

Cuatro países europeos y seis asiáticos lideran el ránking de las principales potencias marítimas por país armador

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE ISL SOBRE PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS

De acuerdo con los datos del bróker Clarksons Research Services Limited para ISL Bremen, a mediados de 2024, la flota mercante mundial (buques de 1.000 GT o más) sumaba 51.010 unidades y 2.280 millones de tpm (Mtpm), lo que supone un aumento interanual del 3,7% en términos de tpm.

El sector del transporte marítimo internacional está en manos de un reducido número de países navieros, tanto en términos de control de la flota como de pabellón de los buques.

En la actualidad, las diez principales naciones marítimas controlan el 71% del tonelaje de la flota mundial. Todas ellas son economías desarrolladas que

se sitúan entre las veinte primeras del mundo. El 77% del tonelaje mundial navega bajo pabellón distinto al de la nacionalidad de su armador. Sólo dos de estos diez países armadores, China y Singapur, tienen más del 25% de su flota inscrita en un registro extranjero o en un registro abierto.

A su vez, una gran parte del tonelaje en pabellones extranjeros corresponde a registros abiertos.

Tres registros abiertos lideran el ranking de banderas y suman el 47,0% de la capacidad de transporte mundial (Liberia, Panamá y las Islas Marshall). En los últimos cinco años su cuota de la flota mercante mundial ha aumentado en cinco puntos porcentuales.

Diez principales países armadores

A mediados de 2024, la parte alta de la lista de los diez principales países armadores (en tpm) se mantiene sin cambios respecto del año anterior. La encabeza Grecia, con una cuota del 18,7%; seguida de China (18,2%); y Japón (11,1%).

En el extremo inferior Italia ha escalado dos puestos hasta el noveno lugar, mientras que EE.UU., que ocupaba

la décima posición en julio de 2023, ha dejado de figurar en el ranking (ocupa la undécima).

La tasa de crecimiento entre los principales países armadores es muy variada. Mientras que China, Singapur y Hong Kong registraron las mayores tasas medias de crecimiento anual en el periodo julio 2019-julio 2024 (8,0%; 8,3%; y 7,7%; respectivamente), la flota alemana ha

perdido más de 20 Mtpm (-4,8% anual). De hecho, la flota controlada por armadores alemanes es la única de la lista de los diez primeros países con un crecimiento negativo en los últimos cinco años. Aún así, ocupa la séptima posición en el ránking mundial.

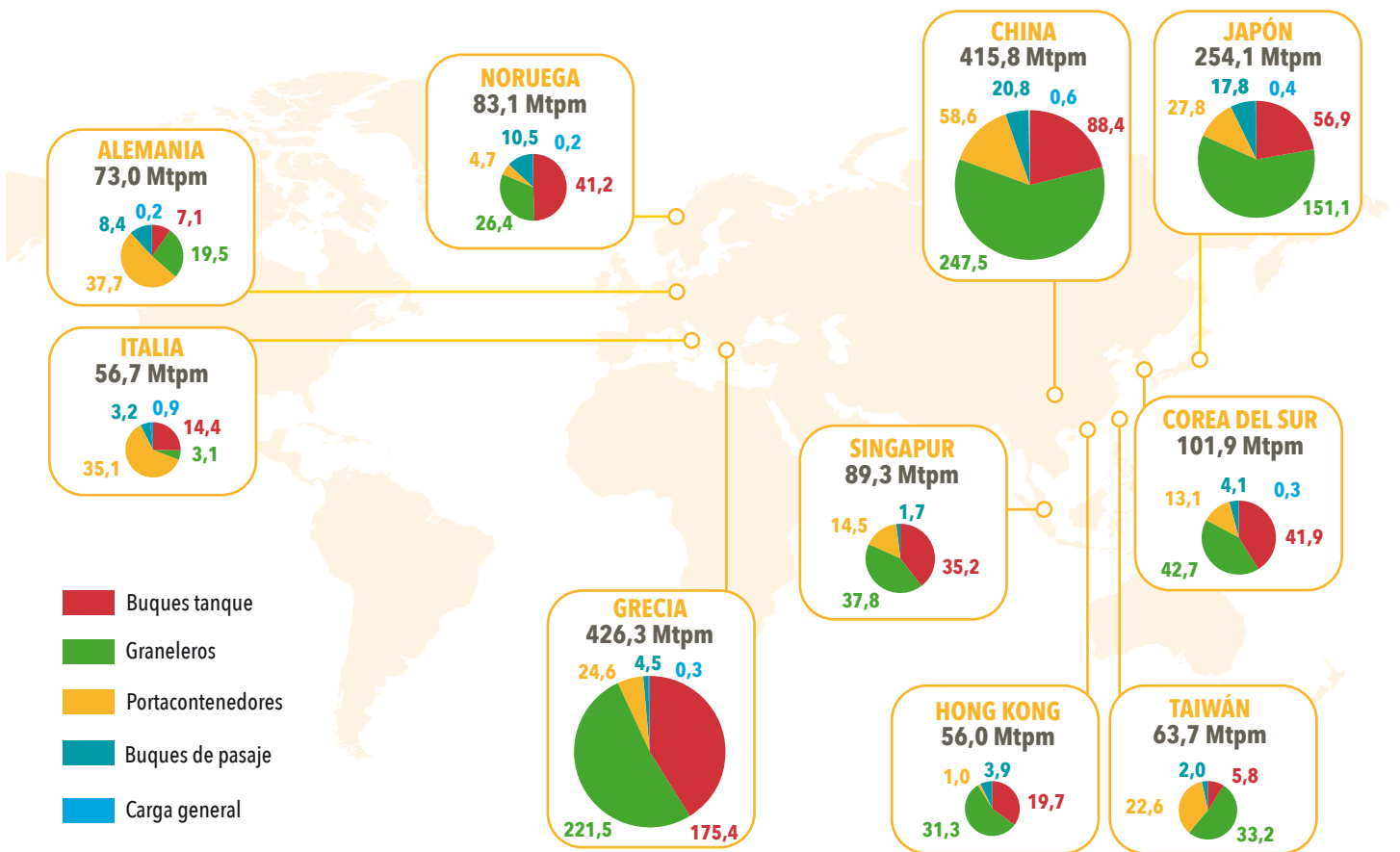
En total, la flota mercante mundial ha crecido, de media, un 3,5% anual en tpm en los últimos cinco años

Grecia: se mantiene como principal país armador

A mediados de 2024, los armadores griegos controlaban la mayor flota mercante, con 5.276 buques y una capacidad de transporte de 426 Mtpm, lo que supone un aumento de 108 buques y 5 Mtpm en

DNV

DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA



Datos en millones de tpm. Fuente: ISL

los últimos doce meses. Más de la mitad del tonelaje de armadores griegos son graneleros, y otro 41% buques tanque. De estos dos tipos de buques, los armadores griegos controlan el 22% y el 23% del tonelaje mundial, respectivamente, lo cual también se muestra en el tamaño medio de su flota (80.000 tpm), casi el doble que la controlada por armadores chinos. Tan sólo es superada por el tonelaje medio de los buques controlados por armadores saudíes y omaníes, cuyas flotas están compuestas en su inmensa mayoría por petroleros de crudo y tienen una capacidad media superior a 100.000 tpm. Esto evidencia el control del mercado de transporte de materias primas por los armadores griegos.

En cuanto a los demás tipos de buques, los datos muestran una cuota de armadores griegos claramente inferior al 10% del tonelaje mundial en cada tipología.

En comparación con los países que ocupan el segundo y tercer lugar en el ranking de armadores (China y Japón), llama la atención que los armadores griegos abanderan más de dos tercios de su tonelaje en registros abiertos, mientras que dos tercios de la flota controlada por armadores chinos navega bajo su propio

EE.UU. ha perdido cuatro puestos en los últimos cinco años y ha salido de la lista de los diez principales países armadores

pabellón o bajo el pabellón de Hong Kong.

Parece poco probable que la posición de liderazgo de la flota mercante griega cambie a corto plazo. Por un lado, los armadores griegos son tradicionalmente activos en el mercado de segunda mano. Según Clarksons, han invertido 4.300 millones de dólares (M\$) en el mercado de segunda mano en los tres primeros trimestres de 2024. Por otro lado, han contratado hasta octubre de 2024 unos 179 buques con una inversión total estimada

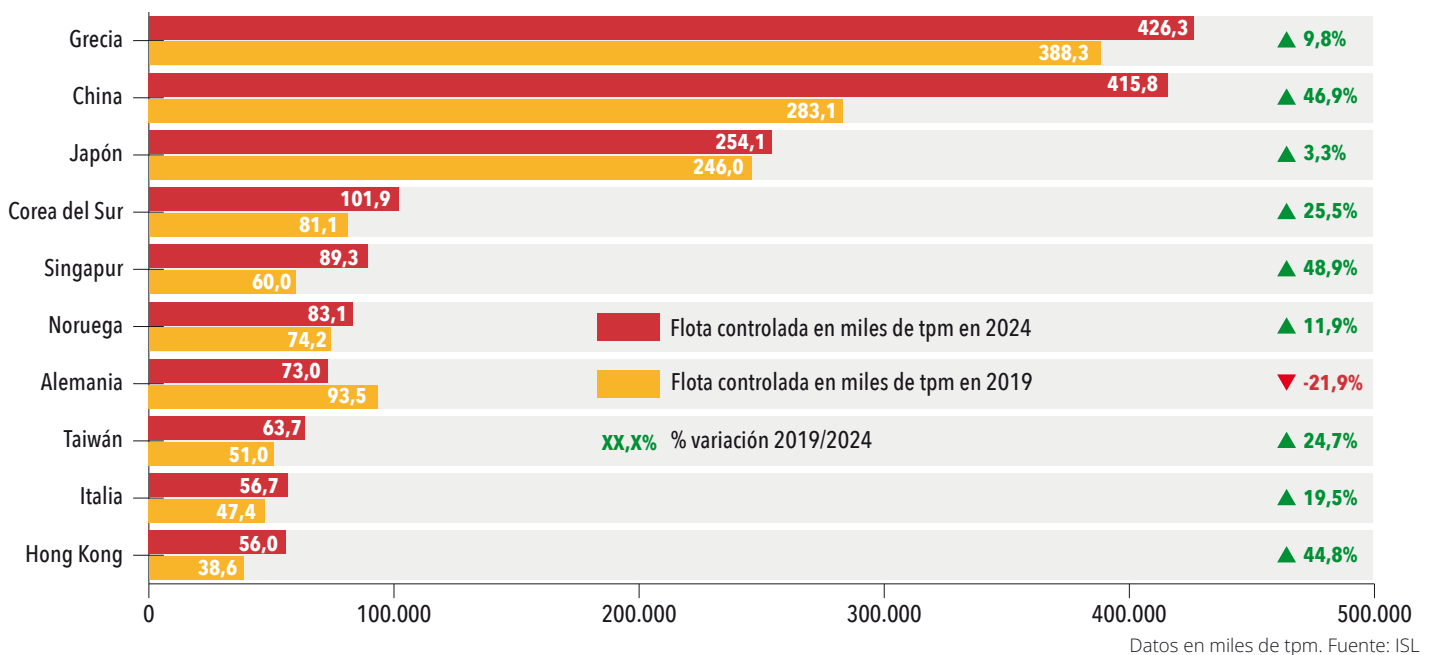
de 13.600 M\$, que se suman a los 20.100 M\$ (307 buques mercantes) de todo el año 2023.

China: crecimiento del 40,3% en cinco años

El notable aumento de la flota controlada por armadores chinos pone de manifiesto el creciente dominio de este país en el transporte marítimo y sus esfuerzos por adoptar una posición de liderazgo en los ámbitos más significativos de la economía y del comercio mundial. Desde mediados de 2019, la flota de control chino ha aumentado un 46,9% (más de 130 Mtpm), significativamente por encima del crecimiento de Grecia (+9,8%) o de Japón (+3,3%).

El 60% del incremento se atribuye a buques graneleros, seguido de buques tanque (21,9%) y de portacontenedores y buques de carga general (13,3% y 5,2%, respectivamente). En su mayor parte es

DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA



consecuencia de la entrega de buques de nueva construcción.

En tpm, los armadores chinos controlan ya la mayor flota de buques graneleros y portacontenedores, así como las segundas mayores flotas de petroleros y de carga general. A mediados de 2024, su flota mercante sumaba unos 9.400 buques y 416 Mtpm, y ocupaba el segundo lugar de las principales naciones armadoras por tonelaje total, con un margen de más de 160 Mtpm por encima de Japón (en tercer lugar).

Dos tercios del tonelaje de la flota mercante china estaban registrados en países extranjeros, incluidos 1.250 buques en Hong Kong (126 Mtpm, lo que supone un 30% de su flota controlada) y unos 1.100 buques en Panamá (57 Mtpm, 13,7%).

La flota de titularidad china sigue al alza, impulsada por empresas estatales como China COSCO Shipping o China Merchant Group (las dos mayores navieras del mundo) se están consolidando y contratando nuevos buques. China COSCO Shipping (constituida en 2016 mediante la fusión de COSCO y China Shipping Group) controla el 25% de la capacidad total de transporte de China (en tpm) y es, con diferencia, la mayor naviera del mundo, con una flota de 744

Los armadores chinos controlan la mayor flota de buques graneleros y portacontenedores, en tpm, así como las segundas mayores flotas de buques tanque y de carga general

buques mercantes y 71 Mtpm. China Merchants Group opera una flota de 300 buques con un total de 28 Mtpm, situándose como cuarta naviera del mundo.

Japón: Crecimiento moderado, pero con una flota todavía muy joven.

A pesar de su intensa actividad en contrataciones de nuevos buques, la flota mercante controlada por armadores japoneses se ha mantenido prácticamente estancada en los últimos cinco años (0,6% de crecimiento medio anual entre 2019 y 2024). Ello es debido a que los armadores japoneses fueron los mayores vendedores netos de tonelaje en el mercado de segunda mano.

Por consiguiente, la flota japonesa tiene la edad media más baja de los diez

principales países armadores, con 9,6 años. En comparación, la edad media de la flota griega es de 13,9 años y la de la flota china es de 13,0 años. En el caso de los buques controlados por EE.UU. esta cifra alcanza los 18 años.

A mediados de 2024, la flota mercante japonesa constaba de 4.291 unidades con un total de 254 Mtpm, lo que supone un descenso interanual del 0,7%. Con una cuota del 11,1% de tpm sobre la flota mercante mundial, Japón cuenta con la tercera flota más grande.

El 59% de su flota controlada (en términos de capacidad), eran buques graneleros (la tercera flota mundial de este tipo de buques). Un total de 151 Mtpm que equivalen al 15,4% de la flota global de graneleros. Además del segmento de los graneleros, casi un tercio de la flota mundial de portavehículos (*car carriers*) y una quinta parte de la de gaseros están controlados por armadores japoneses.

El pabellón preferido de los armadores nipones es el registro abierto de Panamá, donde está inscrito casi la mitad de su tonelaje.

Previsiones de crecimiento de la flota de los principales países armadores.

A mediados de 2024 la cartera de pedidos mundial ascendía a 4.476 buques con un total de 290 Mtpm (buques de 1.000 GT o más). Un 27% de las unidades en cartera a mediados de 2024 y cerca del 50% de la capacidad (1.250 unidades con 132 Mtpm) pertenecía a los tres primeros países armadores (Grecia, China y Japón).

La cartera de pedidos para armadores griegos suma 337 buques y 33,2 Mtpm,

CARTERA DE PEDIDOS DE LAS DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA

	BUQUES TANQUE		GRANELEROS		PORTACONTENEDORES		CARGA GENERAL		PASAJE		TOTAL	
	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	% flota
Grecia	36,2	30,1%	12,7	14,1%	1,8	2,9%	0,4	2,3%		0,0%	51,6	12,1%
China	12,6	10,5%	17,3	19,2%	8,4	13,5%	6,6	38,6%	0,2	3,2%	45,9	11,0%
Japón	12,8	10,7%	15,0	16,7%	6,2	9,9%	1,6	9,4%	0,1	1,6%	36,2	14,2%
Corea	4,4	3,7%	1,4	1,6%	2,4	3,8%	0,7	4,1%	0,1	1,6%	9,1	9,0%
Singapur	5,9	4,9%	5,1	5,7%	2,0	3,2%	0,4	2,3%		0,0%	13,6	15,2%
Noruega	8,4	7,0%	1,7	1,9%		0,0%	1,4	8,2%	0,1	1,6%	11,8	14,2%
Alemania	1,1	0,9%	4,0	4,4%	2,4	3,8%	1,2	7,0%	0,3	4,8%	9,2	12,5%
Taiwán	0,1	0,1%	1,5	1,7%	10,4	16,7%		0,0%		0,0%	12,2	19,1%
Italia	0,4	0,3%	0,1	0,1%	9,2	14,7%	0,6	3,5%	1,2	19,0%	11,7	20,6%
Hong Kong	0,4	0,3%	0,9	1,0%		0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	1,3	2,3%
Total 10 primeros	82,3	68,5%	59,7	66,3%	42,8	68,6%	12,9	75,4%	2,0	31,7%	202,5	12,5%
Resto	37,8	31,5%	30,3	33,7%	19,6	31,4%	4,2	24,6%	4,3	68,3%	87,6	13,3%
TOTAL MUNDIAL	120,1	100,0%	90,0	100,0%	62,4	100,0%	17,1	100,0%	6,3	100,0%	290,1	12,7%

Datos en Mtpm a 1 de julio de 2024. Fuente: ISL

de los cuales casi dos tercios son buques tanque. Además de este ingente volumen de buques en cartera, que equivale al 12% de la flota actual controlada por el principal estado armador, los armadores griegos, como han hecho tradicionalmente, acudirán al mercado de compraventa de buques de segunda mano.

Los armadores de China tienen en cartera 763 buques con 45 Mtpm, que equivalen al 11% de la capacidad actual de la flota china. Además, de acuerdo con la política industrial de este país, casi el 90% de los buques mercantes encargados se están construyendo en astilleros nacionales, a excepción de 18 buques con un total de 0,6 Mtpm.

Los buques en cartera para armadores japoneses, en julio de 2024, sumaban 150 unidades con un total de 35,7 Mtpm. Esto supone el 14% (tpm) de la flota mercante de control japones actual. Los graneleros suponen el 40% del tonelaje en cartera. A diferencia de los armadores griegos y chinos, activos también en el mercado de segunda mano, los armadores japoneses invierten casi exclusivamente en nuevas construcciones.

Principales Estados de bandera

Desde enero de 2024, Liberia lidera el ranking mundial en tpm de flota abanderada (402,2 Mtpm), seguida de Panamá (366,5 Mtpm). En tercer lugar, a cierta distancia, se sitúa Islas Marshall (302,9 Mtpm). En conjunto, estos tres registros abanderan casi el 48% del tonelaje de la flota mundial.

En los últimos cinco años (julio 2019 a julio de 2024), la flota abanderada en

Cinco de los diez primeros países de bandera de la flota mercante mundial son registros abiertos, que a menudo tienen su sede en pequeñas economías en desarrollo.

Liberia ha registrado la mayor tasa de crecimiento de los principales registros del mundo. Durante el último quinquenio, su flota ha aumentado más de 150 millones de tpm (+61%), una media del 10% anual, aunque el ritmo se ha ralentizado en los últimos años. Entre julio de 2023 y julio de 2024 registró un aumento del 3,7%.

Panamá, con un crecimiento medio del 3,3% anual en los últimos cinco años, se mantuvo en segunda posición, a pesar de haber registrado un crecimiento nulo en el último ejercicio. Marshall Islands ocupa la tercera posición con un crecimiento medio anual en los últimos cinco años del 4,3%.

Si bien la mayoría de los armadores disponen de una gran parte de su flota

inscrita bajo pabellón extranjero, China sobresale como uno de los países con un alto porcentaje registrado en su pabellón nacional. El mayor 'registro nacional', entendiéndose como tal a aquel que acoge un mayor tonelaje de flota de sus propios armadores (no en porcentaje sino en valores absolutos), es, con diferencia, el de China, con 125 Mtpm, seguido del griego (53,4 Mtpm) y del japonés (39,8 Mtpm).

Los diez principales registros abiertos

Cinco de los diez primeros países de bandera de la flota mercante mundial son registros abiertos, que a menudo tienen su sede en pequeñas economías en desarrollo. El tonelaje inscrito bajo los diez mayores pabellones de libre matrícula alcanzó 1.280 Mtpm a mediados de 2024, lo que equivale al 56% del tonelaje mundial de buques mercantes.

Tan sólo Liberia representa el 17,6%. Bajo pabellón liberiano navegan unos 5.000 buques, lo que supone un tamaño medio de casi 80.000 tpm, mientras que el tamaño medio de la flota panameña, compuesta por cerca de 7.000 unidades, es significativamente menor: 53.000 tpm. Por comparación, China cuenta con unos 6.600 buques mercantes registrados y Grecia con sólo 805.

EVOLUCIÓN FLOTA ABANDERADA EN LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS

	2019	2023	2024	VARIACIÓN (24-23)	CRECIMIENTO MEDIO ANUAL (24-19)
Liberia	249,7	387,7	402,2	3,7%	10,0%
Panamá	311,8	366,5	366,5	0,0%	3,3%
Islas Marshall	245,5	296,2	302,9	2,3%	4,3%
Malta	114,0	100,6	105,5	4,9%	-1,5%
Bahamas	66,4	58,3	54,3	-6,9%	-3,9%
Chipre	33,9	27,9	30,2	8,2%	-2,3%
Antigua y Barbuda	7,2	6,2	8,9	43,5%	4,4%
Islas Caimán	6,8	5,9	6,0	1,7%	-2,5%
Belice	3,0	3,7	4,0	8,1%	6,0%
Vanuatu	1,4	1,0	1,0	0,0%	-6,5%
Total 10 primeros	1.039,7	1.254,0	1.281,5	2,2%	4,3%
Resto	876,3	943,6	998,2	5,8%	2,6%
TOTAL MUNDIAL	1.916,0	2.197,6	2.279,7	3,7%	3,5%

Datos en Mtpm a 1 de julio de 2024. Fuente: ISL

En términos porcentuales, la bandera de Panamá ha experimentado un crecimiento moderado entre 2019 y 2024 (media anual del 3,3%, por debajo del 3,5% de la flota mundial). En comparación, Liberia y las Islas Marshall registraron un crecimiento medio anual del 10,0% y 4,3% respectivamente.

Cada registro abierto se especializa en tipos de buques determinados. Casi el 20% de la flota de graneleros está inscrita en Panamá. Liberia se mantiene como el registro más importante para los buques portacontenedores (21%), mientras que en el caso de buques petroleros comparte preferencia con Islas Marshall,

con una cuota de alrededor del 16% cada uno. Por su parte, Bahamas concentra la mayor cuota de la flota de buques de pasaje y cruceros (36%).

Los registros europeos

Aproximadamente el 37% del tonelaje de la flota mercante mundial está controlado por armadores europeos, pero sólo el 15% enarbola pabellón de un Estado del viejo continente.

Malta ocupa el primer puesto del ranking europeo, con unos 1.750 buques y un tonelaje total ligeramente superior a 105 Mtpm. Le sigue, a mucha distancia, Grecia (55,3 Mtpm); Portugal (con 31,4 Mtpm) y Chipre (30,2 Mtpm). Entre los diez primeros pabellones europeos, el del Reino Unido (-25%) y el de Alemania (-3%) son los que más han disminuido en los últimos cinco años. Por el contrario, el que más ha crecido en dicho periodo es el registro portugués de Madeira, con un aumento de 311 unidades y 10 Mtpm (+47%).

Los tres principales registros internacionales de Europa (por tonelaje) son el Registro Internacional de Madeira (MAR), el Registro Internacional de Dinamarca (DIS) y el Registro Internacional de Noruega (NIS). En los últimos años el MAR ha ganado gran relevancia y ha pasado al primer puesto de la clasificación, superando al DIS.

ESPAÑA: ESCALA POSICIONES EN FLOTA CONTROLADA PERO EL PABELLÓN SE HUNDE EN EL RANKING

De acuerdo con el mismo informe de ISL Bremen, la flota controlada por armadores españoles (buques de 1.000 GT o más) ocupaba, en julio de 2024, el puesto 39 del ranking mundial, frente al puesto 41 que tenía hace cinco años.

Por su parte, la flota mercante que navega bajo pabellón español ocupaba, en la misma fecha, el puesto 57 en el ranking mundial, descendiendo dos posiciones respecto de un año antes. En los últimos cinco años ha perdido doce posiciones (a comienzos de 2019 ocupaba el puesto 45). Por número de unidades, el 42% de la flota de bandera española son buques de pasaje y un 37% buques tanque (fundamentalmente metaneros). En tonelaje, el 84% se corresponde con buques tanque.

Lamentablemente, este año 2024 no se ha producido ningún avance que permita vislumbrar un cambio en la política de marina mercante de España, especialmente en lo que al pabellón se refiere. Muy al contrario, la recién aprobada cuota de solidaridad, a la que no será de aplicación la bonificación prevista para los buques abanderados en el Registro Especial de Canarias, supondrá un nuevo mazazo para la competitividad de nuestra bandera.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.

