

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-

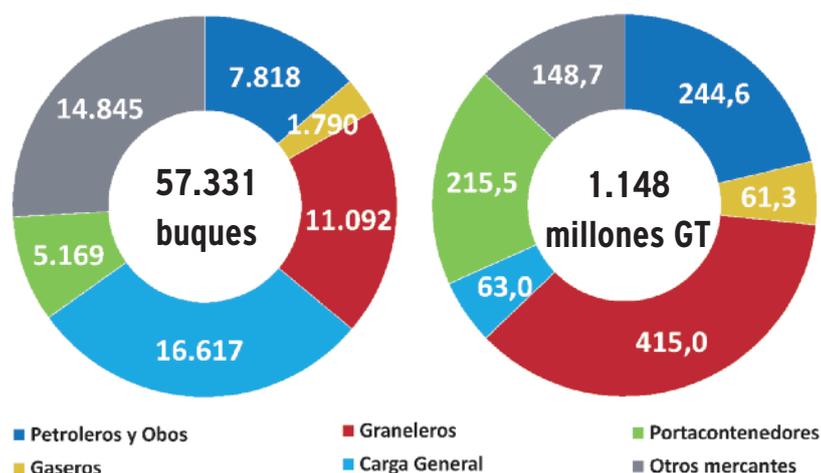


Figura 1: Distribución de la flota mercante mundial a 1 de enero de 2016

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

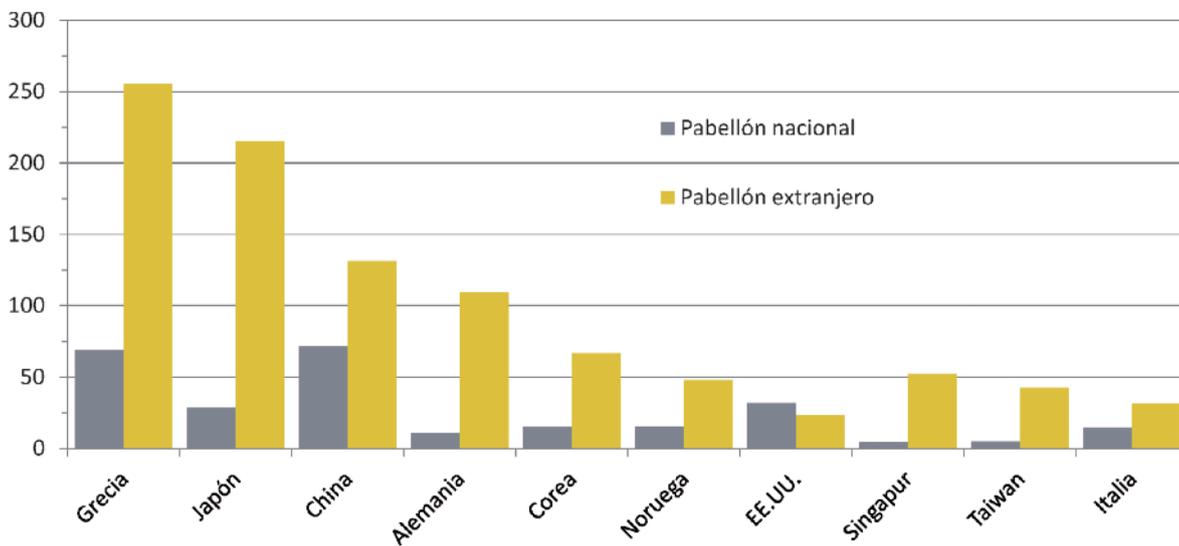


Figura 2: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador. Datos en millones de tpm, a 1 de enero de 2016. Fuente: ISL Bremen

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 10 posición, seguido de Chipre con 20,5 MGT (+1,0%) que desciende de la posición 11º a la 12º.



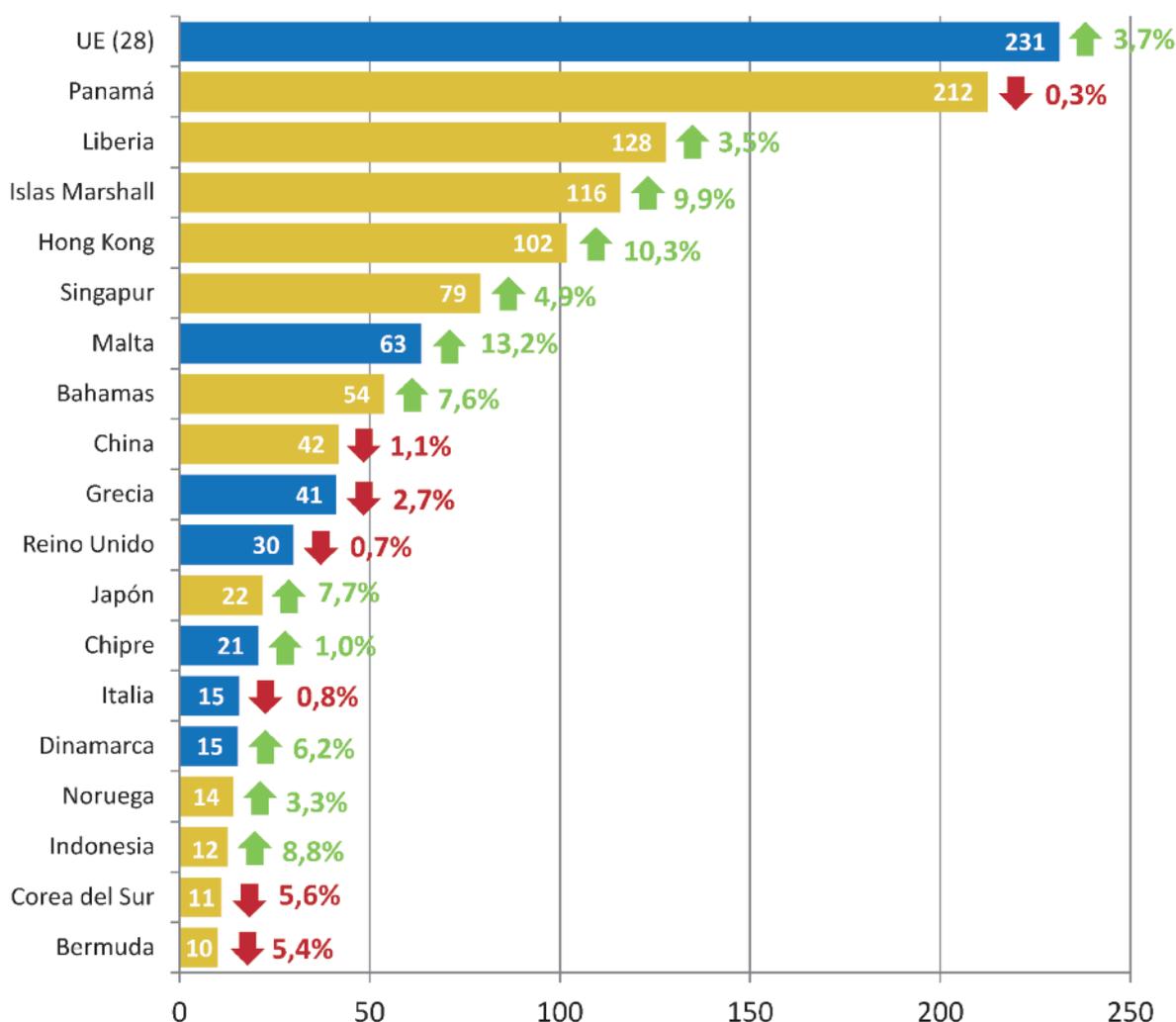


Figura 3: Flota mercante mundial por país de bandera. Datos en millones de GT, a 1 de enero de 2016. Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

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 refino 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.

