

# Tribuna Profesional

## PANORAMA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2009 Y CLAVES PARA SU PROMOCIÓN

**Adolfo Utor**

Presidente de ANAVE

En el acto público de entrega de los Premios ANAVE de Periodismo, celebrado el 16 de febrero, el presidente de la Asociación resumió la actividad en el sector marítimo durante el año 2009 y formuló una serie de propuestas que considera prioritarias para promover su desarrollo en España.

### La importancia del transporte marítimo

La dependencia del comercio marítimo es enorme en el caso de la Unión Europea y de España. Basta señalar que el 90% de los intercambios comerciales de la Unión Europea con terceros países y el 44% de los transportes internacionales entre sus Estados miembros se realizan por mar. En el caso de España, se mueven por mar el 80% de nuestras importaciones y más de la mitad de nuestras exportaciones. Pero la importancia del transporte marítimo resulta incluso más patente cuando se examina cualitativamente, es decir, analizando las cargas que se mueven en el mismo:

- Casi la mitad son combustibles: crudo y productos del petróleo, carbones y gas natural. Más de la mitad del mundo se quedaría sin energía si no existiese el transporte por mar.
- Otra parte muy importante son materias primas fundamentales para industrias metalúrgicas básicas, como la siderúrgica y la del aluminio.
- También se transportan por mar una notable cantidad de cereales y otros productos agrícolas.

- Y, asimismo, una cantidad creciente de productos manufacturados de todo tipo: textiles, alimenticios, electrónica, automóviles, maquinaria, etc.

De todo ello se deduce que el transporte marítimo es un instrumento absolutamente indispensable del comercio internacional. En consecuencia, sufre directamente, y de forma inmediata, los vaivenes de la economía. De hecho, en estos últimos años se está poniendo de moda que los economistas utilicen índices de fletes, como el Baltic Dry Index (BDI), como indicadores del tono de la economía. Podemos, por tanto, decir que el transporte marítimo es un termómetro de la economía mundial.

### El comercio marítimo y la economía mundial en 2009

Según las estimaciones de Clarkson, en el pasado año 2009 se transportaron un total de 7.850 millones de toneladas de mercancías, con una distancia media de unos 7.900 km. Esto supone un descenso de un 3,5% respecto a las cifras de 2008. Se trata de un dato realmente muy negativo, especialmente teniendo en cuenta que en los últimos 5 años el tráfico marítimo había experimentado un crecimiento importantísimo, casi a razón de un 5% anual acumulativo en tonelaje, debido principalmente al fuerte desarrollo del comercio de China.

Es importante tener en cuenta que la crisis no ha afectado de la misma forma a todos los tráficos. Clarkson estima que la demanda de graneles, tanto sólidos como líquidos, descendió en torno a un 2,5 o 2,6%, pero la caída fue mucho mayor en las cargas transportadas en contenedores, donde ha alcanzado un 10%. Incluso hay sectores ya muy concretos, como el transporte de vehículos, donde la demanda ha descendido incluso mucho más, en promedio alrededor de un 30%, y unos pocos, como el transporte de gas natural licuado, que experimentaron un aumento de casi el 7%.

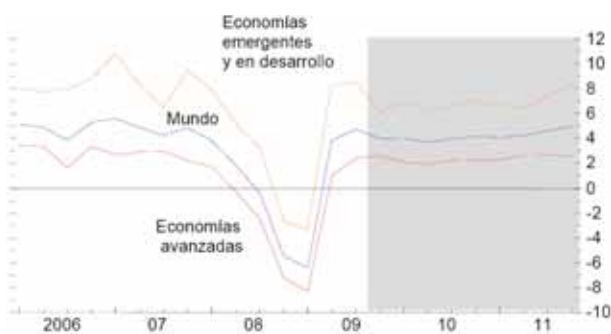
Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

De mismo modo, la crisis no ha golpeado con la misma fuerza a todos los países. Según el estudio del Fondo Monetario Internacional, "Perspectivas de la economía Mundial", del pasado mes de enero, en 2009, el PIB mundial cayó un 0,8%, frente a un aumento del 3,0% en 2008 y nada menos que un 5% en 2007. En conjunto, los países de economía avanzada registraron en 2009 descensos en su tasa de crecimiento desde el 0,5% en 2008 al -3,2% en 2009, pero algunos, como Japón, vieron caer su PIB hasta un 5,2%. España, que en 2008 había crecido un modesto 0,9%, cayó un 3,6%, cifra algo más negativa que la media de los países desarrollados, pero ligeramente mejor que la media de la zona EURO (-3,9%). Por su parte, China, que había registrado en 2007 un crecimiento brutal, del 13% y del 9,6% en 2008, se mantuvo en 2009 en una cifra muy similar, 8,7%. De hecho, ha sido la industria china la que ha impedido que el comercio marítimo mundial haya descendido aún mucho más de lo que lo ha hecho.

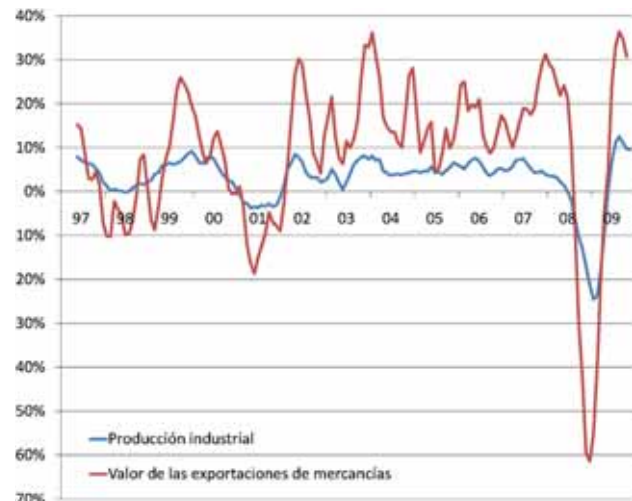
Las previsiones del FMI para este año 2010 son, en general, optimistas. Se esperan incrementos positivos en las economías avanzadas (+2,4%), y algo inferiores en la zona EURO (+1,6%). China se espera que vuelva a cifras en torno al 9,7% y la media mundial a un 3,9%, dato muy esperanzador, que debería hacer que se recuperase la demanda global de transporte marítimo a niveles similares a los de 2008. Se prevé, sin embargo, que en España el PIB descienda aún un 0,6% en 2010, y sólo se recupere un 0,9% en 2011, cuando la economía mundial se espera esté ya creciendo a razón del 4,3%. De todo esto se deduce que 2010 va a seguir siendo seguramente un año difícil para el comercio marítimo español, mientras que en el internacional la crisis parece en líneas generales superada.

La **Fig. 1**, tomada del citado informe del FMI, ilustra claramente lo que está ocurriendo en el mundo: las economías avanzadas (línea roja) ya han salido en general de la recesión, mientras que los países emergentes y en vías de desarrollo (línea naranja), han retomado ya tasas de crecimiento próximas a los dos dígitos. A nivel global, la crisis parece superada.



**Fig. 1: Incremento del PIB**  
Variaciones trimestrales anualizadas (%)  
Fuente: Fondo Monetario Internacional

La **Fig. 2** nos muestra con gran claridad que el shock que ha sufrido el comercio internacional (línea roja) ha sido de una profundidad mucho mayor que el impacto sobre la producción industrial (línea azul). Mientras el mayor descenso trimestral de la producción industrial ha sido del orden del 20%, en el caso del comercio ha llegado a alcanzar caídas trimestrales superiores al 60% a comienzos de 2009.



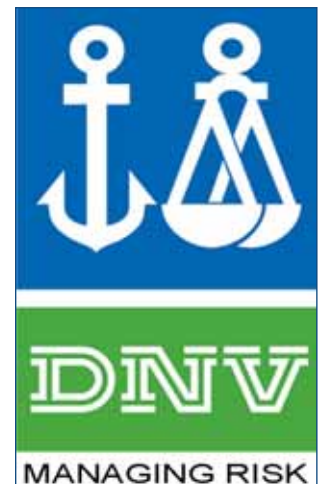
**Fig. 2: Impacto de la crisis sobre la producción industrial y el comercio internacional**  
Variaciones trimestrales anualizadas (%)  
Fuente: Fondo Monetario Internacional

Por tanto, el comercio marítimo no sólo es un termómetro, sino incluso un amplificador de los vaivenes de la economía mundial.

Una consecuencia de la crisis, que ha aliviado hasta cierto punto los peores momentos de la misma para los armadores, ha sido la moderación del precio de los combustibles marinos, como consecuencia de que el precio del petróleo, tras superar en el verano de 2008 los 143 \$/b, descendió en la segunda mitad del año, debido a la fuerte contracción de la demanda, hasta situarse en niveles de 30 \$/b.

Posteriormente se ha recuperado durante el año 2009, oscilando actualmente entre los 70 y 80 \$/b. Existen, sin embargo, pocas dudas de que, tan pronto se recupere la demanda, el precio volverá a subir, y los 100 \$/b parecen a la vuelta de la esquina.

Ese es, sin duda, un dato negativo de cara al próximo futuro.



**El mercado de fletes**

En paralelo a este notable descenso de la demanda de transporte, la flota mercante mundial siguió aumentando en 2009 a una tasa bastante elevada, lo que terminó de desequilibrar el mercado y de hundir los fletes.

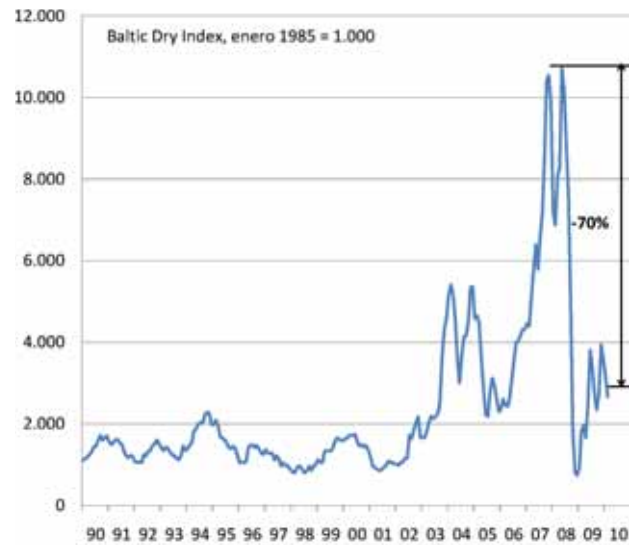
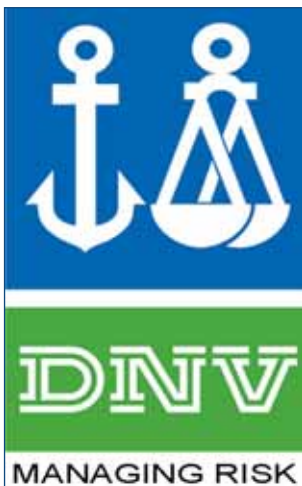
Así, para analizar los fletes marítimos de graneles sólidos se puede utilizar el Baltic Dry Index, o BDI. Como se aprecia en la **Fig. 3**, en mayo de 2008 se encontraba en un máximo histórico de 10.800 puntos, y que cayó, en sólo 7 meses un 93%, hasta niveles de sólo 700 puntos, muy por debajo del anterior mínimo histórico. A partir de ahí, tan pronto se superó el colapso de la financiación del crédito internacional, se fue recuperando ligeramente y en los últimos 6 meses viene oscilando en niveles entre 2.200 y 3.800 puntos, que aunque suponen un 70% menos que el máximo, son ya cifras que indican una relativa normalidad del mercado.

Por el contrario, los fletes de petroleros (**Fig. 4**), que tardaron más en reflejar el impacto de la crisis, se mantuvieron durante la segunda mitad de 2009 en niveles bajísimos y sólo en el comienzo de este año han empezando a recuperar.

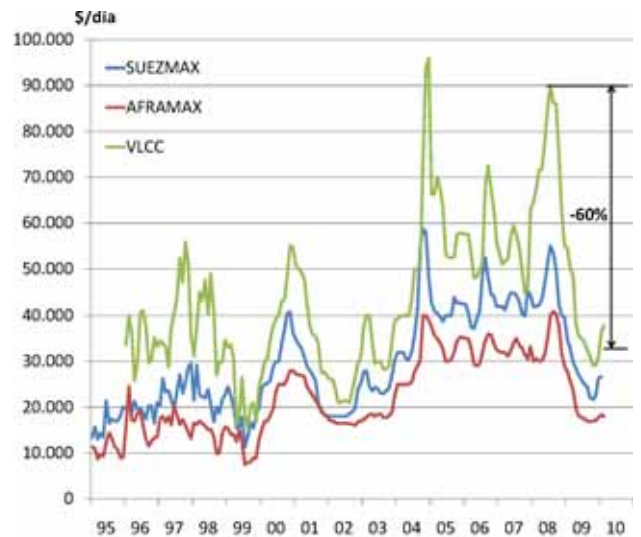
Pero sin duda, y como consecuencia del mayor descenso de la demanda de transporte, el sector que ha recibido el mayor impacto ha sido el de los buques portacontenedores. Los fletes por tiempo de estos buques han descendido un 80% respecto de los de mediados de 2008 y, lo que es peor, no acusan aún ninguna tendencia de recuperación de manera que, desde hace unos meses, la tendencia es totalmente plana (**Fig. 5**).

En este año 2010 y con vista a medio plazo, a pesar de que, como queda dicho, las perspectivas de evolución de la demanda son positivas, hay que tener muy en cuenta también la evolución previsible de la oferta de transporte. Y lo cierto es que hay una cartera de pedidos de buques que se van a entregar sobre todo en los próximos 3 años que es próxima al 30% de la flota existente para petroleros y portacontenedores y que supera el 60% en el caso de los graneleros.

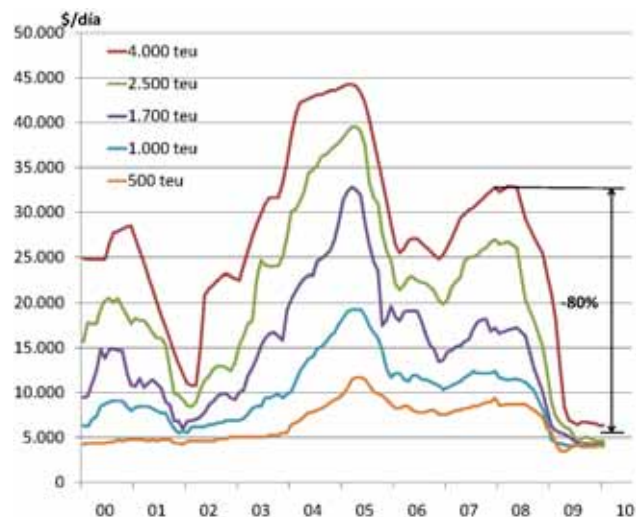
Por tanto, salvo que se produzcan cancelaciones de buques en tasas mucho mayores a las que se han registrado en 2009, lo que no



**Fig. 3: Fletes de Graneles Sólidos**  
Fuente: Baltic Exchange



**Fig. 4: Fletes de Petroleros**  
Fuente: Fearnleys



**Fig. 5: Fletes T/C de Portacontenedores**  
Fuente: Alphaliner

22

parece probable, las incorporaciones de buques van a superar muy notablemente al aumento de la demanda, con lo que los fletes se mantendrán, probablemente, bajos en los próximos 2-3 años.

Dicho de otra forma, la travesía del desierto va a ser bastante más larga para el sector naviero que para el conjunto de la economía mundial.

### El transporte marítimo y la flota mercante en España en 2009

Centrándonos en el mercado marítimo nacional, el tráfico total de nuestros puertos de interés general descendió en 2009 hasta 412,7 millones de toneladas, con un 12,9% de caída y volviendo al nivel casi un 14,6% por debajo de las cifras de 2007.

El ranking de los tres puertos con mayor actividad sigue encabezado, por el de la Bahía de Algeciras, cuyo tráfico descendió un 6,8%, hasta 69,8 millones de toneladas. Valencia fue uno de los puertos no sólo de España sino de Europa, que mejor ha capeado la crisis, descendiendo sólo un 3,3%, situándose en 57,8 millones de toneladas. Por el contrario El puerto de Barcelona, ha visto descender sus tráficos nada menos que un 17,1%, hasta 43,0 millones de toneladas.

Has que reseñar que algunos puertos españoles, como Algeciras y, sobre todo Valencia, pudieron capear este duro temporal de forma más favorable que la media de los grandes puertos europeos que descendieron entre un 11% y un 16% en el norte y alrededor del 13% en el Mediterráneo.

Sin embargo, para los tráficos de las empresas navieras españolas tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas, que sufrieron recortes muy significativos, especialmente en los tráficos de

graneles sólidos, que cayeron en estos puertos cerca de un 30%, atribuibles, en gran medida, a la crisis del sector de la construcción.

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha realizado una actualización de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas al 1 de enero de este año 2010. Sobre la base de la información hasta ahora disponible, aunque con carácter provisional, la **Tabla 1** indica que, en conjunto, las navieras españolas controlaban un total de 247 buques mercantes de transporte, con 3,95 millones de toneladas de arqueo (GT). Durante 2009, el número de buques se redujo en 20 unidades (el 7,5%), mientras que el tonelaje disminuyó en un 6,8%.

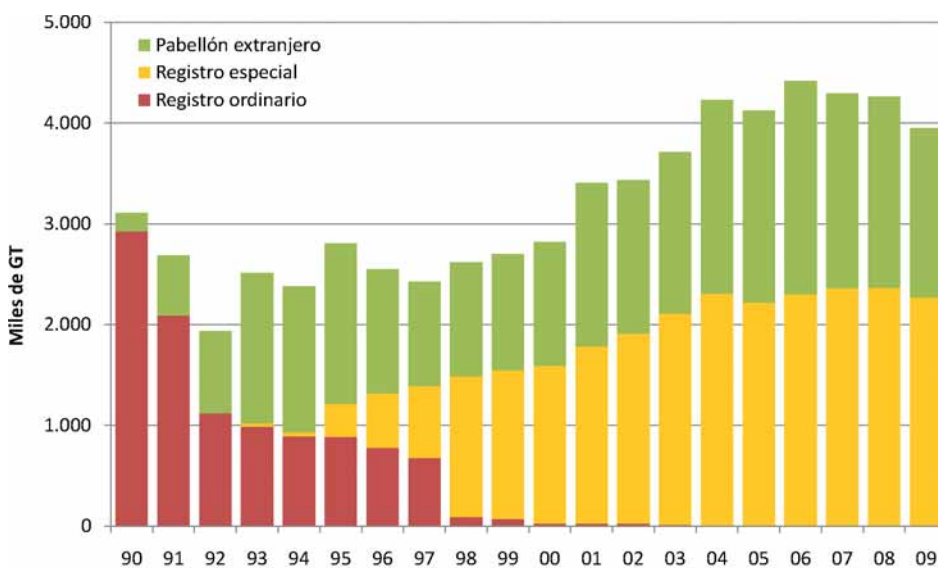
**Tabla 1: Flota mercante controlada por empresas navieras españolas**  
Situación a 1 de enero de 2010. Fuente: ANAVE

Pabellón	Buques	Millones GT
Español	150 (-10)	2,27 (-3,9%)
Extranjero	97 (-10)	1,68 (-10,5%)
<b>TOTAL</b>	<b>247 (-20)</b>	<b>3,95 (-6,8%)</b>

Operan bajo pabellón español 150 de estos buques (el 61% de las unidades), con 2,27 millones de GT (que suponen el 58% del tonelaje). Esta flota de pabellón español se redujo en 10 unidades el pasado año y su tonelaje cayó un 3,9%. Por su parte, las navieras españolas operan bajo banderas extranjeras 97 buques, que totalizan prácticamente 1,7 millones de GT.

Este descenso de las unidades y el tonelaje de la flota es atribuible, principalmente, a la baja, en muchos casos por desguace, de buques de avanzada edad (una media de 25,5 años) que se mantenían rentables a los elevados

fletes de 2007 y 2008, pero que en la situación actual resultan insostenibles.



**Fig. 6: Evolución de la flota mercante controlada por navieras españolas**  
Datos a 31 de diciembre de cada año. Fuente: ANAVE



Las navieras españolas incorporaron en 2009 un total de 6 buques de nueva construcción, frente a los 10 buques recibidos en el año anterior, si bien su valor, 394 millones de euros, es casi el doble que los 218 millones de euros de 2008, debido a que se trata en este caso de buques de alta complejidad y tecnología.

Esta nueva incorporación de buques a la flota controlada, junto con las bajas de otros de edad avanzada, sitúa su edad media en 14,9 años, muy por debajo de la flota mundial que es de 18,9 años. La flota de pabellón español también se sitúa entre las más jóvenes del mundo, con una edad media de 13,2 años.

Por otra parte, la flota de bandera española continúa en 2010, un año más, en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo. ANAVE sigue manteniendo un contacto permanente y una positiva colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante, organizando conjuntamente varios cursos sobre gestión de la seguridad.

Con vistas a este año 2010, la principal novedad en el ámbito español, salvo sorpresas, será la modificación de la Ley de régimen económico de los puertos. Hemos felicitado a los dos grupos mayoritarios en el Congreso de los Diputados por el acuerdo que hará posible que esta Ley salga adelante de forma consensuada.

A nuestro entender, además de solucionar ya conocidos problemas de legalidad de las tasas, etc. es fundamental que esta Ley tenga como resultado un apoyo decidido al desarrollo de transporte marítimo. Las razones para ello son muchas y evidentes, pero nos concentraremos principalmente en dos:

- El buque es el medio de transporte más sostenible en términos medioambientales, mucho más que otros medios con los que competimos, como la carretera (en el transporte de carga) o el avión (en el de pasaje) e incluso el transporte ferroviario, tanto en pasaje

como en carga.

- Y el transporte marítimo es, además, un instrumento clave para el relanzamiento de la economía española, por su notable incidencia en la competitividad de las importaciones y exportaciones de nuestra industria.

La nueva Ley, que todos confiamos establezca un marco jurídico estable para nuestros

puertos, no debería dejar pendiente este elemento de apoyo e impulso y deberían ser reconocibles en la misma los instrumentos concretos para ello.

En esta línea, mencionaremos tres aspectos que nos parecen importantes:

1. Es imprescindible que se instrumenten unos mecanismos para compensar la eliminación o reducción de las bonificaciones a tráficos insulares y de SSS, para evitar que suban las tasas en estos tráficos tan sensibles. Para hacer más competitivo el transporte marítimo, el esfuerzo debería ir dirigido a bajar las tasas, no a subirlas.
2. De la misma manera, se deben poner los medios para que sea posible mejorar la relación coste/prescripciones de todos los servicios portuarios.
3. Y, por último, hemos propuesto la presencia de una representación de los armadores en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, que son organismos públicos que gestionan infraestructuras públicas, y una presencia directa en sus Consejos de los armadores, que cada vez más constituyen una parte fundamental de las Comunidades Portuarias, redundaría sin duda en un mejor servicio al comercio marítimo nacional y en una tendencia a la moderación de los costes de tasas y servicios portuarios.

Nuestra petición de que el apoyo al transporte marítimo sea un objetivo prioritario para el ministerio resulta plenamente coherente con el objetivo manifestado por el ministro de Fomento de promover los modos de transporte más sostenibles. Por ello, pedimos que la misma firmeza con la que se ha abordado recientemente la necesidad de racionalizar costes y eliminar ineficiencias en el transporte aéreo, se aplique también para el transporte marítimo.

Además de los aspectos relacionados con la Ley de Puertos, a los que ya hemos hecho referencia, este apoyo significa, por una parte, eliminar las diferencias que actualmente discriminan negativamente al transporte marítimo en la aplicación de las subvenciones existentes en el transporte de pasajeros residentes en territorios no peninsulares.

Y, desde luego, si queremos que siga existiendo una flota mercante de pabellón nacional, apoyar al transporte marítimo significa también no imponer restricciones al empleo de tripulantes extranjeros más allá de lo que ya contempla la Ley de Puertos y Marina Mercante que es equivalente a la media de los registros europeos. Las empresas navieras necesitan profesionales bien formados y experimentados para operar en el día a día nuestros complejos y costosísimos buques. Y, al mismo tiempo, para ser técnicamente y económicamente viables, las empresas navieras españolas están obligadas a compaginar una alta calidad de sus tripulaciones con unos costes competitivos.

