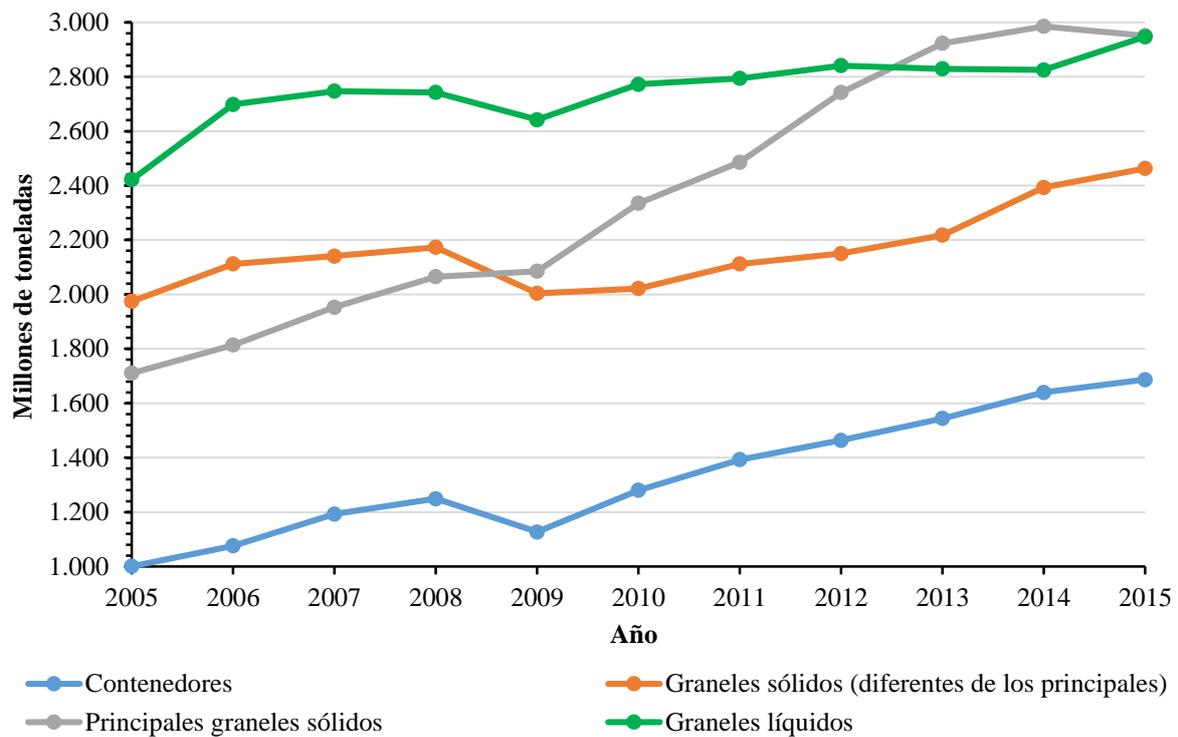


Tema 2: El transporte marítimo

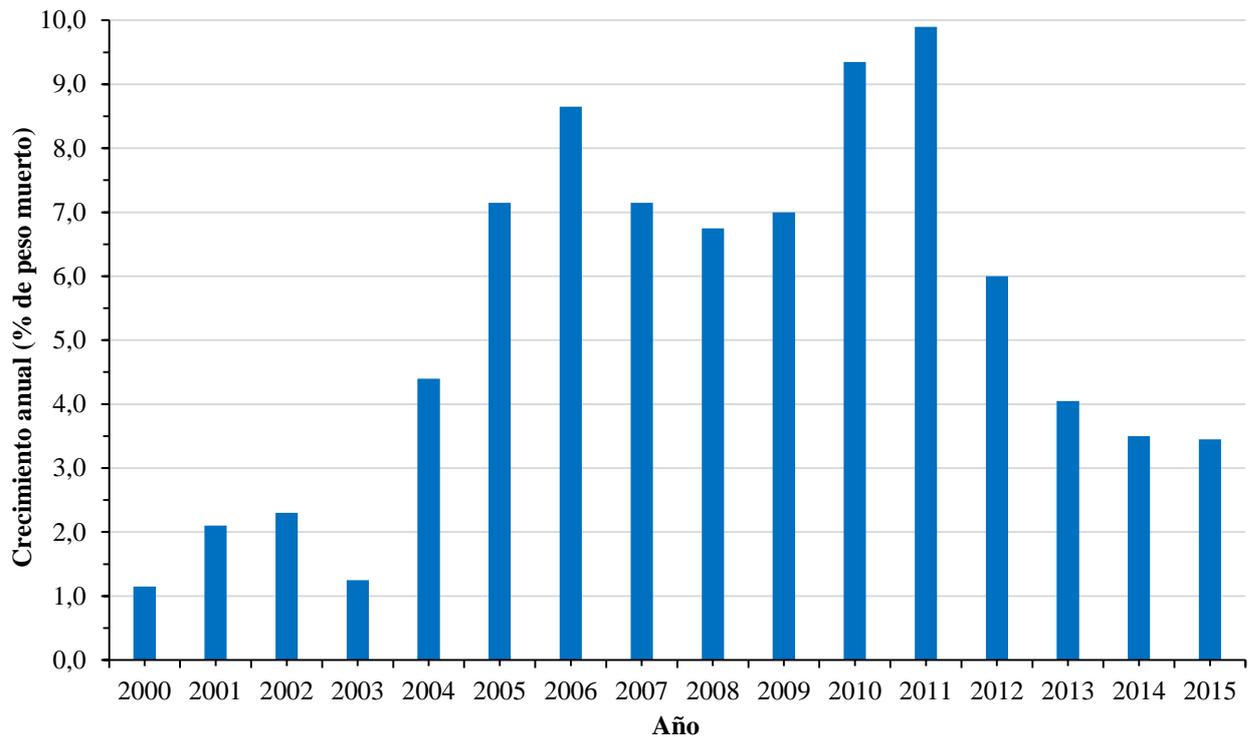
Ejercicio de correlación entre comercio marítimo e incremento de flota.

A partir del Gráfico 1 y Gráfico 2, analice la correlación existente entre el comercio marítimo y los incrementos de flota 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. Incremento anual de la flota mundial de buques mercantes 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. Hay que recordar que el vehículo que hace posible este transporte son los buques. Además, también hay que tener presente la rigidez que presenta la oferta de transporte marítimo a corto plazo, ya que no puede crecer rápidamente. Por tanto, las navieras en sus programas de ajuste de flota, bien para aumentarla bien para disminuirla, tienen presente en todo momento la situación del comercio marítimo mundial. Así pues, tal y como se observa en el Gráfico 2, desde 2003 los incrementos mundiales de flota han sido superiores al 3% del tonelaje de peso muerto total mundial, a pesar de registrarse una caída en el comercio marítimo de mercancías en 2009.

Tema 2: El transporte marítimo

Profesor: Jerónimo Esteve Pérez (jeronimo.esteve@upct.es). Unidad Pred. de Tecnología Naval. Universidad Politécnica de Cartagena.

El Gráfico 2 refleja la estrecha relación entre comercio marítimo e incorporaciones a la flota mundial de buques, y el desfase existente entre el momento en el que se encarga la nueva capacidad y ésta se incorpora a la flota. Desde 2005 a 2008 las incorporaciones de nueva flota fueron superiores al 6% del tonelaje de peso muerto total mundial. Sin embargo, esta capacidad fue encargada, como mínimo, entre 18 y 24 meses antes de su incorporación, de ahí la importancia de las previsiones y los desfases entre cuándo se encarga la capacidad y cuándo se incorpora ésta. En 2009, a pesar de registrarse una notable caída del comercio mundial, se incorporó una capacidad de flota equivalente al 7% del tonelaje de peso muerto total mundial. Esta capacidad fue encargada en el periodo más álgido de demanda de transporte marítimo pero incorporada en un periodo de descenso. Sin embargo, en 2010 vuelve a crecer el comercio marítimo, así como, las incorporaciones a la flota, pues en 2010 y 2011 se registran los máximos porcentajes de incorporación de nueva flota. Durante los últimos cuatro años del periodo, las incorporaciones de nueva flota se estabilizaron y bajaron a porcentajes de entre el 3% y el 4%. Dicha estabilización puede tener dos motivos. El primero, el menor crecimiento del comercio marítimo. Y, el segundo y fundamental, la acumulación de la nueva capacidad incorporada puede provocar una sobre-capacidad con grandes efectos negativos en los fletes, sobre todo para los buques de más reciente incorporación, ya que genera un descenso del nivel de flete.

El siguiente paso del análisis, pero que no es posible realizarlo con la información transmitida con los gráficos, sería analizar cuál es el ratio de uso de la flota mundial; para determinar si existe sobre-capacidad motivada por una concentración de capacidad incorporada en un corto periodo de tiempo.