

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo III

Capítulo III

PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

En este capítulo se ofrece información sobre la productividad de la flota mundial y se analiza el equilibrio entre la oferta y la demanda de tonelaje. Los indicadores básicos son una comparación entre generación de carga y propiedad de la flota, las toneladas de mercancías transportadas por TPM, las toneladas-milla, y el exceso de oferta de tonelaje en los principales sectores del mercado marítimo.

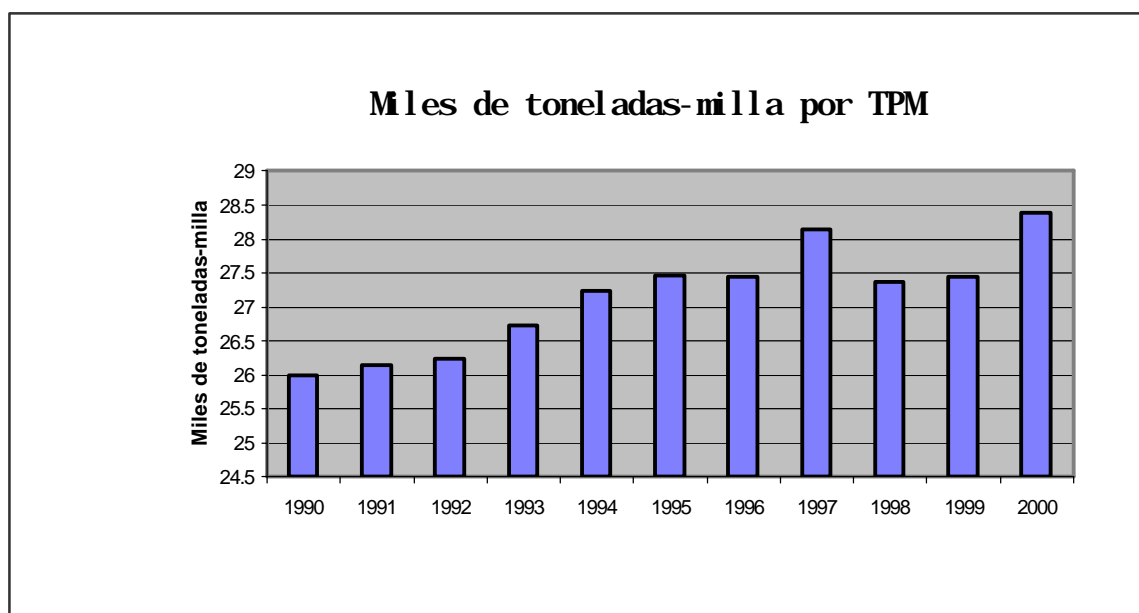
A. PRODUCTIVIDAD

Estimaciones de las toneladas transportadas y las toneladas-milla por TPM

65. Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial figuran en el cuadro 24 y en el gráfico 6. Las toneladas de carga transportada por TPM se mantuvieron en el año 2000 en un nivel similar al del bienio anterior en 7,19, mientras las toneladas-milla por TPM aumentaron a 28.380. El ligero incremento de la productividad medida por el primero de esos dos indicadores refleja el acelerado crecimiento de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. El aumento que traduce el segundo indicador se explica por la recuperación del tráfico marítimo después de la desaceleración de los dos años anteriores.

GRÁFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2000



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

Toneladas de carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2000

<i>Año</i>	<i>Flota mundial (en millones de TPM)</i>	<i>Carga total transportada (en millones de toneladas)</i>	<i>Total de toneladas-milla (en miles de millones)</i>	<i>Toneladas de carga transportada por TPM</i>	<i>Miles de toneladas-milla por TPM</i>
1990	658,4	4 008	17 121	6,09	26,00
1991	683,5	4 120	17 873	6,03	26,15
1992	694,7	4 220	18 235	6,07	26,25
1993	710,6	4 330	18 854	6,09	26,53
1994	719,8	4 485	19 461	6,23	27,04
1995	734,9	4 651	20 188	6,33	27,47
1996	758,2	4 758	20 810	6,28	27,45
1997	775,9	4 953	21 825	6,38	28,13
1998	788,7	5 648	21 588	7,16	27,37
1999	799,0	5 688	21 928	7,12	27,44
2000	808,4	5 811	22 940	7,19	28,38

Fuente: Lloyd's Maritime Information Services (Londres) (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para 1991-1999); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys (Oslo), Review, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

66. En el cuadro 25 figuran más datos sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM. Ese indicador aumentó en los petroleros 3,0% en 2000 respecto del año anterior para situarse en 7,25 toneladas por TPM. En graneleros, cargueros mixtos y demás flota los incrementos fueron de 4,2, 14,1 y 1,7% respecto de las cifras de 1999.

CUADRO 25

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos ^a y el resto de la flota ^b, en algunos años
(en toneladas por TPM)

<i>Año</i>	<i>Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de buques tanque</i>	<i>Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de graneleros</i>	<i>Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos</i>	<i>Toneladas transportadas por el resto de la flota ^a (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota</i>
1970	1 182	8,58	403	8,40	97	6,83	800	6,34
1980	1 564	4,79	396	2,85	282	5,83	1 406	8,33
1990	1 427	5,96	667	3,29	203	6,28	1 680	9,13
1998	1 985	7,10	1 137	4,41	130	7,34	2 379	10,18
1999	1 988	7,04	1 162	4,48	131	7,83	2 402	9,99
2000	2 070	7,25	1 262	4,67	102	8,94	2 451	10,16

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, World Bulk Trades y World Bulk Freight, varios números, y otras fuentes especializadas.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

^b El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques indicados en el cuadro 6.

67. En el cuadro 26 figuran datos sobre las toneladas-milla transportadas por petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. Ese valor expresado por TPM siguió aumentando en el caso de los petroleros en el año 2000 en 4,3% para cifrarse en 35.410, mientras que en graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota creció 2,9, 7,6 y 3,1% para situarse en 24.000, 34.910 y 24.970 respectivamente.

CUADRO 26

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota^a, en algunos años

(En miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas -milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas -milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles en cargueros mixtos (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de cargueros mixtos	Toneladas-milla del resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 039	43,82	1 891	39,40	745	52,46	1 979	15,69
1980	9 007	27,56	2 009	14,47	1 569	32,43	4 192	24,83
1990	7 376	30,81	3 804	18,77	1 164	36,04	4 777	25,96
1998	9 465	33,86	5 988	23,23	535	30,24	5 600	23,97
1999	9 586	33,94	6 048	23,31	542	32,44	5 753	23,93
2000	10 107	35,41	6 484	24,00	398	34,91	5 951	24,67

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números, y otras fuentes especializadas.

^a Véanse las notas del cuadro 25.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

El excedente de capacidad

68. En el cuadro 27 se ofrece un resumen indicativo de la relación entre oferta y demanda de tonelaje durante el período de 1995-2000. La capacidad excedente total en el año 2000 siguió descendiendo en 5,3 millones de TPM hasta alcanzar un nuevo récord de 18,4 millones, lo que supone el 2,3% de la flota mercante mundial frente al 3,0% de 1999. Este mejor equilibrio es sobre todo imputable a los volúmenes de carga en constante crecimiento, especialmente desde 1998 (véase el cuadro 24) en que supusieron 5.600 millones de toneladas, con un tonelaje excedente de 3,1%.

El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

69. La oferta de capacidad en el sector de los petroleros disminuyó en 2000 en 4,3 millones de TPM a 279,4 millones cuando los buques nuevos entregados fueron inferiores al tonelaje desguazado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Tal cosa se sumó a que los mayores embarques redujeron la capacidad excedente a 13,5 millones de TPM, esto es, al 4,8% de la flota mundial total de petroleros. En 2000, la oferta total de la flota de graneleros aumentó en la exigua cifra de 2,0 millones de TPM hasta 247,7 millones. El considerable incremento de los embarques de las principales cargas secas mencionadas en el capítulo I ayudó a reducir el exceso de tonelaje a sólo 3,8 millones de TPM, del orden de la mitad del de un año antes y equivalente al 1,5% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se redujo en 2000 con una oferta que superó a la demanda en sólo 1,1 millones de TPM o 1,8% de la flota mundial de ese sector. Esta capacidad excedente ha seguido una tendencia a la baja desde los primeros años del decenio de 1990. En el sector de buques unitarizados, se sumaron en 2000 7,5 millones de TPM de portacontenedores, situándose esa flota en 83,6 millones de TPM. Al igual que en años anteriores el mayor tráfico de los buques de línea regular ha sido capaz de absorber esos tonelajes con el resultado del pleno empleo de la flota mundial unitarizada.

CUADRO 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1995 a 2000
(cifras de final de año)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Millones de TPM</i>						
Flota mercante mundial	734,9	758,2	775,9	788,7	799,0	808,4
Excedente total ^a	50,8	48,8	29,0	24,7	23,7	18,4
Flota en actividad ^b	684,1	709,4	746,9	764,0	775,3	790,0
<i>Porcentajes</i>						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	6,9	6,4	3,7	3,1	3,0	2,3

Fuentes: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres), y Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

^a Estimaciones de las cifras medias correspondientes al año indicado. Se entiende por excedente de tonelaje aquél que no es explotado plenamente por diversas causas: explotación a velocidad reducida, buques desarmados, tonelaje inactivo, etc.

^b Diferencia entre la flota mundial y el excedente de tonelaje.

CUADRO 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buques, de 1995 a 2000 ^a
(Promedios anuales en millones de TPM)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ^d
Flota mundial de buques tanque	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4
Excedente total de buques tanque ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (en porcentaje)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8
Flota mundial de graneleros de carga seca	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (en porcentaje)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (en porcentaje)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8
Flota mundial de buques unitarizados ^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,7	0	0	0	0	0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (en porcentaje)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

^a La sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales presentados en el cuadro 28 que corresponden a estimaciones de mediados del año. Quedan excluidos del presente cuadro los buques tanque y los graneleros de carga seca de menos de 10.000 TPM y los buques de carga general de tipo tradicional y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

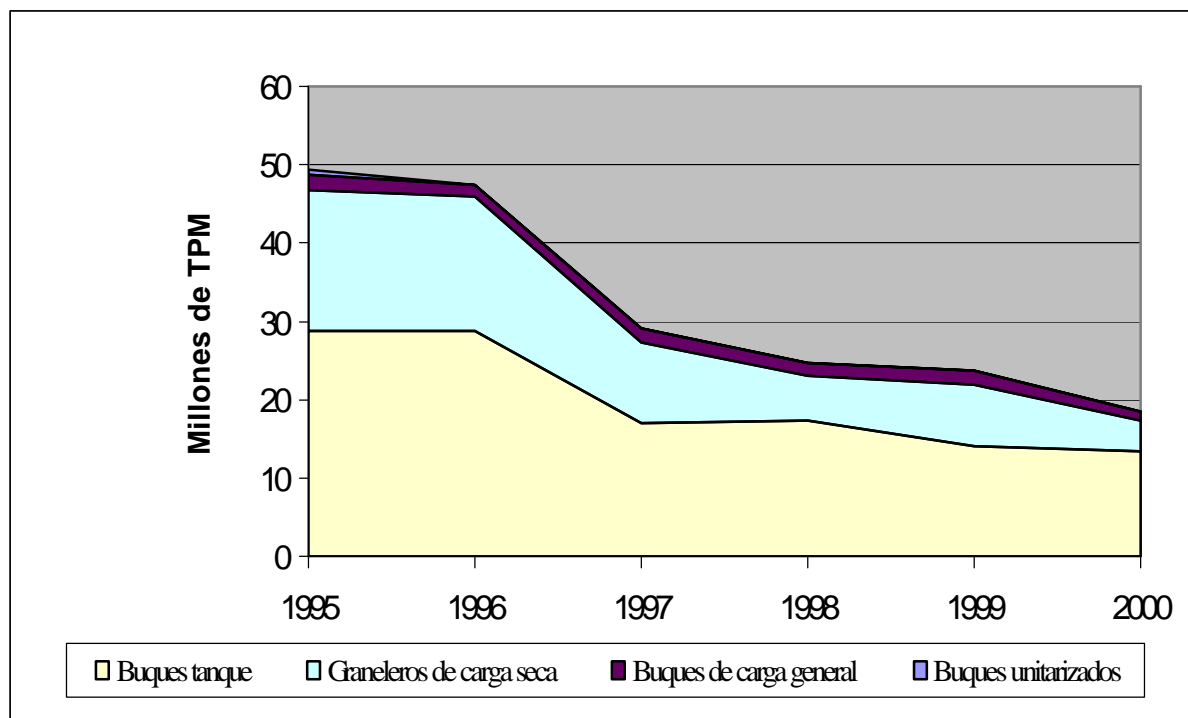
^b Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

^c En el presente cuadro, la flota de buques unitarizados comprende los buques portacontenedores totalmente celulares, los buques portacontenedores mixtos, los buques ro-ro y los buques portagabarras.

^d Los datos del año 2000 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2000.

GRAFICO 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buques, en los años que se indican



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

C. COMPARACIÓN DE LAS CIFRAS DE CARGA CON LA PROPIEDAD DE LA FLOTA

70. La correlación entre el volumen de carga generado por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas se resume en el cuadro 29. Los países desarrollados de economía de mercado generaron casi el 53% del tráfico marítimo mundial en 2000 frente a alrededor de 54% en 1980. Su parte en tonelaje de la flota mundial se ha reducido a la mitad desde un 51% en 1980 a 25% en 2000. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de esos países pero registrados en el extranjero. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en alrededor de 40%. El tonelaje de su propiedad y matriculado en pabellones nacionales había aumentado desde 10% de la flota mundial en 1980 a casi 20% a comienzos de 2001. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo ha aumentado a casi un tercio de su tonelaje total, lo que sitúa a éste en aproximadamente el 36% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo en alrededor del 3,0% en 2000, sin variación respecto de años anteriores, pero con un claro descenso frente al 4,7% de 1980. La proporción de su flota también descendió desde 5,5% a 2,1% en 2000. Los países socialistas de Asia aumentaron su parte en el tráfico mundial a 4,6% en 2000, y mejoraron asimismo su parte del tonelaje mundial desde 1,5% en 1980 a 3,3% en 2000. Esos países, además, cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

CUADRO 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1998-2000

<i>Grupos de países</i>	<i>Año</i>	<i>Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>	<i>Flota mercante (millones de TPM)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1998	6 140,3	53,2	202,6	25,7
	1999	6 103,6	52,2	203,2	25,4
	2000	6 398,9	52,7	203,9	25,2
Principales países de libre matrícula	1970	<i>b</i>	<i>b</i>	70,3	21,6
	1980	<i>b</i>	<i>b</i>	212,6	31,1
	1990	<i>b</i>	<i>b</i>	224,6	34,1
	1998	<i>b</i>	<i>b</i>	376,8	47,8
	1999	<i>b</i>	<i>b</i>	384,7	48,1
	2000	<i>b</i>	<i>b</i>	390,5	48,3
Países en desarrollo	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1998	4 625,5	40,0	150,8	19,1
	1999	4 748,2	40,6	153,6	19,2
	2000	4 824,9	39,8	157,5	19,5
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1998	292,7	2,5	20,7	2,6
	1999	334,0	2,9	18,3	2,3
	2000	348,2	2,9	16,8	2,1
Países socialistas de Asia	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1998	490,1	4,2	26,0	3,3
	1999	504,2	4,3	25,8	3,2
	2000	554,6	4,6	26,3	3,3
Total mundial ^a	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1998	11 548,7	100,0	788,7	100,0
	1999	11 689,9	100,0	799,0	100,0
	2000	12 126,7	100,0	808,4	100,0

Fuente: La de los anexos II y III b).

^a Incluido el tonelaje no asignado indicado en el anexo III b).

^b El volumen de los países en desarrollo comprende toda la carga cargada y descargada.

71. En el cuadro 30 figura información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que comercian. Se advierte que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje. Tal cosa refleja un aspecto de la política de respaldo al comercio para explotar el transporte marítimo como un complemento a las transacciones mercantiles. Casi todos piensan que disponer de capacidad marítima, concretamente poseer un tonelaje sustancial, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. El cuadro también muestra muchas semejanzas, así como diferencias, en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca, Suecia y Noruega destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico entre terceros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos y Francia figuran en ese grupo. En 2000 los Estados Unidos generaron más del 15,7% del tráfico mundial mientras poseían el 7,87% del tonelaje total con sólo 3,55% del mismo abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 4,6% del comercio mundial frente a una proporción de tonelaje propio de 1,48% y una parte con pabellón nacional de 0,85%.

CUADRO 30
Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2000)

<i>País/territorio</i>	<i>Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM</i>
Estados Unidos	15,7	7,87
Alemania	8,1	4,11
Japón	6,6	12,74
Reino Unido	4,7	3,76
Francia	4,6	1,48
Italia	3,6	1,84
Canadá	4,0	0,37
Hong Kong, China	3,2	5,49
Países Bajos	3,1	0,85
Bélgica-Luxemburgo	2,9	0,99
China	3,6	5,22
República de Corea	2,6	3,35
Singapur	2,1	5,14
España	2,0	0,71
Provincia china de Taiwán	2,2	2,47
Malasia	1,4	0,95
Suecia	1,2	1,32
Suiza	1,2	0,87
Tailandia	1,0	0,38
Australia	1,0	0,48
Brasil	0,9	0,76
Federación de Rusia	1,1	2,09
Arabia Saudita	0,9	1,36
Dinamarca	0,7	3,24
Noruega	0,7	10,90
Total	79,1	78,74

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la Organización Mundial del Comercio.