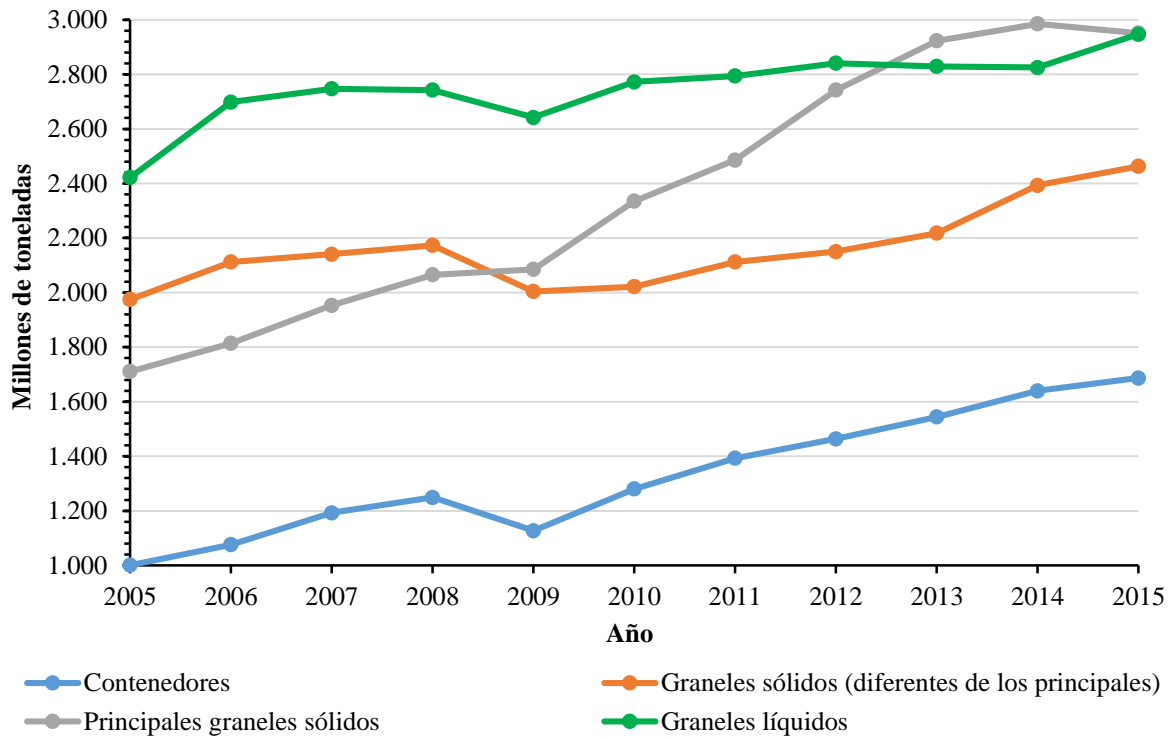


### Tema 3: Los mercados marítimos

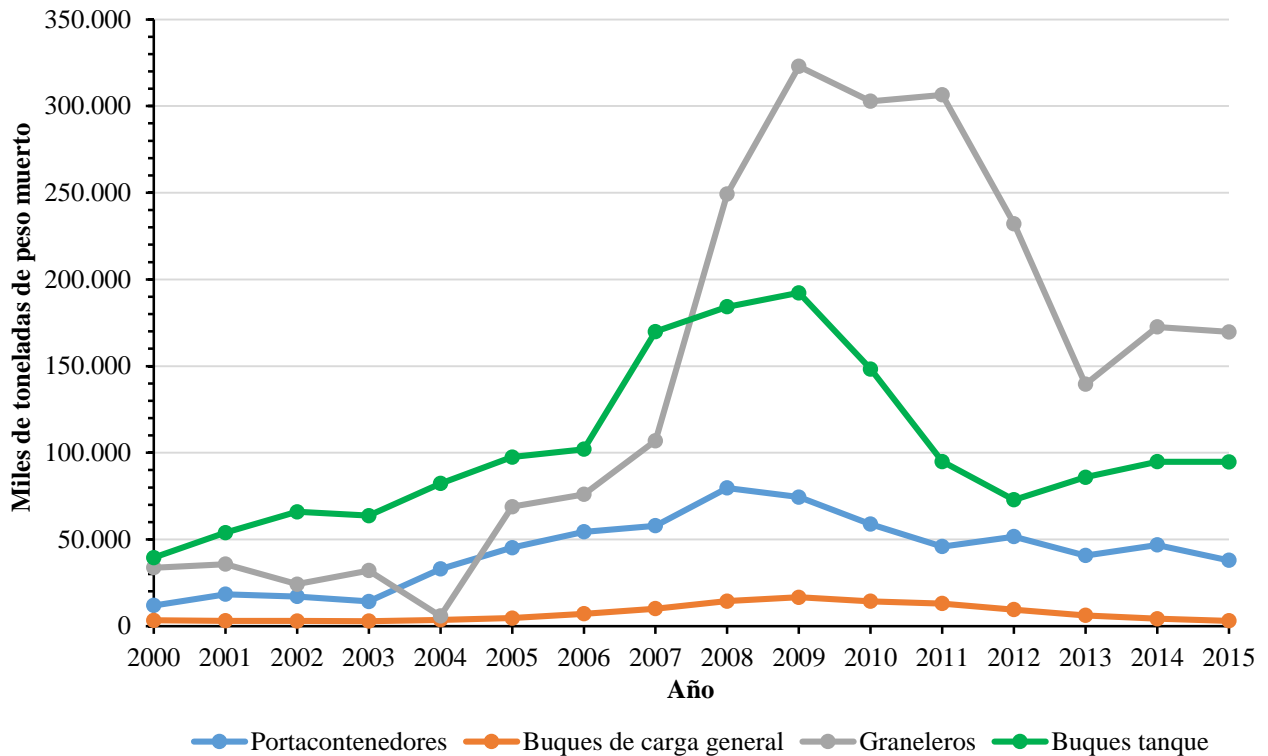
#### Ejercicio de correlación entre comercio marítimo y nuevas construcciones.

A partir del Gráfico 1 y Gráfico 2, analice la correlación existente entre el comercio marítimo y la cartera de pedidos durante el periodo 2005-2015.

**Gráfico 1. Mercancías transportadas por vía marítima durante el periodo 2005-2015**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de UNCTAD-Review of Maritime Transport 2016.

**Gráfico 2. Encargo mundial de toneladas de peso muerto por tipo de buque durante el periodo 2000-2015**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de UNCTAD-Review of Maritime Transport 2016.

## SOLUCIÓN

El Gráfico 1 pone de relieve la importancia del transporte marítimo para el comercio de mercancías a escala mundial. Este comercio se asocia tanto con materias primas, grupos de mercancías graneles sólidos y líquidos, como con producto semi-acabado y acabado, transportado principalmente en contenedores. En los cuatro grupos de mercancías se refleja el impacto negativo de la fuerte crisis económica en EE.UU. y Europa iniciada en 2008, con una notable caída de todas las mercancías en 2009. Asimismo, este efecto negativo resalta por la tendencia positiva acumulada en el periodo anterior de 2005 a 2008. A partir de 2010, hay un punto de inflexión hacia tendencia positiva, motivado, fundamentalmente, por la elevada demanda del mercado asiático. Los graneles sólidos destacan por el elevado crecimiento de su transporte por vía marítima, especialmente los graneles sólidos principales (carbón mineral, mineral de hierro, grano y bauxita). Adicionalmente, del Gráfico 1 se deduce la cada vez mayor tasa de mercancía contenerizada que se transporta.

El incremento de comercio por vía marítima no funciona de forma aislada, tal y como se ha podido comprobar en el Tema 2 y Tema 3. Hay que recordar que el vehículo que hace posible este transporte son los buques. La industria encargada de proveer de buques al transporte marítimo es la construcción naval. Por tanto, un buen estado del mercado de fletes redundará en un buen estado de la industria de construcción naval en términos de buques encargados, y viceversa. En términos generales, del Gráfico 2 se deduce el desfase entre comercio marítimo y encargos de buques derivado del tiempo de construcción del buque. El ejemplo más representativo es el de 2009, en el que, aun cayendo el comercio de todas las mercancías, los encargos de todo tipo de buques seguían una tendencia alcista. Posteriormente, durante los años

finales del periodo, los encargos se atenúan derivado de la menor tasa de crecimiento del comercio marítimo y el efecto acumulativo de la capacidad incorporada, sobre todo, durante el periodo 2005-2013. En este punto hay que tener presente que la vida útil de un buque está sobre los 25-30 años.

A nivel particular. El boyante crecimiento del comercio de graneles sólidos, tanto principales como secundarios, se traduce en una abultada cartera de pedidos de buques graneleros. De hecho es el tipo de buque con mayor demanda, tal y como se puede observar del Gráfico 2, durante el periodo 2000-2015. Los buques tanque también cuentan con una notable cartera de pedidos. En este caso, al integrar la cartera de pedidos y el crecimiento de la demanda de comercio marítimo de graneles líquidos, se observa como el crecimiento del transporte de este tipo de mercancías no ha sido tan espectacular como en el caso de graneles sólidos; sin embargo, la capacidad encargada es muy significativa. En esta casuística pueden influir dos conceptos. Por un lado, la edad de la flota y la entrada en vigor de nuevas normativas. Concretamente, en el caso de los buques tanque a partir de 2010 entraba en vigor la prohibición de que buques tanque monocasco de Categoría 2 y 3, entregados en 1984 o más tarde, siguieran navegando. En relación con lo anterior, la IMO concedía una prórroga para este tipo de buques hasta 2015 o la fecha en que alcanzara 25 años, lo que se alcanzara antes, si el buque superaba satisfactoriamente los controles CAS (Condition Assessment Scheme). Lo cual motiva que haya un periodo de encargos concentrados de este tipo buque para que las navieras puedan sustituir estos buques por buques de doble casco. Por otro lado, la nueva demanda de comercio marítimo de graneles líquidos puede tener un perfil geográfico distinto. Es decir, que la distancia media de navegación de la matriz origen y destino sea mayor y, por tanto, haya mayor capacidad de transporte bloqueada por cada tonelada transportada. Esto supone que sea necesaria una mayor capacidad de transporte disponible para poder atender el comercio mundial de graneles líquidos.

Para el caso de buques portacontenedores, el crecimiento de la capacidad incorporada está impulsado por el cada vez mayor ratio de mercancía, sobre todo general, contenerizada. Asimismo, el crecimiento en los encargos de este tipo de buque va en detrimento de los buques de carga general “clásicos”, ya que han sido sustituidos por portacontenedores. Las nuevas disposiciones de buques de carga general se han adaptado también al transporte de contenedores, fundamentalmente, en cubierta pero también en bodegas. Como se puede observar en el Gráfico 2, este tipo de buque es el que cuenta con menor capacidad encargada.