

Evolución de la flota mercante mundial en 2016

Informe elaborado por ANAVE a partir de varias fuentes

El 1 de enero de 2017, la flota mundial de buques mercantes estaba compuesta por 57.800 unidades con 1.182.782.237 GT (+3,0%) y 1.772.086.506 tpm (+3,1%). Durante 2016, la actividad de desguace creció un 14,8% hasta 42,6 millones de tpm (Mtpm) principalmente de graneleros, que suponen el 66% de las tpm desguazadas y portacontenedores, que triplicaron el tonelaje enviado a desguace.

A 1 de enero de 2017, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,7 años, ligeramente superior a la de 2016 (17,5 años).

Panamá fue, un año más, el registro más utilizado por los armadores, con 215,8 millones de GT (MGT). Liberia ocupaba el segundo puesto con 135,7 MGT seguida de Islas Marshall (127,6 MGT). La flota abanderada en la Unión Europea (28) creció un 3,1% hasta sumar 238,4 MGT, con una cuota del 20,2% de las GT mundiales.

Los armadores griegos controlaban, un año más, la mayor flota del mundo, con 342,3 Mtpm, operando el 79,5% de su flota bajo pabellones extranjeros. Seguía Japón, con 241,8 Mtpm y el 87,1% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. En tercer lugar, China controlaba una flota de 215,1 Mtpm y el 65,8% abanderada en registros extranjeros. Los países miembros de UE(28) + Noruega controlaban, en conjunto, 652,8 Mtpm, el 37,0% del tonelaje mundial. La flota controlada por armadores españoles subía 1 posición y se colocaba en el puesto 37º con 3,7 Mtpm.

Durante 2016, la flota mundial de buques mercantes aumentó en 469 unidades (un 0,8%), un 3,0% en términos de GT y un 3,1% en tpm. Los altos niveles de desguace, solo superados en tpm por los registrados en 2009 y 2010, en combinación con los bajos niveles de entregas en algunos segmentos de flota siguieron reduciendo la tasa de crecimiento de la flota mundial. Así, mientras en el periodo 2007-2017 la flota mundial aumentó sus tpm casi un 72%, el crecimiento interanual se mantuvo en niveles del 6-9% entre 2007 y 2012 y se ha reducido a crecimientos del 3-4% en los últimos 5 años. Según los datos publicados por Lloyd's Register Fairplay (LRF), a 1 de enero de 2017 la flota mercante mundial sumaba 57.800 buques, con 1.182.782.237 GT y 1.772.086.506 tpm (Tabla 1).

El pasado año, todos los segmentos de flota registraron crecimientos de su tonelaje a excepción de los buques de carga general, que perdieron 333 unidades y redujeron sus GT un 0,5%. Los gaseros fueron el segmento que más aumentó (+9,5%), seguido de combinados (+7,5%), quimiqueros (+6,3%) y petroleros (+4,9%). Los buques de pasaje (+3,9%) y graneleros (+2,6%) crecieron de forma menos notable, mientras que los portacontenedores (+0,4%) y buques ro-ro (+0,1%) se mantuvieron en niveles similares a los del año anterior. Los graneleros suponen el 36,0% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,6% y los portacontenedores el 18,3%, valores todos ellos muy similares a los de un año antes.

Según el ISL Bremen, durante 2016 las tpm desguazadas crecieron en conjunto un 14,8%, hasta 42,6 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm), alcanzando

el tercer valor más alto registrado, solo por detrás de los picos de 2009 y 2010. De los 841 buques

que se desguazaron, 382 fueron graneleros con 28,1 Mtpm (el 66% de las tpm desguazadas). De nuevo,

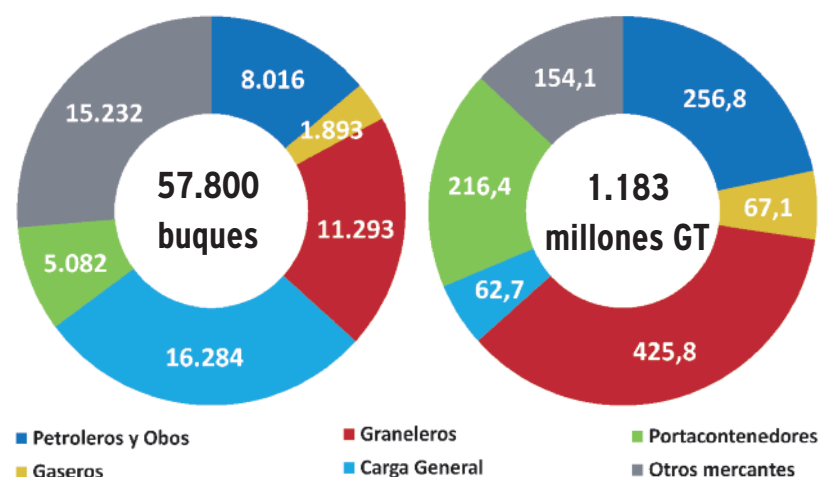


Figura 1: Distribución de la flota mercante mundial a 1 de enero de 2017

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV-GL

Tipos de buques	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2016		2017	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	7,8	244,6	8,0	256,8
Gaseros	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	1,8	61,3	1,9	67,1
Graneleros	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	11,1	415,0	11,3	425,8
Carga General	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,6	63,0	16,3	62,7
Portacontenedores	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,2	215,5	5,1	216,4
Otros mercantes ⁽¹⁾	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	14,8	148,7	15,2	154,1
Total mercantes	43,2	399,2	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	57,3	1.148,0	57,8	1.182,8
Otros no mercantes	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	53,0	59,1	54,5	63,2	56,1	65,8
Total	76,4	416,2	78,2	423,5	80,7	475,9	86,8	543,6	90,0	633,3	102,2	882,6	109,6	1.166,9	111,8	1.211,2	113,9	1.248,6

Tabla 1: Flota mercante mundial por tipos de buques

⁽¹⁾: Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.

Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1980, 1985 y 1990 (datos a 1 de julio)

NB: Miles de buques

TRB: Millones de TRB - GT: Millones de GT

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

Millones de tpm

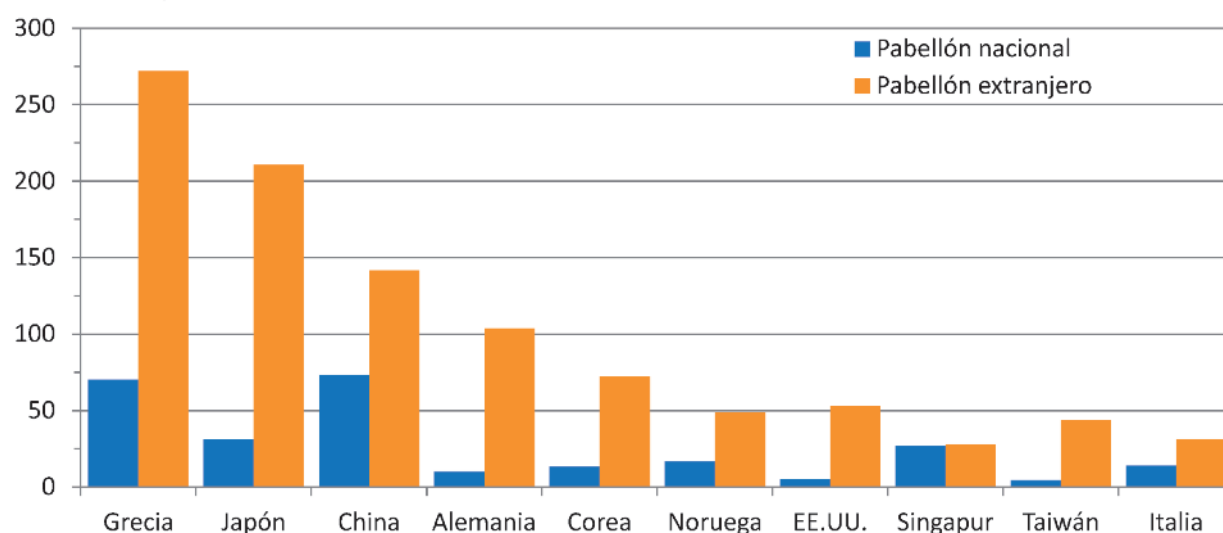


Figura 2: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador. Datos en millones de tpm, a 1 de enero de 2017. Fuente: ISL Bremen

el segmento más castigado fue el de los capesizes, con 78 unidades y 13 Mtpm. La debilidad del mercado también repercutió sobre los portacontenedores, que duplicaron las unidades desguazadas (de 90 en 2015 a 195 en 2016) y triplicaron el tonelaje reciclado, totalizando 8,8 Mtpm. Tras el record anterior, registrado en 2013 (440.000 TEU desguazados), 2016 dejó una cifra de 659.000 TEU enviados al reciclaje. El segmento de los petroleros vivió la situación contraria y el desguace volvió a descender hasta va-

lores mínimos, con solo 69 unidades y 3,0 Mtpm.

La edad media de los buques desguazados descendió, por 5º año consecutivo, desde 26,2 años en 2015 a 24,5 años en 2016. En el caso de los portacontenedores la edad media de desguace descendió a 18,6 años, incluyendo el reciclaje en noviembre de un buque de solo 7,8 años. La edad media de desguace de los graneleros fue de 23,5 años, mientras la de los petroleros fue de 28,4 años.

A 1 de enero de 2017, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,7 años, ligeramente superior a la de un año antes (17,5 años). Los graneleros eran el segmento más joven (con 9,6 años) seguidos de petroleros de crudo (10,5), metaneros (10,6), portacontenedores (10,8), quimiqueros (12,6), gaseros LPG (15,1) y buques ro-ro (16,0). Por encima de la edad media estaban petroleros de productos (22,0 años), buques de carga general (23,5), cruceros (24,2), buques de pasaje (26,4) y cargueros frigoríficos (28,3).

Panamá fue, un año más, el registro más utilizado por los armadores (Tabla 2), con 215,8 millones de GT (MGT) a finales de año, un 1,7% más que en 2015 y que suponen el 18,2% de las GT mundiales. Liberia, cuya flota aumentó un notable 6,2%, ocupaba el segundo puesto con 135,7 MGT y el 11,5% de las GT mundiales, seguida de Islas Marshall con 127,6 MGT, un importante crecimiento del 10,1% y el 10,8% del GT mundial. Hong Kong, en el 4º puesto, aumentó un 5,0% hasta 106,8 MGT y Singapur, en el 5º lugar, un 1,4%, hasta 80,0 MGT.

Dentro del registro de Panamá, los graneleros suponen el 49,4% de las GT (el 25,1% de la flota mundial de

DNV·GL

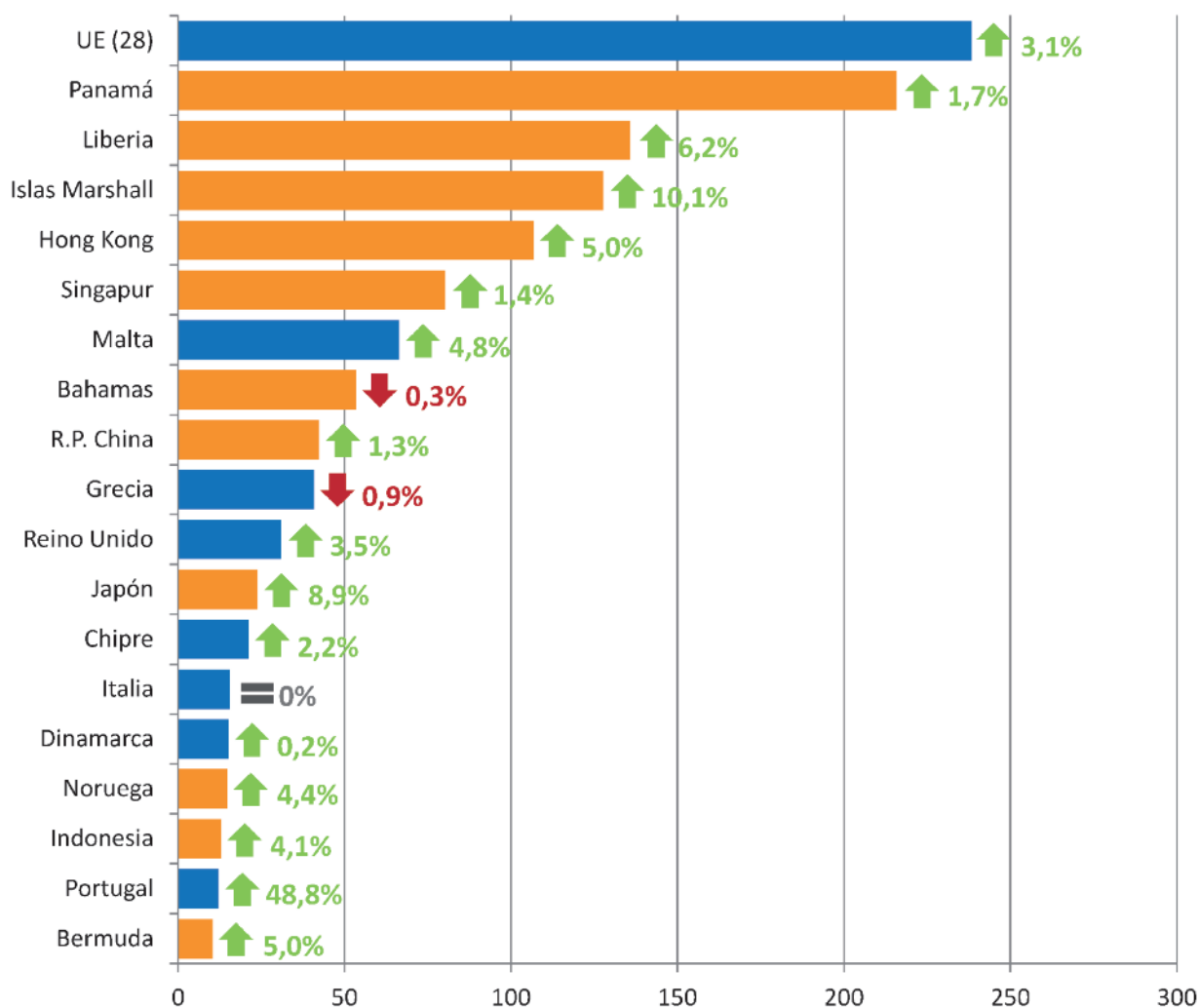


Figura 3: Flota mercante mundial por país de bandera. Datos en millones de GT, a 1 de enero de 2017. Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

este tipo de buques) y los portacontenedores y petroleros el 15,5% de las GT en ambos casos. En Liberia, el 32,8% de las GT corresponden a graneleros, el 29,0% a portacontenedores y el 27,2% a petroleros. En Islas Marshall, el 41,5% de las GT corresponden a graneleros y el 27,2% a petroleros y, en Hong Kong, el 48,1% de las GT registradas son graneleros y el 25,6% portacontenedores. En Bahamas está registrado el 35,6% de las GT mundiales de buques de crucero.

En 2016, la flota abanderada en la Unión Europea (28) creció un 3,1% hasta sumar 238,4 MGT, con una cuota del 20,2% de las GT mundiales. Malta se mantenía como el Estado miembro de la UE con mayor flota registrada, totalizando 66,3 MGT (+4,8%) y ocupando la 6ª posición del ranking mundial. Grecia ocupaba la 2ª posición en la UE y la 9ª en el mundo, con 40,8 MGT (-0,9%). La flota abanderada en Reino Unido creció un 3,5%, hasta 30,9 MGT y conserva la 10ª posición, seguida de Chipre con 21,0 MGT (+2,2%) en la 12ª posición.

El registro portugués de Madeira (MAR) sigue cosechando los frutos de los cambios de regulación introducidos en los últimos años y, en 2016, creció un espectacular 48,8% hasta 12,0 MGT subiendo de la 24ª posición a la 17ª en el ranking mundial. En los últimos 3 años, el MAR ha multiplicado casi por 6 sus GT, lo que indica que cuando un registro toma las medidas necesarias, es perfectamente posible recuperar competitividad relativa frente a otros registros, incluso en un periodo muy breve.

También crecieron las flotas inscritas en Letonia (+13,5%), España (+8,5%), Bulgaria y Polonia (ambas +6,6%), Francia (+5,8%), Croacia (+5,3%), Finlandia (+3,5%) y Bélgica (+1,5%) mientras que Dinamarca (+0,2%), Italia y Rumanía (ambas 0%) y Países Bajos (-0,4%) se mantuvieron en un nivel similar al del año anterior.

Registraron descensos Estonia (-5,3%) y Alemania (-5,4%), algo más significativos Irlanda (-8,1%) Suecia (-13,0%) y Lituania (-13,8%) y, muy notables Luxemburgo (-35,2%). A 1 de enero de 2017, el pabellón español subía una posición y ocupaba el puesto 41º del ranking mundial.

Según el ISL de Bremen, los armadores de Grecia controlaban, un año más, la mayor flota del mundo (Figura 2), con 342,3 Mtpm (el 19,4% de la capacidad de transporte marítimo mundial), con un notable aumento del 5,5% respecto al año anterior, operando el 79,5% de su flota bajo pabellones extranjeros. Seguía Japón, con 241,8 Mtpm (-0,8%) y el 87,1% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. En tercer lugar, China controlaba una flota de 215,1 Mtpm (+5,9%) y el 65,8% abanderada en registros extranjeros. La flota controlada por armadores alemanes registró un descenso del 5,6% hasta 114,1 Mtpm, pero mantuvo la 4ª posición con el 91,0% de su

País	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	Var. GT (%)	
											17/16	17/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	212.293	215.822	1,7	66,9
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	127.748	135.652	6,2	158,3
Islas Marshall ⁽¹⁾	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	115.848	127.604	10,1	483,3
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	101.752	106.790	5,0	310,3
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	78.961	80.033	1,4	210,0
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	63.270	66.325	4,8	198,5
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	53.613	53.443	-0,3	58,6
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	41.725	42.285	1,3	118,2
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	41.157	40.785	-0,9	27,6
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	29.840	30.880	3,5	69,3
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	21.732	23.677	8,9	95,6
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	20.539	20.990	2,2	-0,7
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	15.447	15.453	0,0	45,1
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	15.100	15.134	0,2	107,0
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.012	14.634	4,4	-16,8
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	12.434	12.943	4,1	246,8
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	8.093	12.045	48,8	889,8
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	9.925	10.420	5,0	69,0
Otros UE												
Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	9.878	9.341	-5,4	16,1
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	7.185	7.153	-0,4	12,0
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.426	5.738	5,8	24,3
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	4.689	4.759	1,5	24,3
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.386	2.319	2.094	2.079	2.256	8,5	-5,4
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.489	2.165	-13,0	-39,2
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.571	1.625	3,5	21,8
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.250	1.317	5,3	31,6
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	1.977	1.281	-35,2	130,7
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	373	353	-5,3	16,2
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	327	282	-13,9	-20,0
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	198	182	-8,1	-55,7
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	113	121	6,6	-86,2
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	102	115	13,5	-53,4
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	153	45	45	0,0	-85,1
Total UE (15)	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.379	145.128	148.797	2,5	48,0
Total UE (28)	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.937	231.179	238.380	3,1	62,0
Total Mundial	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.147.997	1.182.782	3,0	96,6
UE15/ Mundo (%)	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	12,6%	12,6%		

Tabla 2: Flota mercante mundial por país de bandera

⁽¹⁾: Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

tonelaje bajo pabellones extranjeros. Según datos de LRF los países miembros de UE(28) + Noruega controlaban, en conjunto, 652,8 Mtpm, el 37,0% del tonelaje mundial. La flota controlada por armadores españoles subía 1 posición y se colocaba en el puesto 37º con 3,7 Mtpm.

A 1 de enero de 2017, los armadores griegos controlaban el 22,7% de la flota mundial de buques tanque seguidos de los japoneses con el 8,3%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos (22,0%), junto a japoneses (20,3%) y chinos (17,2%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 23,9% de los portacontenedores.

