

## Transporte

# El comercio marítimo mundial creció un 2,1% en el año 2015

ALFREDO SESÉ

Con un crecimiento del 2,1% en el 2015 versus el 2014, el comercio marítimo internacional mostró un magro desempeño frente a la media histórica. Esa tasa, además, resultó inferior a las registradas durante la última década, cuando los volúmenes fueron mayores por la fuerte demanda de importaciones de China.

De la 'Review of Maritime Transport' del año 2016, publicada por la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) en noviembre del corriente año, vamos a extraer algunos datos sobre el comercio marítimo mundial.

En el primer cuadro puede verse la evolución que ha tenido el comercio marítimo internacional, medido en millones de toneladas, en algunos años seleccionados.

## Cuadro N° 1. Evolución del comercio marítimo mundial (años seleccionados)

Año	Millones de toneladas	Año	Millones de toneladas
1970	2.605	2011	8.784
1980	3.704	2012	9.197
1990	4.008	2013	9.514
2000	5.984	2014	9.843
2010	8.409	2015	10.047
<b>2015 versus 2014</b>		<b>2,1%</b>	

Fuente: Elaboración propia sobre la base de UNCTAD "Review of Maritime Transport 2016" ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf), acceso 24/11/16).

De acuerdo con esta publicación, los envíos se expandieron un 2,1 por ciento, un ritmo notablemente más lento que el promedio histórico y por debajo de las tasas registradas durante la última década, cuando los volúmenes fueron mayores por la fuerte demanda de importaciones de China. Por ejemplo, el aumento del comercio marítimo internacional del año 2014 con respecto al 2013 fue del 3,5%.



El comercio marítimo mundial creció un 2,1% en el año 2015 - 25 de Noviembre de 2016

La evolución varió según el país y los segmentos de mercado, mientras que el comercio de los buques tanque tuvo un desempeño relativamente mejor que cualquier otro sector. Una de las principales influencias en el comercio marítimo en 2015 fue China. Durante la última década, China ha aportado las mayores proporciones de crecimiento del volumen de las importaciones, especialmente en las de productos a granel, que cayeron en 2015.

Según la UNCTAD, el crecimiento del comercio marítimo en toneladas-millas, que proporciona una medida más precisa de la demanda de capacidad de transporte de buques, teniendo en cuenta las distancias recorridas, también se desaceleró ya que totalizó un estimado de 53.600 millones de toneladas-millas, por encima de un estimado de 52.700 millones de toneladas-millas en 2014, es decir un incremento del 1,7%.

Asimismo, se destaca que en 2015 los envíos de carga seca (*dry cargo*) representaron el 70,7 por ciento del total de los volúmenes de comercio marítimo, incluidos los cinco principales productos básicos a granel (mineral de hierro, carbón, grano, bauxita y alúmina, fosfato de roca, mercancías de menor importancia y el comercio en contenedores y la carga general/*break bulk*), mientras que el resto se componía del comercio de buques tanque, incluidos el petróleo crudo, los productos petrolíferos y el gas.

Como se ha señalado en los párrafos anteriores, el aumento del comercio mundial de mercancías fue del 2,1 por ciento aunque la economía mundial registró un crecimiento del 2,5 por ciento en 2015.

En 2015, los envíos de carga seca aumentaron un 1,2 por ciento, un ritmo mucho más lento que el crecimiento del 5 por ciento en 2014. El comercio de productos secos a granel ascendió a 4,8 mil millones de toneladas, con un descenso de 0,2 por ciento. El crecimiento se vio limitado por una caída en los envíos de los cinco principales productos a granel, en particular el carbón, que disminuyó un 6,9%, por primera vez en aproximadamente tres décadas.

La desaceleración de las inversiones en construcción e infraestructura de China y la disminución de la producción de acero han afectado al comercio de mineral de hierro, que representó el 13,6%. Estando muy concentrado en China, el comercio de mineral de hierro se expandió un 1,9 por ciento en 2015, con una desaceleración muy significativa desde el 12,5 por ciento en 2014.

Al comienzo de 2016 la flota mundial de cargas llegó a 1.807 millones de dwt. El acrónimo 'dwt' (del término en inglés *deadweight tonnage*), también llamado 'tonelaje de peso muerto' (TPM), tonelaje de porte bruto, consiste en la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas. Consiste en la suma de las masas (en lenguaje cotidiano pesos) que transporta un buque, e incluye el cargamento, el combustible propio del buque, las provisiones, el agua dulce para consumo humano, el agua de lastre, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes.

El término se usa frecuentemente para indicar el máximo peso muerto, es decir su tonelaje de peso muerto cuando el barco se encuentra completamente cargado, de modo que su francobordo esté en el punto de sumersión. Este porte bruto es la diferencia entre el desplazamiento de un buque a plena carga y el desplazamiento en rosca (buque vacío propiamente dicho).

Al referirnos a la flota mundial de cargas, estamos sumando los DWT de cada una de los buques que componen la misma, lo cual puede apreciarse en el cuadro N° 2.





El comercio marítimo mundial creció un 2,1% en el año 2015 - 25 de Noviembre de 2016

## Cuadro N° 2. Distribución de las cargas de acuerdo con las flotas de cada tipo de buque

Tipos de buques	Capacidad total de cargas
Buques que transportan petróleo	503 millones de dwt
Buques 'dry bulk' (que transportan mineral de hierro, granos, carbón y otros)	779 millones de dwt
Buques que transportan cargas generales	75 millones de dwt
Buques contenedores	245 millones de dwt
Otros tipos de buques	Aprox.205 millones de dwt

Fuente: Elaboración propia sobre la base de UNCTAD "Review of Maritime Transport 2016" ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf), acceso 24/11/16).

En el Cuadro N° 3 se detallan los diez países o territorios propietarios de las flotas más grandes al 01/01/2016. La información ha sido extraída de la Tabla 2.3 de la *Review of Maritime Transport 2016* e indica el país o economía en la que la empresa que tiene la principal responsabilidad comercial por la embarcación se encuentra localizada, ordenada en forma decreciente por dwt.



El comercio marítimo mundial creció un 2,1% en el año 2015 - 25 de Noviembre de 2016

### Cuadro N° 3. Distribución de los buques y capacidades de carga entre las economías de las empresas propietarias

País o región económica	Cantidad de buques	Capacidad de cargas
Grecia	4.136	293.087 miles de dwt
Japón	3.969	228.980 miles de dwt
República Popular China	4960	158.884 miles de dwt
Alemania	3161	119.181 miles de dwt
Singapur	2553	95.312 miles de dwt
Hong Kong (China)	1448	87.375 miles de dwt
República de Corea	1634	78.834 miles de dwt
Estados Unidos	1995	60.279 miles de dwt
Reino Unido	1329	51.441 miles de dwt
Bermuda	418	48.453 miles de dwt

Fuente: Elaboración propia sobre la base de UNCTAD "Review of Maritime Transport 2016" ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf), acceso 24/11/16).

Los países o territorios mencionados en el Cuadro N° 3 tienen buques con un desplazamiento de aproximadamente 1.222 millones de dwt, es decir el 68% del total mundial.