El mercado de los buques graneleros

Todo mercado de un producto se expresa a través de la oferta y la demanda. En el caso concreto del mercado de los buques graneleros, la oferta se expresa a través de las bodegas de los buques que se ofrecen y la demanda a través de las necesidades de bodega de las distintas producciones que se tienen que transportar por vía marítima. De esta manera, surgen los fletes para el transporte. Como en otros productos, tenemos fletes spot o de contado y fletes futuros.

Los distintos tipos de buques se miden por el desplazamiento que registran. A ese desplazamiento total hay que deducirle el peso del buque, el combustible, la tripulación y su alimento, el agua potable, el agua salada que hace de lastre, etc., y como resultado tenemos lo que puede transportar.

El peso de buque, el combustible, el alimento y agua potable y demás es de aproximadamente 13.000 toneladas para un Panamax.

De la «Review of Maritime Transport 2009» , publicado por el Secretariado de la UNCTAD (United Nations Conference On Trade and Development) de Ginebra, extraemos los siguientes datos sobre los distintos tipos de buques 'Dry bulk an ore carriers», utilizados para el transporte de materia seca (mineral de hierro, carbón, granos, fertilizantes, bauxita, etc.):

a) Large capesize bulk carrier: desplaza 150.000 dwt o más.

b) Small capesize bulk carrier: desplaza entre 80.000 y 149.999 dwt.

c) Panamax bulk carrier: desplaza entre 55.000 y 84.999 dwt.

d) Handymax bulk carrier: desplaza entre 35.000 y 54.999 dwt.

e) Handy-size bulk carrier: desplaza entre 10.000 y 34.999 dwt.

Evolución de la construcción de buques graneleros (Dry bulk carriers):

En 1980 los astilleros entregaron 135 buques con un desplazamiento total de 4,7 millones de dwt. El buque promedio era de 34.815 dwt.

En 1985 los astilleros entregaron 339 buques con un desplazamiento total de 14,7 millones de dwt. El buque promedio era de 43.363 dwt.

En 1990 los astilleros entregaron 119 buques con un desplazamiento total de 9,6 millones de dwt. El buque promedio era de 80.672 dwt.

En 1997 los astilleros entregaron 299 buques con un desplazamiento total de 18,8 millones de dwt. El buque promedio era de 62.876 dwt.

En 1998 los astilleros entregaron 217 buques con un desplazamiento total de 11,6 millones de dwt. El buque promedio era de 53.456 dwt.

En 1999 los astilleros entregaron 195 buques con un desplazamiento total de 13,0 millones de dwt. El buque promedio era de 66.667 dwt.

En el 2000 los astilleros entregaron 188 buques con un desplazamiento total de 13,1 millones de dwt. El buque promedio era de 69.681 dwt.

En el 2001 los astilleros entregaron 310 buques con un desplazamiento total de 21,0 millones de dwt. El buque promedio era de 67.742 dwt.

En el 2002 los astilleros entregaron 226 buques con un desplazamiento total de 14.1 millones de dwt. El buque promedio era de 62.389 dwt.

En el 2003 los astilleros entregaron 161 buques con un desplazamiento total de 11,2 millones de dwt. El buque promedio era de 69.565 dwt.

En el 2004 los astilleros entregaron 266 buques con un desplazamiento total de 19,8 millones de dwt. El buque promedio era de 74.436 dwt.

En el 2005 los astilleros entregaron 308 buques con un desplazamiento total de 23,2 millones de dwt. El buque promedio era de 75.325 dwt.

En el 2006 los astilleros entregaron 307 buques con un desplazamiento total de 25,1 millones de dwt. El buque promedio era de 81.759 dwt.

En el 2007 los astilleros entregaron 312 buques con un desplazamiento total de 24,5 millones de dwt. El buque promedio era de 78.526 dwt.

En el 2008 los astilleros entregaron 28,9 buques con un desplazamiento total de 28,9 millones de dwt. El buque promedio era de 81.408 dwt.

Como se puede deducir de los números anteriores, hay una tendencia a que los buques que se van incorporando sean más grandes. Hace diez a quince años, el buque promedio estaba en alrededor de 65.000 dwt y en los últimos tres años en alrededor de 80.000 dwt. Como se puede deducir, los buques que se van incorporando son en su mayoría los Small capesize bulk y los Panamax bulk carrier.

Lo anterior contrasta fuertemente con lo ocurrido en el sector de los Oil Tankers, en el que hace diez años los buques que se incorporaban tenían un desplazamiento promedio de alrededor de 120.000 dwt y en los tres últimos años (hasta el 2008) de alrededor de 77.000 dwt.

Para otros tipos de buques, el promedio incorporado ha sido oscilante y se ha movido entre 8.000 dwt y 15.000 dwt, sin una tendencia definida.

El tonelaje de buques 'bulk carriers' enviados a desguace en los últimos diez años (hasta el 2008) ha sido el siguiente:

a) En el año 2000 se desguazaron 4,6 millones de dwt con una edad promedio de 25,9 años.

b) En el año 2001 se desguazaron 8,1 millones de dwt con una edad promedio de 26,7 años.

c) En el año 2002 se desguazaron 5,9 millones de dwt con una edad promedio de 26,6 años.

d) En el año 2003 se desguazaron 3,3 millones de dwt con una edad promedio de 26,5 años.

e) En el año 2004 se desguazaron 0,5 millones de dwt con una edad promedio de 27,3 años.

f) En el año 2005 se desguazaron 0,9 millones de dwt con una edad promedio de 28,1 años.

g) En el año 2006 se desguazaron 1,3 millones de dwt con una edad promedio de 28,9 años.

h) En el año 2007 se desguazaron 0,1 millones de dwt con una edad promedio de 29,1 años.

i) En el año 2008 se desguazaron 3,1 millones de dwt con una edad promedio de 30,6 años.

De los datos anteriores se puede deducir que, en líneas generales, el tonelaje desguazado ha ido disminuyendo y, por otro lado, los buques que se están desguazando tienen cada vez una mayor antigüedad. La edad promedio de los buques desguazados se ha incrementado en los últimos diez años en alrededor de 5 años. Esto nos está mostrando que la necesidad de bodega se ha ido incrementando y es por ello que el desguace de los buques es cada vez menor.

La evolución del tonelaje de los buques Dry bulk carriers ha sido la siguiente en millones de dwt (al primero de enero de cada año):

1980	186
1985	232
1990	235
1995	262
2000	276
2005	321
2006	346
2007	368
2008	391

2009 418

En 30 años el desplazamiento (medido según el porte bruto o dwt) de los Dry bulk carriers se ha multiplicado por 2,25 veces.

La actual división por edad de los Bulk carriers es la siguiente:

a) Hasta 4 años: el 16,7% de los buques y el 22,9% del tonelaje en dwt. El desplazamiento promedio de los buques es de 74.114 dwt.

b) De 5 a 9 años: el 14,9% de los buques y el 18,7% del tonelaje en dwt. El desplazamiento promedio de los buques es de 67.761 dwt.

c) De 10 a 14 años: el 15,8% de los buques y el 17,5% del tonelaje en dwt. El desplazamiento promedio de los buques es de 59.763 dwt.

d) De 15 a 19 años: el 10,1% de los buques y el 12,1% del tonelaje en dwt. El desplazamiento promedio de los buques es de 64.459 dwt.

e) De 20 años y más (+): el 42,5% de los buques y el 28,8% del tonelaje en dwt. El desplazamiento promedio de los buques es de 36.584 dwt.

f) La edad promedio de los buques según el número es de 17,22 años y según el tonelaje es de 14,27 años.

Durante el año 2008 la materia seca transportada por la flota de bulk carriers fue de 5.400 millones de toneladas. De este total, al mineral de hierro le correspondió 844 millones de toneladas, al carbón le correspondió 814,5 millones de toneladas, a los granos le correspondieron 323,3 millones de toneladas, a la bauxita le correspondió 83,5 millones de toneladas, a los fosfatos 32 millones y a otros productos menores en conjunto 999 millones. Dentro de aquel total de 5.400 millones de toneladas, hay que incluir la 2.320 millones de toneladas de carga seca en contenedores.

Las toneladas-millas transportadas por vía marítima de mineral de hierro en el 2008 fueron 4.849.000 millones, por lo que el recorrido medio fue de 5.745 millas.

Las toneladas-millas transportadas de carbón fueron 3.905.000 millones, por lo que el recorrido medio fue de 4.797 millas.

Las toneladas-millas transportadas de granos fueron 2.029.000 millones, por lo que el recorrido medio fue de 6.276 millas.

Otros productos (bauxita y fosfatos) registraron 426.000 millones de toneladas-millas, por lo que el recorrido medio fue de 3.688 millas.

La otra carga de materia seca y en contenedores registró un total de 10.245.000 toneladas-millas, por lo que el recorrido medio fue de 3.087 millas.

Si tenemos en cuenta que las toneladas-millas transportadas por los bulk carriers en el 2008 fue de alrededor de 11.209.000 millones y que la capacidad total de los buques ascendía ese año a 418 millones de dwt, tenemos las siguientes relaciones:

418 millones de dwt dividido por 65.000 dwt (promedio aproximado del desplazamiento de un bulk carrier), tenemos 6.431 buques

11.209.000 millones tn/millas dividido 6.431 buques = 1.743 millones tn/millas anuales por buque. Si dividimos 1.743 millones ton/millas dividido

52.000 toneladas de carga (a 65.000 dwt promedio le hemos deducido 13.000 toneladas de carga por combustibles, alimentos, lastre, etc.) = 33.519 millas anuales por buque.

Si dividimos 33.519 millas anuales por buque por 5.593 millas por cada viaje (este es un promedio), tenemos 6 viajes por año.

Cuando se analiza la evolución de los fletes oceánicos de la última década, más allá de las subas y bajas coyunturales, se advierte un pronunciado incremento, el que está mostrando que las necesidades de bodega han aumentado.