

Clarkson prevé que 2017 será un año difícil para el sector marítimo

La demanda se situará en niveles aceptables, pero los elevados niveles de desguaces y el descenso de los nuevos contratos no serán suficientes para reducir la sobrecapacidad existente

Hace pocas semanas, el broker Clarkson publicó su informe semestral de otoño, en el que analiza la situación del sector marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial terminará el año con un crecimiento del 3,1%, cifra similar a la registrada en 2015 y la demanda de transporte marítimo alcanzará 11.100 millones de toneladas, aumentando un 2,4%, una tasa superior a la de 2015 (+1,9%) pero sensiblemente inferior a la media del periodo 2011-14 (+3,8%).

Los fletes continúan en niveles muy deprimidos, pero Clarkson estima que, en 2016, alcanzarán niveles mínimos en casi todos los segmentos de la flota.

Entre enero y agosto de este año, se entregaron 1.388 buques nuevos con 67,8 millones de tpm (Mtpm) y los nuevos encargos totalizaron 315 unidades, la cifra más baja en los últimos 35 años, por lo que la cartera de pedidos ha seguido disminuyendo y, a comienzos de septiembre, totalizaba 263,3 Mtpm, el 14% de la flota mundial. Los desguaces totalizaron, 32,8 Mtpm de los que el 73% eran graneleros.

Resumen

El año 2016 ha sido especialmente duro para el sector del transporte marítimo, seguramente uno de los más difíciles desde que comenzó la crisis financiera, y que Clarkson estima llevará los niveles de fletes a niveles mínimos. El mercado de graneleros atraviesa serias dificultades y, aunque en los últimos meses se han registrado mejoras, el futuro dista de ser optimista. En el sector de los portacontenedores, la quiebra de Hanjin ha reforzado el sentimiento pesimista y los fletes de petroleros, que empezaron 2016 en niveles razonables, se han debilitado, sobre todo desde verano. Solo segmentos más especializados, como los de ferries, roros y cruceros continúan en niveles saludables.

Según el último informe del Fondo Monetario Internacional (FMI), el entorno económico mundial ha evolucionado de forma desigual en los diferentes países, aunque la tónica general de 2016 ha sido revisar las previsiones a la baja. El PIB mundial terminará el año con un crecimiento del 3,1%, cifra similar a la de 2015. Las economías en desarrollo registrarán crecimientos débiles, fruto de los bajos precios de las materias primas. Europa, tras el anuncio de la salida de Reino Unido de la UE y el triunfo de Trump en EE.UU., se ha sumido en la incertidumbre. La economía china parece haberse estabilizado un poco y continúa su transición hacia una economía madura.

Clarkson estima que el comercio marítimo mundial moverá en 2016 unos 11.100 millones de toneladas (Mt), creciendo solo un 2,4%, una tasa de crecimiento superior a la de 2015 (+1,9%), pero todavía inferior al 3,8% anual registrado de media en el periodo 2011-

2014. La demanda de transporte marítimo de los principales graneleros sólidos (mineral de hierro, carbón y grano) crecerá un modesto 0,9% tras la ligera contracción de 2015. El comercio marítimo mundial de contenedores aumentará un 4,3%, frente al 2,9% de 2015 y el de crudo y productos un 3,7%, frente a un 4,2% del año anterior. Para 2017, Clarkson estima que el comercio marítimo mundial evolucionará de forma similar.

Entre enero y agosto de 2016, los encargos de nuevas construcciones disminuyeron notablemente, con tan sólo 315 contratos, que totalizan 22,3 millones de tpm (Mtpm), la cifra más baja de últimos 35 años. Todos los sectores registraron bajos niveles de encargos y sólo 83 astilleros han cerrado nuevos con-

tratos este año de buques de más de 1.000 GT, frente a 344 en 2013.

Gracias a los bajos niveles de encargos, la cartera de pedidos ha seguido disminuyendo. A comienzos de septiembre totalizaba 263,3 Mtpm, el 14% de la flota mundial. Los precios de las nuevas construcciones siguieron contrayéndose y muchos astilleros sufren problemas financieros. Pese a los retrasos en las entregas y las cancelaciones, entre enero y agosto se han entregado 67,3 Mtpm, cifra objetivamente elevada.

Durante los 8 primeros meses de 2016 se desguazaron 32,8 Mtpm, un 12% más que en el mismo periodo del año anterior, de los que las tres cuartas partes fueron graneleros. La edad media de desguace de

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
2002	1.309	6.962	1.199	6.538	2.190	8.967	323	1.218	693	3.512	880	4.464	6.595	31.661
2003	1.390	7.476	1.270	6.965	2.349	9.713	342	1.283	802	4.125	817	4.202	6.970	33.764
2004	1.509	8.089	1.389	7.876	2.498	10.400	359	1.356	911	4.688	775	3.984	7.440	36.393
2005	1.610	8.651	1.466	8.170	2.591	10.730	377	1.400	1.002	5.154	754	3.880	7.801	37.985
2006	1.720	9.279	1.536	8.852	2.664	11.031	406	1.533	1.092	5.600	739	3.789	8.156	40.084
2007	1.855	10.008	1.637	9.160	2.712	11.008	431	1.646	1.215	6.177	657	3.339	8.507	41.338
2008	1.956	10.525	1.602	8.817	2.728	11.206	438	1.704	1.272	6.431	710	3.592	8.706	42.275
2009	2.026	11.026	1.402	7.586	2.653	10.645	453	1.731	1.134	5.816	689	3.534	8.355	40.338
2010	2.265	12.359	1.589	8.739	2.754	11.230	508	1.739	1.291	6.590	742	3.788	9.148	44.445
2011	2.397	13.055	1.704	9.379	2.762	11.381	550	2.224	1.413	7.212	729	3.718	9.555	46.969
2012	2.604	14.145	1.736	9.623	2.821	11.851	554	2.229	1.465	7.383	768	3.870	9.947	49.101
2013	2.760	14.757	1.824	10.175	2.794	11.691	568	2.267	1.545	7.774	795	4.001	10.286	50.665
2014	2.985	15.768	1.836	10.559	2.770	11.715	585	2.308	1.640	8.237	824	4.139	10.639	52.726
2015 (e)	2.955	15.803	1.863	10.694	2.885	12.039	605	2.424	1.687	8.423	841	4.199	10.836	53.582
2016 (p)	2.981	16.120	1.876	10.750	2.992	12.466	632	2.583	1.759	8.740	859	4.270	11.099	54.929
16/15 (%)	0,9	2,0	0,7	0,5	3,7	3,5	4,5	6,6	4,3	3,8	2,1	1,7	2,4	2,5
2015 (e*)	2.947	15.713	1.741	10.036	2.898	12.218	601	2.370	1.686	8.771	845	4.397	10.718	53.505
2016 (p*)	2.934	15.514	1.768	10.266	3.001	12.650	623	2.499	1.762	9.150	869	4.512	10.958	54.591
16/15 (%)	-0,4	-1,3	1,6	2,3	3,6	3,5	3,7	5,4	4,5	4,3	2,8	2,6	2,2	2,0

(e) estimado en el informe de otoño 2015

(p) previsión para 2015 en el informe de otoño 2015

(e*) estimado en el informe de primavera 2015

(p*) previsión para 2015 en el informe de primavera 2015

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro, grano

Fuente: Clarkson

t: Millones de t

t·milla: Miles de millones de t·milla

los buques portacontenedores se sitúa en mínimos históricos, con tan sólo 20 años y se está negociando la venta de algún buque para su desguace con solo 7 años

En 2016 la flota crecerá en torno al 3,0% y se estima que en 2017 lo haga un 2,6%, cifras modestas en comparación con el 8-9% registrado hace 5 años, pero insuficiente para alcanzar un equilibrio razonable entre oferta y demanda que permita un repunte de los fletes.

El mercado de segunda mano permanece activo, con 765 transacciones hasta agosto, ligeramente por debajo de las registradas en el mismo periodo de 2015. Los precios de segunda mano de buques tanque y portacontenedores descendieron

mientras que los de graneleros aumentaron marginalmente, especialmente en el segundo semestre.

En resumen, el sector marítimo permanece débil, con unas condiciones de mercado desfavorables en muchos sectores, debido a que el débil crecimiento de la demanda no es suficiente para absorber la sobrecapacidad de la flota. Afortunadamente, el aumento de los desguaces combinado con los bajos niveles de encargos están ayudando a equilibrar la balanza en algunos sectores, aunque todavía es necesario un mayor ajuste.

Entorno económico mundial

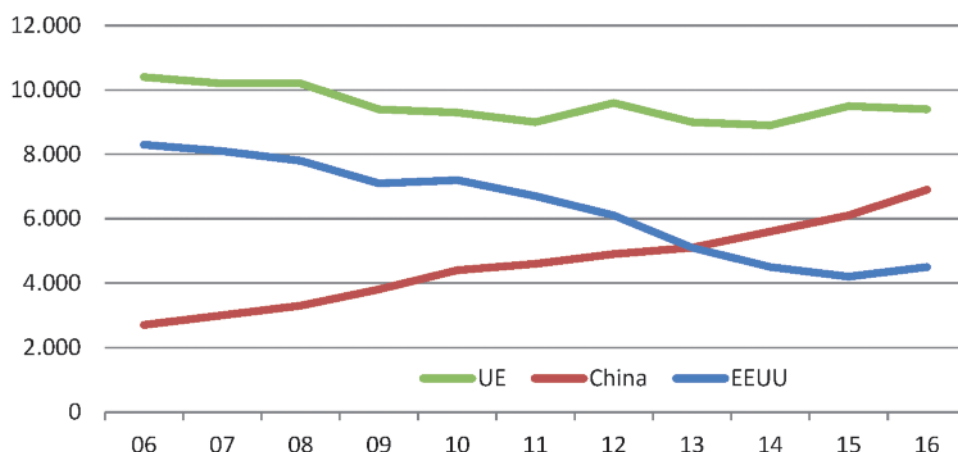
El FMI publicó en octubre su informe "Perspectivas de la econo-

mía mundial" en el que ha vuelto a revisar a la baja las previsiones de crecimiento de muchos países. Según este informe existen dos riesgos principales: "El primero tiene que ver con las desavenencias políticas y las políticas aislacionistas. El voto a favor del brexit y la campaña presidencial en Estados Unidos ponen de manifiesto la quiebra del consenso en torno a los beneficios de la integración económica transfronteriza. El segundo riesgo es el de estancamiento de las economías avanzadas. Ante la persistente debilidad del crecimiento mundial, la posibilidad de una falta prolongada de demanda privada que conduzca a una disminución permanente del crecimiento y a una baja tasa de inflación se hace cada vez más tangible, especialmente en algunas economías avanzadas, que siguen mostrando indicios de desestabilización."

Para 2016, el FMI estima que el PIB mundial crecerá un 3,1%. Se espera que los países de la OCDE crezcan este año un 1,6% (0,2 puntos porcentuales menos que lo estimado en julio), los EE.UU. crecerán un 1,6% (-0,6% respecto a la previ-



Miles de barriles diarios



Importaciones de crudo por vía marítima.

sión de julio) mientras la zona Euro crecerá al 1,7% (0,1 puntos más que en la anterior estimación). Para el Reino Unido, la previsión de 2016 mejora ligeramente, del 1,7% al 1,8%. La de China se mantiene en el 6,6%, mientras que India gana 0,2 puntos, situando su crecimiento en el 7,6%, igual que el de 2015. Japón también mejora sus expectativas en 0,2 puntos y crecerá un 0,5%, igual que el año anterior. Finalmente, la previsión para España mejora un 0,5% con respecto a julio y se situará en el 3,1%.

Para 2017, el FMI estima que el PIB mundial crecerá en torno al 3,4%, con mejoras respecto a 2016 en los países de la OCDE (+1,8%), EEUU (+2,2%) y Japón (+0,6%). La Zona Euro crecerá algo menos que en 2016 (+1,5%), al igual que Reino Unido (+1,1%) y China, que crecerá solo un 6,2%. Para España, también estiman un crecimiento más moderado que en 2016, del 2,2%.

La producción industrial mundial se mantiene en niveles moderados, pero ha dado señales de repuntar en los últimos meses. Los volúmenes de comercio internacional se replegaron en el segundo trimestre, tras varios meses de recuperación sostenida, habiendo dejado atrás el mínimo de comienzos de 2015. Esta contracción es fundamentalmente producto de la moderación de la actividad de las economías avanzadas.

Análisis por tipos de mercancías

En 2016 se estima que el comercio marítimo mundial crecerá en torno al 2,4%, hasta 11.100 Mt, que equi-

valen a 1,49 t per cápita y suponen el 84% del comercio mundial. Aunque esta tasa de crecimiento es mayor que la registrada en 2015 (+1,9%), sigue siendo moderada en comparación con el crecimiento medio en los años 2011-2014, que fue del 3,8% anual. Medida en t-milla, la demanda de transporte marítimo crecerá un 2,5%, hasta 54,9 billones de toneladas.

En 2015 se registró la primera caída de la demanda mundial de transporte marítimo de carbón en 30 años (-6,5%), lo que dio lugar a un descenso del comercio marítimo de los principales graneles sólidos (-1,0%). En 2016, se estima que la demanda de transporte de mineral de hierro crecerá un 2,8% hasta 1.400 Mt. No obstante, la demanda de carbón seguirá siendo baja, debido a que las nuevas normas medioambientales en Europa conducirán a un descenso del 14% en sus importaciones. Además, el aumento de la producción de carbón de la India reducirá las importaciones de este país un 6%. En conjunto, la demanda de transporte de los tres principales graneles sólidos crecerá en 2016, hasta 2.981 Mt, un 0,9%, un dato mejor que el de 2015, pero sensiblemente inferior al crecimiento medio del 7,2% registrado

en el periodo 2011-2014. Medida en t-milla, la demanda de los principales graneles sólidos crecerá un 2,0%, hasta 16,1 billones de toneladas.

La demanda mundial de transporte marítimo de contenedores ha mostrado ligeros signos de recuperación durante 2016, tras el descenso de 2015. La ruta entre Lejano Oriente y Europa parece haber vuelto a la senda del crecimiento (+3,2%) totalizando 15,4 MTEU después del descenso del 3,1% registrado en 2015. El comercio de contenedores en los tráficos intra-asiáticos se espera que aumente este año un 4,4% hasta 51,5 MTEU tras el menor crecimiento de 2015 (+3,0%), consecuencia de las turbulencias en la economía china, aunque sin llegar a las tasas de crecimiento por encima del 6% registradas en los años anteriores. La demanda de transporte de contenedores Norte-Sur alcanzará 31,5 MTEU con un aumento del 2,6%, mejorando la tasa de 2015 (+1,1%) pero creciendo a un ritmo menor que en los años 2013 y 2014. En conjunto se estima que la demanda de transporte marítimo de contenedores crecerá un 3,8% hasta 181 millones de TEUs, que en términos de toneladas (t) suponen un crecimiento del 4,2% hasta 1.759 Mt. Medida en t-milla, totalizará 8,7 billones (+3,8%).

En 2015, la demanda de transporte de crudo y productos del petróleo creció un 4,2% gracias a que los bajos precios del crudo impulsaron la demanda y la producción en las refinerías, y además alentaron las reservas. En 2016 se estima que rozará los 3.000 Mt (+3,7%), un crecimiento inferior al de 2015 pero muy notable todavía si se compara con el 0,2% anual registrado de media entre 2011 y 2014. Medida en t-milla también se prevé un crecimiento del 3,7%, hasta 3,0

DNV·GL

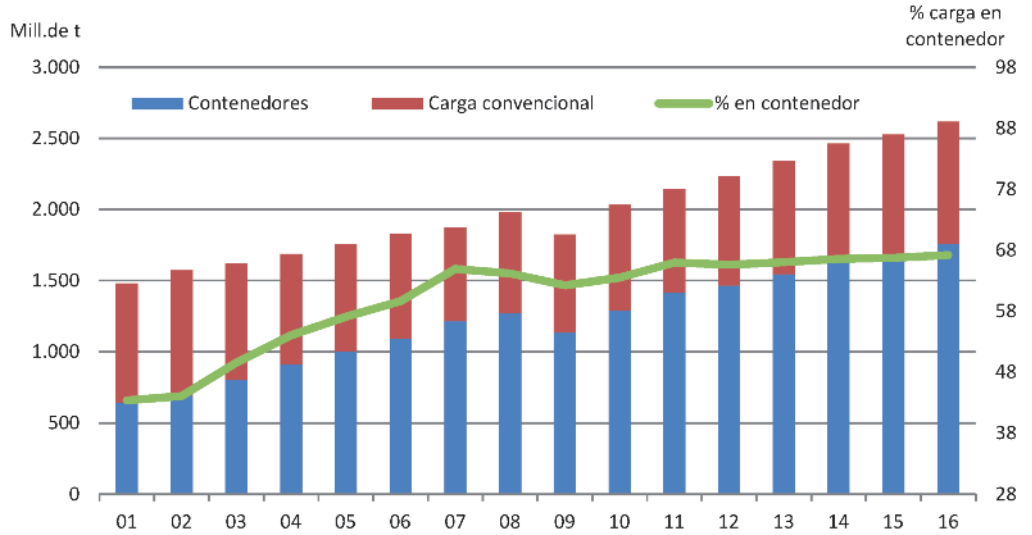
billones. Se espera que China se posicionara como el principal impulsor del comercio marítimo mundial de crudo, con unas importaciones de 6,9 millones de barriles diarios (+12,0%), así como un notable aumento de las importaciones de crudo de EE.UU (+7,0%) e India (+10,0%). La demanda de transporte marítimo de crudo crecerá en 2016 un 3,6% y la de los productos del petróleo lo hará un 4,0%, apoyada en las importaciones europeas, que crecerán un 5,0% y las exportaciones asiáticas (+9,0%).

En 2016, la demanda mundial de crudo aumentará un 1,4% hasta 95,4 millones de barriles diarios (Mbd) mientras que la producción se situará en 95,5 Mbd (-0,3%).

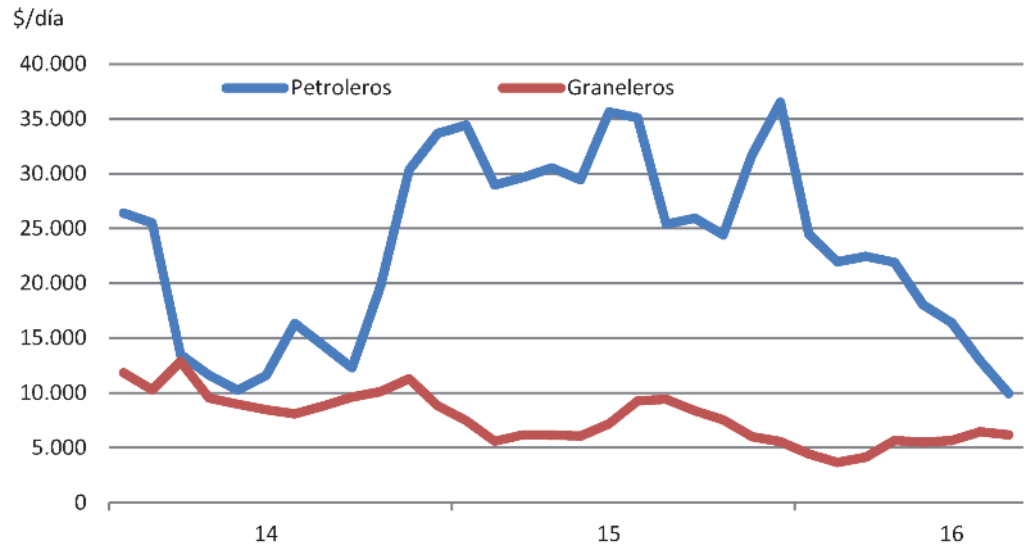
Mercado de fletes

Durante 2016, los fletes de petroleros se han debilitado notablemente debido al crecimiento de la flota, que hasta septiembre fue del 3,3% en tpm para los petroleros de crudo y del 4,5% para los de productos. Los fletes cayeron un 41% desde una media de 28.801 \$/día entre septiembre de 2015 y febrero de 2016 hasta 16.973 \$/día entre marzo y agosto de 2016. En el segmento de los VLCC, que a principios de año registraba fletes de 100.000 \$/día, descendieron progresivamente hasta 20.000 \$/día en agosto para recuperarse en noviembre hasta unos 31.250 \$/día para los VLCC, 22.000 \$/día para los suezmaxes y 16.500 \$/día para los aframax.

Según estimaciones de Lloyd's List sobre previsiones de diversos brokers, incluyendo Drewry, Evercore o MJLF, el flete medio spot en 2016 (en T/C) será de unos 40.700 \$/día para los VLCC, un 42,2% inferiores a la media de 2015, 26.700 \$/día para los Suezmaxes (-61,7%) y 22.180 \$/día para los aframax (-59,3%).



Distribución del comercio mundial de carga general.



Índices de fletes de Clarkon.

Los fletes de graneleros han estado sometidos a una presión continua debido a la sobrecapacidad existente unida a la atonía de la demanda. En el segmento de los capesizes, los fletes aumentaron ligeramente desde agosto, dando un respiro a este segmento, aunque se han mantenido cercanos a los costes de operación. Aún así, los fletes medios registrados para estos bu-

ques en el semestre marzo-agosto de 2016 (6.212 \$/día) resultaron un 21% inferiores a los del semestre anterior. En el conjunto de los graneleros, los fletes medios descendieron un 5% entre enero y agosto en comparación con los registrados entre septiembre de 2015 y marzo de 2016, hasta unos 5.610 \$/día.

Como contrapartida, los niveles de desguace han sido elevados (24 Mt entre enero y agosto) y se espera un crecimiento de la flota en 2016 en torno al 2,0%. Según Fearnleys los fletes medios en T/C equivalente en noviembre rondaban unos 10.250 \$/día para los capesizes, 6.750 \$/día en el segmento de los panamax y 6.750 \$/día en el caso de los supramax.



Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1990	247	204	1.639
1995	260	228	2.494
2000	284	267	4.470
2005	312	322	7.268
2010	417	462	12.979
2011	433	541	14.221
2012	458	622	15.341
2013	476	688	16.252
2014	485	727	17.142
2015	491	759	18.257
2016	506	777	19.738
sep 2016	524	785	20.002
sep 16/ene 16 (%)	+3,5	+1,1	+1,3

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

Los fletes de buques portacontenedores se han mantenido durante todo el año en niveles mínimos. El flete en T/C a un año de un portacontenedores de 2.750 TEU era de 5.500 \$/día a finales de agosto, frente a los 13.500 \$/día que se pagaban a mediados de 2015. Si se compara el semestre marzo-agosto con el anterior, los fletes medios descendieron un 13%, hasta unos 9.240 \$/día. Prácticamente todos los segmentos de buques portacontenedores registraron descensos en sus fletes medios.

Un segmento especialmente castigado fue el de los antiguos panamax que, tras la apertura del canal de Panamá ampliado en junio de 2016, registró fletes de solo 4.700 \$/día para portacontenedores de 4.400 TEU. El valor medio para el semestre marzo-agosto de 2016 fue de 5.125 \$/día, un 24% menos que en el semestre anterior. El descenso de la demanda de transporte ha sido la principal causa de los bajos fletes en este sector, y prueba de las duras condiciones del mercado fue la quiebra de Hanjing Shipping a mediados de agosto. Además, las entregas de grandes portacontenedores siguen añadiendo oferta al mercado.

Evolución de la flota

La flota mercante mundial totalizaba, a comienzos de septiembre de 2016, 1.840,5 Mtpm y 92.265 buques. La de petroleros contaba con 10.046 buques y 523,8 Mtpm, lo que supone un crecimiento del 3,5% de las tpm desde enero. Clarkson estima que la flota de petroleros crecerá de forma notable

durante 2016 y 2017, debido al elevado número de entregas previstas. La flota de petroleros de crudo crecerá un 5,3% en 2016 (en tpm) y un 4,7% durante 2017 y la de petroleros de productos un 5,9% en 2016 y un 4,0% el año siguiente.

La flota de graneleros totalizaba, también a principios de septiembre, 10.779 buques con 785,4 Mtpm, lo que supone un mínimo crecimiento del 1,1% desde enero de 2016, que se estima llegará al 2,0% a finales de año. Durante 2017 se prevé que crezca un moderado 0,8%, hasta rozar 800 Mtpm.

La flota de buques portacontenedores incluía, en esa misma fecha, 5.214 buques con 246,5 Mtpm y un crecimiento del 0,9% desde comienzos de año. Medido en TEU, la flota de portacontenedores totalizaba 20,0 millones de TEU (+1,3%). Fearnleys estima que esta flota cerrará el año en 20,2 millones de TEU (+2,2%). La flota de portacontenedores amarrada, que en el mes de marzo era del 8% con 1,57 MTEU, se redujo hasta un 5% en septiembre. A finales de octubre, según Alphaliner, la flota de portacontenedores amarrada creció de nuevo hasta casi 400 unidades con 1,59 MTEU, una nueva cifra record.

A pesar de los bajos precios del combustible, no ha cambiado la velocidad de servicio de los buques y la navegación lenta continúa siendo la mejor solución para absorber el exceso de capacidad.

Construcción naval

Durante los 8 primeros meses de este año se entregaron 1.388 buques que totalizan 67,8 Mtpm, de los que 405 unidades y 33,4 Mtpm correspondieron a graneleros, seguidos de petroleros (199 unidades y 18,9 Mtpm) y portacontenedores (89 unidades y 7,0 Mtpm). En estos 8 meses se entregaron, además, 80 quimiqueros con 1,6 Mtpm.

Hasta agosto de 2016 se encargaron solamente 315 buques nuevos con 22,3 Mtpm, el menor dato de los últimos 30 años. Por segmentos, más de la mitad de los encargos (55%) correspondió a graneleros, totalizando 12,3 Mtpm y 35 unidades, seguidos de petroleros con el 28% de los encargos (6,3 Mtpm) y 49 unidades. Entre enero y agosto de 2016, los encargos de portacontenedores se redujeron considerablemente, de 25,4 Mtpm en el mismo periodo de 2015, a 2,0 Mtpm, totalizando 58 unidades, muchas de ellas *feeders*. Los segmentos más especializados, como los buques de crucero y ferries, acaparan la mitad de la inversión en nuevas construcciones (23.300 millones de dólares), con 23 cruceros y 24 buques de pasaje.

Estos mínimos registros de nuevos contratos así como los bajos precios de las nuevas construcciones han generado una situación complicada para muchos astilleros. El número de astilleros activos a principios de septiembre (con al menos un encargo de más de 1.000 GT) era de 402, la mitad que en 2009.

Los astilleros chinos consiguieron el 44% de los nuevos contratos fir-

mados en el periodo enero-agosto de 2016, mientras que tanto japoneses como coreanos consiguieron cuotas del 13%. En Europa los nuevos contratos de cruceros están ayudando a los astilleros europeos a asegurar el 21% de los contratos, si bien es cierto que los astilleros asiáticos han empezado a ganar cuota de mercado en otros segmentos especializados, como el de ferrys y ro-ros.

La cartera de pedidos mundial se ha reducido de 316,3 Mtpm en enero de 2016, a 263,6 en septiembre (-16,7%) totalizando ahora 4.582 buques que suponen el 14,3% del tonelaje de la flota existente. Los bajos niveles de encargos junto con los altos índices de entregas han llevado a la cartera de pedidos a su nivel más bajo desde 2004 (en número de buques). El 41,1% del tonelaje en cartera corresponde a graneleros, el 31,7% a petroleros y el 14,6% a portacontenedores. La cartera de pedidos de buques petroleros sumaba, en septiembre, 83,6 Mtpm, el 16,0% de la flota existente de este tipo de buques. En el caso de los graneleros, la cartera alcanzaba 108,4 Mtpm, el 13,8 % de la flota existente, y la de portacontenedores totalizaba 38,5 Mtpm, que suponen el 15,6% de la flota de este tipo de buques.

Durante los 8 primeros meses de 2016 se desgazaron en total 32,8 Mtpm que equivalen al 1,8% de la flota a comienzos de año. El 73% de los buques desgazados fueron graneleros, y entre ellos, el segmento de los capesizes ha sido el más castigado, con casi la mitad de los desgazes de los graneleros.

Los desgazes de petroleros se redujeron mientras que los de portacontenedores cuadruplicaron su valor de hace 1 año. Hasta agosto se han desgazado 1,2 Mtpm de petroleros, 4,7 Mtpm de portacontenedores y 24,0 Mtpm de graneleros.

Según BIMCO, entre agosto y octubre de 2016, el desgaze de portacontenedores repuntó de manera que en los 10 primeros meses del año se superaron los 500.000 TEUs desgazados.

Los precios de compra de buques para desgaze se mantienen en niveles históricamente bajos y, como ejemplo, por un granelero Handy-max se pagan solo 260 \$/ldt (tonelada de desplazamiento en rosca) casi la mitad que en septiembre de 2014. La edad media de los buques desgazados se redujo de 27 años en 2015 a 25,3 años a finales de agosto de 2016. Cabe resaltar que, a finales de noviembre, se está negociando la venta para desgaze de un portacontenedores de tan sólo 7 años por 5,87 millones de dólares. Como ya se ha mencionado antes, la apertura de la ampliación del Canal de Panamá ha golpeado muy duramente al segmento de los "panamaxes antiguos" (unos 4.250 TEU), que han perdido, desde el verano de 2014, dos tercios de su valor en el mercado.

Conclusión

El sentimiento general en el mercado es de debilidad en casi todos los sectores. Aunque los bajos niveles de encargos ayudarán a equilibrar la oferta a medio plazo, el crecimiento de la demanda de transporte marítimo en casi todos los sectores será insuficiente para que ese equilibrio mejore sensiblemente a corto plazo. Serían necesarios mayores ajustes en la flota, mediante mayores niveles de desgazes, para que la situación del mercado pudiese mejorar apreciablemente en 2017.

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

