Positivo: ocho años consecutivos de aumento en el comercio marítimo internacional. Desde la crisis del 2008 se incrementó un 36%

JULIO CALZADA - BLAS ROZADILLA

Una muy buena noticia en lo referido al Comercio mundial. En el 2017 se consolidaron ocho (8) años consecutivos de aumento interanual en las cargas en el comercio marítimo internacional. En el 2017 se registró un incremento interanual del 4% respecto del 2016 y desde la crisis financiera internacional (año 2008/2009) las toneladas cargadas aumentaron un 36%.

¿Por qué crecieron las cargas en el 2017? La respuesta es simple. Principalmente por el crecimiento de la economía mundial (3,1% en el 2017) y el de los países en desarrollo (4,5% interanual). Los principales productos secos a granel, que incluyen al carbón, el mineral de hierro y los granos representaron el 42 % de total de los envíos de carga seca en el 2017. Estos productos dieron el principal impulso al crecimiento del 4 % en las cargas a granel respecto al año previo.

Por otra parte los países en desarrollo continúan siendo los principales protagonistas del comercio marítimo mundial, exportando el 60 % de las mercancías que se comerciaron por esa vía e importando el 63 %.

En otro orden, con un crecimiento del 7,1 % en el 2017, el comercio mundial de granos alcanzó las 515 millones de toneladas. Este aumento estuvo respaldado por una expansión del 14,7 % en las importaciones de soja de China y el respectivo impulso en las exportaciones de Brasil y Estados Unidos. Las proyecciones indican que al cierre de este 2018 los registros indicarían aumentos similares a los vistos para el año 2017. Sin embargo, no deben dejar de considerarse los factores geopolíticos que ponen en riesgo esta evolución favorable en el comercio marítimo internacional, como la guerra comercial entre China y los Estados Unidos de América y el creciente proteccionismo en el comercio exterior.

Nota completa:

Dato N°1: Una muy buena noticia. En el 2017 se consolidaron ocho (8) años consecutivos de aumento interanual en las cargas en el comercio marítimo internacional. En el 2017 se registró un incremento interanual del 4% respecto del 2016 y desde la crisis financiera internacional (año 2008/2009) las toneladas cargadas aumentaron un 36%.

En el presente artículo se analizan datos del ***'Review of Maritime Transport 2018'***, publicado por la UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) que analiza el comercio marítimo mundial del año 2017, último con el que se cuentan estadísticas completas. Pese a haber sido publicado a comienzos del mes pasado, mucho después del cierre del año calendario 2017, 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 la Argentina y sus exportaciones de granos, harinas y aceites.

Tomando un período extendido para el análisis, la UNCTAD muestra en determinados años seleccionados la siguiente evolución de las cargas medidas en toneladas y discriminadas por los principales tipos:





Desde la crisis financiera mundial del 2008/2009 hasta el año pasado (2007), los volúmenes operados se incrementaron en un 36%. De esta forma se observan 8 años ininterrumpidos de crecimiento anual en las cargas, desde el año 2010 hasta el presente (2017).

El comercio marítimo internacional cobró impulso durante el año 2017, con un aumento de los volúmenes transportados del 4 por ciento. Fue el crecimiento más rápido en cinco años. Como reflejo de la recuperación económica mundial y la mejora del comercio mundial de mercancías, la UNCTAD estimó que los volúmenes del comercio marítimo mundial ascendieron a 10.700 millones de toneladas en 2017. Los productos a granel seco han impulsado casi la mitad del aumento del volumen. Si se lo compara con el primer año de la serie de datos expuesta (1970), el crecimiento en el volumen de mercaderías comercializadas por vía marítima se incrementó en un 310% aproximadamente.

Dato N°2: ¿Por qué crecieron las cargas en el 2017? Respuesta: Por el crecimiento de la economía mundial (3,1% en el 2017) y el de los países en desarrollo (4,5% interanual).

La expansión económica a nivel global fue el principal impulsor de la demanda mundial de transporte marítimo en 2017, a casi una década de la crisis económica y financiera mundial de 2008/2009. Los principales indicadores económicos y de transporte de mercancías en el 2017 mostraron una tendencia al alza, lo que refleja también el crecimiento de la inversión global, la actividad manufacturera y el comercio.

Con una expansión del PIB del 3,1 % en 2017 frente al 2,5 % en 2016, la economía mundial experimentó un importante crecimiento que generó impactos positivos en el comercio marítimo. Impulsado en gran medida por una mayor inversión y demanda global, el PIB en los países desarrollados aumentó un 2,3 %, contra el 1,7 % en el 2016. Si bien el crecimiento se aceleró en todas las principales economías, el fuerte crecimiento en la Unión Europea (2,4 %) fue un gran aporte. El crecimiento en los países en desarrollo se aceleró al 4,5 %, en comparación con el 3,9 % en 2016, lo que refleja, entre otros factores, la mejora en la actividad en los países exportadores de productos básicos y un entorno económico más favorable.

Además del PIB, la mayor actividad en el comercio mundial brindó un impulso adicional al comercio marítimo. En 2017, los volúmenes del comercio internacional de mercancías aumentaron un 4,7 %, mientras que en 2016 el crecimiento logrado había alcanzado el 1,8 %. Los volúmenes del comercio de mercancías aumentaron en línea con las tendencias positivas en la economía mundial, el repunte en la inversión y el alza en los precios de los productos básicos. Los mayores niveles de precios de muchos *commodities* se tradujeron en crecientes ingresos para los países exportadores de estos productos, lo que a su vez ayudó a satisfacer su demanda de importaciones.



Como se puede ver en el gráfico adjunto, el aumento de precios no se dio para todos los *commodities* por igual. El subíndice correspondiente a *commodities* agrícolas elaborado por la agencia Bloomberg tuvo una evolución desfavorable en relación al índice global, aquél que tiene en cuenta las principales materias primas correspondientes a todos los rubros.

Dato N°3: Los principales productos secos a granel, que incluyen al carbón, el mineral de hierro y los granos representaron el 42 % de total de los envíos de carga seca en el 2017. Estos productos dieron el principal impulso al crecimiento del 4 % en las cargas a granel respecto al año previo.

Los principales productos secos a granel (carbón, mineral de hierro, cereales y oleaginosas) representaron el 42% del total de los envíos de carga seca, que se estimaron en 7.600 millones de toneladas para el 2017. El comercio en contenedores y de otros productos menores a granel, representaron el 24,3 % y el 25,4 % del total, respectivamente. Los volúmenes restantes correspondieron a otras cargas secas.

Los envíos en buques cisternas representaron menos de un tercio del volumen total del comercio marítimo. Viene cayendo su participación en las últimas cuatro décadas. La participación de los tanqueros se redujo en alrededor del 55% en 1970 al 29,4 por ciento en 2017. Entre 1980 y 2017, el comercio mundial de tanqueros se expandió a una tasa promedio anual del 1,4 %, mientras que los principales productos secos a granel crecieron a un ritmo del 4,6 %.

El segmento de mayor crecimiento fue el comercio en contenedores el año pasado, con volúmenes que se expandieron durante casi cuatro décadas a una tasa promedio anual del 8,1 %. El comercio global en contenedores aumentó un 6,4 por ciento en 2017.

La carga seca a granel aumentó un 4,0 % en el 2017 frente al 1,7 % en 2016, mientras que el crecimiento de los envíos de petróleo crudo se desaceleró a un 2,4 %.

Dato N°4: Los países en desarrollo continúan siendo los principales protagonistas del comercio marítimo mundial, exportando el 60 % de las mercancías que se comerciaron por esa vía e importando el 63 %.

Los países en desarrollo continúan acaparando la mayor parte de los flujos comerciales mundiales de transporte marítimo, tanto en términos de exportaciones (bienes cargados) como de importaciones (bienes descargados). Estos países enviaron el 60% de las mercancías comerciadas por mar en 2017 y descargaron el 63% de este total. En contraste, los países desarrollados vieron disminuir su participación en ambos tipos de tráfico a lo largo de los años, lo que representa aproximadamente un tercio de las importaciones y exportaciones marítimas mundiales (34% de las mercancías cargadas y 36% de las descargadas). Las economías en transición siguen dependiendo en gran medida de la exportación de materias primas voluminosas y productos básicos, mientras que tienen una participación marginal en las importaciones marítimas mundiales.





Históricamente, los países en desarrollo han sido los principales proveedores de materias primas de alto volumen y bajo valor; sin embargo, esto ha cambiado con los años. En 2014 se alcanzó un hito cuando la participación de este grupo de naciones en los bienes descargados (importaciones) superó, por primera vez, la participación en los bienes cargados (exportaciones). Este cambio subraya la importancia estratégica de los países en desarrollo como el principal motor del comercio mundial marítimo, así como su creciente participación en las cadenas de valor mundiales.

En el año 2017, las economías en desarrollo de América tuvieron un incremento en la participación mundial en las importaciones realizadas a través del transporte marítimo, mientras que perdieron lugar en las exportaciones, en relación al año previo. Esto se debió principalmente al saldo desfavorable en la balanza comercial de las cargas de petróleo crudo y de productos derivados del petróleo.

Dato N°5: Con un crecimiento del 7,1 % en el 2017, el comercio mundial de granos alcanzó las 515 millones de toneladas. Este aumento estuvo respaldado por una expansión del 14,7 % en las importaciones de soja de China y el respectivo impulso en las exportaciones de Brasil y Estados Unidos.

Tras una expansión limitada en 2015 y 2016, el comercio mundial de productos secos a granel fue el pilar del comercio marítimo en 2017 creciendo aproximadamente un 4 %, lo que elevó los volúmenes totales a 5.112 millones de toneladas. Este rubro comprende las operaciones comerciales de mineral de hierro, carbón, granos, productos de acero y forestales. Un fuerte aumento en las importaciones de mineral de hierro por parte de China, el repunte en el comercio mundial de carbón y un mayor crecimiento en las pequeñas operaciones a granel respaldaron la expansión. En general, la fuerte demanda de importaciones en China siguió siendo el principal factor detrás del crecimiento en el comercio mundial de productos secos a granel.



El comercio mundial de granos, incluidos el trigo, el maíz y la soja, alcanzó 515,1 millones de toneladas en 2017, un aumento del 7,1 % con respecto a 2016. Las exportaciones están dominadas por unos pocos países, en particular los Estados Unidos, que tiene fuerte presencia en los mercados internacionales de los principales cultivos. Por su parte, los importadores tienden a ser regionalmente diversos dependiendo cada mercado en particular.

Asia fue una fuerza impulsora del crecimiento, aunque no la única. En 2017, el comercio de granos se vio respaldado por un aumento del 14,7 % en las importaciones de soja de China y el aumento de las exportaciones de Brasil y Estados Unidos. China domina el comercio de soja y representó casi dos tercios de la demanda mundial de la oleaginosa en 2017. Fuera de Asia y la Unión Europea, algunas regiones de menor consumo, como África y Asia occidental, también contribuyeron a ese crecimiento.

Dato N°6: Las proyecciones indican que al cierre de este 2018 los registros indicarían aumentos similares a los vistos para el año 2017. Sin embargo, no deben dejar de considerarse los factores geopolíticos que ponen en riesgo esta evolución favorable en el comercio marítimo internacional.

Las perspectivas para el comercio marítimo son positivas. La UNCTAD proyecta aumentos de volumen del 4% una vez finalizado el 2018, una tasa equivalente a la de 2017. Sujeta al sostenimiento de las tendencias favorables en la economía mundial, este mismo organismo pronostica una tasa de crecimiento anual compuesta del 3,8 % entre 2018 y 2023. Las condiciones están dadas para que los volúmenes en todos los segmentos del comercio marítimo crezcan. Se espera que los productos secos a granel y en contenedores registren el crecimiento más rápido a expensas de los tanqueros. Las proyecciones de la UNCTAD para el comercio marítimo global son coherentes con las tendencias históricas, que muestran que el comercio marítimo aumentó a una tasa promedio anual del 3,5 por ciento entre 2005 y 2017. Las proyecciones de rápido crecimiento de la carga seca están en línea con un patrón de cinco décadas en que la participación de los tanqueros en el comercio cayó al verse desplazados por las cargas secas, pasando de más del 50 % en 1970 a menos del 33 % en 2017.

Si bien las perspectivas para el comercio marítimo mundial son óptimas, existen riesgos que podrían desacelerarla. Factores como el aumento de las políticas orientadas hacia el desarrollo de las economías internas y el aumento del proteccionismo comercial, pesan en la perspectiva. Una preocupación inmediata es la guerra comercial entre China y los Estados Unidos, las dos economías más grandes del mundo, así como entre Canadá, México, Estados Unidos y la Unión Europea. La escalada de las fricciones comerciales puede conducir a un conflicto de alcance mucho mayor que podría descarrilar la recuperación, remodelar los patrones de comercio marítimo mundial y desalentar las perspectivas.

Además, hay otros factores que impulsan la incertidumbre. Entre otros, estos incluyen la transición energética global en curso, los cambios estructurales en economías como China y los cambios en los patrones de desarrollo de la cadena de valor global. Si se aprovechan de manera efectiva, las tendencias de cambio de juego como la digitalización, el comercio electrónico (*e-commerce*) y la iniciativa china '*One Belt, One Road*' (cuyo impacto exacto aún no se ha evaluado completamente), tienen el potencial para darle mayor impulso al comercio marítimo global.

¿Qué es la iniciativa *One Belt, One Road*? Se trata de una visión estratégica e iniciativa de la República Popular China que se refiere a la antigua 'Ruta de la Seda', vínculo comercial y cultural entre Oriente y Occidente durante más de dos milenios. La 'Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI' representa una red de conectividad compuesta por corredores económicos marítimos y terrestres entre China, Eurasia, Oriente Medio, Europa y África. Una ruta que une continentes, océanos, regiones, países, ciudades, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y tratados multilaterales y bilaterales, yendo más allá de las fronteras nacionales y delimitaciones geográficas. Propone múltiples sectores de cooperación que se centran primordialmente en la inversión y construcción de una red de infraestructuras y en el comercio a través de éstas.

Para más información puede evaluarse:
https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa

