

Capítulo 3

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.

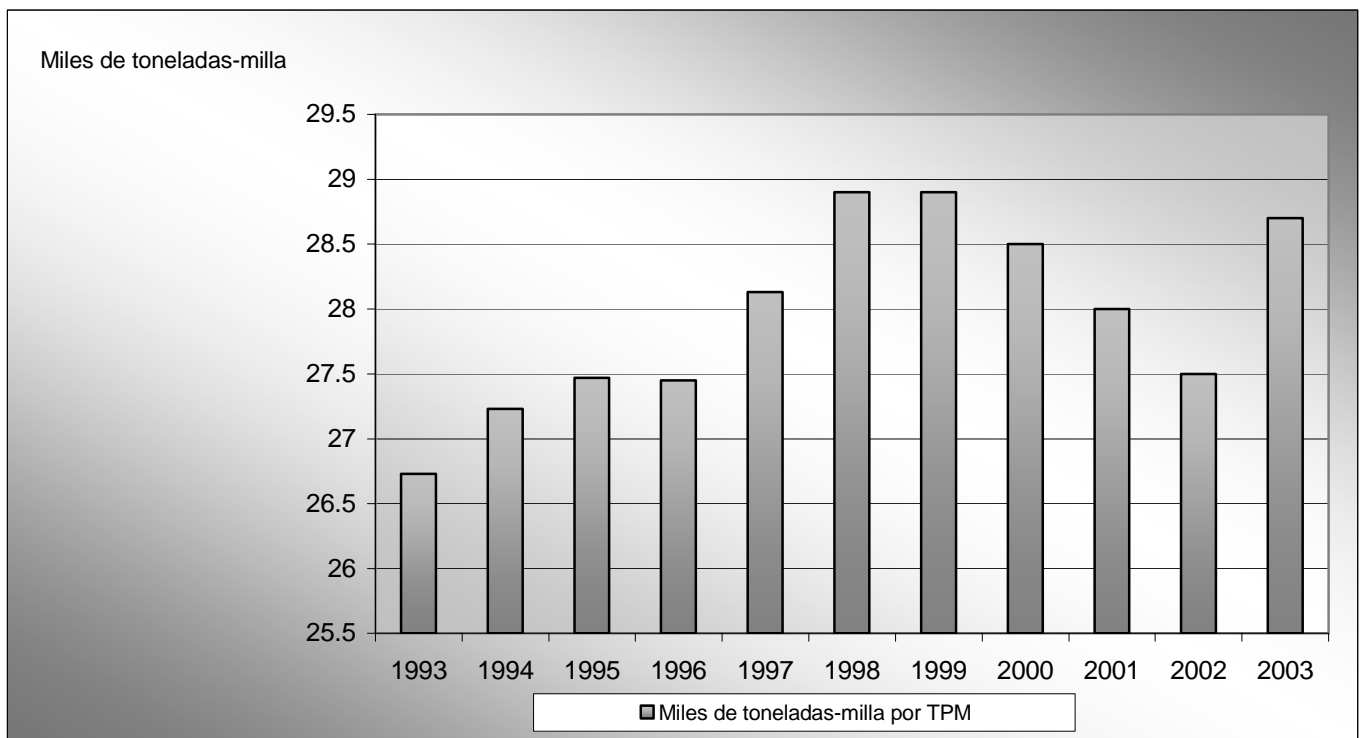
A. PRODUCTIVIDAD

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 aumentaron ligeramente a 7,2 y los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto aumentaron también a 28,7. El aumento de la productividad medida en toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM)

refleja la mayor tasa de crecimiento de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. El aumento de la productividad medido por toneladas-milla por tonelada de peso muerto se explica por las mayores distancias recorridas en el tráfico marítimo, especialmente el petróleo crudo, y la ampliación de las rutas marítimas que se dirigen a Europa occidental debido a preocupaciones ambientales.

Gráfico 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1993-2003



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Cuadro 24

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

Año	Flota mundial (en millones de TPM)	Carga total transportada (en millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (en miles de millones)	Toneladas de carga transportada por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
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
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5
2003	857,0	6 168	24 589	7,2	28,7

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: Fearnley's, *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)

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por el resto de la flota (millones)	Toneladas transportadas del resto de la flota ^a (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
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
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0
2003	2 119	6,7	1 455	4,9	104	8,6	2 490	10,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnley's, *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 25 se facilitan datos complementarios sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. En el caso de los petroleros, ese indicador se mantuvo estable en 6,7, mientras que el correspondiente a graneleros y cargueros mixtos aumentó a 4,9 y 8,6 toneladas por TPM, respectivamente. En el resto de la flota subió a 10,7 toneladas por TPM.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas en petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2003 los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto de los petroleros aumentaron en un 1,6% para situarse en 31,8, mientras que las toneladas-milla por tonelada de peso muerto de los graneleros y los cargueros mixtos aumentó un 5,1 y un 10,7% para situarse en

24,8 y 41,4, respectivamente. En el resto de la flota aumentó un 7,1% hasta 28,8 toneladas-milla por TPM.

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 1999-2003. La capacidad de excedente total en 2003 fue aproximadamente la mitad de la del año anterior, a saber, 10,3 millones de TPM, lo que en buena medida se debió al elevado nivel del desguace de buques durante los últimos años y a la mayor utilización de los buques.

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-millas 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
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9
2003	10 087	31,8	7 326	24,8	501	41,4	6 687	28,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnley's, *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.

Cuadro 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1999 a 2003
(cifras de final de año)

	1990	1999	2000	2001	2002	2003
	Millones de TPM					
Flota mercante mundial	658,4	799,0	808,4	825,6	844,2	857,0
Excedente total^a	63,7	23,7	18,4	21,5	21,7	10,3
Flota en actividad^b	594,7	775,3	790,0	804,1	822,5	846,7
	Porcentajes					
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,0	2,3	2,6	2,6	1,2

Fuente: 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.

Cuadro 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1997 a 2003^a
(promedios anuales en millones de TPM)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 ^b
Flota mundial de buques tanque	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7	286,0
Excedente total de buques tanque ^b	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1	6,0
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1	2,1
Flota mundial de graneleros de carga seca	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8	297,5
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2	3,6
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9	1,2
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3	43,4
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4	0,7
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (%)	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7	1,6
Flota mundial de buques unitarizados^c	65,7	73,0	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	-
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (%)	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 2003 corresponden a las cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2002.

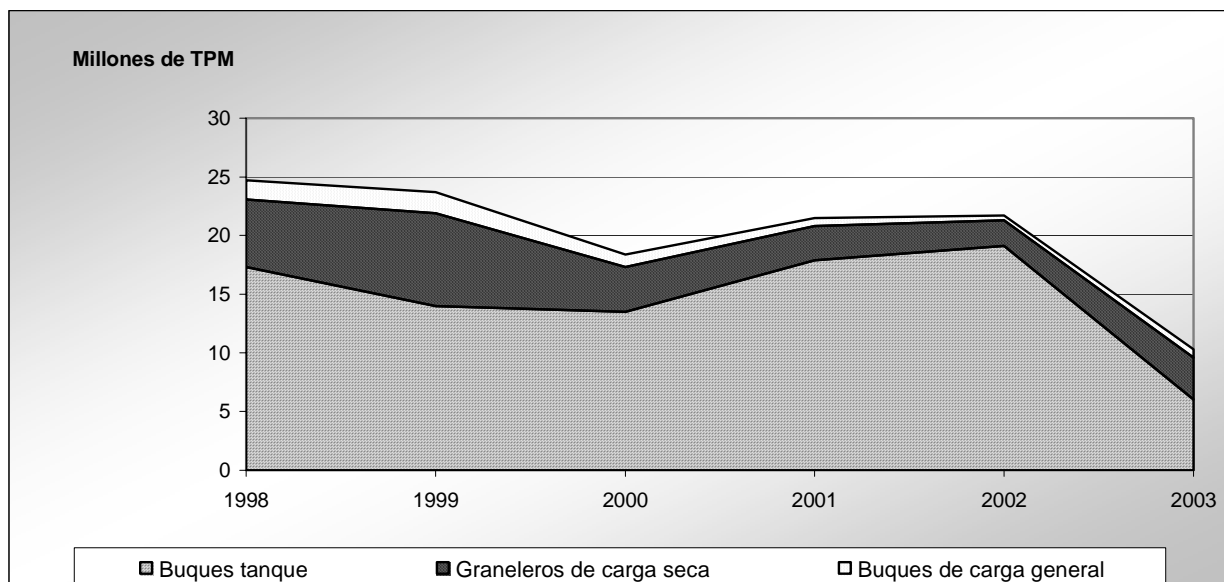
2. El mecanismo de la oferta y la demanda por tipo de buque

En 2003, la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 18,3 millones de TPM con un total de 286,0 millones de TPM, debido a que los buques nuevos entregados superaron el tonelaje desguazado, retirado o perdido (véase el cuadro 28 y el gráfico 7). Ello, sumado al aumento de los embarques y de los transportes, produjo una disminución del exceso de capacidad a 6,0 millones de TPM, o lo que es lo mismo, el 2,1% del total de la flota mundial de

petroleros. En 2003, la oferta total de la flota de graneleros aumentó 38,7 millones de TPM para pasar a 297,5 millones de TPM. El exceso de tonelaje de este tipo de buques alcanzó 3,6 millones de TPM, lo que equivale al 1,2% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad aumentó marginalmente en 2003, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM, es decir, el 1,6% de la flota mundial de este sector. Esa capacidad de excedente ha sido inferior a 1,0 millón de TPM durante los tres últimos años.

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

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 general por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron el 51,1% del tráfico marítimo mundial en 2003 frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo, de aproximadamente el 51% en 1980 a alrededor del 27% en 2003. 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 a 65%. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en torno al 40%. El tonelaje de su propiedad matriculado en pabellones nacionales subió desde el 10% de la flota mundial en 1980 a aproximadamente el 21% a principios de 2004. 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 en torno al 3% en 2003, sin variación respecto a los niveles de años anteriores, pero con un claro descenso con respecto al nivel del 4,7% de 1980. La proporción de su flota también disminuyó del 5,5% a menos del 2% en 2003. Los países socialistas de Asia aumentaron su participación en el tráfico mundial a casi el 7% en 2003, e incrementaron también su parte en el tonelaje mundial del 1,6% en 1980 al 3,5%

en 2003. 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 practican el comercio. Se observará que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje, debido a un aspecto de la política de apoyo al comercio 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 semejanzas y diferencias existentes en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas son el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca y Suecia destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico con otros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarios 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 2003 los Estados Unidos generaron en torno al 13,0% del tráfico mundial y poseían el 5,9% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto de ese tonelaje abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 5,0% del tráfico mundial pero la proporción del tonelaje propio fue del 0,6%, 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 2000-2003**

Grupos de países	Año	Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)	Porcentaje del total mundial	Flota mercante (millones de TPM)	Porcentaje del total mundial
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2 812,1	54,8	282,2	86,5
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 529,0	55,7	219,0	33,3
	2000	6 285,1	51,9	203,2	25,1
	2001	6 186,8	51,3	207,5	25,1
	2002	6 210,8	50,8	217,1	25,7
	2003	6 455,3	51,1	230,4	26,9
	Principales países de libre matrícula	1970	a	a	70,3
1980		a	a	212,6	31,1
1990		a	a	224,6	34,1
2000		a	a	384,7	47,6
2001		a	a	402,4	48,7
2002		a	a	398,5	47,2
2003		a	a	399,5	46,6
Países en desarrollo		1970	2 074,9	40,4	20,5
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 065,0	37,7	139,7	21,2
	2000	4 804,0	39,6	157,0	19,4
	2001	4 806,9	39,9	159,0	19,3
	2002	4 840,8	39,6	171,3	20,3
	2003	4 891,7	38,7	181,4	21,2
	Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	202,8	4,0	20,5
1980		346,0	4,7	37,8	5,5
1990		235,9	2,9	44,3	6,7
2000		377,5	3,1	16,3	2,0
2001		372,7	3,1	15,4	1,9
2002		387,1	3,2	15,9	1,9
2003		417,3	3,3	15,7	1,8
Países socialistas de Asia		1970	43,6	0,9	1,2
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	167,7	2,1	22,1	3,4
	2000	654,4	5,4	26,1	3,2
	2001	691,8	5,7	26,5	3,2
	2002	785,8	6,4	28,3	3,4
	2003	863,5	6,8	29,9	3,5
	Total mundial^b	1970	5 134,4	100,0	326,1
1980		7 383,0	100,0	682,8	100,0
1990		8 133,3	98,3	658,4	100,0
2000		12 121,0	100,0	808,4	100,0
2001		12 058,2	100,0	825,6	100,0
2002		12 224,5	100,0	844,2	100,0
2003		12 627,8	100,0	856,9	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 2003)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	13,0	5,9
Alemania	8,7	6,3
Japón	5,5	14,2
China	5,5	6,1
Francia	5,0	0,6
Reino Unido	4,4	2,5
Italia	3,7	1,6
Países Bajos	3,6	0,9
Canadá	3,3	0,8
Bélgica	3,1	0,8
Hong Kong (China)	2,9	4,0
República de Corea	2,4	3,3
España	2,3	0,6
México	2,2	0,0
Provincia china de Taiwán	1,8	3,0
Singapur	1,7	3,0
Federación de Rusia	1,3	2,2
Suiza	1,3	1,1
Malasia	1,2	1,3
Suecia	1,2	0,8
Austria	1,2	0,0
Tailandia	1,0	0,3
Australia	1,0	0,4
Brasil	0,8	0,7
Dinamarca	0,8	2,1
Total	78,8	62,3

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