El mercado de carga maritima a granel

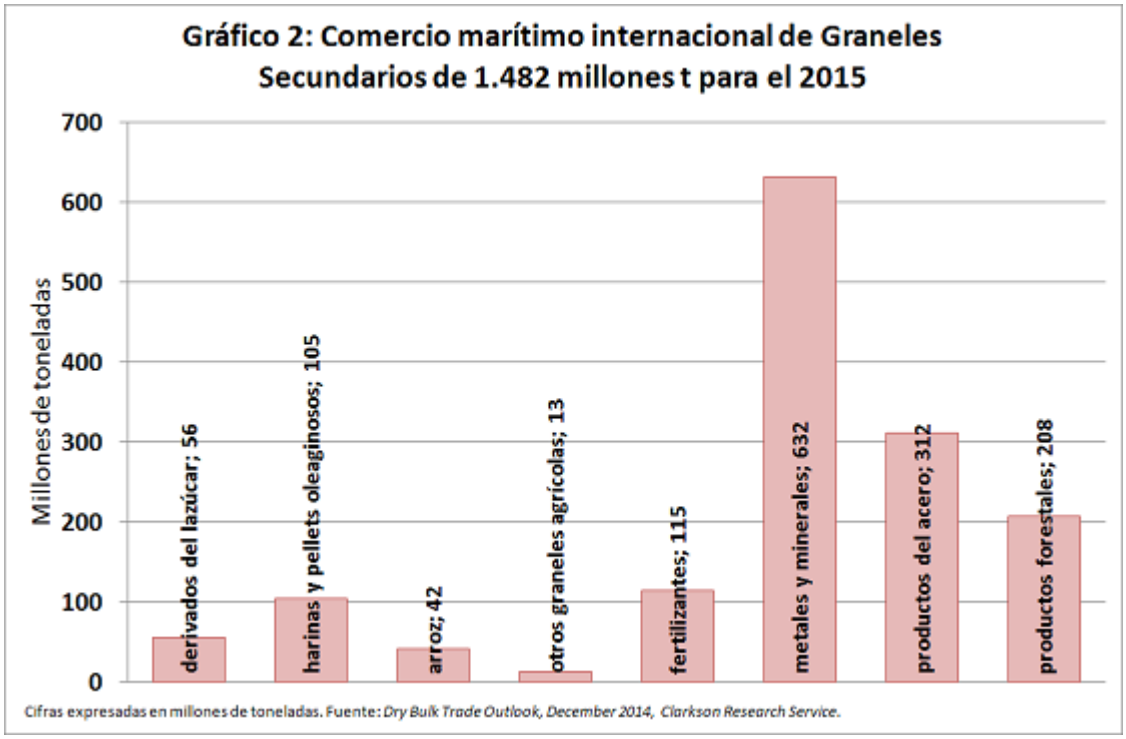
Patricia Bergero

El mercado de carga en buques afectados al comercio internacional se expresa, al igual que el de otro producto, a través de la oferta y la demanda. En este caso en particular, la oferta refleja la capacidad de carga en los buques disponibles para el transporte de distintos tipos de mercancías y la demanda refleja la necesidad de bodega para que los diferentes bienes sean transportados por vía marítima.

La demanda o el comercio marítimo de mercancías

Cuando se habla del tráfico marítimo internacional de mercancías -ver los datos estimados por la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) 1- , estamos hablando de 9.842 millones de toneladas cargadas de distintos tipo de productos. Esa cifra incluye las cargas de 2.826 millones de t de petróleo, derivados del petróleo y gas; 3.112 millones t de los principales graneles y 3.903 millones t de otras cargas secas (graneles y no graneles) durante el 2014. El rubro principales graneles está constituido por mineral de hierro, granos, carbón, bauxita/alúmina y fosfato de roca, de entre los más importantes. Tomando en cuenta el desagregado de los dos últimos rubros, la carga seca (los productos primarios principales y secundarios a granel más la carga general más la carga fraccionada más el comercio contenedorizado) habría representado el 71% de todo lo cargado en el 2014.

Ahora bien, tratándose de la carga a granel, ésta podía ascender a 4.659 millones de toneladas para el 2015, lo que significa aproximadamente el 47% de todo el tráfico marítimo internacional de mercancías para el año 2015 (ver gráfico 1). Así surge de una publicación mensual "Dry Bulk Trade Outlook" de Clarkson Research Services, que estimaba en 3.177 millones t la carga de los principales graneles (mineral de hierro, grano, carbón, bauxita/alúmina y fosfato de roca) y en 1.482 millones t los graneles secundarios. Este último rubro comprende productos tales como azúcar, harinas y pellets de oleaginosos, arroz, fertilizantes, cemento, antracita, productos forestales, productos del acero, etc., cuya importancia relativa se puede observar en el gráfico 2.



En el rubro tan cercano a nosotros, como es el de productos agrícolas, se advierte -ver gráficos 1 y 2- que los granos cargados ascienden a 414 millones de toneladas. Si se le suman 160 millones de otros productos agrícolas, la cifra de 574 millones t representa un nada despreciable 12,3% del total de la carga granelera.

Por otra parte, con sólo observar el gráfico 1 se advierte la importancia que tienen el mineral de hierro y el carbón para la carga granelera marítima. En el primero de los productos, la salud económica de China es vital ya que entre el 68% y 70% del comercio marítimo de mineral de hierro satisface las importaciones de esa nación. Por otra parte, Asia es fundamental para el comercio marítimo de carbón ya que esa región importa el 70% del total.

La oferta de buques graneleros

Según consta en el apéndice estadístico del "The Platou Report 2015", informe elaborado por la noruega RS Platou ASA, se estimaba que la flota mercante mundial ascendía a 1.631,8 millones de tonelada de porte bruto (tpb) 2 a inicios del 2015. De ese monto, el porte de todos los graneleros ascendería a 750,3 millones de toneladas (46% del total de la flota); los buque tanques a 478,4 millones (29%); los cargueros químicos 36,3 millones de toneladas (2%) y el resto de las embarcaciones a 366,7 millones (22%).

También se pueden obtener las toneladas de porte bruto que la flota de graneleros tenía a fines de 2014 1 , de acuerdo con la clasificación de los mismos según su tamaño, y algunas características 3 de los mismos:

a) Handysize : 87,8 milones de tpb (12% de todos los graneleros) en algo más de 3.100 embarcaciones. Esta flota comprende los buques que tienen un porte bruto de 10.000 a 39.999 toneladas (dwt). Hay una tendencia al crecimiento en este tipo de buques pero en el segmento de los que tienen mayor tonelaje de porte bruto, entre los 35.000 y 39.999 tpb, con una eslora promedio de 169,3 metros y una manga promedio de 26,4 metros.

b) Handymax : 160,8 millones de tpb (21% del dwt de todos los graneleros) en algo más de 3.100 unidades también. Esta flota comprende los buques que van de 40.000 a 64.999 tpb (dwt). En esta categoría se encuentran los supramax , que van de 50.000 a 59.999 tpb y cuya eslora promedio está en 191,3 metros y la manga promedio en 32,3 m, y los ultramax , que van de 60.000 a 64.999 tpb. Similar a lo que se ve en los handysize, es en el segmento de los más grandes donde ha habido un crecimiento de la flota; esto es en los supramax y ultramax, sobre todo en estos últimos.

c) Panamax : 204,5 millones de tpb (27% del tpb de todos los graneleros) entre 2.400 y 2.500 embarcaciones. En esta flota se encuentran aquellos buques que van de 65.000 a 99.999 tpb, por lo cual se incluye a los postpanamax y también los panamax de 60.000 a 64.999 tpb construidos antes del año 2000. En esta categoría también están contenidos los kamsarmax , cuyo porte va de 80.000 a 89.999 tpb y que venían mostrado una tendencia a ocupar mayor espacio dentro de la categoría.

d) Capesize : 295 millones de tpb (39% del tpb de todos los graneleros) en algo más de 1.600 unidades. Esta categoría comprende los buques que van de 100.000 a 320.000 tpb, aunque hay algo más de 15 millones de tpb en buques de más de 320.000 tpb.

Referencias:

1 Review of Maritime Transport 2015, UNCTAD.

2 Este tonelaje, conocido en inglés como deadweight tons -dwt-, equivale a todo el peso que un buque puede cargar: la carga, el combustible, las provisiones, la tripulación, etc.

3 Dry Bulk Trade Outlook, December 2014, CRS.