

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 y las toneladas-milla por TPM, y el exceso de oferta de tonelaje en los principales sectores del mercado marítimo.

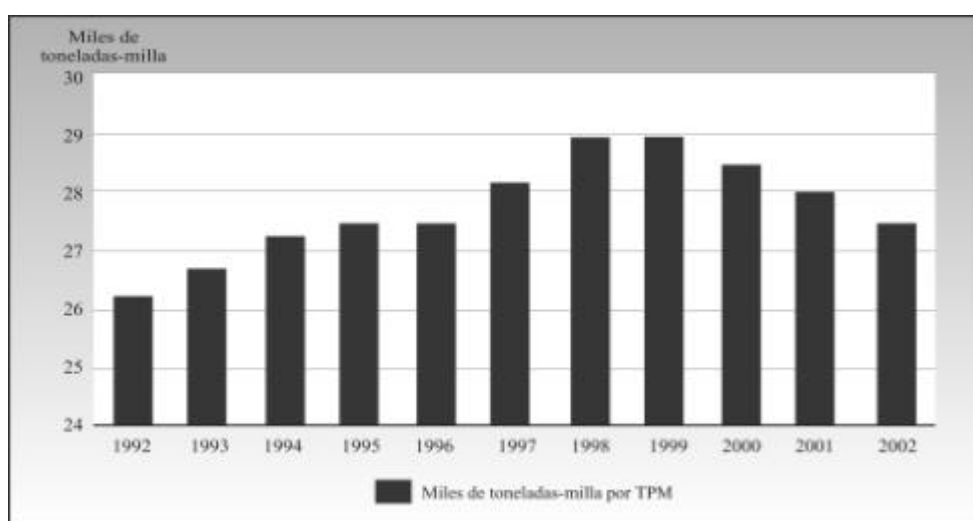
A. PRODUCTIVIDAD

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM bajaron a 7, cifra ligeramente inferior a la del año precedente, mientras que las toneladas-milla descendieron a 27,5. El descenso de la productividad medida por el primero de esos dos indicadores refleja la reducción de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. En cuanto al descenso del segundo indicador, se explica por la desaceleración del tráfico marítimo después del máximo alcanzado en 2000 y la expansión de la flota mundial.

En el cuadro 25 figuran más datos sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. En el caso de los petroleros y graneleros y cargueros mixtos ese indicador bajó a 6,8, 4,6 y 7,9 toneladas por TPM, respectivamente. En el resto de la flota subió a 10,0 por TPM.

GRÁFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1992-2002



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

Toneladas de carga transportadas y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indican

<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	6,1	26,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2001	825,7	5 840	23 241	7,1	28,0
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register-Fairplay (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para los demás años indicados); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys, *Review*, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

CUADRO 25

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a y el resto de la flota^b, en los años que se indican
(toneladas transportadas 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	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2001	2 072	7,3	1 313	4,7	116	8,1	2 339	9,5
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números; *World Bulk Trades* y *World Bulk Fleet*, 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.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas por petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2002, los miles de toneladas-milla transportadas por TPM bajaron en el caso de los petroleros a 31,4, lo que representó un descenso del 7,6%, mientras que en los casos de los graneleros y cargueros mixtos bajaron un 1,7% y un 2,1%, para situarse en 23,5 y 37,5, respectivamente. En el resto de la flota bajó a 26,9 toneladas por TPM, un 5,9 menos que el año anterior.

CUADRO 26

**Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a
y el resto de la flota^b en los años que se indican**
(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	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 159	25,5
2001	9 721	34,0	6 688	23,9	552	38,3	6 236	25,4
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números; *World Bulk Trades* y *World Bulk Fleet*, 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.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

1. La capacidad excedente

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje en 1990 y durante el período de 1998-2002. La capacidad excedente total en el año 2002 se mantuvo en el mismo nivel del año anterior, a saber, 21,7 millones de TPM. Esta estabilidad de los excedentes se debió en buena medida a que el aumento del volumen de carga fue igual a la incorporación de buques nuevos a la flota mundial.

CUADRO 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1998 a 2002
(cifras de final de año)

	1990	1998	1999	2000	2001	2002
<i>Millones de TPM</i>						
Flota mercante mundial	658,4	788,7	799,0	808,4	825,6	844,2
Excedente total ^a	63,7	24,7	23,7	18,4	21,5	21,7
Flota en actividad ^b	594,7	764,0	775,3	790,0	804,1	822,5
<i>Porcentajes</i>						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,1	3,0	2,3	2,6	2,6

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay y *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

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

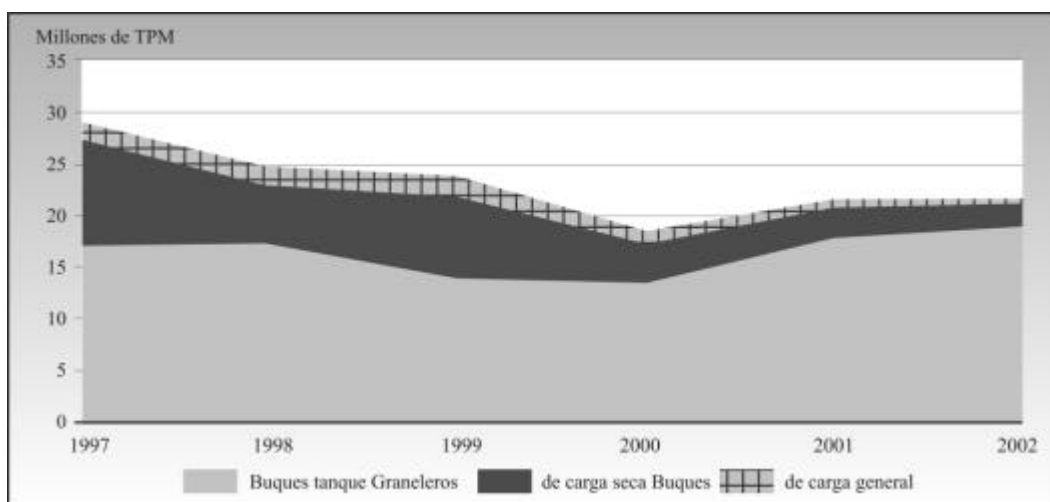
^b Diferencia entre la flota mundial y el excedente de tonelaje.

2. El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

En 2002, la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 12.5 millones de TPM, con un total de 267,7 millones, debido a que los buques nuevos entregados superaron al tonelaje desguazado, retirado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Ello, sumado a la reducción de los embarques, aumentó la capacidad excedente a 19,1 millones de TPM, esto es, al 7,1% de la flota mundial total de petroleros. En 2002, la oferta total de la flota de graneleros, con un aumento de 3,5 millones de TPM, llegó a 258,8 millones. El constante incremento de los embarques de las principales cargas secas mencionadas en el capítulo I ayudó a reducir el exceso de tonelaje a sólo 2,2 millones de TPM, equivalentes al 0,9% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se redujo en 2002, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,4 millones de TPM, es decir, el 0,7% de la flota mundial de ese sector. Esa capacidad excedente ha seguido una tendencia a la baja desde los primeros años del decenio de 1990. En el sector de buques unitarizados, en 2002 se añadieron 7,4 millones de TPM de portacontenedores, cifra similar a la del año anterior, y esta flota alcanzó los 98,6 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, lo que ha hecho posible el pleno empleo de la flota mundial unitarizada. A medio plazo, es posible que se llegue a una situación de exceso de capacidad, ya que los transportistas han efectuado grandes pedidos; en particular, MSC ha hecho pedido de 20 buques con capacidades situadas entre 5.000 y 8.000 TEU, cuya entrega está prevista en 2005.

GRÁFICO 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

CUADRO 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1995 a 2002^a
(promedios anuales en millones de TPM)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ^d
Flota mundial de buques tanque	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7
Excedente total de buques tanque ^b	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1
Flota mundial de graneleros de carga seca	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (%)	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7
Flota mundial de buques unitarizados^c	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2	98,6
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a Las 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 27. 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 2002 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2002.

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

En el cuadro 29 se resume la correlación entre el volumen de carga generado por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron el 50,5% del tráfico marítimo mundial en 2002, frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo a la mitad, pasando de aproximadamente el 51% en 1980 a alrededor del 26% en 2002. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de nacionales de un país concreto pero registrado en el extranjero, y sumando ambos la parte de dichos países sube al 65%. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en niveles próximos al 40%. El tonelaje de su propiedad y matriculado en pabellones nacionales subió desde 10% de la flota mundial en 1980 a casi el 20% a comienzos de 2003. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo se ha incrementado 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 aproximadamente en el 3% en 2002, 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 el 5,5% a alrededor del 2% en 2002. Los países socialistas de Asia elevaron su parte en el tráfico mundial al 6% en 2002, e incrementaron también su parte en el tonelaje mundial desde el 1,6% en 1980 hasta el 3,3% en 2002. Además, esos países cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

En el cuadro 30 se facilita 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, debido a un aspecto de la política comercial consistente en usar el transporte marítimo como complemento del comercio. Es opinión común que la capacidad marítima, en particular la propiedad de un tonelaje considerable, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. En el cuadro se destacan también las muchas semejanzas y diferencias existentes 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 2002, los Estados Unidos generaron del orden del 14,5% del tráfico mundial, mientras que poseían el 5,0% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto del mismo abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 5,0% del comercio mundial pero la proporción de tonelaje propio era del 0,7%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

CUADRO 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1999-2002

<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
	2000	6 285,0	51,9	203,4	25,2
	2001	6 110,0	54,7	207,5	25,1
	2002	6 079,0	50,5	217,1	25,7
	Principales países de libre matrícula	1970	<i>a</i>	<i>a</i>	70,3
1980		<i>a</i>	<i>a</i>	212,6	31,1
1990		<i>a</i>	<i>a</i>	224,6	34,1
2000		<i>a</i>	<i>a</i>	384,7	48,1
2001		<i>a</i>	<i>a</i>	402,4	48,7
2002		<i>a</i>	<i>a</i>	398,5	47,2
Países en desarrollo		1970	2 056,0	40,0	20,5
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	2000	4 796,0	39,5	157,0	19,4
	2001	4 787,0	42,8	159,0	19,3
	2002	4 836,0	40,2	171,3	20,3
	Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	204,0	4,0	20,5
1980		346,0	4,7	37,8	5,5
1990		275,9	3,4	44,3	6,7
2000		377,0	3,1	16,3	2,0
2001		373,0	3,3	15,4	1,9
2002		387,0	3,2	15,9	1,9
Países socialistas de Asia		1970	43,0	0,8	1,2
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	2000	654,0	5,4	26,1	3,2
	2001	692,0	6,2	26,5	3,2
	2002	723,0	6,0	28,3	3,3
	TOTAL MUNDIAL ^b	1970	5 135,0	100,0	326,1
1980		7 383,0	100,0	682,8	100,0
1990		8 133,3	100,0	658,4	100,0
2000		12 113,0	100,0	808,4	100,0
2001		11 161,0	100,0	825,6	100,0
2002		12 025,0	100,0	844,2	100,0

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

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

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

CUADRO 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2002)

<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	14,5	5,0
Alemania	8,4	4,8
Japón	5,7	12,4
Francia	5,0	0,7
Reino Unido	4,7	2,1
China	4,7	5,3
Italia	3,8	1,5
Canadá	3,7	0,7
Países Bajos	3,5	0,9
Hong Kong, China	3,1	4,5
Bélgica-Luxemburgo	3,1	1,1
República de Corea	2,4	3,1
España	2,1	0,5
Provincia china de Tai wán	1,9	2,6
Singapur	1,8	2,3
Federación de Rusia	1,3	1,9
Suiza	1,3	0,8
Malasia	1,3	0,8
Tailandia	1,0	0,3
Suecia	1,1	0,8
Australia	1,1	0,3
Brasil	0,8	0,8
Arabia Saudita	0,8	1,3
Dinamarca	0,8	2,0
Noruega	0,7	6,9
TOTAL	78,6	73,3

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