

ANÁLISIS TRÁFICO MARÍTIMO.

El trabajo lo podemos estructurar en dos partes completamente diferenciada:

- En la primera parte analizaremos el Tráfico Marítimo a nivel mundial.
- En la segunda analizamos el estado de la Marina Mercante Española y más concretamente los Principales Puertos de nuestro País.

Análisis Tráfico Marítimo Mundial:

Lo primero que podemos observar es que desde el año 2000 el Tráfico Marítimo ha sido superior que el crecimiento económico exceptuando los años 2001 y 2005. Con la llegada de la crisis los años 2009 y 2010, el crecimiento económico ha sido mayor que el del tráfico pero no con tanta diferencia como había sido con anterioridad el crecimiento del tráfico respecto al crecimiento económico. En 2008 el retroceso en el transporte de petróleo fue similar (2,1%), mientras que el de graneles aumentó (3%), mientras que el de otras mercancías se mantuvo. La situación en el 2009 fue la siguiente: el transporte de otras mercancías bajó un 4,18% mientras que el de graneles tenía una subida del 7,97% y el de petróleo y sus productos una caída del 0,15%. En 2010, tanto los principales graneles como el resto de mercancías mostraban pequeños repuntes; el petróleo y sus derivados caían sin embargo en un 3,7%. En 2011 el transporte de petróleo y sus productos disminuyó en un 3,73%, mientras que el transporte de otras mercancías, aumentó en un 2,31%, al igual que el transporte de graneles que lo hizo en un 0,63%. Las previsiones apuntaban que el tráfico de graneles descendería en un 0,39% en 2012, al igual que el transporte de petróleo y derivados que lo hará en un 2%.

Considerando cifras absolutas continúa un crecimiento ascendente durante los últimos años hasta el 2009 que con la llegada de la crisis se había visto interrumpida.

LA FLOTA MUNDIAL

Según Lloyd's Register Fairplay (LRF), en 2010, la flota mercante mundial estaba compuesta por 53.948 buques que totalizaban 1.238.056.056 tpm. En 2011 la flota mundial pasó a tener 55.138 unidades con 958 Mgt y 1.483.121.493 tpm, lo que supone un crecimiento elevado, del 8,9% en términos de gt y del 9,9% en tpm.

En cuanto a la edad de la flota se continúa con el rejuvenecimiento, descendió ligeramente de 19,3 años en enero de 2010 a 18,7 años en diciembre del 2011. La flota más joven es la de los petroleros (9,9 años) en principio esto se debería a la retirada de los monocasco por la obligatoriedad de disponer de doble casco para transporte de crudo y derivados debido a la seguridad en la mar. A estos datos se le suman los portacontenedores con 10,9, los graneleros con 11,4 años, los gaseros LPG (16,4 años) y los buques ro-ro con 16,6 años. Por encima de la edad media están los petroleros de productos, con 22,4 años, los cruceros, con 23,4 años, los buques de carga general, con 23,8 años, los cargueros refrigerados, con 25,5 años y en última posición los buques de pasaje, con 25,9 años.

En cuanto a los buques entregados en el mundo (Tabla 7), se puede observar como desde el año 2001 se comienza un aumento continuado que mantenido en 2009 debido a los buques graneleros y de carga general, pese a la caída experimentada en otros tipos. Las gt entregadas en 2010 han sido casi 3 veces las de 2000. Las gt entregadas han crecido un 2% en 2011 y la previsión, según Clarkson, para el año 2014 es que caigan las entregas a niveles del año 2005 todo ello debido a la crisis mundial que ha estancado los contratos.

BUQUES DESGUAZADOS.

El año 2000 recogió una importante reducción del desguace al descender a 27,3 millones de tpm que se mantuvieron en 2001, con 26,6 millones de tpm. El descenso del año 2000 estuvo justificado por la importante subida de los fletes, cuya influencia sobre los desguaces es inmediata. Esa tendencia se mantuvo durante 2001, en valores medios, pero cambió sustancialmente en 2002, en petroleros, mientras que en 2003, la nueva subida de los fletes, redujo el desguace hasta el mínimo de 5,7 tpm en 2007, con un descenso en este último año de los desguaces de graneleros no conocido desde los años 80.

Posteriormente, aumentó a 29 millones en 2002, para descender, de nuevo, a 25,8 millones en 2003 y reducirse a 11,3 millones en 2004, 7,5 millones en 2005, 6,6 millones en 2006 y 5,7 millones en 2007, cifra mínima de los últimos veinte años. Sin embargo, a partir de 2008 se inició un aumento de nuevo, alcanzando la cifra de 13,6 millones en ese año y 33 millones en 2009. En 2010, y de manera puntual, los desguaces volvieron a bajar a 27,8 millones. En este 2011, los desguaces aumentaron hasta los 42,3 millones. Se espera que para el próximo año 2012, la cifra siga con esta tendencia hasta los 56,1 millones según las previsiones de Clarkson.

BUQUES AMARRADOS

En 1999 la flota inactiva se situaba en 3,8 millones de tpm, descendiendo paulatinamente durante los años siguientes, reduciéndose de nuevo en 2000 y 2001 como consecuencia de evolución favorable de los fletes, para aumentar en 2002 por la caída de los fletes de petroleros y reducirse en 2003 después de estabilizarse los fletes del petróleo e ir reduciéndose hasta llegar a un mínimo histórico en 2006 propiciado por el aumento en los fletes del petróleo durante estos años que suben hasta un 70% aprox. durante estos cuatro años.

Posteriormente, en 2007 y 2008, se produce un mantenimiento de los fletes del petróleo, pero por el contrario, se produce durante 2007 un aumento en los fletes de los graneles de hasta el 100% en un solo año que sin embargo coincide con el aumento de flota amarrada durante este año. En 2008 se produjo un ligero ascenso de las cifras de buques amarrados, para en 2009 alcanzar unos niveles muy elevados, debido a la crisis económica.

En 2010 la cifra se disparó totalmente, siendo 2011 donde se alcanzarían cifras históricas.

CARTERA DE PEDIDOS

Tabla 10, Gráfico 6: Cartera de pedidos mundial
Millones gt

	Petroleros		Graneleros		Carga General		Otros Mgt	Total Mgt
	Mgt	% Total	Mgt	% Total	Mgt	% Total		
2002	32,5	41,14%	17,4	22,03%	18,7	23,67%	10,4	79
2003	42,8	35,79%	30,1	25,17%	35,1	29,35%	11,6	119,6
2004	48,4	31,68%	37,6	24,61%	51,7	33,84%	15,1	152,8
2005	48,8	27,90%	41,6	23,79%	64	36,59%	20,5	174,9
2006	83	35,29%	56,2	23,89%	70	29,76%	26	235,2
2007	92,4	26,59%	131,1	37,73%	88,7	25,53%	35,3	347,5
2008	98,9	25,23%	176	44,90%	76,8	19,59%	40,3	392
2009	76,4	23,39%	160,8	49,22%	57,5	17,60%	32	326,7
2010	68,1	22,10%	166	53,88%	45,5	14,77%	26,5	308,1
2011	45,7	18,50%	125,1	50,65%	53,1	21,50%	22	247
2012 (P)	10,9	19,68%	33,4	60,29%	5,8	10,47%	4,8	55,4
2013 (P)	16,7	20,90%	36,5	45,68%	20	25,03%	6,6	79,9
2014 (P)	5,7	15,57%	13	35,52%	13,5	36,89%	4,3	36,6

Fuente: Clarkson

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

LA FLOTA ESPAÑOLA

Tras el descenso en el número de buques experimentado en el 2006 con respecto al anterior año, de 53 buques, el siguiente periodo 2006-2007 resultó más positivo con la incorporación de 52 nuevas unidades a la flota de transporte. Sin embargo, en el periodo 2007-2008 se volvió a experimentar un nuevo descenso, aunque en esta ocasión no tan pronunciado, tan sólo 11 buques, lo que en cifras de arqueado bruto de la flota mercante española (incluido el registro Especial de Canarias) ha representado un descenso de algo más de un 1%.

En 2009, el número de buques descendió en un número de 24, descendiendo también en un 6,8% en números de GT y en un 11,2% en tpm.

En 2010 el número de buques controlado por navieras españolas volvió a descender en 15 unidades. En cuanto a la gt, estas sin embargo aumentaron con respecto a 2009 casi en un 5%, mientras que en tpm se produce un ligero descenso del 0,3%.

En 2011, de acuerdo con los datos facilitados por ANAVE, la flota controlada por empresas españolas descendió en 4 unidades, bajando el número de buques hasta los 229 que totalizaban 4.054.308 gt, un 2,3% menos que el año anterior y 4.021.606 tpm, un descenso del 6,6%.

Los datos a principios de 2012 tampoco eran positivos, pues la flota controlada descendió en 6 unidades más, aunque se mantuvieron aproximadamente el número de gt y aumento un 3,5% el de tpm en el balance de altas y bajas.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA.

Según el informe 2011-2012 publicado por Anave, a la flota mercante bajo pabellón español se incorporaron durante 2011, 7 buques de nueva construcción, 2 más que en 2010, de ellos 6 eran buques de pasaje y un buque de carga general. Por el contrario, abandonaron el pabellón español 12 buques, de los cuales 6 fueron reabanderados, 2 fueron desguazados y los otros 4 se vendieron a intereses extranjeros.

El pabellón español se mantiene en 2011, por séptimo año consecutivo, en la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto. De acuerdo con ANAVE, los datos durante la primera mitad del año 2012 han comenzado a empeorar, por lo que ANAVE y DGMM están haciendo un esfuerzo en concienciar a los armadores de mantener la prioridad en la seguridad.

En una carpeta a parte titulada “GRÁFICOS, TABLAS Y ESTUDIOS ESTADÍSTICOS”, se podrá observar a simple vista el descenso tanto en número de buques como en Gt en los principales puertos españoles a estudio en este trabajo.

Las causas que se pueden deducir del continuo descenso a lo largo de estos últimos años, serían las siguientes:

- Niveles económico mundiales bajo mínimos.
- Mercancía en tránsito.
- Elevado coste del carburante.
- Baja cartera de pedidos de buques nuevos.
- Aumento de los desguaces.
- Reducción costes.
- “Con la crisis sobran buques”

- Bajada número de buques en general y aumento de GT, lo que indica buques de mayor porte, y por lo tanto reduce el número de entradas y salidas en los puertos.

Las cuales generan las consecuencias que se exponen a continuación:

- Reducción de tripulaciones.
- Aumento tasa de nivel parados en el sector del mar.
- Reducción de ingresos.
- Aumento número de buques parados.
- Aumento número de buques bandera conveniencia.
- Precariedad Laboral
- Retroceso económico con valores que indican que estamos próximos a los del año 2005.