59,8

Implantación de scrubbers y combustibles alternativos (principalmente GNL) en la flota mundial por tipo de buque.
GT: millones de GT.