

Panorama del transporte marítimo en 2011 y perspectivas para 2012

Con motivo de la entrega de los Premios ANAVE de Periodismo 2011, en un acto público celebrado el 8 de marzo en Madrid, la Asociación presentó un avance de datos sobre el entorno económico internacional, el comercio marítimo mundial y nacional y la evolución de la flota mercante española en 2011. Este artículo recoge dichos datos.

La economía mundial y el comercio marítimo en 2011

Según los últimos datos publicados por el Fondo Monetario Internacional en su último informe *"La recuperación mundial se estanca y los riesgos a la baja se intensifican"*, tras el aumento del 5,2% obtenido en 2010, en 2011 el PIB mundial creció un 3,8% (tabla 1).

Tanto las economías avanzadas, como el promedio mundial y, desde luego, los países emergentes, registraron crecimientos menores que en 2010, siendo bastante llamativo el caso de Japón.

En España, tras el descenso del 0,1% en 2010, el pasado año el PIB aumentó un modesto 0,7%. El FMI prevé para España una recesión del 1,7% para este año 2012 y de un 0,5% para la zona Euro, aunque las previsiones que anunció la Comisión Europea hace dos semanas fueron algo más optimistas.

Para el conjunto de la economía mundial, el FMI estima que aumentará sólo un 3,3%, menos aún que el pasado año, lo que conducirá, por tanto, a un descenso de la demanda de transporte marítimo.

Es en este contexto económico mundial en el que debemos poner algunas cifras sobre el sector marítimo.

Tras haber experimentado en 2010 un fuerte aumento, del 7,3%, el pasado año la demanda de transporte marítimo reflejó con gran fidelidad el frenazo que se produjo en la recuperación económica y, según las estimaciones de Clarkson, en 2011 se transportaron unos 8.900 millones de toneladas de mercancías, con un aumento del 4,0%.

En el gráfico 1, la línea roja muestra la evolución correspondiente de la demanda, medida en tonela-

das 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, como ya ocurriese en 2009 y 2010, siguió creciendo a tasas más elevadas, y en 2011 lo hizo un 8%, con lo que siguió aumentando el excedente de oferta en el mercado, lo que ha traído como consecuencia que los fletes hayan continuado una marcada tendencia a la baja, como se explicará más adelante.

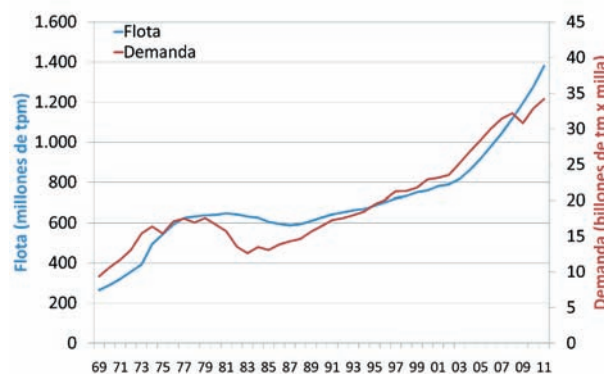



Gráfico 1: Evolución de la oferta (flota) y demanda mundial de transporte marítimo. Fuente: Fearnleys y Clarkson.

Tabla 1: Incremento del PIB (%). Fuente: FMI-Enero 2012.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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



DNV

MANAGING RISK

	2008	2009	2010	2011	2012 (prev)
España	0,9%	-3,7%	-0,1%	0,7%	-1,7%
Zona EURO	0,3%	-4,1%	1,9%	1,6%	-0,5%
Japón	-1,2%	-6,3%	4,4%	-0,9%	1,7%
EE.UU.	0,0%	-2,6%	3,0%	1,8%	2,2%
Economías avanzadas	0,3%	-3,4%	3,2%	1,6%	1,2%
China	13,0%	9,2%	10,4%	9,2%	8,2%
Mundo	5,2%	-0,6%	5,2%	3,8%	3,3%

El excedente de flota que se ha generado es, en valor absoluto, similar al máximo histórico, registrado en los años 80.

El mercado de fletes

La evolución de los fletes marítimos en los mercados internacionales, en el último año, queda reflejada en los **gráficos 2 y 3**.

Respecto a los graneles sólidos, partiendo de niveles ya objetivamente bajos pero con cierta volatilidad, la continua entrega de nuevos buques, junto con meteorología adversa, dio lugar, desde noviembre, a un verdadero derrumbe de los fletes, que no tienen aspecto de recuperarse, como mínimo, hasta finales de este año.

Algo parecido, aunque de forma más gradual, ha ocurrido con los fletes de petroleros: sin perjuicio de algunos repuntes en el otoño, la tendencia general ha sido muy negativa y se encuentran en niveles mínimos de más de 10 años.

La flota mercante mundial

Con vistas a este año 2012 y al medio plazo, para estimar la evolución de los fletes es necesario tener en cuenta el crecimiento previsible de la oferta de transporte (es decir, de la flota). Ésta es bastante 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 un gran error.

Los datos indican que en los próximos 2-3 años se va a entregar un

Gráfico 2: Fletes de graneles sólidos.
Fuente: Fearnleys.

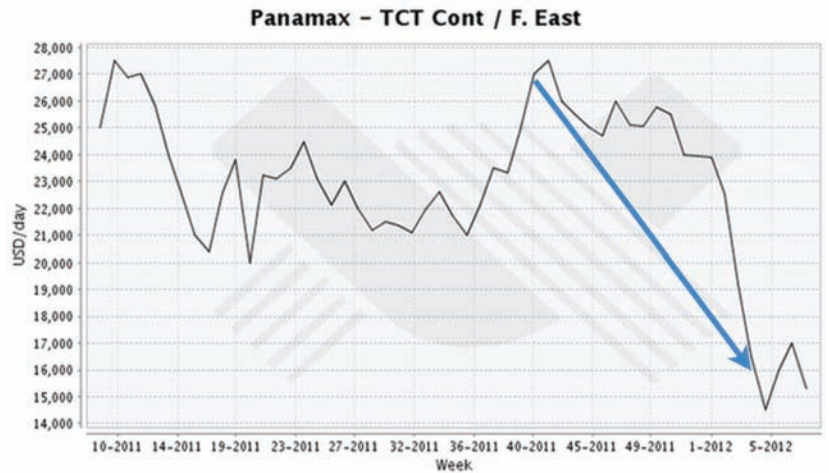
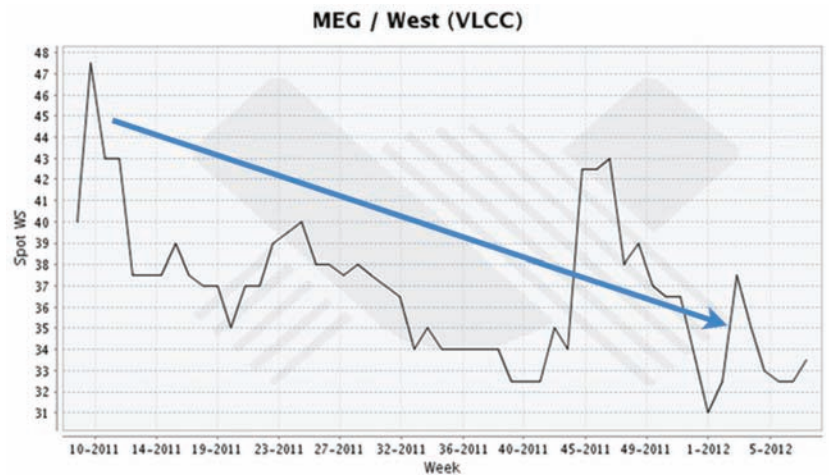


Gráfico 3: Fletes de petroleros.
Fuente: Fearnleys.



16% de la flota actualmente existente de petroleros; en el caso de los graneleros, un 31% y, en el de los portacontenedores, un 24%.

En los dos primeros casos, los aumentos anuales resultantes de la flota (una vez descontados los desguaces previsibles) van a superar al menos en 4 ó 5 puntos al crecimiento previsible de la demanda. En el caso de los portacontenedores, la situación va a ser similar, al menos para este año, aunque podría recuperarse ya para el año próximo.

Por tanto, al menos a corto y medio plazo va a seguir creciendo el excedente de oferta para los tres principales tipos de buques, con lo que los fletes seguirán con tendencia claramente bajistas. Dicho de otra forma, son tiempos muy duros para el sector naviero y queda aún tiempo hasta que los mercados se equilibren de nuevo.

Precio creciente del combustible

Un elemento externo, que está añadiendo una preocupación adicional, es el precio creciente del crudo de petróleo y, consecuentemente, de los combustibles marinos. Aunque sin llegar a los valores máximos que se alcanzaron en 2008, el precio medio del crudo Brent en 2011 ha sido el mayor de la historia, muy cerca de los 100 \$/barril de promedio (**gráfico 4, en la página siguiente**).

El impacto sobre los precios de los combustibles está siendo enorme, en los últimos meses, en los que el precio del fuel oil marino ha aumentado un 25%, pasando de 720 a 740 dólares/tonelada.

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

Centrándonos ahora en el mercado marítimo nacional, los datos oficiales de Puertos del Estado, ya definitivos, indican que el tráfico total de nuestros puertos de interés general aumentó en 2011 un 6,0%, hasta 457 mi-



liones de toneladas, lo que los sitúa prácticamente en las cifras 2006, aunque aún lejos del máximo alcanzado en 2007 (tabla 2). No obstante, una parte muy importante de este aumento se debe al notable crecimiento de los tráficos de transbordo de contenedores, que se concentran sobre todo en Algeciras, Valencia y Las Palmas.

El ranking de los puertos españoles con mayor actividad sigue encabezado, por el de la Bahía de Algeciras, cuyo tráfico, gracias precisamente al transbordo, experimentó un importantísimo aumento, del 17,9%, hasta sumar 82,8 millones de toneladas.

Valencia, que el pasado había crecido 10,8%, subió en 2011 un modesto 2,7%, hasta casi 66 millones de toneladas. Por su parte, el puerto de Barcelona mantuvo un año más su tráfico bastante estancado, creciendo

sólo un 0,6%, hasta 44 millones de toneladas, ya muy lejos de su vecino y competidor del sur.

Otros grandes puertos europeos, como Rotterdam, Amberes o Génova, evolucionaron también modestamente. Y, al otro lado del Estrecho, TangerMed, que en 2010 había aumentado su tráfico de contenedores en un 68%, se ha estancado en 2011, debido a problemas laborales, lo que ha favorecido el fuerte crecimiento de Algeciras.

En particular, para los tráficos de las empresas navieras españolas tienen especial interés los puertos insulares: Baleares, Tenerife y Las Palmas que, como vemos en la tabla 3, en general continúan evolucionando a la baja, con las únicas excepciones del tráfico de carga general en contenedores de transbordo y de graneles líquidos en Las Palmas.

Dadas las negativas previsiones económicas, las empresas navieras españolas van a seguir sufriendo, un año más, una demanda muy baja y unos precios de los combustibles al alza.

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. Las cifras de la tabla 4 (en la página siguiente) son ya definitivas e indican que, en conjunto, las navieras españolas controlaban al 1 de enero de este año 2012 un total de

Gráfico 4:
Evolución
del precio
del petróleo
(dólares/barril).
Fuente: Bunkerworld.

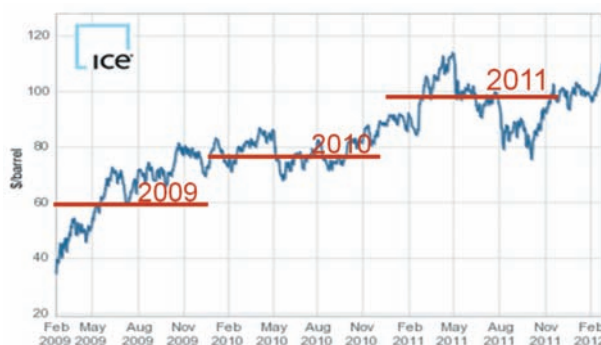


Tabla 2: Tráfico portuario español.
Fuente: Puertos del Estado.

Año	Tráfico total (millones de toneladas)	Variación (%)
2005	441	+7,5%
2006	462	+5,0%
2007	483	+4,5%
2008	474	-1,9%
2009	413	-12,9%
2010	431	+4,4%
2011	457	+6,0%

Tabla 3: Evolución del tráfico en los puertos insulares (millones de toneladas).
Fuente: Puertos del Estado.

	Tráfico portuario total			Mercancía general		
	2011	2010	Var (%)	2011	2010	Var (%)
Baleares	11,5	11,7	-2,4%	8,0	8,0	+0,4%
Las Palmas	25,4	22,7	+11,8%	17,4	15,2	+14,4%
Tenerife	14,8	16,0	-7,5%	5,8	5,8	-0,3%

	Graneles sólidos			Graneles líquidos		
	2011	2010	Var (%)	2011	2010	Var (%)
Baleares	1,6	1,9	-12,0%	1,6	1,8	-10,5%
Las Palmas	0,5	0,7	-30,4%	5,0	4,5	+9,4%
Tenerife	0,8	0,8	-5,0%	7,3	8,2	-11,4%



ANAVE y UGT renovaron su acuerdo de 2006 sobre el enrole de marinos no comunitarios en el REC. Con ello se apoya la competitividad de estos buques y se hace posible su mantenimiento bajo bandera española, lo que supone un apoyo al empleo de marinos nacionales.

229 buques mercantes de transporte, con poco más de 4 millones de toneladas de arqueo (GT).

Durante 2011, el número de buques se redujo en 4 unidades y el tonelaje en un 2,3%. Operan bajo pabellón español el 61% de las unidades y el 63% del tonelaje controlado por navieras españolas.

Respecto a la inversión en buques nuevos (**tabla 5**), las navieras españolas incorporaron en 2011 sólo 3 buques de nueva construcción, con un valor total de 280 millones de euros, debido a lo prolongado de esta crisis.

La flota total controlada sitúa su edad media en 14,4 años, muy por debajo de la flota mundial que es de 18,5 años. La flota de pabellón español también se sitúa entre las más jóvenes del mundo con una edad media por debajo de 13 años.

Por otra parte, la flota de bandera española continúa en 2012, un año

Tabla 4: Flota mercante total controlada por empresas navieras españolas. Situación a 1 de enero de 2012. Fuente: ANAVE.

Pabellón	Buques	Millones GT
Español	141 (-1)	2,54 (+1,2%)
Extranjero	88 (-3)	1,51 (-7,7%)
TOTAL	229 (-4)	4,05 (-2,3%)

Tabla 5: Incorporación de buques nuevos en 2011 por las navieras españolas. Fuente: ANAVE.

Buques	GT	Mill. euros
2 buques de pasaje 1 cementero	67.742	280

más, en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

Novedades positivas

Como contrapunto de estas noticias económicas que no son precisamente muy alentadoras, cabe destacar muy brevemente algunas novedades positivas.

En primer lugar, ANAVE y UGT-MAR renovaron recientemente el acuerdo firmado en 2006 para hacer posible el enrole de marinos no comunitarios en buques del Registro Especial de Canarias. Con ello se apoya la competitividad de estos buques y se hace posible su mantenimiento bajo bandera española, por lo que supone en realidad un apoyo al empleo de marinos nacionales.

Hay que señalar igualmente que el pasado mes de septiembre, la CEOE creó, por iniciativa de ANAVE, un órgano que agrupa a todas sus organizaciones miembros relacionadas con el mar, al que se ha llamado el Consejo del Mar y del que fue elegido Presidente D. Adolfo Utor. Se está trabajando en un amplio informe que evalúa la importancia económica de todos estos sectores empresariales marítimos y que se publicará próximamente.

Asimismo, es una satisfacción para ANAVE que el anterior Presidente de la Asociación, D. Juan Riva, tomase posesión, el pasado mes de junio, de la presidencia de la *European Community Shipowners' Associations* (ECSA), por un plazo de 2 años. Los miembros de ECSA controlan el 41% de la flota

mercante mundial, por lo que su peso e influencia en el mundo marítimo es muy notable.

Respecto a la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que también preside actualmente ANAVE, 2011 ha sido un año de reestructuración, en el que se han incorporado a la misma 11 Autoridades Portuarias individuales, con lo que su número de asociados asciende ya a 31.

Hace pocos días presentó un simulador de costes de cadenas logísticas de TMCD completamente actualizado y es inminente que se publiquen, por primera vez, datos estadísticos completos del TMCD en España, tanto de oferta como de demanda. Próximamente convocarán a los medios de comunicación para presentar estas estadísticas.

Una breve referencia también a una verdadera lacra del comercio marítimo, como es la piratería, especialmente en la zona de Somalia. En 2011 continuaron aumentando los ataques piratas, pero gracias a las mejores medidas de protección de los buques y a las fuerzas navales que operan en la zona, ha disminuido drásticamente el número de secuestros de buques y marinos.

Estos hechos ponen de manifiesto la necesidad de mantener y reforzar incluso la protección naval. Por ello ha sido una excelente noticia que el Consejo de la Unión Europea acordase, hace pocos días, prolongar el mandato de la Operación Atalanta por dos años más, hasta diciembre de 2014.

Y, por último, una buena noticia en el terreno medioambiental: según datos del ITOPF (*International Tankers Oil Pollution Fund*), en el año 2011 los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 1.000 toneladas, un mínimo histórico. Tras el ligero repunte de 2010, que hizo temer un cambio de tendencia, los datos de 2011 confirman los buenos registros del transporte marítimo, impulsados sin duda por la normas sobre seguridad emanadas de la OMI y la mejora de los mecanismos de control de su cumplimiento (ver "Empresas Navieras - Internacional").

Ello confirma que la mejor forma de regular un modo de transporte tan globalizado como el marítimo es el ámbito internacional.

