Transporte

Crece 2,6% el comercio marítimo mundial y Argentina 27% en el despacho de granos

ALFREDO SESÉ

El comercio marítimo internacional aumentó un 2,6% en 2016 con relación al año anterior, variación que se ubica muy cerca del promedio histórico, que había sido del 3% anual en las cuatro últimas décadas. En este contexto, las economías de los países en desarrollo, entre ellas Argentina, continuaron representando la mayor parte de la carga marítima en 2016, ya que constituyeron el 59% de los bienes mundiales transportados y casi dos tercios de los productos desembarcados. En el caso de Argentina, su participación sobre los embarques mundiales de granos ascendió al 10% del total de este tipo de flete.

En el presente artículo se analizan datos del ***'2017 Review of Maritime Transport'***, publicado por la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) ya que analiza el comercio marítimo mundial del último año con el que se cuentan estadísticas completas; 2016 en este caso. Pese a haber sido publicado el 25 de octubre último, mucho después del cierre del año calendario 2016, es muy interesante dar cuenta de la información y las estadísticas que se recopilan para este informe, debido al impacto que el flete de productos agrícolas ha tenido y tiene sobre Argentina.

Según dicha publicación, el comercio marítimo internacional habría tenido la siguiente evolución en algunos años seleccionados (en millones de toneladas):



La demanda de servicios de transporte marítimo de mercancías mejoró moderadamente en 2016. El comercio marítimo mundial se expandió en un 2,6%, frente al 1,8% en 2015, que está por debajo del promedio histórico del 3% registrado en las últimas cuatro décadas. Los volúmenes totales fueron de aproximadamente 10.300 millones de toneladas, lo que refleja la adición de más de 260 millones de toneladas de carga con relación al año anterior, aproximadamente la mitad de los cuales se atribuyeron al comercio de buques cisterna. La fuerte demanda de importaciones en China en 2016 siguió respaldando el comercio marítimo mundial, aunque el crecimiento general fue contrarrestado por la expansión limitada en la demanda de importaciones de otras regiones en desarrollo.

Los embarques de carga seca ascendieron a 7.230 millones de toneladas en 2016, lo que reflejaría un aumento del 2% con respecto al año anterior, mientras que la participación de los principales productos a granel (carbón, mineral de hierro, cereales y bauxita/alúmina/roca fosfórica) ascendió a aproximadamente el 43,9% del volumen total de carga seca, seguido del comercio en contenedores (23,8%) y graneles menores (23,7%).

Para el caso de los granos, la carga transportada mundial alcanzó los 476 millones de toneladas en 2016. De ese total, Argentina participó con el 10%, ya que desde nuestros puertos se embarcaron una 47 millones de toneladas de granos (en este guarismo no se incluyen harinas proteicas ni aceites). El incremento interanual de embarques en nuestro país fue del 27%, superando en 10 millones de toneladas el volumen del 2015 y en más de 6 millones de toneladas al mejor registro de la última década, acontecido en el año 2012.

A nivel mundial, los volúmenes restantes se contabilizaron por otra carga seca. En 2016, los principales productos a granel aumentaron un 1,6%, mientras que el resto de la carga seca aumentó un 2,2%.

En 2016, el comercio marítimo mundial ajustado por distancia siguió creciendo, pero a un ritmo ligeramente más rápido que el medido en toneladas. El envío mundial de toneladas-millas habría llegado a 55.057 millones, un aumento del 3,2% con respecto al año anterior.

A pesar de la demanda de importaciones especialmente débil y las exportaciones limitadas en muchas economías, las economías en desarrollo como grupo continuaron representando la mayoría de los envíos mundiales de carga marítima en 2016, ya que representaron el 59% de bienes mundiales cargados (salida /exportaciones) y casi dos tercios de los productos desembarcados (entrantes/importados), respectivamente.

Desde la década de 1970, la participación de las economías en desarrollo en el comercio marítimo mundial ha cambiado, lo que refleja su aumento como importantes importadores y exportadores. Durante más de cuatro décadas, la participación de las economías en desarrollo en la descarga de bienes ha aumentado significativamente, mientras que su participación en los bienes cargados también ha aumentado, aunque a un ritmo más lento, antes de estabilizarse en alrededor del 60% desde 2010.

Las economías en desarrollo ya no son solo una fuente de materias primas y energía de combustibles fósiles, sino que también son actores clave en los procesos de fabricación globalizados y una creciente fuente de demanda de importación de consumo, incluidas materias primas como el petróleo. En términos de influencia geográfica, Asia siguió siendo el área principal de carga y descarga de carga en 2016.

El transporte marítimo de carga seca en 2016

Una débil inversión y actividad industrial global ha pesado en el comercio mundial de carga seca a granel, que sigue siendo muy dependiente del desarrollo de la economía China. En 2016, la demanda mundial de los productos secos a granel creció a una tasa de apenas el 1.3 por ciento, tomando embarques totales a 4.900 millones de toneladas. China sigue siendo la principal fuente de crecimiento, debido al impacto positivo de las medidas de estímulo introducidas durante el año, impulsadas por políticas que ayudaron a aumentar la infraestructura y la inversión en el mercado de la vivienda y a su vez, la demanda de productos básicos y acero.

Sin embargo, estas tendencias se vieron compensadas por disminuciones en la importación volúmenes en América Latina y el Caribe, norte América y la India.

Dentro del segmento de graneles secos, el volumen de comercio en los principales productos básicos aumentó un 1,6 por ciento. El comercio de mineral de hierro mostró el crecimiento más fuerte con volúmenes en expansión en un 3,4 por ciento, alcanzando los 1.400 mil millones de toneladas en 2016.

Las importaciones a China aumentaron más del 7 por ciento, que refleja el crecimiento de la producción de acero del país, cayendo producción nacional de mineral de hierro y una creciente actividad y acceso a mineral de hierro asequible y de alta calidad de Australia y Brasil. Por el contrario, se redujeron las importaciones de mineral de hierro en Europa y otros países asiáticos, en el marco de los bajos precios del acero.

El comercio de carbón disminuyó en 2016. Los volúmenes totales se estimaron en 1.140 millones toneladas. Un aumento marginal en los volúmenes de carbón de coque reflejó una mayor demanda de importaciones en China y Japón. Estos se vieron compensados por la disminución de los volúmenes de importación en la India, la República de Corea y Europa.

La disminución de las importaciones de carbón térmico en India, Japón, República de Corea y Europa fue compensada por un 4 por ciento de aumento de las importaciones de otros países asiáticos, especialmente China, donde los volúmenes de importación aumentaron en más del 28 por ciento.

El comercio de granos creció en un 3,7 por ciento estimado en 2016, alcanzando las 476 millones de toneladas, ya que las importaciones en la Unión Europea aumentaron marcadamente, debido a las malas cosechas en algunos países miembros productores.

En China, las importaciones de granos cayeron debido a que el Gobierno decidió promover el uso de reservas locales de granos para apoyar a los agricultores locales. La demanda de importaciones en los Estados Unidos disminuyó debido a la fuerte producción interna, mientras que Brasil aumentó sus exportaciones de maíz y soja y Argentina las de maíz y trigo.

Dado el crecimiento limitado en el comercio de graneles menores, los volúmenes permanecieron estáticos en un estimado de 1.700 millones de toneladas. El arrastre en los volúmenes refleja la disminución del comercio en los productos de acero, así como la reducción en los envíos de bauxita y mineral de níquel como resultado de una prohibición para la minería de bauxita en Malasia y el cierre de minas de mineral de níquel en Filipinas.

Sin embargo, el comercio de algunos otros productos menores a granel, como el cemento, el coque de petróleo y el azúcar, fue positivo y ayudó a compensar ligeramente la disminución en el mineral de níquel y los envíos de bauxita.

Como corolario final, se puede indicar que el crecimiento del comercio marítimo internacional es siempre una buena noticia para la economía mundial y mucho más para Argentina que es un importante exportador de granos, harinas y aceites. Un aumento en el comercio internacional siempre beneficia a los países productores exportadores debido a que, entre otros motivos, se amplía su mercado, reduce o elimina los desniveles estacionales de la demanda interna,

incrementa su producción, reduce la capacidad ociosa de la industria, permite absorber mejor los costos fijos y mejora la producción dadas las exigencias que fija el mercado internacional.