



# La demanda mundial de transporte marítimo caerá por primera vez desde 2009: un 4,0% en 2020

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial disminuirá un 4,4% en 2020 y la demanda de transporte marítimo un 4,0% debido al impacto de la pandemia mundial de Covid-19, hasta 11.396 millones de toneladas (Mt).

Los fletes de los petroleros registraron cifras récord en el segundo trimestre del año para luego desplomarse en el tercero, mientras que los de graneleros, porta-contenedores y gaseros se mantuvieron muy deprimidos hasta el tercer trimestre, en el que experimentaron cierta recuperación.

La irrupción del coronavirus impactó también de lleno en el mercado de construcción naval.

En los 8 primeros meses del año se han entregado un 13% menos de buques (en tpm) que en el mismo periodo de 2019. Por su parte los encargos han descendido un 49% respecto de los ya reducidos niveles del año anterior, no solo como consecuencia de la pandemia, sino también por la incertidumbre tecnológica y regulatoria. Por último, la cartera de pedidos a 1 de septiembre de 2020 había caído un 20% respecto a comienzos de año, registrando mínimos de los últimos 17 años.

En ese mismo periodo se reciclaron un total de 296 buques con 13,6 Mtpm, principalmente graneleros (65,7% de las tpm), un 19% más que en 2019 pero muy por debajo de los niveles registrados en el periodo 2009-2018.

## ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL

Durante 2020, la crisis sanitaria y económica generada por la pandemia de COVID-19 ha dado lugar a una situación sin precedentes. Muchos analistas coinciden en señalar que, a nivel económico, esta crisis es diferente a la vivida en 2008-09 debido a que el rápido despliegue de medidas a nivel fiscal, monetario y regulatorio en muchos países ha ayudado a mantener la liquidez en las empresas, la concesión de créditos y la renta disponible en los hogares.

Otra diferencia importante es que ha golpeado con mayor dureza al sector servicios que al industrial. El impacto en el empleo es muy profundo y la diferente respuesta por parte de los países dará lugar a una recuperación desigual y a ritmos distintos. A nivel sanitario, la segunda ola de la pandemia empieza a sentirse en Europa, que comienza a aplicar nuevos confinamientos selectivos, mientras que EE.UU. y algunas economías emergentes todavía no han logrado contener la primera. El Fondo Monetario Internacional (FMI) advierte de que, sin con-

trol de la enfermedad, no es posible la recuperación económica. Afortunadamente, las mejoras en los tratamientos, la velocidad a la que se está desarrollando la vacuna y las pruebas de detección generalizadas permiten ser moderadamente optimistas.

Según el informe de octubre 'Perspectivas de la economía mundial' publicado por el FMI, la economía mundial comenzó a mejorar antes de lo inicialmente previsto, tras levantarse las restricciones de movilidad en mayo-junio, lo que ha llevado a elevar 5 décimas su previsión de 'crecimiento' para 2020, hasta un -4,4%, con respecto a su informe de junio. Para 2021 prevén un repunte algo más mode-

rado, del 5,2% frente al 5,4% previsto en el anterior informe.

En el conjunto de las economías avanzadas mejora sustancialmente su previsión, del -8,0% en junio al -5,8% en octubre, gracias a una recuperación más rápida de lo previsto durante el segundo trimestre en EE.UU. y en la zona Euro, donde el FMI prevé un descenso del 4,3% y del 8,3% respectivamente. Las estimaciones de crecimiento para China son del 1,9% en 2020 y del 8,2% en 2021, gracias a que, tras la reapertura de la mayor parte del país en abril, su economía también se ha recuperado más rápido de lo esperado, impulsada por las políticas de apoyo y la resiliencia de las exportaciones. India,



**TRIBUNA PROFESIONAL**

	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS <sup>(1)</sup>		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS <sup>(2)</sup>		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
2006	1.677	9.073	1.522	8.765	2.664	11.084	408	1.532	1.061	5.356	724	3.654	8.055	39.464
2007	1.812	9.813	1.639	9.157	2.725	11.141	433	1.653	1.185	5.912	641	3.195	8.436	40.870
2008	1.911	10.265	1.605	8.816	2.748	11.328	440	1.724	1.233	6.144	695	3.464	8.633	41.742
2009	2.000	10.865	1.405	7.576	2.645	10.686	454	1.765	1.095	5.522	679	3.422	8.277	39.836
2010	2.235	12.175	1.602	8.796	2.763	11.366	510	2.019	1.246	6.223	730	3.644	9.085	44.224
2011	2.367	12.856	1.709	9.405	2.763	11.484	552	2.251	1.357	6.769	714	3.560	9.461	46.325
2012	2.566	13.929	1.745	9.656	2.814	11.875	555	2.279	1.404	6.899	752	3.699	9.835	48.338
2013	2.734	14.646	1.826	10.182	2.786	11.687	570	2.329	1.474	7.207	779	3.811	10.168	49.861
2014	2.966	15.703	1.848	10.635	2.741	11.693	585	2.400	1.557	7.598	810	3.952	10.506	51.980
2015	2.931	15.732	1.892	10.885	2.883	12.015	609	2.480	1.592	7.737	830	4.032	10.736	52.880
2016	3.009	16.124	1.881	11.057	3.012	12.774	639	2.600	1.668	8.066	855	4.135	11.064	54.756
2017	3.151	16.848	1.937	11.615	3.089	13.331	688	2.796	1.763	8.519	888	4.292	11.516	57.401
2018	3.214	17.012	2.010	12.196	3.111	13.695	740	3.080	1.839	8.806	914	4.380	11.828	59.169
2019	3.224	16.946	2.028	12.359	3.036	13.663	786	3.299	1.876	8.984	928	4.446	11.877	59.698
2020 <sup>(p)</sup>	3.155	16.680	1.917	11.620	2.856	13.062	784	3.331	1.800	8.563	885	4.209	11.396	57.465
20/19 (%)	-2,1	-1,6	-5,5	-6,0	-5,9	-4,4	-0,3	1,0	-4,1	-4,7	-4,6	-5,3	-4,0	-3,7
2019 <sup>(e)</sup>	3.223	16.945	2.045	12.472	3.019	13.566	790	3.294	1.882	8.982	928	4.429	11.887	59.688
2020 <sup>(p)</sup>	3.235	17.143	2.061	12.624	3.073	14.008	807	3.382	1.792	8.519	912	4.338	11.880	60.013
20*/19*	0,4	1,2	0,8	1,2	1,8	3,3	2,2	2,7	-4,8	-5,2	-1,7	-2,1	-0,1	0,5

(e) Estimado - (p) Previsión.

Datos publicados en el informe de Clarkson de otoño de 2020.

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 y grano.

(2) Gases licuados y productos químicos.

t: Millones de toneladas.

t-milla: Miles de millones de toneladas milla.

que no ha conseguido contener el brote, caerá un 10,3% este año, consecuencia del desplome de la demanda producido por la fuerte contracción del consumo y el colapso de las inversiones. No obstante, en 2021 repuntará con fuerza (+8,8). Japón caerá un 5,3%, después de que su gobierno haya aprobado dos paquetes de estímulo fiscal equivalentes al 20% del PIB y, en 2021, crecerá un 2,3%.

El FMI señala que España será la economía avanzada más afectada por la pandemia, con una caída del 12,8% en 2020, debido al gran peso que tiene el turismo en el PIB y a la propia estructura productiva del país, muy dependiente de los servicios. Oxford Economics indica que, hasta agosto, España perdió 43 millones de turistas y se ingresaron 48.000 millones de euros menos que en el mismo periodo de 2019. Para 2021, el FMI prevé que la economía se recuperará un 7,2%.

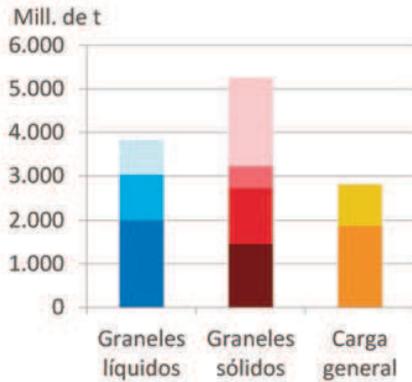
**COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA**

El informe de otoño de Clarksons revisa a la baja la previsión de la demanda de transporte marítimo para 2020 debido a la pandemia. En primavera, en pleno brote de COVID-19, Clarksons estimaba una ligera caída, del 0,1% en toneladas, y un ligero aumento (+0,5%) en toneladas-milla (t-milla). Sin embargo, en septiembre prevé un impacto mayor, con un descenso del 4,0%, hasta 11.396 millones de toneladas (Mt), una caída similar a la registrada en el año 2009 (-4,1%). En t-milla, la demanda de transporte marítimo totalizará 57,5 billones, lo que supone un 3,7% menos que en el año anterior.

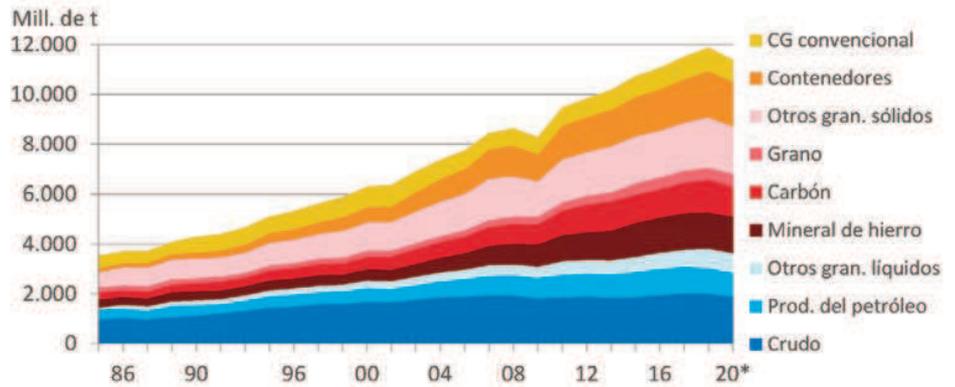
En 2020, se transportarán por vía marítima 2.856 Mt de crudo y productos del petróleo, un 5,9% menos que en el año anterior. La demanda de petróleo crudo caerá un 5,6% (3,8% en t-milla) y la de los

productos del petróleo algo más, un 6,6% tanto en t como en t-milla, debido al drástico descenso consecuencia del cierre generalizado de las industrias en los primeros meses de la pandemia, si bien el aumento de la demanda de petroleros para ser utilizados como almacenes flotantes favoreció, en un primer momento, que este mercado no se hundiera. En el tercer trimestre, pese a que la demanda de transporte ha mejorado ligeramente, las reservas de crudo se mantienen en niveles muy altos, lo que no va a permitir que el mercado se equilibre hasta el año que viene. Para 2021, el comercio marítimo de petróleo crudo aumentará un 5,2% y el de productos del petróleo un 5,9%.

La demanda de transporte de gases licuados, a pesar de haberse visto también afectada por la pandemia mundial, lo ha hecho en menor medida, y crecerá un 0,2% en el caso del GLP, gracias a que los recortes en la producción de Oriente Medio se compensaron con los altos niveles de exportaciones de EE.UU. a principios de año, y un 2,8% para el GNL, si bien la demanda de transporte de éste último venía creciendo un 10% de media en los 3 últimos años. En t-milla el comercio mundial de GLP crecerá un 2,5% y el de GNL un 3,9%. Para 2021, la demanda de transporte de GLP crecerá un 3,9%



Desglose de los tipos de carga.



Evolución del comercio mundial.

(2,8% en t-milla) y la de GNL un 6,6% (9,9% en t-milla).

El comercio mundial por vía marítima de productos químicos descenderá un 3,6% este año y, en 2021, Clarksons estima que repuntará hasta un 3,9%.

Según las estimaciones de Clarksons, en 2020 la demanda de transporte marítimo de graneles sólidos caerá un 3,4% hasta 5.072 Mt debido, principalmente, al notable descenso del carbón (-8,0%) y los graneles menores (-5,5%).

El carbón, que lleva varios años compitiendo con las nuevas fuentes de energía renovable y con el gas, registró en 2020 una fuerte caída de la demanda en regiones que tradicionalmente han sido muy dependientes de esta materia prima (especialmente India y Europa).

Por su parte, los graneles menores se vieron afectados por la prohibición de las exportaciones de mineral de níquel desde Indonesia; la débil demanda de productos siderúrgicos y la interrupción del comercio de otros minerales debido al coronavirus.

La demanda de transporte de mineral de hierro crecerá en 2020 un 0,8%, sumando 1.467 Mt, impulsada por las fuertes importaciones chinas y la reactivación de la economía. Asimismo, el comercio de granos aumentará un 4,6%, sumando 0,5 Mt.

Para 2021, Clarksons estima que la demanda de transporte marítimo de graneles sólidos (en t) crecerá un 4,1%: los granos y el mineral de hierro aumentarán un 1,6% y 1,7% respectivamente (1,2% y 3,1% en términos de t-milla), el carbón un 4,8% (5,3% en t-milla) y los graneles menores un 6,1% (7,3% en t-milla).

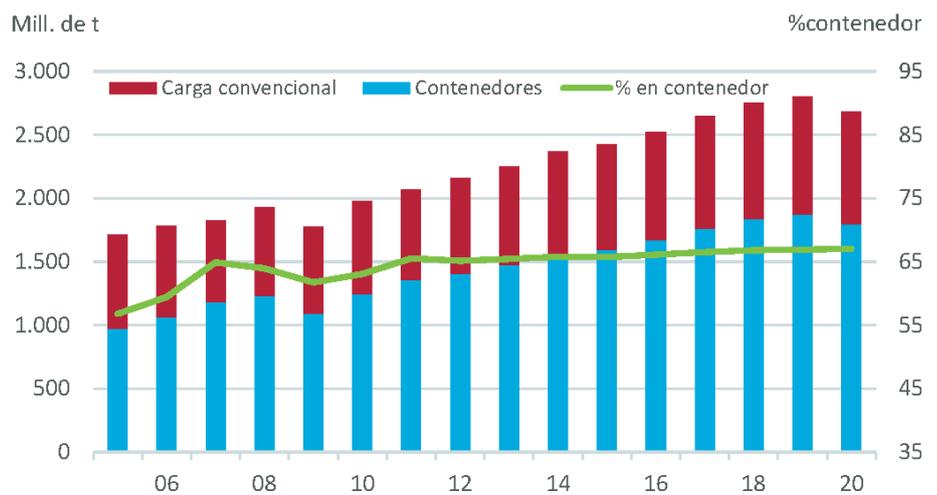
La demanda de transporte marítimo en contenedores se desplomó durante el primer semestre de 2020. En el primer trimestre debido a la paralización de China y, durante el segundo, según avanzaba la pandemia, por el cierre generali-

zado de las industrias del resto del mundo, que interrumpió el comercio mundial, el consumo y las cadenas de suministro, llegando a registrar una caída en la demanda de transporte de mercancías en contenedores del 10% en este trimestre. No obstante, a medida que avanzaba el año, las perspectivas mejoraron.

Para el conjunto del año, Clarksons prevé un descenso de la demanda de transporte del 4,0% en t, lejos de la caída registrada en 2009 (-11,2%) y se transportarán por mar 1.800 Mt de mercancías en contenedores. En t-milla, el descenso será del 4,7% hasta 8.563 billones. Para 2021,

la demanda de transporte en contenedores repuntará y crecerá un 5,8% en t y un 5,7% en t-milla.

Según Clarksons, existe la posibilidad de que el transporte marítimo ya haya superado lo peor de esta crisis. Se están comenzando a ver mejoras en algunos segmentos del mercado, incluso más rápidamente de lo que se esperaba en un principio. Para el año 2021, se estima que el comercio marítimo mundial se recuperará un 4,7% y superará los valores de 2019. No obstante, se mantiene la incertidumbre y, más que nunca, resulta difícil hacer predicciones.

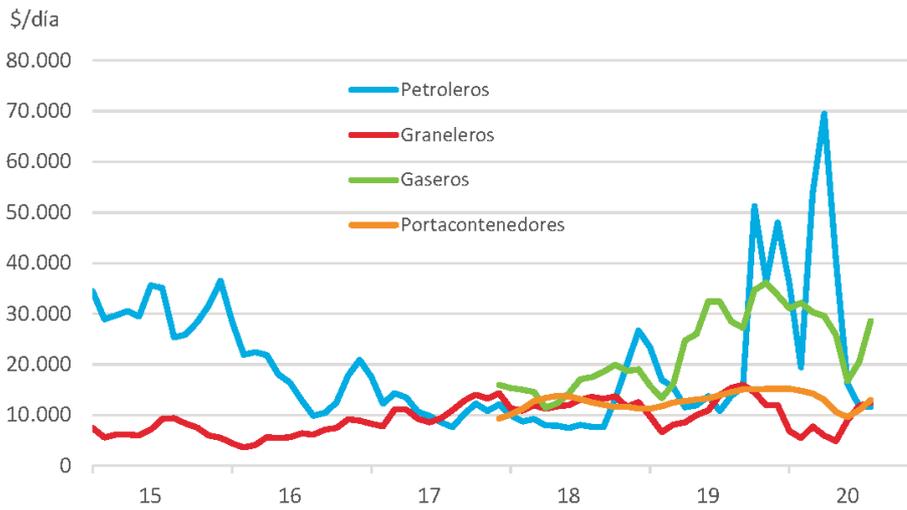


Comercio marítimo mundial de carga general.





TRIBUNA PROFESIONAL



Índice de fletes de Clarksons.

MERCADO DE FLETES

A comienzos de marzo, el aumento de la producción de crudo en Arabia Saudí y Rusia tras la ruptura del acuerdo de la OPEP+, combinada con el desplome de la demanda, debido al cierre de las economías por la pandemia, hundió el precio del crudo Brent hasta mínimos históricos, impulsando a niveles récord el almacenamiento tanto en tierra como a bordo. Ya en abril, a pesar de que la OPEP+ alcanzó un nuevo acuerdo para recortar la producción, la reducción de la demanda y la falta de recursos para almacenar los excedentes de producción, desplomaron aún más el precio del crudo Brent, que llegó a cotizarse a tan solo 19,33 \$/barril el 21 de abril. Todos estos acontecimientos dieron lugar a un notable repunte de los niveles de fletes de buques petroleros en marzo y abril.

Sin embargo, a partir de mayo, los bajos niveles de demanda y la disminución de la flota utilizada como almacén flotante deprimió los fletes. En el segmento de los VLCC, tras alcanzar un valor medio de 60.000 \$/día en mayo, descendieron a 21.610 \$/día en agosto y por debajo de los 12.000 \$/día a comienzos de septiembre.

Los fletes de los petroleros de productos también fueron debilitándose, desde 30.764 \$/día de media en mayo hasta un

valor medio de 9.870 \$/día en julio-agosto. Aun así, el aumento de los fletes entre marzo y principios de mayo ha dado oxígeno a este mercado, dejando un flete medio en los primeros 8 meses del año de 32.714 \$/día, un 45% por encima de la media de 2019.

Los graneleros están viviendo un año muy complicado debido a la pandemia, con un flete medio entre enero y septiembre de 8.443 \$/día, un 24% menos que en el mismo periodo del año anterior. Entre enero y agosto, todos los segmentos de flota registraron descensos en los fletes spot: los *capesizes* (-44,0%), los *panamax* (-26,3%), los *supramax* (-29,6%) y los *handysize* (-28,5%). La presión se mantuvo incluso con la reapertura de los mercados, debido a la caída de la demanda del carbón, la prohibición de exportar mineral de níquel de Indonesia y el descenso de las exportaciones de mineral de hierro de Brasil, entre otras causas.

En el primer trimestre, la entrada en vigor de los nuevos límites al contenido máximo de azufre de los combustibles marinos supuso un fuerte aumento de los costes de combustible de los graneleros que no estaban equipados con depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*). Los nuevos combustibles con 0,5% de contenido de azufre (VLSFO) registraron precios muy superiores a lo que se

esperaba, situándose unos 255 \$/t por encima de los precios del HFO. Este diferencial, que supone un 70% por encima del HFO unido a la caída de la demanda, benefició a los armadores que optaron por soluciones alternativas como GNL o *scrubbers*. Así, el flete medio en el primer trimestre para un *capesize* equipado con *scrubber* se situaba en 8.100 \$/día, frente a 1.995 \$/día de los buques sin este equipo. A lo largo del año el diferencial de precio entre el HFO y el VLSFO se ha ido reduciendo hasta situarse en torno a los 50 \$. Como consecuencia, en agosto, el flete medio de un *capesize* con *scrubber* rondaba los 18.700 \$/día, frente a 17.206 \$/día del mismo buque sin *scrubber*. Los fletes de los demás segmentos de flota también se estabilizaron en el segundo trimestre y han mejorado ligeramente desde verano.

La evolución del mercado de portacontenedores a lo largo del año también ha venido condicionada por el impacto del coronavirus en la economía mundial, el consumo y las cadenas logísticas de todo el mundo. A principios de 2020, la retirada de los buques de mayor porte para la instalación de *scrubbers* redujo el tonelaje disponible, manteniendo los fletes en niveles firmes (39.500 \$/día para un portacontenedores eco de 9.000 TEU), pero con la llegada del coronavirus, los fletes cayeron a 22.000 \$/día a mediados de junio. No obstante, la rápida recuperación de los mercados tras la progresiva reapertura de los países mejoró el contexto general, evitando que se cumplieran los peores pronósticos y, a finales de septiembre, el flete medio para este mismo buque se situaba en 36.000 \$/día. En conjunto, los fletes medios *time charter* de buques portacontenedores han caído, en lo que llevamos de 2020, en torno a un 11% respecto de la media de 2019.

A corto plazo, los mercados siguen recuperándose a medida que los impactos en la demanda se suavizan y para este segmento del mercado Clarksons prevé una recuperación en «V» que permita volver a los valores de 2019 en 2021. La demanda de transporte crecerá un 5,9% en TEU·milla en 2021, mientras que la flota aumentará un 3,0%, con una cartera de pedidos en mínimos históricos (8% de la flota).

Los fletes de los buques para el transporte de GLP registraron una tendencia a la baja hasta junio para luego recuperarse hasta alcanzar niveles de comienzos de año en agosto. De media, han caído un 11,2% con respecto a 2019. Los fletes de buques metaneros se han mantenido muy deprimidos a lo largo de todo el año, debido al descenso de la demanda y el crecimiento de la flota.



**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA**

A 1 de septiembre de 2020, la flota mercante mundial de buques de más de 100 GT estaba compuesta por 65.465 buques que sumaban 2.021 Mtpm (+2,3%). La flota de petroleros totalizaba 11.330 unidades con 615 Mtpm (+2,2%). El tonelaje de los petroleros de crudo creció un 2,4% entre enero y septiembre, debido a los bajos niveles de desguaces (0,5 Mtpm). En este periodo también aumentó el tonelaje de los petroleros de productos (+1,8%). Clarksons estima que en 2020 el tonelaje de la flota de petroleros de crudo crecerá un 3,3% y la de petroleros de productos un 2,3% y, en 2021, la flota de petroleros crecerá un 1,9%.

La flota de graneleros sumaba en septiembre 12.218 buques y 903,3 Mtpm, un 2,8% más que a comienzos de año. Clarksons prevé que, en todo el año, la flota aumente un 3,3% en términos de tpm, una tasa manejable teniendo en cuenta el crecimiento de años anteriores, pero que, dado el fuerte descenso de la demanda, aún puede dar lugar a cierta sobrecapacidad. En 2021 el aumento será menor (+1,4%) gracias a que la cartera de pedidos se sitúa por debajo del 7% de la flota de este tipo de buques.

A 1 de septiembre de 2020, la flota de portacontenedores sumaba 5.383 buques, 278,3 Mtpm (+1,3%) y 23,3 millones de TEUs, un 1,6% más respecto a principios de 2020. Las entregas de portacontenedores se redujeron, contabilizando un 30% menos de capacidad entregada que en los primeros 8 meses de 2019. Las cancelaciones de viajes condujeron también a mayores niveles de amarre y, en verano, a un aumento del desguace. Clarksons estima que a lo largo de todo este año la flota crecerá un 1,8%, medida en TEUs, y un 3,0% en 2021.

**CONSTRUCCIÓN NAVAL**

Las consecuencias económicas del COVID-19 también se han reflejado en el sector de la construcción naval. En los primeros ocho meses del año, se encargaron 384 buques nuevos con un total de 23,0 Mtpm, un 33,7% menos que en el mismo periodo de 2019. Se estima que a final de año el nivel de encargos sea similar al de 2016 (unos 30 Mtpm) en el que se registró el mínimo histórico en 30 años. Entre enero y septiembre el 45,0% de los encargos han sido petroleros, el 32,8% graneleros y el 7,2% portacontenedores.

Hasta agosto incluido, las entregas totalizaron 59,5 Mtpm, un 10,9% menos que en el mismo periodo del año anterior, totalizando 839 unidades. El 25,7% del tonelaje entregado corresponde a petroleros, el 57,0% a graneleros y el 10,4% a portacontenedores. El 1 de septiembre,

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
2000	284	267	4.477
2005	313	322	7.282
2011	435	545	14.311
2012	460	625	15.446
2013	478	692	16.371
2014	487	731	17.284
2015	494	763	18.435
2016	508	781	19.984
2017	538	798	20.141
2018	563	822	20.910
2019	568	845	22.083
2020	601	879	22.963
sep-2020	615	903	23.322
sep 20/ene 20 (%)	+2,2	+2,8	+1,6

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

la cartera de pedidos totalizaba 2.540 buques y 151,8 Mtpm, que suponen el 7,5% de la flota existente.

Entre enero y septiembre de 2020, se enviaron a reciclar 296 buques con 13,6 Mtpm, un 19,8% más que en el mismo periodo de 2019, si bien es cierto que en 2019 se habían reciclado un 62% menos de tpm que en el decenio anterior. El 65,7% del tonelaje reciclado corresponde a graneleros, el 16,2% a portacontenedores y el 8,2% a petroleros.

A finales de agosto había 365 astilleros activos, es decir, aquellos con al menos un buque de más de 1.000 GT en su cartera de pedidos, 20 menos que en 2019 y una cifra muy alejada de los casi 1.000 de 2009. Los astilleros chinos han acaparado el mayor volumen de nuevos contratos en CGT (53,3%), seguidos de los coreanos (29,1%) y japoneses (10,0%).

En contraste con los precios estables de 2019, la pandemia redujo los precios en 2020 para atraer la inversión en nuevas construcciones. Los petroleros VLCC, que en 2019 tenían un precio medio de 92,6 M\$, se mantenían en 92,0 M\$ en enero y, a finales de agosto, su precio se redujo a 87,0 M\$ (-5,4%). Entre enero y agosto, los precios de los *suezmax* descendieron un 8,1%, los *afamax* un 1,0% y los de los petroleros de productos un 3,8% de media.

El precio de los graneleros descendió en mayor medida en los segmentos de flota más grandes: los *capesizes* cayeron un 6,1% hasta 46,5 M\$ mientras que los *handymax* se redujeron un 2,1% hasta 23 M\$.

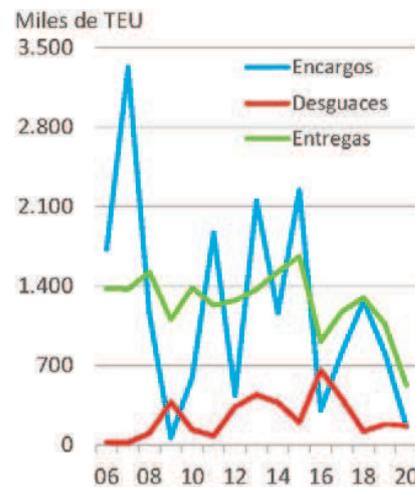
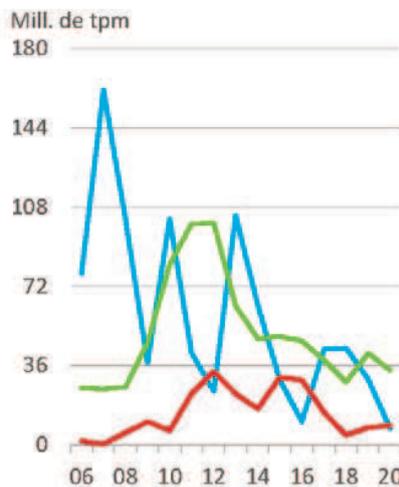
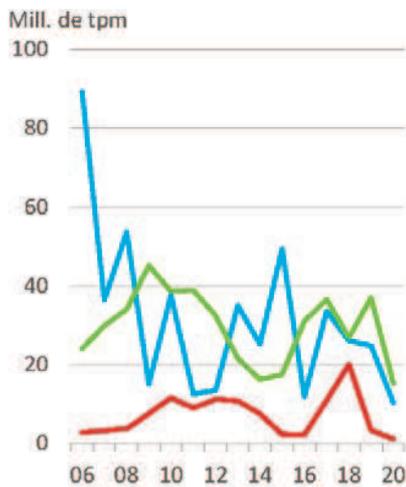
En los portacontenedores, los precios disminuyeron prácticamente en todos los segmentos de flota, si bien los descensos fueron más acusados en los segmentos más pequeños. Entre enero y agosto, los precios de los portacontenedores de 1.700-2.000 TEU cayeron un 6,8% de media hasta 24 M\$, mientras que los de los portacontenedores entre 15.000-21.000 TEUs solo se redujeron un 1,3% hasta 112 M\$ para los de 15.000 TEU y 144 M\$ para los de 21.000 TEU.

Entre enero y agosto, los precios de los gaseros LPG de mayor porte (82.000 m³) se mantuvieron estables en 71 M\$, mientras que para buques más pequeños descendieron entre un 2 y un 3,5%. El precio medio de los metaneros (174.000 m³) se ha mantenido en 183 M\$.

A 1 de septiembre de 2020, el 21,2% de la flota mundial en GT estaba equipada con *scrubbers* o tenía intención de instalarlo, lo que supone un total de 3.880 buques. Cerca del 70% de la flota de cruceros, en GT, está ya equipada con *scrubbers* seguida de ro-ros (38% de la flota de este tipo de buques); portacontenedores (25%) y petroleros de crudo (24%).



TRIBUNA PROFESIONAL



Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros (i), graneleros (c) y portacontenedores (d).

Clarksons estima que hay 581 buques con 45,2 MGT preparados para utilizar GNL como combustible y 314 unidades más con 24,4 MGT en la cartera de pedidos.

CONCLUSIÓN

En el mercado de los petroleros, Clarksons prevé que la demanda mundial de crudo y productos del petróleo continúe

recuperándose gradualmente en los próximos meses, aunque se mantendrá por debajo de los niveles pre-COVID durante el resto de 2020 y en 2021. El próximo año estima que la demanda de crudo en t-milla crecerá un 4,7% y la de productos un 5,8%.

Aunque seguirá la incertidumbre sobre la duración de los recortes en la producción de la OPEP+ y las perspectivas a

largo plazo de la demanda de petróleo y buques tanque en un contexto de transición energética global, a medida que disminuya el almacenamiento a flote, el nivel históricamente bajo de la cartera de pedidos de buques petroleros debería respaldar un repunte de los fletes.

Clarksons estima que la demanda de los principales graneles crecerá durante 2021 un 4% (un 5% en t-milla), mientras que la flota lo hará alrededor de un 1,5%, lo que sugiere una mejora del equilibrio de este mercado y como consecuencia de los niveles de fletes. Sin embargo, considera poco probable que se produzca una recuperación fluida y no descarta la posibilidad de una segunda ola de Covid-19 en algunas regiones, lo que reduciría el crecimiento de la demanda y alejaría el equilibrio de la flota y el repunte de los fletes.

Las perspectivas son moderadamente positivas para los buques portacontenedores, cuya flota crecerá alrededor del 3,0% el próximo año mientras que la demanda (en TEU·milla) se espera lo haga un 5,9%.

Sin embargo, la amenaza de un rebrote de la pandemia y su posible impacto a largo plazo en el comportamiento del consumidor y en las cadenas de suministro generan incertidumbre también en este sector.

	Flota con scrubbers por tipo de buque						GNL	
	Ya instalados		Pendientes		Total		Total	
	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT
Petroleros	779	66,4	172	16,7	951	83,1	15	0,9
Graneleros	1213	95,5	172	11,7	1385	107	3	0,1
Portacontenedores	704	62,5	152	15,6	856	78,1	7	0,2
Gaseros	88	3,6	12	0,5	100	4,1	400	41,3
Roll-on/Roll-off	129	4,9	4	0,3	133	5,2	8	0,2
Buques de pasaje	87	2,8	4	0,1	91	2,9	55	0,6
Cruceros	152	16,2	4	0,5	156	16,7	7	0,7
Otros	250	6,3	58	2	308	8,3	86	1,2
<b>TOTAL septiembre 2020</b>	<b>250</b>	<b>258,2</b>	<b>578</b>	<b>47,4</b>	<b>2.437</b>	<b>306</b>	<b>581</b>	<b>45,2</b>

Implantación de scrubbers y GNL en la flota mundial por tipo de buque. GT: millones de GT.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.