

¿Hay signos de una auténtica recuperación del mercado de fletes? Clarkson opina que no.

Resumen del informe "Autumn Shipping Review & Outlook" de Clarkson

En los últimos dos meses, tanto los fletes de carga seca como los de petroleros (excepto los de VLCCs) han experimentado repuntes notables. Muchos se preguntan si estos signos son ya el inicio de una verdadera recuperación de los mercados o si tendrán carácter efímero.

A comienzos de noviembre, el broker Clarkson publicó su informe semestral de otoño (con datos hasta agosto o septiembre, según los casos), en el que analiza muy pormenorizadamente la situación del sector marítimo.

En el mismo se pone de manifiesto que, tras haber repuntado en primavera hasta los 12.000 puntos, el índice medio de fletes de Clarkson (*Clarksea Index*) que evalúa el promedio de los fletes de petroleros, graneleros y portacontenedores, cayó en octubre hasta 10.000 \$/día, solo ligeramente superior al valor registrado hace justamente un año (9.800 \$/día), lo que implica que la mejora de la relación oferta/demanda fue efímera y ha vuelto a desequilibrarse.

En esa situación, dadas las previsiones de evolución de la economía mundial y la demanda de transporte, así como las actuales carteras de pedidos, Clarkson (hace dos meses) no preveía mejoras significativas de los fletes en ninguno de los mercados citados al menos hasta finales de 2016.

Resumen

Tras haber experimentado crecimientos del 3,4% en 2012 y del 3,3% en 2013, las perspectivas de crecimiento de la economía mundial son ahora de un 3,3% para 2014 y un 3,8% para 2015, impulsada fundamentalmente por China, que está compensando la evolución decepcionante de la economía en la Unión Europea y en otros países asiáticos.

Se espera cerrar el año 2014 con un crecimiento del tonelaje transportado por el transporte marítimo de un 4,0% (frente a un 3,4% en 2013), que resulta del estancamiento de los tráficos de crudo, un crecimiento del 3,3% de los productos del petróleo, aumento del 4,4% del conjunto de los graneles sólidos, impulsados por el fuerte crecimiento de la demanda de mineral de hierro, y una subida del 6,3% de las cargas en contenedores. El crecimiento de la demanda de transporte (en t milla) será algo superior (+4,6%), debido sobre todo al aumento de la distancia media de transporte del crudo.

Por el lado de la oferta, las entregas de nuevos buques, que en 2013 sumaron 109 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm), se espera caigan este año hasta 93 Mtpm, mientras que los desguaces, tras alcanzar un máximo de 59 Mtpm en 2012, cayeron a 48 Mtpm en 2013 y se espera se reduzcan nuevamente, hasta 35 Mtpm en 2014. Con todo, el crecimiento de la flota mundial, que en 2010 y 2011 fue de media del 8,7%, moderándose al 3,7% en 2013, se espera se sitúe en 2014 en un 3,6%.

Como resultado de todo lo anterior y de la consiguiente evolución de los fletes (a que se hará referencia más adelante) los contratos de nuevos buques, tras la elevadísima cifra de 175 Mtpm en 2013, se han reducido del orden de un 34% y en los primeros 8 meses del año se han contratado 77,3 Mtpm, que podrían llegar a final de año a unos 116 Mtpm.

Parece, no obstante, una cifra objetivamente muy elevada para los bajos niveles de fletes actuales y que sólo se justificaría por los bajos precios de la construcción naval que, a pesar de haber aumentado en promedio un 6% desde hace un año, siguen siendo un 26% más bajos que en 2008.

La consecuencia es que la cartera de pedidos global suma ahora unos 319 Mtpm, un 0,4% más que a comienzos de 2013. Es evidente que la entrega progresiva de estos elevados encargos (que tendrá lugar sobre todo en 2015 y 2016) no va a facilitar la salida de la actual situación de excedente de oferta.

En concreto, Clarkson prevé que la flota petrolera aumente alrededor de un 1% anual en los próximos dos años, la de graneleros lo haga un 5% anual y la de portacontenedores alrededor del 6%.

Quiere ello decir que en cada uno de los tres principales segmentos es muy probable que en los dos próximos años demanda y oferta

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	CRUDO Y PRODUCTOS DEL PETRÓLEO		PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		GASES LICUADOS		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
1999	2.100	9.249	1.105	5.656	941	4.277	542	2.703	874	4.603	136	455	5.696	26.943
2000	2.248	9.631	1.219	6.516	974	5.899	607	3.169	918	4.793	149	577	6.114	30.585
2001	2.219	9.353	1.262	6.806	976	5.929	628	3.271	922	4.803	149	591	6.156	30.753
2002	2.190	8.971	1.307	6.954	1.003	5.592	692	3.600	975	5.072	157	611	6.325	30.800
2003	2.347	9.698	1.388	7.466	1.064	5.910	802	4.212	916	4.812	172	663	6.688	32.761
2004	2.496	10.393	1.509	8.086	1.142	6.560	911	4.780	894	4.690	182	717	7.132	35.226
2005	2.589	10.729	1.609	8.647	1.185	6.805	1.001	5.266	877	4.610	194	736	7.456	36.793
2006	2.660	11.036	1.715	9.257	1.271	7.807	1.091	5.755	865	4.562	211	833	7.814	39.250
2007	2.710	11.012	1.851	9.991	1.367	8.310	1.215	6.418	789	4.167	227	913	8.159	40.811
2008	2.725	11.200	1.953	10.511	1.359	8.007	1.271	6.735	830	4.401	228	957	8.364	41.811
2009	2.648	10.622	2.026	11.027	1.191	6.759	1.133	6.033	811	4.319	237	957	8.045	39.717
2010	2.756	11.236	2.264	12.359	1.340	7.732	1.291	6.823	874	4.618	277	1.148	8.802	43.916
2011	2.766	11.420	2.398	13.059	1.443	8.388	1.404	7.437	882	4.670	306	1.344	9.199	46.318
2012	2.824	11.906	2.607	14.159	1.492	8.730	1.453	7.632	910	4.781	304	1.346	9.589	48.554
2013	2.796	11.764	2.754	14.674	1.575	9.290	1.532	8.013	953	4.986	307	1.345	9.918	50.072
2014	2.828	12.153	2.946	15.648	1.575	9.321	1.629	8.498	1.014	5.289	322	1.442	10.315	52.351
13/12 (%)	-1,0%	-1,2%	5,6%	3,6%	5,6%	6,4%	5,4%	5,0%	4,7%	4,3%	1,0%	-0,1%	3,4%	3,1%
14/13 (%)	1,1%	3,3%	7,0%	6,6%	0,0%	0,3%	6,3%	6,1%	6,4%	6,1%	4,9%	7,2%	4,0%	4,6%

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro, grano

Fuente: Clarkson

t: Millones de t

t·milla: Miles de millones de t·milla

evolucionen de forma más o menos paralela, sin que se absorba una parte significativa del excedente de oferta que, en todos ellos, existe en la actualidad. Para eso la demanda (y, por tanto, la economía mundial) tendría que evolucionar sensiblemente mejor que lo previsto.

En suma, no se ven aún signos de una recuperación significativa y prolongada de los fletes a medio plazo.

Entorno económico mundial

Según el Fondo Monetario Internacional, en 2014 el crecimiento del PIB mundial será del 3,3%, igual al de 2013. Se espera que los países de la OCDE crezcan un 1,8%, frente al 1,4% del año anterior. En EEUU el crecimiento será del 2,2%, igual al de 2013, mientras que la economía de la Unión Europea, tras dos años consecutivos prácticamente estancada o incluso en recesión

(+0,17% en 2013 y -0,28% en 2012), crecerá un moderado 1,4%. Las economías de la zona euro lo harán incluso menos, un 0,83%.

Los países emergentes y en vías de desarrollo de Asia, entre los que se incluye China, crecerán un 4,4%, tres décimas menos que en 2013 y 3 puntos por debajo del 7,5% registrado en 2010. China crecerá un 7,4% (también 3 décimas menos que el pasado año, 3 puntos menos que en 2010 y, sobre todo, muy por debajo de la media del 10,7% anual acumulativo registrada entre 2003 y 2011). Los países de Latinoamérica y Caribe pasarán de crecer un 2,7% en 2013 a hacerlo sólo un 1,3% en 2014. Hace tan sólo 5 años, en 2010, la economía de estos países aumentó un 6,0%, pero desde entonces el crecimiento se ha venido reduciendo año tras año. Finalmente, en España, el PIB crecerá un 1,3%, cinco décimas por encima de la media de los países de

la zona euro y dato significativamente más positivo que el -1,6% registrado en 2012 y el -1,2% de 2013.

En Asia, el crecimiento de la producción industrial, uno de los indicadores clave para el comercio marítimo, se ha estancado en una media del 5% anual, frente al 10% registrado, de media, entre 2003 y 2007. En los países de la OCDE, el año comenzó con un incremento interanual de la producción industrial del 3% (respecto al año anterior), para pasar a menos de un 2% en agosto.

En la UE la producción industrial se encuentra prácticamente estancada o en ligero descenso. El año 2013 se cerró con una caída del 0,7% y el incremento anual en agosto de 2014 era del -0,9%. Por el contrario, la economía de EEUU se está comportando mejor de lo esperado, impulsada por la reactivación del mercado de la vivienda y el crecimiento de la producción de petróleo y gas. Como consecuencia, su producción industrial pasó de un 3% anual en enero al 4% en agosto, con una previsión de terminar el año ligeramente por encima del 3%. Tanto Japón como Corea del Sur han empeorado sus registros a lo largo del año. Tras terminar 2013 con un descenso de la producción industrial del 0,8%, en agosto, Japón, registraba una caída interanual del 2,2%. En Corea del Sur estos mismos datos fueron del 0,3% (2013) y -1,6% (agosto 2014). Las previsiones apuntan a una ligera recuperación en 2015, aunque ambas economías siguen siendo débiles.

Entre los países no pertenecientes a la OCDE, la economía china ha estado funcionando a lo largo de los últimos años de forma bastante consistente, con un crecimiento de la producción industrial del 10% en 2012 y 9,7% en 2013. En la primera mitad de 2014, el crecimiento fue del 9%, si bien en agosto se situó por



debajo del 7%. China sigue manteniendo su posición como la economía de crecimiento más rápido y su comercio marítimo sigue también esta tendencia, en especial sus importaciones tanto de mineral de hierro como de carbón térmico.

En resumen, si bien en conjunto la economía mundial no está funcionando demasiado mal, el crecimiento es muy desigual y no resulta suficiente para proporcionar una base sólida que absorba el exceso de flota existente respecto de la demanda. Como consecuencia, parece que habrá que esperar todavía hasta la ansiada recuperación del mercado de transporte marítimo.

Demanda de transporte

Graneles sólidos

Como se ha indicado, el tonelaje transportado de graneles sólidos aumentará de 4.329 millones de toneladas (Mt) a unas 4.521 Mt en 2014, creciendo alrededor del 4,4%, cifra inferior a la registrada en 2013 (+5,6%). Medida en t milla, la demanda de transporte de graneles sólidos aumentará un 4,2%, hasta 25,0 billones de t milla.

China e India siguen siendo los principales motores del crecimiento de la demanda de graneles sólidos. La demanda europea, pese a que ha comenzado a mostrar algún signo de mejora, en general se mantiene en niveles débiles.

El mineral de hierro sigue siendo la carga estrella, con un crecimiento previsto del 10,3% en 2014 tras el 7,1% registrado en 2013. Este dato refleja un impresionante crecimiento del 13,4% de las importaciones de China, del 12,9% en Corea del Sur y en torno al 4% en Europa. El 68,7% del comercio de mineral de hierro tiene como destino China.

Se estima que el comercio mundial de carbón por vía marítima aumentará un 4,2% en 2014, frente al 5,0% de 2013, impulsado por el fuerte crecimiento, del 16,6%, de las importaciones de India. Sin embargo, China, que en 2013 se convirtió en el primer país importador de carbón, superando a Japón e India, se prevé que disminuya el volumen de sus importaciones de esta mercancía en un 5,8%, siendo superado nuevamente por Japón. La imposición de aranceles, de entre un 3% y un 6%, a la importación del carbón, anunciada por el gobierno de este país a mediados de octubre, es sin duda la principal causa de estas previsiones.

Clarkson apunta a que la demanda de transporte marítimo de grano terminará el año con un crecimiento del 5,2% (3,2% en 2013), fruto de una fuerte recuperación de las exportaciones de Estados Unidos y del crecimiento de las importaciones tanto de China (especialmente de soja) y otros países de Asia y África. Se espera para 2015 un menor aumento de la demanda en China, que podría limitar esta expansión.

Por último, la demanda de graneles menores se espera que termine 2014 con un leve crecimiento del 2,1% (3,9% en 2013), consecuencia de la prohibición, a comienzos de año, de Indonesia a las exportaciones de

minerales no procesados, que ha llevado a una reducción del 24% de la demanda de transporte de níquel y del 22% de la de bauxita y alúmina, tras varios años de crecimiento excepcional. El 19 de noviembre Indonesia ha confirmado esta prohibición.

Graneles líquidos

El transporte marítimo de crudo y productos del petróleo está previsto que termine 2014 con una ligera subida del 1,1%, tras el descenso del 1,0% registrado en 2013, totalizando 2.828 Mt. Medido en t milla el crecimiento se prevé algo mayor, del 3,3%, con un total de 9,2 billones. Pero los comportamientos del comercio de crudo y de productos del petróleo han sido muy diferentes, como viene siendo habitual en los últimos años. Mientras que la demanda de transporte productos del petróleo aumentó un 3,3% en términos de t y un 4,1% en t milla, totalizando 997 Mt y 3,0 billones de t milla, la de crudo está prácticamente estancada en términos de t y se prevé que crezca un 3,0 en t milla.

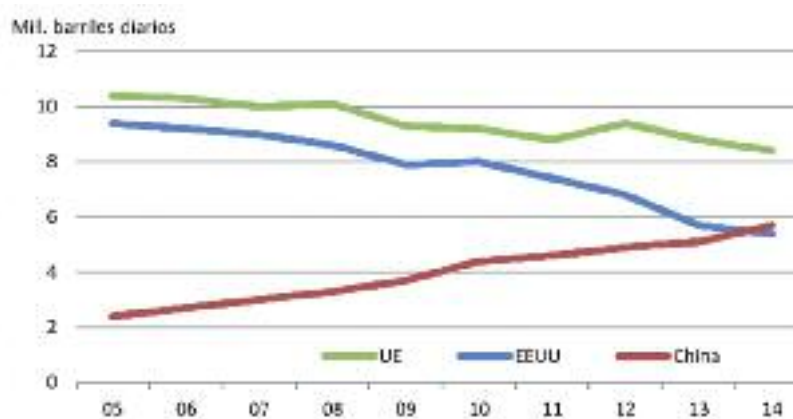
De hecho, la demanda de transporte de crudo de petróleo conti-

núa en los niveles de hace 10 años. En 2014 se espera que el comercio mundial de esta mercancía ascienda a 36,8 millones de barriles diarios (Mbpd), frente a los 37,1 registrados en 2004, y ello pese a que la demanda de crudo en los países de fuera de la OCDE, en particular China e India, ha crecido fuertemente en este periodo (un 9,5% de media anual en China en los últimos 10 años y un 7,7% en India).

Los altos precios del petróleo alentaron la producción local en las principales áreas de consumo, sobre todo en los EEUU, lo que ha dado lugar a una fuerte reducción de sus importaciones que ha neutralizado, en gran medida, el firme crecimiento de las importaciones de los países en vías de desarrollo de Asia que, por otro lado, han impulsado un crecimiento de la demanda media en t milla.

Mientras tanto, los cambios en la capacidad de refino mundial y un fuerte crecimiento de la demanda de productos petrolíferos en algunas regiones en vías de desarrollo han favorecido un crecimiento bastante firme del comercio marítimo mundial de productos petrolíferos en los últimos años.

Fig. 1:
Importaciones
de crudo por
vía marítima.



DNV·GL

Mercancía general

La demanda de transporte de carga general convencional y de mercancía en contenedores crecerá, previsiblemente, en 2014, un 6,4% en términos de t y un 6,1% en términos de t milla.

Ambos tipos de mercancía esperan batir su récord histórico, algo a lo que nos tiene habituados la carga containerizada, pero que resulta más raro, en la última década, en la mercancía general convencional (su anterior máximo histórico data de 2002, con 975 Mt transportadas).

Así, la demanda de transporte de contenedores se prevé que aumente, en 2014, un 6,3% hasta 1.629 Mt y 8,5 billones de t milla (+6,1%) y la de carga general convencional un 6,4% en términos de t (hasta 1.014 millones) y un 6,1% en t milla (hasta 5,3 billones).

Por tráficos, comienza a recuperarse la demanda de mercancía containerizada tanto por parte de EEUU como de los países europeos, que en el tráfico Asia-Europa se espera crezca un 6,5%, frente a un 4,2% en 2013 y un -4,2% en 2012.

En los tráficos transpacíficos, las previsiones apuntan a un crecimiento del 5,4%, frente al 4,2% de 2013 y el 0,5% de 2012.

Estos datos, unidos al fuerte crecimiento de la demanda regional entre países de Asia (+7,7%), permiten dar un ligero respiro a este sector del mercado (Clarkson prevé que en 2014 y 2015 el crecimiento de la demanda superará al de la oferta por primera vez en varios años), aunque la situación sigue siendo delicada debido al exceso de oferta, todavía presente, que hará que la recuperación de los fletes tarde todavía algo más.

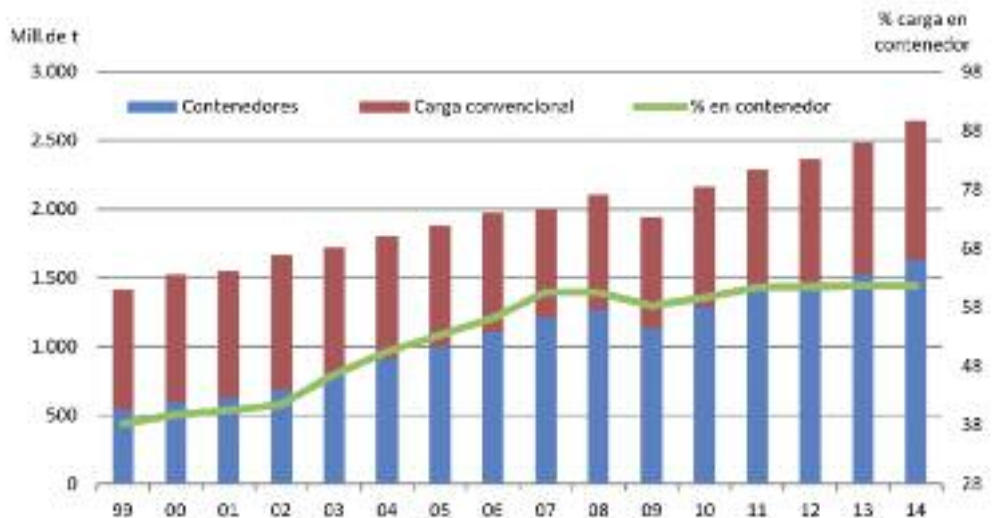


Fig. 2: Distribución del comercio mundial de carga general.

Mercado de fletes

Petroleros

El mercado de fletes de petroleros de crudo ha experimentado un notable repunte en 2014, aunque sigue estando un 36% por debajo de la media a largo plazo. Tanto fletes (spot y time charter), como los precios de los buques petroleros de mayor tamaño han aumentado con respecto a 2013, mientras que los fletes de los buques de menor tamaño (por debajo de las 30.000 tpm), dedicados al transporte de productos limpios, han disminuido.

Los fletes spot de buques VLCC promediaron unos 22.050 \$/día entre enero y agosto de 2014, más del doble que en el mismo periodo de 2013 y, en el caso de Suezmaxes y Aframax, se sitúan entre un 70 y un 65% por encima (23.635 \$/día y 22.495 \$/día respectivamente). Por el contrario, los de los petroleros de productos limpios han registrado una media de 9.390 \$/día entre enero y agosto de 2014, un 33% menos que en el mismo periodo del año anterior.

Graneleros

Entre enero y agosto de 2014, los fletes en el mercado de buques graneleros mejoraron un 50% de media respecto del mismo periodo del año anterior, hasta alcanzar 9.032 \$/día. Esta subida ha sido más notable en los buques de mayor porte, capesize, para los que el índice de fletes spot de Clarkson indica un repunte del 59% hasta 12.682 \$/día, que se reduce a un 11% en el caso de los Panamax (5.568 \$/día) y a un 8% en el caso de los Supramaxes (8.927 \$/día).

Sin embargo, en todos los segmentos del mercado los niveles de fletes se mantienen muy por debajo de la media histórica de los últimos diez años, debido a que sigue existiendo en este segmento del mercado un importante excedente de buques que sigue animando a los propietarios a continuar la tendencia a navegar a velocidad reducida.

También los fletes time charter de graneleros han mejorado para todos los tamaños de buques este año, pero se mantienen en niveles bajos en una perspectiva histórica.

Carga general

Los niveles de tarifas de fletes en las principales líneas de buques portacontenedores siguen siendo muy volátiles, debido al excedente de oferta todavía presente en este sector del mercado, con un efecto cascada al resto de líneas secundarias, y ello a pesar del importante aumento de la demanda en los tráficos intra asiáticos. Aunque la flota amarrada bajó, en noviembre de 2014, hasta el mínimo de los últimos 4 años (unos 225.000 teus que suponen alrededor del 1,2% de la flota), las líneas han logrado trasladar el 95% de esta carga a los armadores independientes, lo que tiene su reflejo en que los fletes time charter de portacontenedores sólo se han podido recuperar entre un 2 y un 9% en 2014 (dependiendo del tamaño del buque) respecto de los bajísimos niveles de 2013.

DNV·GL

En el mercado de buques multipropósito, la evolución fue incluso peor y los fletes medios *time charter* de buques de 17.000 tpm (unos 900 teu), resultaron entre enero y agosto un 9% inferiores a los de 2013, mientras que en el caso de buques de menor tamaño, 9.000 tpm, repuntaron un ligerísimo 2,1% respecto de los deprimidos niveles del año anterior.

Flota mercante mundial

La flota mercante mundial totalizaba, a comienzos de septiembre de 2014, 89.237 buques con 1.727,4 Mtpm, lo que supone un ligero crecimiento del 1% en número de buques y del 2,2% en términos de tpm respecto de comienzos de año. De ellos, 13.454 buques y 527,5 Mtpm eran petroleros y quimiqueros, lo que supone un aumento del 0,65% en las tpm desde enero, con una previsión de terminar el año creciendo entre un 1,5 y un 2%.

La flota de graneleros sumaba, también en septiembre, 10.237 unidades con 747,0 Mtpm y un crecimiento del 3,2% desde primeros de año y se estima que en 2014 crecerá un 5,2% alcanzando 761,6 Mtpm.

La flota de portacontenedores incluía, en la misma fecha, 5.093 buques, que totalizaban 17,9 millones de TEU, con un crecimiento del 4,5% desde el comienzo del año. Durante 2014 se prevé que esta flota crezca un 4,8% hasta 18,7 millones de TEU.

Estos cuatro tipos de buques suponían el 86,8% de la capacidad de transporte de la flota mercante mundial. Les siguen, en el ranking de tpm, los buques de carga general (15.813 unidades y 39,8 Mtpm a comienzos de septiembre y -0,5% respecto de principios de año) y los metaneros (399 unidades, 13 más y 31,3 Mtpm, +4,0%).

Los buques multipropósito (no celulares operados en línea regular) sumaban en la misma fecha 3.255 unidades (17 menos que a comienzos de año) y 29,5 Mtpm (+0,3%), los gaseros LPG 1.281 unidades y 16,7 Mtpm (+22 y +2,5% respectivamente), los ro-ro 1.262 unidades y 8 Mtpm (-15 y -2,4%), y los de pasaje, incluidos cruceros, 6.448 unidades y 5,5 Mtpm (+20 y +0,1%).

Fig. 3: Índices de fletes de Clarkson.

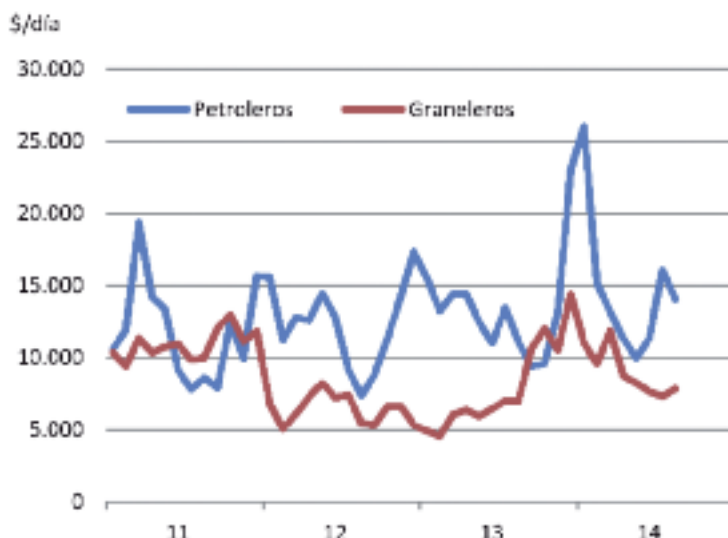
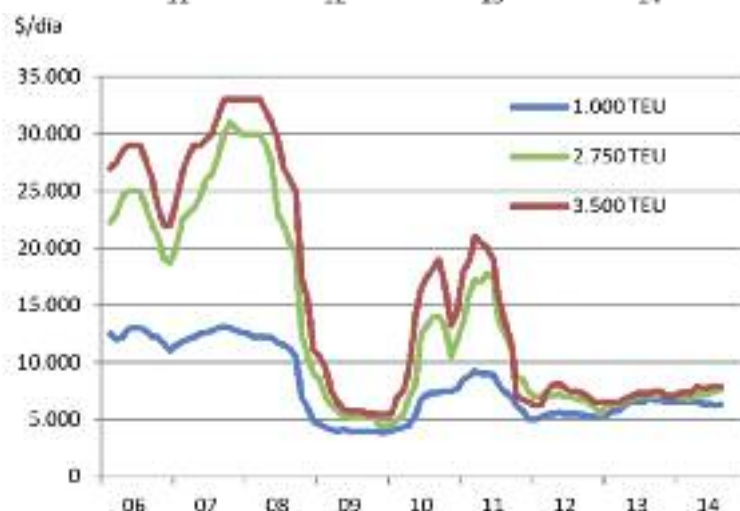


Fig. 4: Fletes time charter de buques portacontenedores.



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

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1985	268,2	192,1	N.D
1990	251,2	203,9	1.639,0
1995	271,9	228,2	2.493,9
2000	296,4	266,9	4.468,8
2005	333,7	322,1	7.263,8
2006	357,3	344,9	8.204,1
2007	377,1	368,2	9.556,6
2008	399,4	392,4	10.845,7
2009	421,3	418,6	12.240,2
2010	451,5	460,5	12.961,0
2011	469,3	538,8	14.202,5
2012	459,7	619,3	15.320,9
2013	514,8	684,8	16.235,1
2014	524,1	724	17.116,3
sep. 2014	527,5	747	17.887,1



Construcción naval

Tras un año 2013 en el que los nuevos contratos repuntaron de forma notable, en los 8 primeros meses de 2014 se han reducido considerablemente, sumando a pesar de todo un total de 1.205 con 77,3 Mtpm. Los buques graneleros representaron el 38,2% de los nuevos contratos y el 55,9% de las tpm, los buques tanque (petroleros y quimiqueros), el 18,0% y 24,5%, y los portacontenedores celulares el 7,3 de las unidades y 9,3% de las tpm. Se contrataron además, entre enero y agosto, 66 gaseros LPG, 32 LNG, 42 buques multipropósito, 22 buques de pasaje (incluyendo cruceros), 14 de carga general y 1 buque ro-ro. Hasta el mes de septiembre no se había firmado ningún contrato de cargueros frigoríficos. Como consecuencia, la cartera de pedidos era, a comienzos de septiembre, sólo un 0,4% superior (en tpm) a la de principios de año.

En 2013, las entregas de buques nuevos se redujeron en 917 unidades y un 30% en tpm, sumando 109,2 Mtpm, lo que representa el 9,5% de la flota mundial a comienzos de 2014. Durante 2014 el ritmo de entregas ha seguido descendiendo, tras el pico alcanzado en 2011 (con 166,8 M tpm entregadas) y, hasta el 1 de septiembre, se habían entregado 61,2 Mtpm, que se prevé alcancen 93 Mtpm a finales de año, un 14,9% menos que en 2013. Tanto en términos de tpm como en número de unidades, los graneleros son el segmento más importante, con el 28,2% del número de buques y el 57,6% de las tpm entregadas, seguidos de petroleros (14,0% de las unidades y 20,4% de las tpm) y portacontenedores (7,1% y 14,6% respectivamente).

El desguace de buques se ha mantenido en niveles firmes durante los primeros 8 meses de 2014, con un total de 599 buques que suman 23,5 Mtpm, con lo que a final de año podrían sumar unos 35 Mtpm. Aunque estas cifras reflejan un descenso del 25% en tpm respecto del mismo periodo del año anterior, el nivel actual de desguaces continúa muy por encima de la media del periodo 1996-2013, en el que se desguazaron 25,0 Mtpm/año.

Los graneleros continúan encabezando el ranking de buques desguazados, con un total de 184 buques y 10,0 Mtpm, el 42,6% del total del tonelaje desguazado, hasta comienzos de septiembre de 2014. Petroleros y buques portacontenedores suponen el 27% y 19% respectivamente. En comparación con el mismo periodo del año anterior, los desguaces tanto de graneleros como de petroleros han disminuido considerablemente (un 35% y un 13% respectivamente). Por el contrario, los desguaces de portacontenedores han aumentado un 7%, especialmente en el segmento de buques panamax de 3.000 teus a 4.500 teu.

Figs. 5, 6 y 7:
Nuevos contratos,
desguaces y
entregas de
petroleros,
graneleros y
portacontenedores.

