

La flota mercante mundial en 2015

Informe elaborado por ANAVE a partir de varias fuentes

El 1 de enero de 2016, la flota mundial de buques mercantes estaba compuesta por 57.331 unidades con 1.147.997.415 GT (+3,6%) y 1.718.341.299 tpm (+3,2%). Además, en 2015 se desguazaron 759 buques mercantes con 37,1 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm), un 11,0% más que en año anterior impulsados por los graneleros, que supusieron el 80,9% de las tpm desguazadas.

A 1 de enero de 2016, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,5 años, marginalmente superior a la de 2015 (17,4 años).

Panamá siguió siendo el registro más utilizado por los armadores, con 212,3 millones de GT (MGT), seguido de Liberia con 127,7 MGT (+3,5%), Islas Marshall (115,8 MGT) y Hong Kong (101,8 MGT). En conjunto, la flota abanderada en la UE (28), sumaba 231,2 MGT.

El ranking de flota controlada con arreglo a la nacionalidad del armador sigue, un año más, liderado por Grecia con 324,4 Mtpm (el 19,0% de la capacidad de transporte marítimo mundial), con un notable aumento del 5,3% respecto al año anterior, operando el 78,8% de su flota bajo pabellones extranjeros. Japón ocupa la segunda posición, con 243,7 Mtpm (+0,6%) y el 88,3% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros.

Según Lloyd's Register Fairplay (LRF), el 1 de enero del presente año 2016, la flota mundial de buques mercantes de transporte estaba compuesta por 57.331 unidades, con 1.147.997.415 GT (+3,6%) y 1.718.341.299 tpm (+3,2%) (Tabla 1).

Durante 2015, todos los segmentos de flota registraron crecimientos de su tonelaje a excepción de los OBOs (combinados) que, aunque aumentaron en 1 unidad, sus GT descendieron un 7,8%. Los gaseros fueron el segmento de flota que más aumentó (+8,9%), seguido de quimiqueros (+8,2%) y portacontenedores (+7,6%). Los graneleros (+2,4%) y los petroleros (+1,4%) crecieron de forma menos notable mientras que los buques de carga general apenas registraron variación (+0,5%). Los graneleros suponen el 36,1% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,2% y los portacontenedores el 18,8%, valores todos ellos muy similares a los del año anterior.

Según el ISL Bremen, en 2015 se desguazaron 759 buques mercantes con 37,1 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm). Después del descenso registrado en 2014 (-25,2%), el pasado año los desguaces crecieron un 11,0%, impulsados por los de graneleros, que supusieron el 80,9% de las tpm desguazadas. Durante 2015, 415 graneleros fueron vendidos para desguace con un tonelaje de 30,0 Mtpm, de los que 93 correspondían a buques capesize (15,5 Mtpm). En el lado opuesto, el desguace de petroleros marcó el valor más bajo de los últimos 20 años, con solo 93 unidades desguazadas y 2,5 Mtpm. En el segmento de los portacontenedores, la actividad de desguace se mantuvo débil y tan sólo se desguazaron 90 buques con 2,8 Mtpm (193.000 TEU), un 49,5% menos que en el año anterior.

La edad media de los buques desguazados descendió de nuevo, por 4º año consecutivo, desde 31,8 años en

2011 a 26,2 años en 2015. En el caso de los graneleros capesize fue de tan sólo 21 años, la de los portacontenedores fue de 21,9 años, mientras la edad media de los petroleros desguazados fue de 28,7 años.

A 1 de enero de 2016, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,5 años, marginalmente superior a la de 2015 (17,4 años). Los segmentos más jóvenes eran los graneleros (con 9,6 años), petroleros de crudo (10,2), portacon-

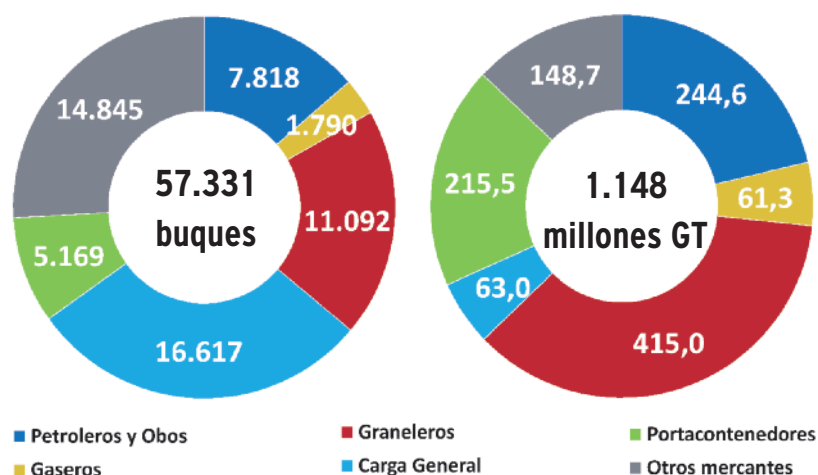


Figura 1: Distribución de la flota mercante mundial a 1 de enero de 2016

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV-GL

Tipos de buques	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2010		2014		2015	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,5	201,2	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
Gaseros	0,6	7,4	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
Graneleros	4,3	83,3	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
Carga General	22,7	81,3	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
Portacontenedores	0,7	11,3	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
Otros mercantes ⁽¹⁾	6,2	15,4	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
Total mercantes	42,0	399,9	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
Otros no mercantes	31,7	16,3	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
Total	73,7	416,2	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	1.166,8	111,8	1.211,2

Tabla 1: Flota mercante mundial por tipos de buques

⁽¹⁾: Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transporte 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

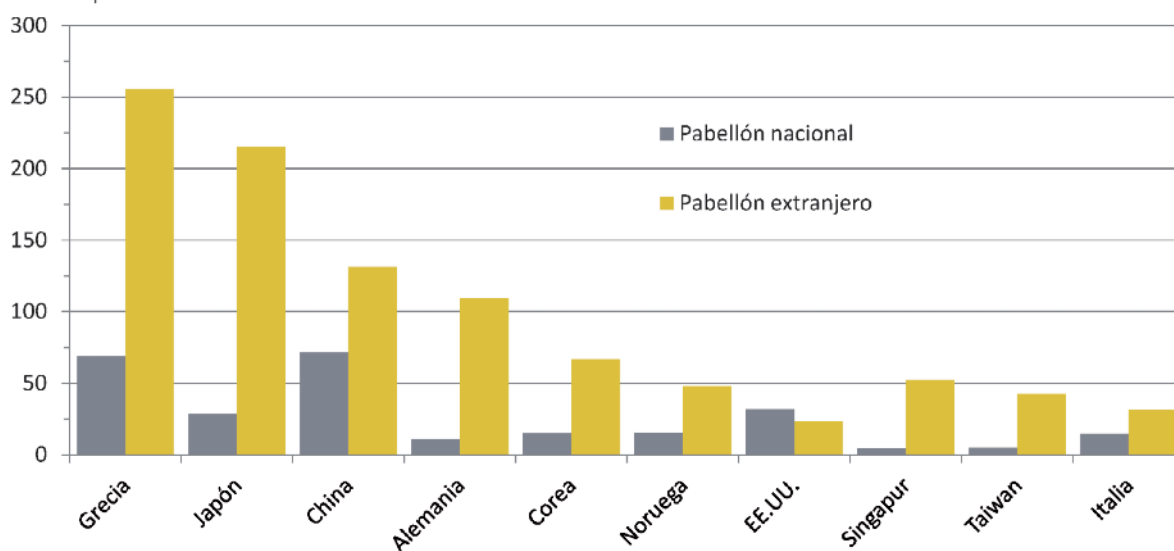


Figura 2: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador. Datos en millones de tpm, a 1 de enero de 2016. Fuente: ISL Bremen

tenedores y metaneros (ambos 10,4), quimiqueros (12,2), gaseros LPG (15,3) y buques ro-ro (16,0). Por encima de la edad media estaban los petroleros de productos (21,7 años), buques de carga general (23,0), cruceros (23,7), buques de pasaje (27,0) y cargueros frigoríficos (27,3).

Panamá siguió siendo el registro más utilizado por los armadores (Tabla 2), con 212,3 millones de GT (MGT), cifra ligeramente inferior a la del año anterior (-0,3%). Desde

comienzos de 2009, Panamá ha ido perdiendo peso relativo en la flota mundial y, a comienzos de este año, suponía el 18,5% de las GT mundiales, 4,3 puntos menos que en 2009 (22,8%). Liberia ocupa el segundo puesto, con 127,7 MGT (+3,5%) y el 11,1% de las GT mundiales, seguida de Islas Marshall con 115,8 MGT, un crecimiento del 9,9% y el 10,1% del GT mundial. Hong Kong, en el 4º puesto, creció un 10,3% hasta 101,8 MGT y Singapur, en el 5º lugar, un 4,9%, hasta 79,0 MGT.

El 49,2% de las GT registradas en Panamá corresponden a graneleros (el 25,9% de la flota mundial de este tipo de buques), el 16,2% a portacontenedores y el 12,8% a petroleros. En Liberia, el 31,9% de las GT corresponden a graneleros, el 30,3% a portacontenedores y el 27,0% a petroleros. En las Islas Marshall, el 39,9% de las GT corresponden a graneleros y el 25,9% a petroleros y, finalmente, en Hong Kong, el 48,5% de las GT registradas son graneleros y el 26,2% portacontenedores. En Bahamas está registrado el 34,6% de las GT mundiales de buques de crucero.

En conjunto, la flota abanderada en la UE (28), sumaba 231,2 MGT, un 3,7% más que en 2015 y mantenía la misma cuota que el año pasado, 20,1% de las GT mundiales, claramente por encima de la flota de Panamá (Figura 3). Entre los Estados miembros de la Unión Europea, el primero por flota registrada es Malta, que se mantiene en la sexta posición del ranking mundial, con 63,3 MGT (+13,2%), seguido por Grecia, que baja una posición, hasta el 9º puesto, con 41,2 MGT (-2,7%). La flota abanderada en Reino Unido descendió ligeramente (-0,7%) hasta 29,8 MGT, aunque conserva la 10ª posición, seguido de Chipre con 20,5 MGT (+1,0%) que desciende de la posición 11º a la 12º.

DNV·GL

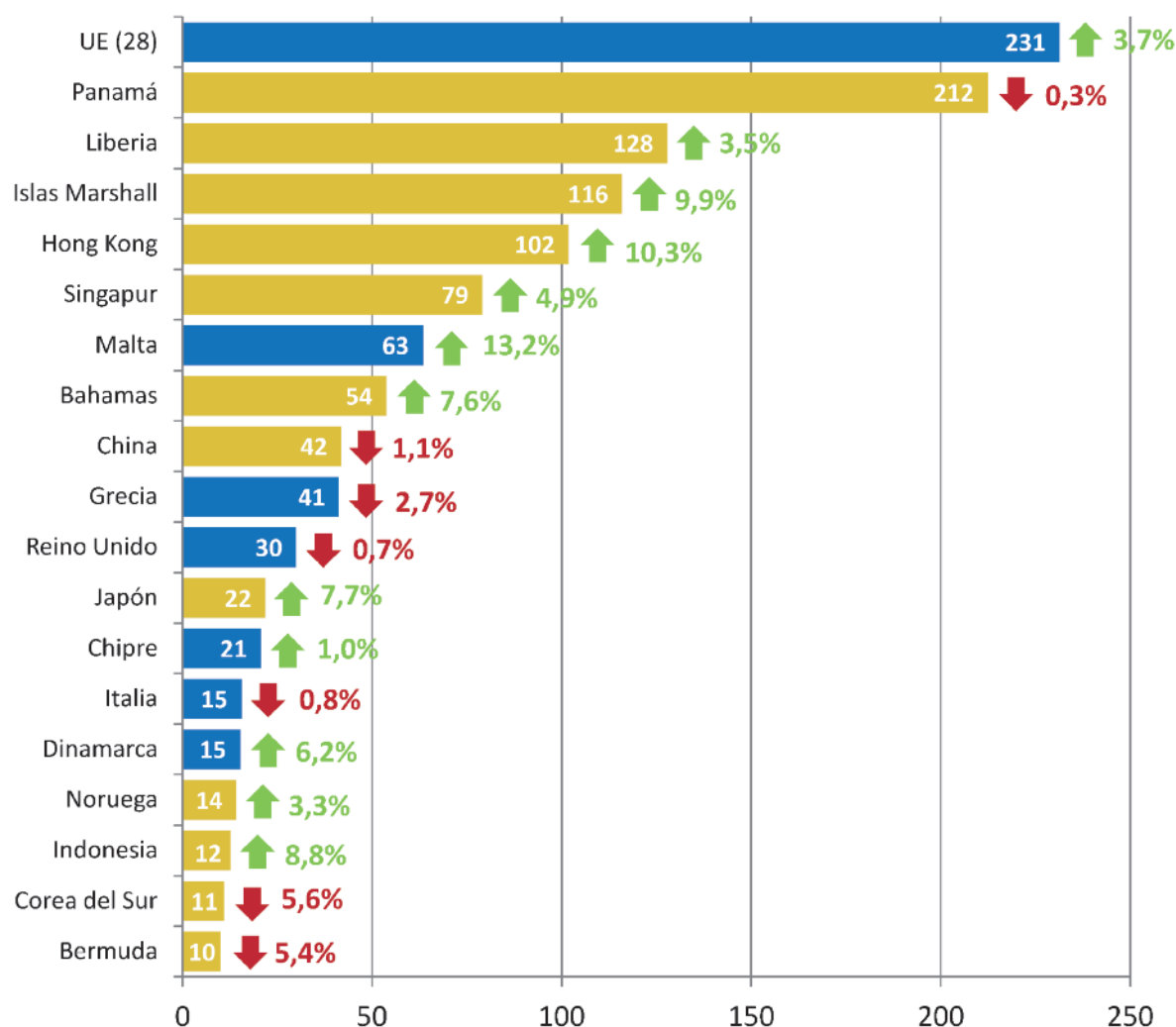


Figura 3: Flota mercante mundial por país de bandera. Datos en millones de GT, a 1 de enero de 2016. Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

Al igual que en 2014, la flota inscrita en Portugal volvió a registrar un notable crecimiento. Si en 2014 duplicó sus GT, durante 2015 las ha multiplicado por 1,8, hasta alcanzar 8,1 MGT. Las medidas tomadas por el Gobierno portugués para mejorar la competitividad del MAR (en materia de inscripción de hipotecas, reducción de tasas de registro y de la cuota anual y la reducción del 50% al 30% del mínimo de nacionales europeos en la dotación) han llevado a la flota portuguesa a crecer 6 MGT en solo 2 años. También crecieron las flotas inscritas en Estonia (+14,7%), Dinamarca (+6,2%) y Francia (+3,2%) y se mantuvo en un nivel similar al de 2015 Irlanda (+0,1%). Descendieron ligeramente Finlandia (-0,1%), España (-0,7%) e Italia (-0,8%) y experimentaron descensos superiores Croacia (-2,5%), Suecia (-4,4%), Lituania (-6,3%) y Países Bajos (-7,0%), Bélgica (-7,4%), Alemania (-8,9%), Rumania (-14,6%), Bulgaria (-16,0%), Polonia (-18,6%), Luxemburgo (-18,9%) y, sobre todo, Letonia (-41,2%). A 1 de enero de 2016, el pabellón español ocupaba el puesto 42º del ranking mundial, el mismo que el año anterior.

Según el ISL de Bremen (Figura 2), el ranking de flota controlada con arreglo a la nacionalidad del armador sigue, un año más, liderado por Grecia con 324,4 Mtpm (el 19,0% de la capacidad de transporte marítimo mundial), con un notable aumento del 5,3% respecto al año anterior, operando el 78,8% de su flota bajo pabellones extranjeros. Japón ocupa la segunda posición, con 243,7 Mtpm (+0,6%) y el 88,3% de su

tonelaje bajo pabellones extranjeros. En tercer lugar, China controla una flota de 203,1 Mtpm (con un aumento del 7,0%) y el 64,8% abanderada en registros extranjeros. Alemania ocupa la cuarta posición con 120,8 Mtpm (-2,3%) y el 90,7% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. Según datos de LRF los países miembros de UE(28) + Noruega controlan, en conjunto, 633,3 Mtpm, el 37,1% del tonelaje mundial. La flota controlada por armadores españoles se mantiene en el puesto 38º con 3,6 Mtpm.

Los armadores griegos controlan el 22,5% de la flota mundial de buques tanque seguidos de los japoneses con el 8,8%. El segmento de

los graneleros está dominado también por los armadores griegos (21,4%), junto a japoneses (21,0%) y chinos (17,0%) mientras que los armadores alemanes controlan el 26,9% de los portacontenedores.

Para 2016, Clarkson estima que en el mercado de los graneleros los niveles de desgaste continuarán siendo muy elevados, lo que ayudará a que la flota crezca sólo un 1,5% aunque las perspectivas para la demanda de transporte son muy débiles en este sector (+0,3%) debido a la menor demanda de materias primas por China e India lo que debería mantener un mercado de fletes muy bajos durante este año.

País	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	Var. GT (%)	
											16/15	16/05
Panamá	13.352	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	212.293	-0,3	64,1
Liberia	65.638	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	127.748	3,5	143,2
Islas Marshall ⁽¹⁾	-	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	115.848	9,9	429,6
Hong Kong	411	1709	6842	6533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	101.752	10,3	291,0
Singapur	3.853	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	78.961	4,9	205,9
Malta	48	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	63.270	13,2	184,7
Bahamas	179	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	53.613	7,6	59,1
R.P. China	2.744	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	41.725	-1,1	115,3
Grecia	22.451	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	41.157	-2,7	28,7
Reino Unido	32.231	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	29.840	-0,7	63,6
Japón	38.042	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	21.732	7,7	79,6
Chipre	3.217	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	20.539	1,0	-2,9
Italia	9.931	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	15.447	-0,8	45,0
Dinamarca	4.354	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	15.100	6,2	106,5
Noruega	25.847	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.012	3,3	-20,3
Indonesia	785	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	12.434	8,8	68,3
Corea del Sur	1.388	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	10.797	-5,6	49,4
Bermuda	1.450	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	9.925	-5,4	61,0
Otros UE												
Alemania	9.592	9.384	7.176	5324	5484	6.329	8.046	14.931	10.839	9.878	-8,9	22,8
Portugal	1.055	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	8.093	81,3	565,0
Holanda	5.418	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	7.185	-7,0	12,5
Francia	10.389	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.426	3,2	17,6
Bélgica	1.249	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	4.689	-7,4	22,4
Suecia	7.418	4.186	3.006	2.667	2692	1846	3.561	3.928	2.603	2.489	-4,4	-30,1
ESPAÑA	4.936	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.386	2.319	2.094	2.079	-0,7	-12,9
Luxemburgo	-	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	1.977	-18,9	256,3
Finlandia	1.956	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.571	-0,1	17,7
Croacia	-	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.250	-2,5	25,0
Estonia	-	-	-	-	488	391	304	344	325	373	14,7	22,7
Lituania	-	-	-	-	385	335	352	371	349	327	-6,3	-7,1
Irlanda	198	188	167	141	146	172	411	119	198	198	0,1	-51,8
Bulgaria	937	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	113	-16,0	-87,0
Letonia	-	-	-	-	838	44	247	207	173	102	-41,2	-58,9
Total UE (15)	111.253	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.379	145.128	0,5	44,3
Total UE (28)	118.795	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.937	231.179	3,7	57,1
Total Mundial	325.622	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.147.997	3,6	90,8
UE15/ Mundo (%)	34,2%	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	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

Para la flota de petroleros de crudo, Clarkson estima en 2016 un crecimiento alrededor del 5% debido a las entregas previstas mientras que la demanda crecerá un 3,5%, lo que debería ejercer cierta presión sobre los fletes. La flota de petroleros de productos crecerá un 4,9% frente al crecimiento del 3,6% de la demanda. Aún así, se espera que el mercado se mantenga estable gracias al aumento de la capacidad de refinación en Oriente Medio. Según Clarkson, en 2016 la flota de portacontenedores crecerá un 3,9% mientras que la demanda de transporte lo hará un 4,5%, sin embargo no se esperan mejoras notables en los fletes debido a la sobrecapacidad en segmentos como el de los postpanamax o al repunte de entregas que se espera para 2017.

