



Economía

El transporte marítimo a nivel mundial

El Producto Bruto Mundial había llegado en el 2008 a 62,1 billones de dólares. En el 2009 tuvo una contracción que se estima en 2,7% y habría llegado a alrededor de 60 billones de dólares. El comercio mundial (exportaciones) que había llegado a 15,9 billones de dólares en el 2008 cayó a 12,6 billones el año pasado.

Según datos que extraemos de la «Review of Maritime Transport 2009», publicado por la secretaría del UNCTAD, durante el 2008 el total del comercio transportado por vía marítima llegó a 8.168 millones de toneladas. De este total, 1.834 millones correspondieron a petróleo crudo, 915 millones a otros subproductos del petróleo y 5.419 millones de toneladas a productos secos (todas éstas son cifras correspondientes a lo embarcado).

Del mencionado total, 2.742 millones de toneladas correspondió a lo embarcado por países desarrollados; 480 millones a lo embarcado por economías en transición y 4.946 millones a lo embarcado por economías en desarrollo.

De lo embarcado por países en vía de desarrollo, 719 millones correspondieron a lo embarcado por economías africanas, 1.136 millones a lo embarcado por países americanos, 3.084 millones a lo embarcado por países asiáticos y 7,3 millones a lo embarcado por países oceánicos.

Del total recibido por los distintos países (8.181 millones de toneladas), las economías desarrolladas recibieron 4.029 millones, las economías en transición 88 millones y las economías en desarrollo 4.065 millones. Dentro de este último total, las economías de África recibieron 378 millones, las de América 434 millones, las de Asia 3.240 millones y las de Oceanía 14 millones.

Durante el año pasado (2009) el transporte marítimo tiene que haber descendido con respecto al año anterior. En crudo se estima una caída de 3% y en materia seca una caída de 4%.

Un dato importante es el que resulta de multiplicar el tonelaje transportado por el recorrido en millas, es decir lo que se denomina: toneladas-millas.

La evolución del transporte marítimo en toneladas-millas en los últimos años ha sido la siguiente (en mil millones de toneladas-millas):

1970	10.654
1980	16.777
1990	16.440
2000	22.927
2001	23.131





2002	23,516
2003	25,124
2004	26,814
2005	28,376
2006	30,058
2007	31,425
2008	32,746

De la mencionada cifra del 2008, al petróleo le correspondieron 9,300 miles de millones de ton-millas, a los productos del petróleo 1,992 miles de millones, a los cinco principales productos de materia seca 11,209 miles de millones y a otras cargas secas 10,245 miles de millones.

En los 32 años mencionados, el transporte mundial marítimo en ton-millas se incrementó en casi 3,2 veces.

De los productos de materia seca, al mineral de hierro le correspondieron 4,849 miles de millones de ton-millas, al carbón 3,905 miles de millones y a los granos 2,020 miles de millones.

Las cargas de materia seca llegaron en el 2008 a 5,419 millones de toneladas. Si tenemos en cuenta que el recorrido total fue, para esas cargas, de 21,454 miles de millones de ton-millas, tenemos que el recorrido medio fue de 3,959 millas.

En el caso de los granos, en el 2008 se transportaron 1,697 millones de toneladas. Si tenemos en cuenta que el recorrido de este rubro fue de 2,020 miles de millones de ton-millas, tenemos que el recorrido medio fue de 1,190 millas.

Con respecto al transporte por contenedores, en el 2008 el total de comercio mundial que utilizó este medio de transporte se estima en 137 millones de TEUs, lo que implicaría alrededor de 1,300 millones de toneladas. En las últimas dos décadas el comercio transportado por contenedores creció a un ritmo de 10% anual. La participación del comercio a través de contenedores en las cargas secas se incrementó de 5,1% en 1980 a 25,4% en el 2008.

El valor de comercio marítimo a través de contenedores pasó de 2 billones de dólares en el 2001 a 4 billones en el 2008.

Se estima que el comercio marítimo a través de contenedores pasaría a alrededor de 350 millones de TEUs hacia el 2020.

Distintos tipos de buques

Los distintos tipos de buques utilizados para el transporte de los líquidos, materia seca y contenedores, son los siguientes:

Crude oil tankers

ULCC, doble casco: con un desplazamiento de más de 350.000 dwt.

ULCC, casco simple: con un desplazamiento de más de 320.000 dwt.





- VLCC, doble casco: con un desplazamiento entre 200.000 y 349.999 dwt.
- VLCC, casco simple: con un desplazamiento entre 200.000 y 319.999 dwt.
- Suezmax crude tanker: con un desplazamiento entre 125.000 y 199.999 dwt.
- Aframax crude tanker: con un desplazamiento entre 80.000 y 124.999 dwt.
- Panamax crude tanker: con un desplazamiento entre 50.000 y 79.999 dwt.
- Dry bulk and ore carriers
- Large capesize bulk carrier: con un desplazamiento de más de 150.000 dwt.
- Small capesize bulk carrier: con un desplazamiento entre 80.000 y 149.999 dwt.
- Panamax bulk carrier: con un desplazamiento entre 55.000 y 84.999 dwt.
- Handymax bulk carrier: con un desplazamiento entre 35.000 y 54.999 dwt.
- Handy-size bulk carrier: con un desplazamiento entre 10.000 y 34.999 dwt.
- Ore/Oil carrier
- VLOO: con un desplazamiento de 200.000 dwt.
- Containerships
- Post-Panamax containership.
- Panamax containership.

Al 1 de enero del 2008 el tonelaje (medido como dwt, es decir, toneladas muertas de desplazamiento) de la flota mundial llegaba a 1.117.779 miles. Al 1 de enero del 2009 ese tonelaje se había incrementado a 1.192.317 miles de dwt, es decir que había registrado un crecimiento de 6,7%.

Del mencionado total de dwt al primero de enero del 2009, teníamos los siguientes tipos de barcos:

- a) Oil tankers: 418.266 miles de dwt
- b) Bulk carriers: 418.356 miles de dwt
- c) General cargo ships: 108.881 miles de dwt
- d) Container ships: 161.919 miles de dwt
- e) Otros tipos: 84.895 miles de dwt





Al 1° de enero de 2009 la edad promedio por barco llegaba a 23 años mientras la edad promedio por dwt llegaba a 13,97 años. Los bulk carriers tenían una edad promedio por barco de 17,22 años y por dwt de 14,27 años. Los barcos contenedores tenían una edad promedio por barco de 10,92 años y por dwt de 9,01. Los barcos de carga general tenían una edad promedio por barco de 24,44 años y por dwt de 22,12 años. Los oil tankers tenían una edad promedio por barco de 17,55 años y de 10,72 por dwt y otros tipos de barco tenían una edad promedio por barco de 25,56 y por dwt de 18,24.

Al 1° de enero del 2009 los países con mayor cantidad de buques eran los siguientes:

- a) Japón, con 3.720 navíos y un tonelaje de 173,3 millones de dwt. De este total, con bandera extranjera eran 2.987 barcos con 161,1 millones de dwt.
- b) Grecia, con 3.064 navíos y un tonelaje de 169,4 millones de dwt. De este total, 2.344 buques eran con bandera extranjera con 116,6 millones de dwt.
- c) Alemania, con 3.522 navíos y un tonelaje de 105 millones de dwt. De este total, 3.043 navíos eran con bandera extranjera con 87,5 millones de dwt.
- d) China, con 3.499 navíos y un tonelaje de 92,8 millones de dwt. De este total, con bandera extranjera eran 1.555 navíos con 55,6 millones de dwt.
- e) Noruega, con 2.027 navíos y un tonelaje de 50,2 millones de dwt. De este total, con bandera extranjera eran 1.244 navíos con 38,7 millones de dwt.
- f) República de Corea, con 1.235 navíos y un tonelaje de 46,6 millones de dwt. De este total, con bandera extranjera eran 438 navíos con 25,8 millones de dwt.
- g) Estados Unidos, con 1.782 navíos y un tonelaje de 40 millones de dwt. De este total, con bandera extranjera eran 915 navíos con 19,4 millones de dwt.

Las principales banderas de registro al 1° de enero de 2009 eran las siguientes:

- a) Panamá, con 8.065 navíos y 273.961 miles de dwt.
- b) Liberia, con 2.306 navíos y 125.993 miles de dwt.
- c) Islas Marshall, con 1.265 navíos y 68.451 miles de dwt.
- d) Hong Kong (China), con 1.371 navíos y 64.183 miles de dwt.
- e) Grecia, con 1.498 navíos y 63.036 miles de dwt.

El total de barcos de 1.000 o más dwt en el mundo llegaba a 99.741 con 1.192.317 miles de dwt.

Como se dice en una nota de la 'Review' que estamos citando, no hay una clara definición de 'open and international registries'. La UNCTAD ha agrupado a los 10 registros abiertos e internacionales mayores y que incluyen las 10 más largas flotas con el control del tonelaje.





Los barcos de los países desarrollados constituyen el 18,23% del total del registro en dwt.

Los barcos de los países en transición constituyen el 1,06% del total del registro en dwt.

Los barcos de los países en desarrollo constituyen el 25,21% del total del registro en dwt. De este porcentaje, los países en desarrollo de Asia participan con el 22,29%.

Los 10 principales registros abiertos e internacionales tienen una participación del 55,11%.

Entrega de nuevos barcos construidos desde 1997 al 2008

1980: se entregaron 786 barcos con 18 millones de dwt. El barco promedio era de 22.901 dwt.

1985: se entregaron 950 barcos con 25 millones de dwt. El barco promedio era de 26.616 dwt.

1990: se entregaron 723 barcos con 23 millones de dwt. El barco promedio era de 31.812 dwt.

1997: se entregaron 1.067 barcos con 36,8 millones de dwt. El barco promedio era de 34.489 dwt.

1998: se entregaron 1.041 barcos con 35,3 millones de dwt. El barco promedio era de 33.910 dwt.

1999: se entregaron 945 barcos con 40,5 millones de dwt. El barco promedio era de 42.857 dwt.

2000: se entregaron 1.544 barcos con 44,4 millones de dwt. El barco promedio era de 28.756 dwt.

2001: se entregaron 1.470 barcos con 45,2 millones de dwt. El barco promedio era de 30.746 dwt.

2002: se entregaron 1.539 barcos con 49 millones de dwt. El barco promedio era de 31.839 dwt.

2003: se entregaron 1.707 barcos con 49,2 millones de dwt. El barco promedio era de 28.822 dwt.

2004: se entregaron 1.822 barcos con 49,4 millones de dwt. El barco promedio era de 27.113 dwt.

2005: se entregaron 1.964 barcos con 70,5 millones de dwt. El barco promedio era de 35.896 dwt.

2006: se entregaron 2.398 barcos con 71,1 millones de dwt. El barco promedio era de 29.648 dwt.

2007: se entregaron 2.782 barcos con 81,9 millones de dwt. El barco promedio era de 29.424 dwt.

2008: se entregaron 2.999 barcos con 82,3 millones de dwt. El barco promedio era de 27.445 dwt.

Desglosado por tipo de barcos advertimos lo siguiente:

a) Los Oil tankers pasaron de un promedio de 70.707 dwt en 1980 a 54.187 dwt en 1985, para incrementarse a 135.065 dwt en el 2000 y luego caer a 77.117 dwt en el 2008. Es decir que la tendencia de los barcos nuevos es a que no sean tan grandes.





b) Los Dry bulk carriers tuvieron una evolución más pareja y tienen una tendencia a un mayor desplazamiento.

De 34.815 dwt promedio en 1980 pasaron a 69.681 dwt en el 2000 y a 81.408 dwt en el 2008. La tendencia de los barcos nuevos es que sean más grandes.

c) Los otros tipos de barcos fluctuaron alrededor de las 10.000 dwt.

Con respecto a las órdenes de construcción de buques, tenemos:

a) Tankers: a diciembre del año 2000 se habían ordenado la construcción de 284 buques con 40,3 millones de dwt. En los años sucesivos las órdenes aumentaron y así es como en diciembre de 2004 las órdenes llegaban a 701 buques con 71,6 millones de dwt. En diciembre del 2008 las órdenes alcanzaban a 1.154 buques con 140,5 millones de dwt. En marzo del 2009 esas órdenes habían decrecido a 1.088 buques con 130,8 millones dwt.

b) Bulk Carriers: a diciembre de 2000 las órdenes de construcción llegaban a 486 buques por 31,2 millones de dwt. En diciembre de 2004 las órdenes llegaban a 796 buques con 62,05 millones de dwt.

En diciembre de 2006 las órdenes alcanzaban a 988 buques con 79,4 millones de dwt. En diciembre de 2008 las órdenes llegaban a 3.347 buques con 292,8 millones de dwt. En marzo de 2009 las órdenes llegaban a 3.303 buques con 289,8 millones de dwt.

c) Las órdenes de barcos de carga general también se han incrementado y en marzo del 2009 llegaban a 1.363 unidades con 17,4 millones de dwt.

d) Las órdenes de Container vessels pasaron de 394 unidades con 16,1 millones de dwt, en diciembre del 2000, a 1.121 barcos con 65,6 millones de dwt en marzo del 2009.

e) Las órdenes de otros tipos de barcos también se han incrementado pasando de 1.087 unidades con 8,9 millones de dwt en diciembre del 2000 a 4.117 unidades con 48,1 millones de dwt en marzo del corriente.

f) Las órdenes totales de barcos llegaban en marzo del 2009 a 10.992 navíos con 551,7 millones de dwt.

g) De todos los tipos de barcos, los Bulk Carriers son los que más se han incrementado.

Veamos ahora los precios de distintos tipos de navíos:

1) Los Bulk Carriers de 45.000 dwt para el transporte de materia seca. En 1985 su precio era de u\$s 11 millones, en abril de 2009 era de u\$s 29 millones.

En el 2007 había llegado a u\$s 39 millones.

2) Los Bulk Carriers de 72.000 dwt para el transporte de materia seca. En 1985 su precio era de u\$s 14 millones. En abril del año pasado de 37 millones.

En el 2007 había alcanzado a u\$s 54 millones.



3) Los Bulk Carriers de 170.000 dwt para el transporte de materia seca. En 1985 su precio era de u\$s 27 millones. En abril del año pasado de 72 millones.

En el 2007 había llegado a u\$s 97 millones.

4) Un Tanker de 110.000 dwt para el transporte de petróleo. En 1985 su precio era de u\$s 22 millones.

En abril del año pasado de 65 millones. En el 2006 había alcanzado los u\$s 81 millones.

5) Un Full Container Ship de 8.000 TEU tenía un precio de 110 millones de dólares en abril del año pasado. En el 2007 había llegado a 160 millones de dólares.

6) Un Full Container Ship de 12.500 TEU tenía un precio de 150 millones de dólares en abril del año pasado. En el 2008 valía 165 millones de dólares.

7) Un Tanker de segunda mano de 150.000 dwt, con 5 años de antigüedad, tenía en el 2008 un valor de 76 millones de dólares. En el 2007 había llegado a 95 millones.

8) Un Bulk Carrier de segunda mano de 70.000 dwt, con 5 años de antigüedad, tenía en el 2008 un valor de u\$s 27 millones. En el 2007 había llegado a 91,5 millones.

Con respecto a los puertos más importantes en el tráfico de contenedores, en TEUs, durante el año 2008, tenemos:

- a) Singapur: 29,92 millones
- b) Shanghai: 27,98 millones
- c) Hong Kong: 24,25 millones
- d) Shenzhen: 21,41 millones
- e) Busan: 13,43 millones
- f) Dubai: 11,83 millones
- g) Ningbo: 11,23 millones
- h) Guangzhou: 11,0 millones
- i) Rotterdam: 10,80 millones
- j) Qingdao: 10,32 millones
- k) Hamburgo: 9,7 millones
- l) Kaohsiung: 9,7 millones





- m) Antwerp: 8,7 millones
- n) Tianjin: 8,5 millones
- o) Port Klang: 7,97 millones
- p) Los Ángeles: 7,85 millones
- q) Long Beach: 6,5 millones
- r) Tan Jung Pelepas: 5,6 millones
- s) Bremen/Bremerhaven: 5,5 millones
- t) New York/New Jersey: 5,3 millones

China es el país con el mayor movimiento de contenedores. Las cifras preliminares del año 2008 dan cuenta de un tráfico de 113,3 millones de TEUS al que hay que agregar el tráfico de Hong Kong por 24,3 millones de TEUS.

De los países considerados en vía de desarrollo, figura en segundo lugar Singapur (en realidad es un país con alto nivel de desarrollo) con un movimiento de contenedores de 30,89 millones de TEUS.

Luego figura la República de Corea con 17,3 millones de TEUS; Malasia con 16,04 millones; Emiratos Árabes con 13,9 millones; Taiwan con 12,99 millones; India con 7,27 millones; Brasil con 6,68 millones y una larga lista.

Nuestro país figura en el 25° lugar con 1,98 millones de TEUS, detrás de Chile cuyo tráfico fue de 2,87 millones y de Colombia con 2 millones.

Uruguay figura más atrás con 675 mil TEUS.

Otra estadística muy interesante (pág. 118 del Informe) es la de la extensión de las vías navegables en distintos países y del tráfico transportado en toneladas por la vía fluvial:

- a) Figura en primer lugar China con 110.000 km de vías navegables y 1.300 millones de toneladas.

Este dato es del 2008.

- b) En segundo lugar figura la Federación de Rusia con 102.000 kilómetros de vías navegables y 152 millones de toneladas. Este último dato es del 2007.

- c) En tercer lugar figura la Unión Europea con 52.332 km de vías navegables y 500 millones de toneladas. Este dato es del 2006.

- d) En cuarto lugar figura Brasil con 50.000 kilómetros de vías navegables. No se tienen datos del tráfico.

- e) En quinto lugar figura Estados Unidos con 41.009 kilómetros de vías navegables y un transporte de 800 millones de toneladas. Este dato es del 2008.





f) En sexto lugar figura indonesia con 21.579 km de vías navegables. No se tienen datos del tráfico.

g) En séptimo lugar figura Colombia con 18.000 kilómetros de vías navegables y 3,9 millones de toneladas. Este dato es del 2008.

Análisis del Baltic Dry Index

En el gráfico adjunto se puede ver como ha evolucionado el índice que registra los fletes de los buques que transportan materia seca, como el carbón, el mineral de hierro, los granos y subproductos, los fertilizantes, etc.

En realidad, el gráfico es un promedio de tres gráficos, que son: a) la evolución de los fletes de los buques Cape; b) la evolución de los fletes de los Panamax y c) la evolución de los fletes de los Handymax.

El mercado de fletes está determinado por los siguientes fundamentales:

- a) La oferta de bodega
- b) La demanda de bodega
- c) El precio de otros productos, como el petróleo
- d) De la profundidad en los puertos de carga y descarga y de la existencia de canales.
- e) Otras causas, como conflictos, etc.

La oferta de bodega depende de la cantidad de buques y su capacidad, a la que hay que agregar la entrega de nuevos buques y las órdenes de construcción.

Esa oferta disminuye cuando hay un desguace. La demanda está determinada por la producción de los distintos productos a transportar.

Como se puede observar en el gráfico, el Índice del Báltico tuvo grandes variaciones que respondieron a los fundamentales mencionados. Ante un aumento de los fletes, existe un incentivo al aumento de las órdenes de construcción. Cuando esos buques ingresan al mercado, en alrededor de dos años promedio, los fletes bajan. El gran aumento que se produce a partir de mediados de 2007 alcanzando el índice un nivel de 11.340 puntos, fue seguido por la fuerte caída del comercio internacional a mediados del 2008 y a comienzos del 2009. El índice muestra, para estos momentos, que la mencionada debilidad continúa.

