

Panorama del transporte marítimo en 2010 y perspectivas para 2011



Adolfo Utor
Presidente de ANAVE

En el acto público de entrega de los Premios ANAVE de Periodismo, celebrado el 23 de febrero, el presidente de la Asociación presentó un avance de la evolución del transporte marítimo y la marina mercante en 2010, tanto en el ámbito internacional como en España, así como algunas perspectivas para el año en curso. Este artículo recoge y amplía dichos datos.

El comercio marítimo y la economía mundial en 2010

El transporte marítimo no es sino un instrumento del comercio internacional. En consecuencia, sufre directamente y de forma inmediata los vaivenes de la economía. En 2010, la demanda de transporte marítimo reflejó con gran fidelidad, la recuperación económica que, a nivel global, es ya una plena realidad.

Así, según las estimaciones de Clarkson, en el pasado año 2010 se transportaron unos 8.367 millones de toneladas de mercancías, con un aumento del 7,3% respecto a 2009, año en el que se había producido un retroceso del 4,3%.

La línea roja del **gráfico 1**, muestra la evolución correspondiente de la demanda, medida en toneladas x milla, donde se aprecia perfectamente el descenso en 2009 debido a la crisis.

En paralelo, sin embargo, la flota mercante, representada por la línea azul, siguió aumentando en 2009 y 2010 a tasas muy elevadas, lo que ha conducido, como ilustra perfectamente el gráfico, a generar un enorme desequilibrio del mercado y ha traído como consecuencia que los fletes no hayan respondido positivamente a esta fuerte recuperación de la demanda.

Como se aprecia en el gráfico, el excedente de flota que se ha generado es, en valor absoluto, similar al máximo histórico, registrado en los años 80. ¡Y tras aquella crisis, el mercado tardó casi 15 años en alcanzar el equilibrio!

La **tabla 1** resume las mercancías transportadas por mar en el mundo en 2010, y las variaciones sobre 2009. En la misma se aprecia que, del mismo modo que la crisis no golpeó en la misma medida a todos los tráficos, tampoco la recuperación en 2010 ha sido tan enérgica para todos ellos.

Así, las mercancías transportadas en contenedores y los graneles sólidos, en 2010, han crecido con cifras de dos dígitos, superando con creces los descensos del año anterior, mientras que el tráfico de petróleo y sus productos no ha sido capaz de recuperar aún las cifras de 2008. Por su parte, la demanda de transporte de gas natural líquido continúa en tono firme, con un aumento de casi el 7%.

Igualmente, la salida de la crisis no está siendo tan rápida en todos los países. Según los últimos datos publicados por el Fondo Monetario In-

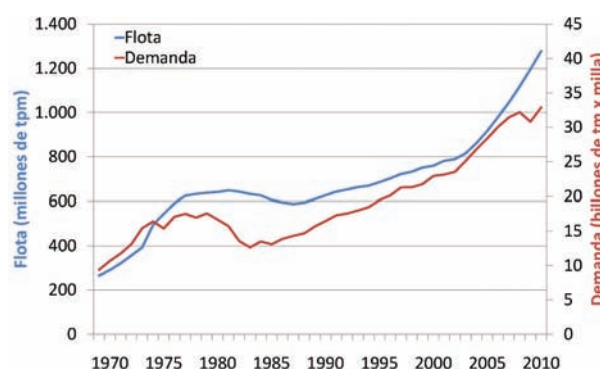


Gráfico 1: Evolución de la oferta (flota) y demanda mundial de transporte marítimo.

Fuente: Fearnleys y Clarkson

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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



MANAGING RISK



Tipo de mercancía	Mill. de tm en 2010	Variación 2010/2009	Variación 2009/2008
Petróleo y productos	2.751	+3,5%	-3,7%
Graneles sólidos	3.288	+10,9%	-2,8%
Containerizada	1.349	+12,3%	-8,9%
Gas natural	192	+4,9%	+2,8%
Otros	786	-0,1%	-6,7%
Total	8.367	+7,3%	-4,3%

Tabla 1: Mercancías transportadas por mar en el mundo en 2010 y variación sobre 2009.

Fuente: Clarkson

ternacional, en 2010 el PIB mundial creció nada menos que un 5,0%, mientras que en 2009 había retrocedido sólo un 0,6%.

Los países de economía avanzada crecieron en conjunto un 3%, con menores tasas en Estados Unidos (2,8%) y en la zona Euro (1,8%), mientras que otros, como Japón, se recuperaron un 4,3%, después de haber registrado en 2009 una caída del 6,3%.

En España, en 2009 el PIB había descendido un 3,7%, cifra ligeramente mejor que la media de la zona EURO, que lo hizo un 4,1%, pero en 2010 siguió en tasas ligeramente negativas (-0,1%).

Por su parte, China, que incluso en 2009 había crecido un 9,2%, mantuvo sensiblemente esa tasa en 2010.

Las previsiones para 2011 son de crecimientos positivos pero más moderados que el pasado año. Se espera un incremento del 2,5% en las economías avanzadas, del 1,5% en la zona EURO y del 9,6% en China.

El FMI prevé para España una recuperación del PIB muy débil, de sólo el 0,6% en 2011 y del 1,5% en 2012, aún por debajo de la media de la zona euro.

Y esta situación general de la economía nacional se refleja, no sólo en una baja demanda de transporte marítimo, como se verá a continuación, sino también en dificultades de financiación para las empresas, en morosidad por parte de los clientes, etc.



De todo esto se deduce que, aunque en el ámbito internacional la crisis parece ya superada, 2011 va a seguir siendo seguramente un año difícil para el sector marítimo español.

El mercado de fletes

Comenzando por los graneles sólidos, el **gráfico 2** muestra la evolución reciente de uno de los índices más representativos de este mercado, el *Baltic Dry Index*, o BDI.

Este índice, que en mayo de 2008 se encontraba en un máximo histórico de 10.800 puntos, cayó en sólo 7 meses un 93%, hasta niveles mínimos históricos de 700 puntos. A partir de ese mínimo se recuperó rápidamente y estuvo oscilando casi un año entre 2.200 y 3.800 puntos, cifras que indicaban una relativa normalidad del mercado.

Sin embargo, desde el verano pasado, la continua entrega de nuevos buques ha generado un excedente de oferta tan importante que, a pesar del notable aumento de la demanda, ha hecho que los fletes se vayan deslizando a la baja de forma aparentemente imparable. Actualmente están en niveles de 1.000 puntos, que suponen que muchos buques no cubren ni tan siquiera sus costes operativos.

Algo parecido ha ocurrido con los fletes de petroleros (**gráfico 3**): tras una recuperación hasta niveles bastante aceptables a mediados de 2010, no sólo han vuelto a bajar, sino que se encuentran en mínimos de más de 10 años.

Finalmente, para los portacontenedores, por una parte, la fase más dura de la crisis fue más larga, luego los fletes se recuperaron notablemente, pero también en estos últimos meses, como se muestra en el **gráfico 4**, se está dejando sentir un excedente de oferta que va en aumento.

La flota mercante mundial

Con vistas a este año 2011 y al medio plazo, para estimar la evolución previsible de los fletes es necesario poner en la balanza el crecimiento previsible de la demanda con las perspectivas de la oferta de transporte (es decir, de la

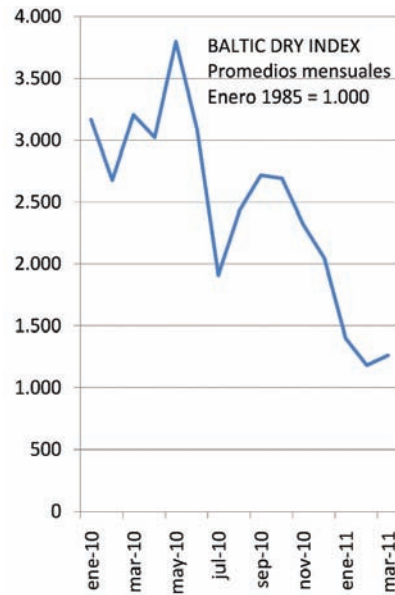


Gráfico 2: Fletes de graneles sólidos.

Fuente: Baltic Exchange

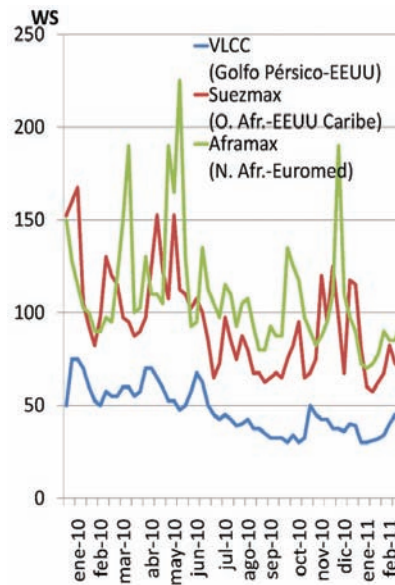


Gráfico 3: Fletes de petroleros.

Fuente: Fearnleys

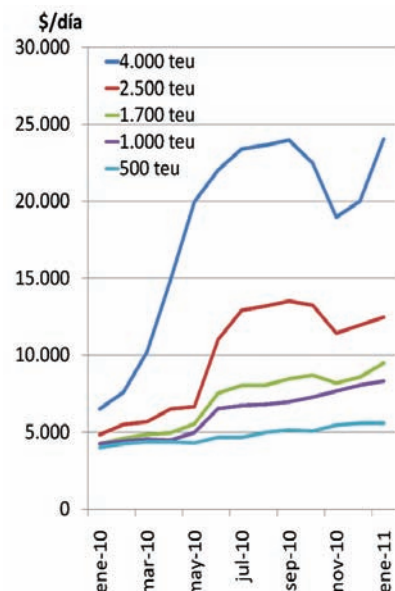


Gráfico 4: Fletes T/C de portacontenedores.

Fuente: Alphaliner

flota). Ésta es mucho más fácil de evaluar, porque se conoce bien la cartera de pedidos de nuevos buques que serán entregados en los próximos 2-3 años y las bajas por desguace pueden estimarse sin gran error.

Y en este terreno, los datos son preocupantes para petroleros (cuya cartera de pedidos supone aproximadamente un 28% de la flota actualmente existente), y sobre todo para graneleros, en los que asciende a casi un 55%. Los aumentos anuales de la flota (una vez descontados los desguaces pre-visibility) van a superar al menos en 5 puntos al crecimiento previsible de la demanda.

De este modo, va a seguir creciendo el excedente de oferta que ya lleva unos meses acusando los fletes de estos tipos de buques, con tendencias claramente bajistas que es de temer se mantengan durante al menos 2-3 años.

Dicho de otra forma, aunque la crisis financiera y económica a nivel mundial parece ya superada, quedan aún tiempos muy duros para el sector naviero en régimen tramp (graneleros y petroleros).

Las perspectivas son algo mejores, a un plazo de hasta 2 años, para los portacontenedores, ya que es posible que se mantenga un crecimiento anual de la demanda del orden del 10%, con lo que se absorbería parte del excedente actual de flota. A un plazo mayor, resultará decisivo que no se vuelvan a contratar masivamente buques sin unas expectativas claras de empleo.

\$/barril

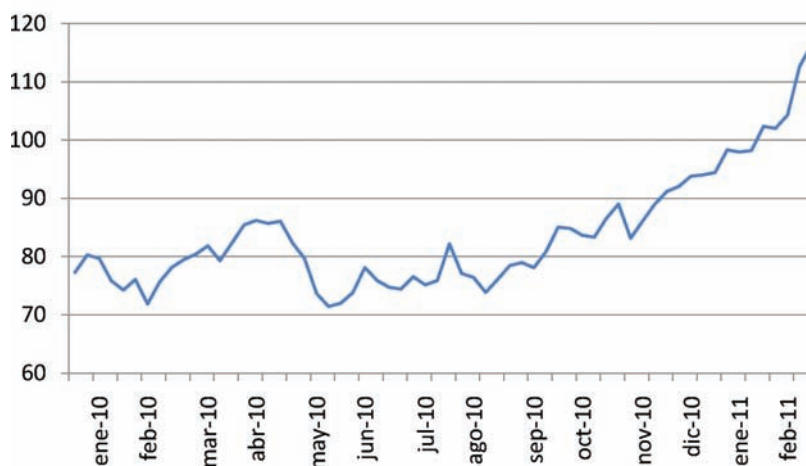


Gráfico 5: Evolución del precio del petróleo.

Fuente: BIMCO

Precio creciente del combustible

Un elemento externo e incontrolable que viene a añadir una preocupación adicional a los armadores es el creciente precio de los combustibles marinos, a consecuencia del alza del precio del crudo, que ha aumentado un 40% en los últimos 5 meses y ya supera los 110 \$/barril, sin que, de momento, se vea el final de esta escalada (gráfico 5).

Por tanto, si por el lado de los ingresos las perspectivas para las navieras no son nada positivas, por el lado de los costes la situación no es mejor.

El transporte marítimo español

Según Puertos del Estado, el tráfico total de los puertos de interés general aumentó en 2010 un 4,4%, hasta 431 millones de toneladas (tabla 2), lo que los situaría a mitad de camino entre las cifras de 2004 y las de 2005.

El ranking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado, por el de la Bahía de Algeciras, cuyo tráfico se recuperó un 0,7%, tras el descenso del 6,8% de 2009, hasta sumar 70,3 millones de toneladas. Valencia, que fue en 2009 uno de los puertos, no sólo de España, sino de Europa, que mejor capeó la crisis, descendiendo sólo un 3,8%, en 2010 ha crecido en un 10,8%, sumando ya 64,0 millones de toneladas. Por su parte, el puerto de Barcelona, que en 2009 vió descender sus tráficos nada menos que un 17,6%, se ha recuperado sólo un 1,7%, hasta alcanzar 43,7 millones de toneladas.

Sólo Valencia se está recuperando a un ritmo comparable al de otros grandes puertos europeos, como Rot-

Año	Tráfico total (mill. de tm)	Variación (%)
2004	410	+7,4%
2005	441	+7,5%
2006	462	+5,0%
2007	483	+4,5%
2008	474	-1,9%
2009	413	-12,9%
2010	431	+4,4%

Tabla 2: Tráfico portuario español (millones de tm).

Fuente: Puertos del Estado

	Tráfico portuario total			Mercancía general		
	2010	2009	Var (%)	2010	2009	Var (%)
Baleares	11,7	11,9	+1,7%	7,9	8,0	-1,2%
Las Palmas	22,6	21,2	+6,4%	15,1	13,7	+10,5%
Tenerife	16,0	16,1	-0,6%	5,8	5,7	+0,7%
	Graneles sólidos			Graneles líquidos		
	2010	2009	Var (%)	2010	2009	Var (%)
Baleares	1,9	1,7	+9,8%	1,8	2,0	-12,8%
Las Palmas	0,7	0,8	-2,8%	4,5	4,6	-1,4%
Tenerife	0,8	0,9	-3,5%	8,2	8,4	-2,4%

Tabla 3: Evolución del tráfico en los puertos insulares (millones de tm).

Fuente: Puertos del Estado



terdam, Amberes o Génova, cuyos tráficos han crecido en 2010 más de un 11%.

Y, al otro lado del Estrecho, Tanger-Med ha aumentado su tráfico de contenedores en un 68% en 2010.

En particular, para los tráficos de las empresas navieras españolas tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas que, como se aprecia en la **tabla 3**, con las únicas excepciones del tráfico de graneles sólidos en Baleares, y el de carga general en contenedores en Las Palmas, no sólo no han experimentado aún recuperaciones significativas, sino que en muchos casos continúan a la baja.

Además, el repunte de las Palmas se debe fundamentalmente a los contenedores en tránsito, y no a tráficos nacionales, que son en los que operan principalmente las navieras españolas.

Por tanto, los armadores españoles van a seguir sufriendo una demanda que no se decide a repuntar y unos precios de los combustibles que no frenan su senda ascendente.

Es evidente que tendrán que seguir con las políticas de ajustes y tal vez se extiendan las soluciones imaginativas en búsqueda de la competitividad que algunas están iniciando.

La flota mercante controlada por navieras españolas

El Gabinete de Estudios de ANAVE ha realizado también, como todos los años, una actualización de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas.



Pabellón	Buques	Millones GT
Español	139 (-11)	2,50 (+10,1%)
Extranjero	91 (-6)	1,62 (-3,7%)
Total	230 (-17)	4,12 (+4,2%)

Tabla 4: Flota controlada por empresas navieras españolas.

Fuente: ANAVE

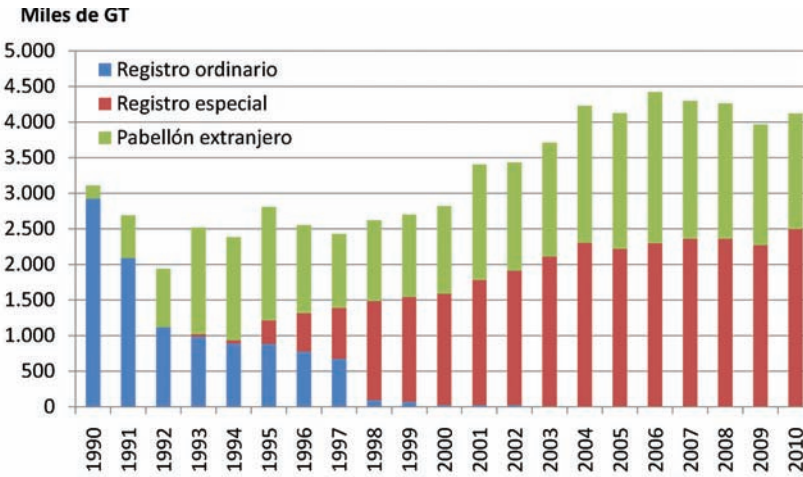


Gráfico 6: Evolución de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas.

Fuente: ANAVE

Las cifras de la **tabla 4** son ya prácticamente definitivas e indican que, en conjunto, las navieras españolas controlaban, al 1 de enero de 2011, un total de 230 buques mercantes de transporte, con poco más de 4 millones de toneladas de arqueo (GT). Durante 2010, el número de buques se redujo en 17 unidades, mientras que el tonelaje aumentó en un 4,2%.

Operan bajo pabellón español 139 de estos buques, con 2,50 millones de GT (que suponen algo más del 60% tanto en buques como en tonelaje). Esta flota de pabellón español se redujo en 11 unidades el pasado año, si bien su tonelaje aumentó un 10,1%, debido principalmente a la incorporación de varios buques gaseeros de muy elevado porte.

Además, las navieras españolas operaban, bajo banderas extranjeras, 91 buques, que totalizan prácticamente 1,62 millones de GT. Este segmento de la flota se redujo en 6 unidades y el 3,7% de su tonelaje. Esta evolución de la flota responde

a las bajas, en muchos casos por desguace, de unidades de avanzada edad y de tonelaje relativamente pequeño, frente a la incorporación de un número reducido de buques nuevos pero de mucho mayor porte.

En el **gráfico 6** se puede ver esta evolución del tonelaje de la flota de las navieras españolas en las dos últimas décadas. En color rojo figura la flota inscrita en el Registro Especial de Canarias y en azul la que opera bajo pabellones extranjeros.

Las navieras españolas incorporaron en 2010 un total de 7 buques de nueva construcción, frente a los 10 buques incorporados en el año anterior, con un valor total de 1.045 millones de euros (**tabla 5**).

Esta cifra resulta muy llamativa en comparación con 394 millones de euros en 2009 y 218 millones de euros de 2008, debido a que se trata en este caso de buques no sólo de alta complejidad y tecnología, sino también gran tamaño. De

Pabellón	Buques	Buques	Mill. GT
Español	4 (3 LNG y 1 (ro-ro)	139 (-11)	2,50 (+10,1%)
Extranjero	3 (1 pasaje, 1 LNG y 1 petrolero productos)	91 (-6)	1,62 (-3,7%)
Total	7	230 (-17)	4,12 (+4,2%)

Tabla 5: Inversión de las navieras españolas en buques nuevos, en 2010.

Fuente: ANAVE

las cifras de la tabla se deduce que el tonelaje medio de los 4 buques incorporados bajo pabellón español en 2010 fue de más de 90.000 GT.

Con esta incorporación de nuevos buques, junto con las bajas de otros de edad avanzada, la flota controlada sitúa su edad media en 14,3 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 12,7 años, frente a 13,2 hace 12 meses.

Por otra parte, la flota de bandera española continúa en 2011, 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 habitual y una positiva colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante, para seguir promoviendo entre las empresas la preocupación por la gestión de la seguridad.

Normativa nacional

En el terreno normativo, como principal novedad en 2010, hay que mencionar sin duda la aprobación por las Cortes de la modificación de la Ley de régimen económico de los puertos. ANAVE ya en su momento valoró muy favorablemente el hecho de que hubiese alcanzado el acuerdo que hizo posible que esta Ley saliese adelante de forma consensuada.

El régimen de tasas contenido en la Ley, según se publicó en el BOE, también fue valorado favorablemente por ANAVE en su conjunto porque, aunque las cuantías básicas de las tasas subían en algunos tráficos de interés para las empresas navieras españolas y para sus usuarios, también bajaban en otros y, en conjunto, resultaban aceptables.

No obstante, en la Ley de Presupuestos para 2011 se aprobaron unos coeficientes multiplicadores y unas bonificaciones por alejamiento e insularidad que, en algunos casos, se han traducido en aumentos muy sensibles de las tasas. Así lo puso ANAVE de manifiesto en su mo-

“ANAVE reitera su petición de que se ponga en marcha lo antes posible el Observatorio de los Servicios Portuarios previsto en la ley”

mento, cuantificando incluso el importe de esas subidas.

Es de justicia agradecer el interés que la Autoridad Portuaria de Ceuta manifestó al conocer esas cifras, que se tradujo en que se utilizaran los mecanismos contenidos en la propia ley para conseguir que, finalmente, las tasas en ese puerto no hayan subido. Esto demuestra que dichos mecanismos figuran en el texto de la nueva Ley y que, si existe interés, se pueden utilizar.

En relación con la aplicación práctica de la Ley, hay una serie de asuntos que conviene comentar brevemente.

Tanto las Asociaciones del sector como las propias Autoridades Portuarias han formulado a Puertos del Estado muchísimas consultas sobre la aplicación de distintos aspectos de la nueva Ley, principalmente los relativos a tasas, concesiones y sobre el servicio de recogida de residuos.

Tras casi tres meses, se ha conocido a mediados de febrero, un conjunto de respuestas, relativas en su mayoría al capítulo de tasas, quedando todavía sin respuesta otras relacionadas con los servicios portuarios y otros asuntos.

Todo ello demuestra que existen numerosos aspectos en los que pueden darse posibles discrepancias de interpretación, y en los que habrá que avanzar con buena voluntad por todas las partes.

La experiencia de la ley anterior, en la que algunas autoridades portuarias mantenían sus propias interpretaciones, indica que para las empresas navieras es muy importante que esto se evite y la interpretación sea lo más uniforme posible.

También que se deben poner los medios para que sea posible aprovechar los recursos que ofrece la

nueva ley para mejorar la relación coste/prestaciones de todos los servicios portuarios. En este terreno, ANAVE reitera su petición de que se ponga en marcha lo antes posible el Observatorio de los Servicios Portuarios previsto en la ley.

En otro orden de cosas, en 2009 ANAVE ha vuelto a asumir la presidencia de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia o, abreviadamente, SPC-Spain.

No ha sido ésta la única novedad en dicha asociación: tras 8 años de existencia, Puertos del Estado ha pasado a desempeñar un nuevo papel, como un socio más, y, en paralelo, se están incorporando a la asociación varias Autoridades Portuarias individuales. Se han contratado los servicios de la Dirección Técnica con una empresa consultora externa. Y, este mismo mes de febrero, se han constituido tres nuevos grupos de trabajo.

Con todo lo cual, se puede decir que se está iniciando una nueva etapa en esta asociación que ANAVE está decidida a impulsar.

Y, para terminar, dentro de las actividades de ANAVE previstas para este año, hacer mención a tres en las que se va a contar con apoyo público:

- En el apartado de formación, por una parte se va a presentar un Plan de acciones formativas dirigido al personal de las empresas navieras, a la convocatoria anual de la Fundación Tripartita para el Empleo.
- Además, por segundo año consecutivo, se fomentará el embarque de alumnos de náutica en prácticas en los buques de las empresas asociadas a ANAVE, en el marco de un Convenio de Colaboración con el Ministerio de Fomento. El pasado año se realizaron más de 130 embarques de alumnos de al menos 3 meses de duración cada uno.
- Y, en tercer lugar, se ha ya iniciado un proceso de colaboración con el Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético, dirigido a fomentar el ahorro energético en el transporte marítimo. Es aún pronto para adelantar los contenidos concretos, de los que se irá dando cuenta en los próximos meses.

