

¿Comienza la recuperación en el sector marítimo?

La demanda de transporte marítimo crece por encima de las previsiones, acompañada de un crecimiento económico mundial que cobra fuerza y una cartera de pedidos en niveles históricamente bajos

Como todos los años, el broker Clarkson ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial, que empezó a repuntar a mediados de 2016, terminará el año con un crecimiento del 3,6% y la demanda de transporte marítimo alcanzará 11.500 millones de toneladas, aumentando un 3,7%, la mayor tasa registrada desde 2012.

Los fletes de graneleros y portacontenedores han mejorado sensiblemente a lo largo del año mientras que los de petroleros se han hundido debido a la sobrecapacidad de la flota.

Entre enero y agosto de este año, se entregaron 1.033 buques nuevos con 73,3 millones de tpm y los nuevos encargos totalizaron solo 466 unidades por lo que la cartera de pedidos ha seguido disminuyendo y, a comienzos de septiembre, totalizaba 176,0 Mtpm, el 9,6% de la flota mundial. Los desguaces sumaron, 22,8 Mtpm de los que el 10,5 Mtpm eran graneleros.

Sumario

A lo largo del 2017, el sector del transporte marítimo ha empezado a experimentar mejoras en casi todos sus segmentos tras haber tocado fondo en 2016, si bien estas mejoras se han introducido lentamente en los mercados. Los graneleros y portacontenedores son los más beneficiados, con fletes medios un 54% y 21% respectivamente superiores a los registrados en 2016. Los fletes de los petroleros han caído aún más, mientras que el mercado de gaseros continúa débil. Los segmentos más especializados, como ro-ros, ferries y cruceros continúan en niveles saludables.

El crecimiento económico mundial, que en 2016 registró la tasa más baja desde la crisis financiera mundial, con un 3,2%, empezó a repuntar a mediados de ese año y continúa cobrando fuerza durante 2017. La notable reactivación de la inversión, el comercio internacional y la producción industrial, sumada a la mejora de la confianza de las empresas y los consumidores, está afianzando la recuperación.

Los niveles de crecimiento registrados en el primer semestre de 2017 superaron en general las expectativas y, según el último informe del Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB mundial crecerá este año un 3,6%, con revisiones al alza generalizadas, por ejemplo en la zona Euro, Japón, China, las economías emergentes de Europa y Rusia. Estas cifras compensan holgadamente las revisiones a la baja de las economías de Estados Unidos, Reino Unido e India.

Las perspectivas de crecimiento de muchas economías emergentes y en desarrollo del África subsahariana,

Oriente Medio y América Latina son débiles. Los exportadores de combustibles se han visto especialmente perjudicados por la prolongada adaptación a la caída de los ingresos generados en estas materias primas. En otras, el leve aumento de los precios está ayudando a mantener unas condiciones económicas más favorables.

La demanda de transporte por vía marítima crecerá hasta 11.500 millones de toneladas (Mt), que equivalen a más de 1,5 t per cápita y suponen un aumento del 3,7% sobre 2016, la mayor tasa desde 2012 y sensiblemente mejor que la de 2,8% registrada en 2016. La demanda de transporte marítimo de los principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbón y grano) crecerá un notable 4,8% gracias al aumento de las importaciones chinas de mineral

de hierro, que Clarkson estima crecerán un 7%, y al retorno a la senda del crecimiento del carbón. El comercio marítimo mundial de contenedores crecerá un 5,2%, la mayor tasa registrada en los últimos 3 años y el de crudo y productos un 2,4%, frente a un 4,3% de un año antes, a pesar del aumento de las distancias medias recorridas.

Entre enero y agosto de 2017, aumentaron los encargos de nuevas construcciones totalizando 466 unidades con 34,9 millones de tpm (Mtpm). A pesar de todo, este año se perfila como el segundo peor registrado desde 2001, solo por detrás de 2016, en el que se contrataron 31,0 Mtpm. Sólo 108 astilleros consiguieron encargos de buques por encima de las 1.000 GT, frente a 600 en 2008. A principios de septiembre, la cartera de pedidos tota-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV·GL

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
2003	1.392	7.482	1.270	6.965	2.349	9.698	342	1.283	802	4.124	807	4.150	6.962	33.703
2004	1.510	8.094	1.389	7.876	2.498	10.329	359	1.356	911	4.687	762	3.920	7.429	28.386
2005	1.611	8.656	1.466	8.170	2.591	10.676	377	1.400	1.002	5.158	742	3.818	7.790	37.878
2006	1.722	9.286	1.536	8.852	2.664	10.976	406	1.534	1.092	5.601	724	3.712	8.143	31.109
2007	1.856	10.013	1.637	9.160	2.712	10.951	431	1.647	1.215	6.178	640	3.256	8.492	32.045
2008	1.957	10.530	1.602	8.817	2.728	11.192	438	1.705	1.272	6.431	696	3.519	8.693	33.377
2009	2.028	11.032	1.402	7.586	2.653	10.664	452	1.731	1.134	5.815	679	3.480	8.346	40.306
2010	2.266	12.364	1.578	8.705	2.754	11.204	508	1.984	1.291	6.588	729	3.722	9.125	44.568
2011	2.398	13.062	1.682	9.312	2.766	11.332	550	2.224	1.411	7.205	714	3.644	9.521	37.467
2012	2.607	14.156	1.736	9.624	2.822	11.750	553	2.229	1.458	7.352	752	3.794	9.927	39.281
2013	2.765	14.773	1.823	10.172	2.792	11.567	567	2.256	1.532	7.711	779	3.923	10.259	40.230
2014	2.988	15.778	1.841	10.593	2.760	11.552	583	2.298	1.622	8.160	808	4.066	10.601	52.446
2015	2.966	15.860	1.867	10.753	2.894	11.870	606	2.376	1.661	8.296	830	4.143	10.824	42.545
2016	3.031	16.222	1.864	10.990	3.017	12.611	638	2.448	1.727	8.585	847	4.212	11.122	55.067
2017 (p)	3.175	17.060	1.899	11.181	3.090	13.074	679	2.650	1.817	9.010	874	4.335	11.536	57.310
17/16 (%)	4,8	5,2	1,9	1,7	2,4	3,7	6,4	8,3	5,3	5,0	3,2	2,9	3,7	4,1
2016* (e)	3.023	16.239	1.851	10.914	3.016	12.638	636	2.554	1.721	8.529	844	4.183	11.091	55.057
2017* (p)	3.097	16.710	1.873	11.048	3.039	12.701	672	2.745	1.797	8.845	863	4.250	11.341	56.297
17/16* (%)	2,4	2,9	1,2	1,2	0,8	0,5	5,7	7,5	4,4	3,7	2,3	1,6	2,3	2,3

(e) estimado - (p) previsión

Datos publicados en el informe de otoño 2017.

Se incluyen también los datos publicados en el informe de primavera (*) para que sea posible apreciar la evolución de las previsiones.

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro, grano

Fuente: Clarkson

t: Millones de t

t·milla: Miles de millones de t·milla

lizaba 176,0 Mtpm, con un valor de unos 170.000 millones de dólares, un 45% inferior a la de hace 2 años, y que supone solo el 9,6% de la flota existente. Los niveles de entregas se mantienen firmes y totalizaron, hasta finales de agosto, 1.033 buques con 73,3 Mtpm.

El desguace de buques se ha ralentizado, con 22,8 Mtpm enviadas a reciclar. En los graneleros y portacontenedores, la mejora de los fletes en el mercado ha favorecido este descenso mientras que para los petroleros, el tonelaje desguazado en estos 8 meses casi triplica al del año 2016.

Como resultado, la flota mundial crecerá alrededor de un 3,5%, ligeramente por encima del 3,1% registrado en el año anterior, aunque se estima que en 2018 se frenará hasta

el 2,8% debido a los bajos encargos de los últimos años.

El mercado de segunda mano está muy activo, habiéndose registrado 1.092 ventas de las que el 40% han sido de graneleros.

En conjunto, las condiciones del sector han mejorado gracias a la reducción de la sobrecapacidad junto con la mejora de la demanda y la moderación del crecimiento de la oferta de transporte. En los próximos meses, la capacidad de los astilleros, la evolución del comercio y la disponibilidad de financiación serán aspectos clave para que esta recuperación se afiance.

Entorno económico mundial

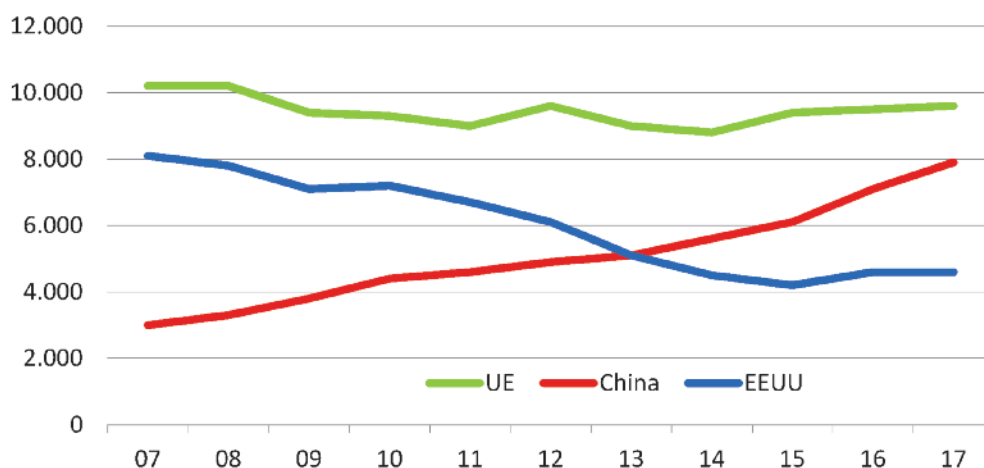
Según el informe "Perspectivas de la economía mundial" publicado por el

FMI en octubre, "El repunte de la actividad mundial que comenzó a mediados de 2016 cobró ímpetu en 2017, gracias al aumento del crecimiento de la demanda interna de las economías avanzadas y de China y al aumento de actividad en otras grandes economías de mercados emergentes. La reactivación ininterrumpida de la inversión mundial estimuló la actividad industrial." Sin embargo, el informe señala que la recuperación no es total: aunque las perspectivas de base son más alentadoras, el crecimiento sigue siendo débil en numerosos países. Las perspectivas de las economías avanzadas han mejorado, sobre todo en la zona del Euro, pero en muchas economías emergentes y en desarrollo de África subsahariana, Oriente Medio y América Latina estas perspectivas son poco halagüeñas y, en varios casos, los ingresos per cápita se han estancado. Los exportadores de combustibles se han visto especialmente perjudicados por la prolongada adaptación a la caída de los ingresos generados por las materias primas.

Para 2017, el PIB mundial crecerá un 3,6%. Las economías avanzadas han mejorado sus previsiones de crecimiento sobre las estimaciones



Miles de barriles diarios



Importaciones de crudo por vía marítima.

de abril. En los países de la OCDE, se estima un crecimiento del 2,2% (+0,2), los EE.UU. crecerán también un 2,2% (+0,1), la zona Euro un 2,1% (+0,2) y Japón un 1,5% (+0,2). El Reino Unido mantiene sus perspectivas de crecimiento (en un 1,7%) al igual que España (en un 3,1%). China se estima que crecerá un 6,8% (+0,1) mientras que India rebaja su previsión en 0,5 puntos porcentuales, hasta el 6,7%.

Para 2018, el FMI estima que el PIB mundial crecerá un 3,7%, crecerán algo menos que en 2017 los países de la OCDE (+2,0%), Japón (+0,7%), la Zona Euro (+1,9%) y Reino Unido (+1,5%). EE.UU. mejora ligeramente (+2,3%) mientras que China crecerá un 6,5% e India un 7,4%. Para España se prevé un crecimiento más moderado que en 2017, del 2,5%, que puede ser revisado a la baja debido a la inestabilidad política registrada en el último trimestre de 2017.

Análisis por tipos de mercancías

El crecimiento económico registrado a lo largo del año ha contribuido en gran medida a mejorar la demanda de transporte marítimo que, en 2017, aumentará un 3,7% hasta 11,5 millones de toneladas (Mt), que equivalen a 1,54 t per cápita y el 85% del comercio mundial. Esta tasa de crecimiento es la mayor registrada desde 2012 (+4,3%) y sensiblemente superior al promedio anual del periodo 2013-16 (+2,9%). El notable aumento de las importaciones chinas ha servido de impulso al comercio marítimo, que será aún más notable medido en t-milla, totalizando 57,3 billones (+4,1%).

El comercio mundial de los principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbón y granos) moverá, en 2017, 3.175 Mt por vía marítima, un 4,8% más que en 2016. Las tres partidas han experimentado aumentos considerables: el tráfico de mineral de hierro crecerá en torno al 5,1% hasta 1.482 Mt, impulsado principalmente por el aumento de las importaciones chinas (+7%) que suponen el 72,7% del mineral de hierro transportado; el de carbón crecerá un 3,8%, tras dos años de descensos, gracias al aumento de importaciones en China (+9,4%), Corea (+9,6%) y el sureste Asiático; los de granos aumentarán un 6,0% en 2017 hasta 927 Mt. Medida en t-milla, la demanda de los principales graneles sólidos totalizará 17,1 billones, un notable 5,2% más que en 2016.

El comercio marítimo mundial de crudo y productos del petróleo, que creció un 4,9% en 2015 y un 4,3% en 2016, solo lo hará un 2,4% este año, debido principalmente a los recortes de producción de petróleo. El 25 de mayo de 2017, la OPEC acordó prolongar hasta marzo de 2018 su acuerdo de producción, vigente desde enero de 2017. Este acuerdo implica un recorte de 1,2 millones de barriles diarios (mbd) respecto de la producción de octu-

bre de 2016. Rusia y otros países no miembros de la OPEP acordaron mantener su nivel de producción actual, lo que implica recortes adicionales de aproximadamente 0,6 mbd respecto del nivel de octubre de 2016. Pese a estas medidas de los exportadores de petróleo, los precios del petróleo cayeron a menos de 44 \$/barril a finales de junio, debido al aumento de producción de shale oil en EE.UU. y una recuperación de la producción mayor de lo previsto en Libia y Nigeria, que se encuentran exentas de los recortes a la producción. A finales de agosto, el precio del petróleo se recuperó hasta unos 50 \$/b y en noviembre hasta superar los 60 \$/b. El cambio en la matriz de orígenes y destinos que muestra viajes más largos desde productores del Atlántico al mercado asiático en el crudo y el aumento de las importaciones hacia Sudamérica y Asia y las exportaciones desde EE.UU. y Oriente Medio han favorecido que la demanda de transporte de crudo y productos, medida en t-milla, crezca un 3,7%, hasta 13,1 billones.

La demanda de transporte marítimo mundial de contenedores crecerá un 5,2% hasta 1.817 Mt (190,9 millones de TEU) impulsada por el mejor comportamiento en muchas rutas, especialmente en las Transpacíficas (+7,3%) y las Asia-Europa (+4,2%). El aumento de los precios de las materias primas ha dado impulso a las rutas norte-sur (+3,9%), que se encontraban algo estancadas desde 2015. Medido en t-milla, la demanda de transporte de contenedores crecerá algo menos, un 5,0%, hasta 9,0 billones.

Cabe destacar finalmente que Clarkson estima que la demanda de transporte de GNL aumentará un notable 9,7% este año, totalizando 294 Mt.

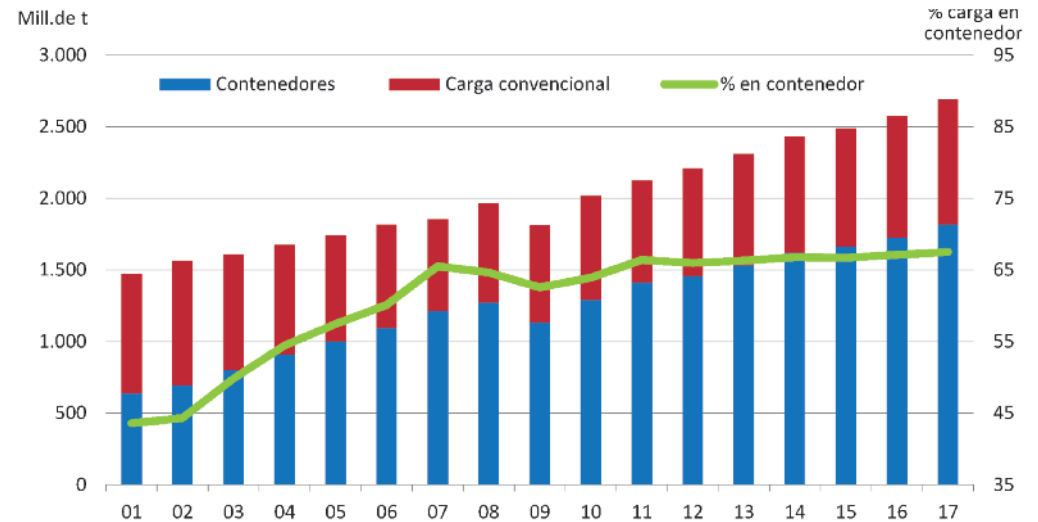
Mercado de fletes

Durante 2017, el mercado de fletes de los petroleros se ha debilitado

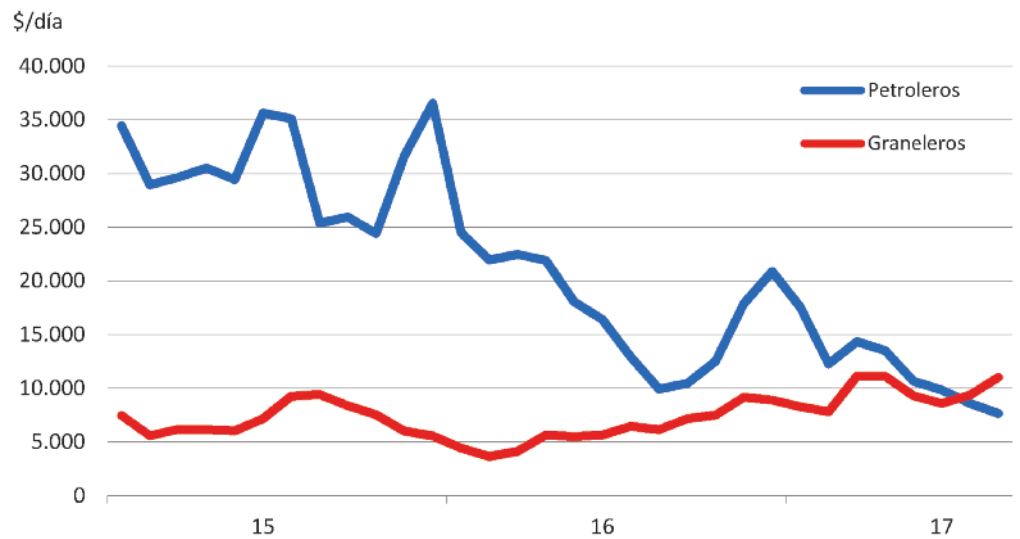
sustancialmente alcanzando niveles mínimos tras varios años de fletes muy altos y un mercado firme en 2016. A pesar de que la demanda de transporte se mantiene en un nivel aceptable, con un crecimiento del 2,4%, el notable crecimiento de la flota durante los 2 años anteriores, del 9,1%, ha hundido el mercado.

En el segmento de los VLCC, tras un flete medio en T/C a 1 año de 48.433 \$/día en 2015, se registró en 2016 un descenso hasta 36.585 \$/día (-24,5%) y, en lo que va de año, han descendido aún más, hasta 27.337 \$/día (-25,3%). La tendencia ha sido decreciente a lo largo del año y los fletes spot, en T/C equivalente, han caído un 77% desde enero hasta agosto, en el que se alcanzaron 8.741 \$/día debido principalmente a la entrada en servicio de 11 millones de tpm (Mtpm) de petroleros de nueva construcción. En el caso de los suzmaxes, los fletes en T/C han descendido a lo largo de todo el año registrando un descenso del 31% desde enero hasta septiembre, con un valor medio este último mes de 18.833 \$/día. En los fletes spot, entre enero y agosto se registró un valor medio de 15.753 \$/día, con un descenso del 43% sobre la media de 2016. Los aframaxes han seguido la misma línea con un flete medio en T/C de 15.677 \$/día, un 27% inferiores a la media de 2016. En el mercado spot, el flete medio en los 8 primeros meses del año fue de 13.850 \$/día, un 40% inferiores a la media de 2016.

Los graneleros, por el contrario, tras el mínimo alcanzado en el primer semestre de 2016, los fletes han mejorado sustancialmente. Durante los primeros 8 meses de 2017, los fletes graneleros promediaron en 9.593 \$/día, un 54% superiores a la media de 2016, con un aumento continuado desde el verano. Esta mejora de los fletes se debe sin duda al impulso de la demanda. Por segmentos, los capesi-



Distribución del comercio mundial de carga general.



Índices de fletes de Clarkson.

zes registraron un flete spot medio de 13.154 \$/día, un 60% más que la media de 2016 y alcanzaron en varias ocasiones los 20.000 \$/día, gracias al aumento de demanda de mineral de hierro combinado con los elevados niveles de desguaces de estos buques. Los fletes spot de los graneleros panamax crecieron un 42% sobre la media de 2016, con un valor medio de 9.562 \$/día en los primeros 8 meses de 2017, gracias al firme comercio de carbón

y grano, si bien es cierto que los fletes aún están un 45% por debajo de la media de la última década. En los segmentos de los supramaxes y handysizes, la demanda de carbón y graneles menores también ha impulsado los fletes, que han aumentado respectivamente hasta 9.557 \$/día (+52%) y 7.119 \$/día (+33%) entre enero y agosto de 2017 en comparación con la media de 2016.

Al igual que los graneleros, el mercado fletes T/C de portacontenedores, que experimentó grandes dificultades en 2016, ha mejorado sensiblemente durante 2017. Los fletes tocaron mínimos en 2016 en todas las rutas y, aunque con alta volatilidad, mejoraron en 2017 gracias a la demanda de tonelaje por las navieras para organizar los servicios de sus alianzas. Los fletes T/C para los portacontenedores de menor porte (2.750 TEU) fueron de 9.000 \$/día a finales de agosto, un 46% superiores a los registrados a finales de 2016. Los fletes de los antiguos panamaxes de unos 4.250 TEU se duplicaron entre finales de 2016 y abril de 2017 alcanzando 10.000 \$/día para luego caer hasta 6.800 \$/día en agosto. En el segmento de portaconte-



Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1995	260	228	2.494
2000	284	267	4.471
2005	313	322	7.268
2010	418	462	12.992
2011	434	541	14.233
2012	458	622	15.352
2013	477	688	16.265
2014	485	727	17.154
2015	491	759	18.269
2016	506	777	19.752
2017	536	794	19.998
sep 2017	557	815	20.417
sep 17/ene 17 (%)	+3,9	+2,7	+2,1

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

nedores entre 8.000 y 12.000 TEU, los fletes a 3 años a finales de agosto estaban en 28.750 \$/día, creciendo un 22% en comparación con finales de 2016 gracias a las oportunidades de comercio que ha abierto la ampliación del Canal de Panamá en las rutas entre Asia y EE.UU.

Evolución de la flota

La flota mercante mundial totalizaba, a comienzos de septiembre de 2017, 1.828,2 Mtpm y 61.737 buques. La flota mundial de petroleros contaba con 10.378 buques y 556,9 Mtpm, lo que supone un crecimiento del 3,9% de las tpm desde enero. Clarkson estima que la flota de petroleros crecerá de forma notable durante 2017 (5,1%) y 2018 (+3,2%), debido al elevado número de entregas previstas. La flota de petroleros de crudo crecerá un 6% en tpm en 2017 y se espera que se modere en 2018 y la de petroleros de productos aumentará un 4,5% en 2017 y un 2-3% al año siguiente.

La flota de graneleros totalizaba, en esa misma fecha, 11.088 buques con 815,1 Mtpm, lo que supone un crecimiento del 2,7% desde enero de 2017, que se estima llegará al 3,5% a finales de año. Durante 2018 se prevé que crezca algo menos, un 1,2%, hasta alrededor de 831 Mtpm.

La flota de buques portacontenedores incluía, en septiembre, 5.146 buques con 249,5 Mtpm un 1,5% más que en enero de este año. Totalizaba 20,4 millones de TEU (+2,1%). Para 2017 se estima un crecimiento del 3,4%, en TEU, y del 4,0% en 2018.

Construcción naval

Entre enero y agosto de 2017 se encargaron 466 buques de nueva construcción con 34,9 Mtpm, unos valores superiores a los de 2016 pero todavía históricamente bajos. El 54,6% de los buques encargados fueron petroleros, el 35,0% graneleros y sólo el 2,3% portacontenedores. En ese mismo periodo se entregaron 1.033 buques con 73,3 Mtpm, de las que el 37,0% de tonelaje corresponde a petroleros, el 43,8% a graneleros y el 11,0% a portacontenedores. La combinación de niveles firmes en las entregas y pocos encargos han conducido a la cartera de pedidos más baja desde 2004, con 176,0 Mtpm, que suponen el 9,6% de la flota existente con 2.378 buques mercantes. Para 2017, se espera que se reduzca el porcentaje de entregas retrasadas a un 27% de la cartera de pedidos de comienzos de año, cuando en 2016 llegó al 40%.

En el segmento de los graneleros, en los 8 primeros meses del año se han encargado 119 unidades que totalizan 12,2 Mtpm, más del doble que en todo 2016 y casi con el mismo tonelaje. Además, se entregaron 382 buques con un tonelaje de 32,1 Mtpm. La actividad de desguace se ha ralentizado y, hasta principios de septiembre solo 10,5

Mtpm de 167 buques fueron enviadas a reciclar comparadas con los 30 Mtpm y 409 buques del año 2016. También se han reducido las cancelaciones, aunque continúan siendo significativas. De esta manera, la cartera de pedidos de los graneleros tenía a principios de septiembre 628 buques y 62,1 Mtpm, un 27,3% menos que a comienzos de año, y que suponen el 7,6% de la flota existente.

A pesar de los bajos niveles de los fletes durante el año, hasta finales de agosto se encargaron 133 petroleros de nueva construcción con 19,0 Mtpm, un 77,4% más que en todo el 2016. Las entregas se redujeron hasta 235 buques y 27,2 Mtpm. La cartera de pedidos de estos buques totalizaba, a comienzos de septiembre, 564 unidades con 64,3 Mtpm que suponen el 11,5% de la flota existente.

En el segmento de los portacontenedores, los encargos fueron escasos, solo 30 unidades y unos 60.000 TEU (0,8 Mtpm) entre enero y agosto, que además no superaban los 3.600 TEU, si bien es cierto que en septiembre se han encargado 20 mega portacontenedores. Las entregas permanecen por debajo de los niveles récord de 2015 totalizando 1,1 MTEU para todo el año 2017 y con 8,1 Mtpm ya entregados hasta septiembre. Las cancelaciones suponen el 33% de la cartera de pedidos de principios de año. La cartera de pedidos de los portacontenedores totalizaba, a comienzos de septiembre 373 buques con 29,0 Mtpm (2,6 MTEU) que suponen el 11,6% de la flota existente de este tipo de buques, en tpm.

En los 8 primeros meses del año se enviaron a reciclar 559 buques con un total de 22,8 Mtpm. El segmento con mayor incidencia fue el de los graneleros, con 10,5 Mtpm desguazadas, que suponen el 45,8% del tonelaje desguazado. Los petroleros, con 6,0 Mtpm tienen una cuota



del 26,2%. En el caso de los portacontenedores, en 2016 los desguaces alcanzaron la cifra récord de 8,7 Mtpm (0,65 MTEU), que es poco probable que se vuelva a repetir aunque sí es cierto que seguirá en niveles elevados. Hasta septiembre, ya se han enviado a reciclar 4,31 Mtpm (0,3 MTEU) de portacontenedores, incluyendo 34 de los denominados antiguos panamax (unos 4.250 TEU) el segmento más afectado por la apertura de la ampliación del canal de Panamá. La edad media de los portacontenedores desguazados fue de 21 años.

El sector de la construcción naval sigue sumido en la crisis debido a los bajos niveles de contratos de nuevos buques. Solo 108 astilleros consiguieron cerrar un contrato por un buque de más de 1.000 GT y 357 astilleros tienen al menos un buque de más de 1.000 GT en su cartera de pedidos, frente a 414 a finales de 2016 y 936 a comienzos de 2009. Además, son muchos los astilleros que entregarán durante 2017 los últimos buques de su cartera de pedidos. De esta manera, la capacidad de los astilleros se ha reducido paulatinamente desde el máximo de 64 millones de CGT, alcanzado a finales de 2011, hasta 46 millones de CGT a finales de 2016 y Clarkson estima que aún será necesario reducir la capacidad.

Los astilleros chinos y coreanos captaron el 60% de los nuevos encargos hasta septiembre, mientras que los encargos captados por los astilleros japoneses descendieron ligeramente y suponen el 9%. Los astilleros europeos contrataron el 13% de los buques (en número) y el 23% de las CGT, gracias a su dominio en el sector de la construcción de cruceros, que además se refleja en que estos astilleros captaron el 44% de la inversión.

Los precios de las nuevas construcciones siguen en niveles históricamente bajos en todos los sectores

con un precio medio para los petroleros VLCC de 80,8 M\$ en los 8 primeros meses de 2017 frente a 84,5 millones en 2016 o 95,3 millones de media en el periodo 2011-15.

Previsiones

En el mercado de los petroleros, Clarkson prevé que, a corto plazo, los fletes continúen a la baja. La flota crecerá alrededor del 5,1% en 2017 y del 3,2% en 2018, por lo que la sobrecapacidad existente será difícil de absorber. Por el lado de la demanda, existe cierta incertidumbre sobre si los países de la OPEP continuarán sus recortes en la producción, aunque el posible aumento de las exportaciones estadounidenses a destinos más lejanos puede ayudar a mantener la demanda.

Durante 2017, el mayor ritmo de crecimiento de los graneles sólidos ha impulsado la demanda total de transporte y, todo parece indicar que esta tendencia se mantendrá por lo menos a corto plazo: el aumento de las importaciones de carbón en el sudeste asiático, la mayor demanda de china de mineral de hierro de calidad y el impacto del mayor crecimiento económico mundial en los graneles menores son buenos indicios. Por su parte, a flota de graneleros, aumentará un 3,5% en 2017 y solo un 1,2% en 2018, fruto de los bajos niveles de entregas, por lo que parece que la actual tendencia positiva del mercado de fletes se va a mantener.

Para los portacontenedores, las entregas de buques de gran porte previstas en los próximos años van a ser difíciles de absorber por el aumento de demanda, lo que va a tirar de los fletes a la baja.

Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros, graneleros y portacontenedores.

