

LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Jorge J. Molina Hernández*

Introducción

Se aprecia una perspectiva revitalizada en el comercio marítimo internacional, con la consiguiente influencia en las características de la flota mercante mundial de ultramar existente, así como en las actividades de construcción naval que se desarrollan.

La afirmación anterior proviene de la comprobación de estadísticas de cargas de graneles secos y petróleo con un aumento en la demanda, aunque lento, existiendo, por otro lado, bajos niveles de venta de buques viejos o dados de baja como chatarra, situación que podría significar sólo progresos graduales a corto plazo.

Lo cierto es que en los últimos decenios ha sido muy difícil pronosticar tendencias en cuanto al transporte marítimo, dado el hecho de que en los terrenos político y económico se han producido diversas situaciones imponderables, con sólo algunos beneficios importantes en contratos de fletamento de naves y de transporte marítimo de cargas.

En este trabajo se discutirán antecedentes al respecto, con el objeto de obtener algunas conclusiones que en ningún caso podrían estimarse ajenas a consideraciones puntuales sobre la flota mercante nacional de ultramar.

Oferta y demanda de cargas

Dos factores principales han contribuido a fortalecer las condiciones del comercio de cargas a granel. Primero, en el mercado de cargas secas se incrementó fuertemente en 1987 la demanda de transporte a causa de la cosecha insuficiente de graneles de los países del bloque soviético, lo que ocasionó importaciones de grano a gran escala desde países de ultramar, tales como Estados Unidos, Australia y Argentina, demanda que se hizo mayor y duró más tiempo de lo supuesto, produciéndose entonces tasas muy elevadas para graneleros.

El segundo factor se refiere al petróleo, ya que hubo claros progresos en las tasas por arriendo de buques-tanque. Este fue el resultado directo del aumento en la frecuencia de ataques a petroleros durante las hostilidades entre Irán e Irak, al cabo de ocho años, en razón a que hubo que compensar económicamente los riesgos calculados del tráfico marítimo intenso del golfo Pérsico.

La escalada de hostilidades en el área indicada llegó a su máximo nivel en 1987. Ese año el número de ataques a buques mercantes fue el mayor desde el comienzo de la guerra. En total se efectuaron 179 ataques, de los cuales la mayoría, 140, fueron contra petroleros, con algunos resultados graves en pérdidas de vidas humanas y de naves.

Por ejemplo, en diciembre el ataque iraquí contra el *Susangird*, un petrolero destinado al

* Ingeniero en Transporte (Univ. de Chile), Master (MSc) en Transporte y Estudios Marítimos (Politécnico de Liverpool) y Profesor de la Univ. Austral de Chile. Actualmente, Capitán del buque-factoría *Akebono Maru 75*.

cabotaje iraní, causó 22 muertes y otro ataque hundió al carguero *Norman Atlantic*, de 85.129 toneladas.

Mientras tanto, las altas tasas de arriendo de naves han incentivado la reparación de muchos buques dañados por misiles, de modo que sólo algunos serán demolidos el presente año. (Ver gráficos 1 y 2).

Irónicamente, la alta pérdida naviera descrita no obstaculizó el suministro general de petróleo desde puertos del golfo. Irán extendió su servicio para mantener el flujo de exportación; por otra parte, el cambio de bandera en petroleros de Kuwait a los registros estadounidenses y británicos aseguró la exportación continua de ese país, con la protección de un sistema naval de convoyes.

A raíz de la firma de la tregua entre ambos países, llevada a cabo el 20 de agosto de 1988 por mediación de las Naciones Unidas, se estima que el flujo del transporte marítimo continuará su desarrollo ascendente, de acuerdo más bien a la demanda internacional que se vaya produciendo.

Las clases de naves

Un análisis general de la marina mercante mundial señala en 1987 una caída desde 404,9 millones de toneladas de registro grueso (mtrg) a 403,5 mtrg. Esta fue la quinta caída anual consecutiva, dejando a la flota mundial un 5% más abajo del registro a mediados de 1982, que fue de 424,7 mtrg. (Ver gráfico 3).

Las mayores bajas absolutas, por cada clase de nave, se apreciaron en los buques transporte de carga seca a granel y en los de carga general, con una caída de alrededor de 1 y 0,9 mtrg, respectivamente. En términos proporcionales, la caída más notable fue la de los cargueros combinados (OBO). Hubo una baja de 0,8 mtrg, de 21,3 a 20,5; o sea, una disminución de casi un 4%. (Ver gráfico 4).

Los orígenes de esta situación habría que buscarlos en la progresiva falta de consistencia de las utilidades del comercio combinado, a causa de:

- Escasa oportunidad del uso de buques-tanque de cierta edad, debida a la aplicación de medidas restrictivas acordadas internacionalmente en prevención de la seguridad de las vidas humanas en el mar y por efectos de la contaminación por derrame de petróleo.
- Desarrollo muy limitado, recién desde fines de 1987, en el transporte de insumos para incentivar la producción de acero.
- La edad avanzada de la flota de OBO, en general, que la coloca en una posición inferior tanto en los mercados de petróleo como en los de carga seca.

Por lo tanto, las clases de naves importantes sufrieron disminuciones netas en el tamaño de la flota, a diferencia de estadísticas anteriores, en que la disminución continuada del número de petroleros fue compensada con un aumento constante de la flota de carga seca a granel.

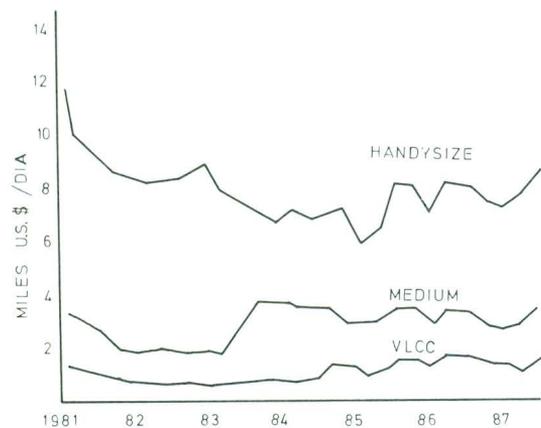


Gráfico 1
PETROLEROS. ARRIENDO POR UN AÑO

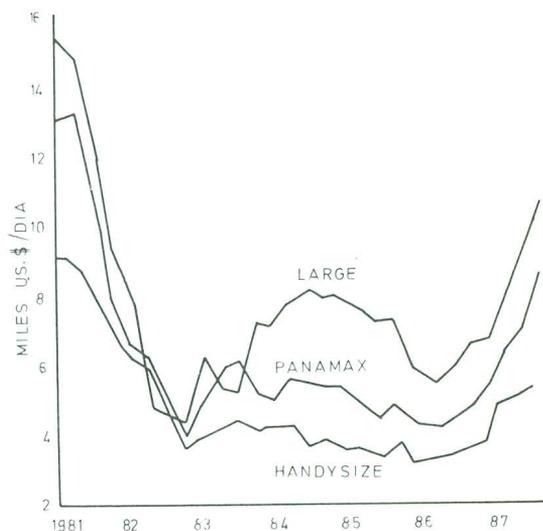


Gráfico 2
TRANSPORTE DE GRANELES SECOS
ARRRIENDO POR UN AÑO

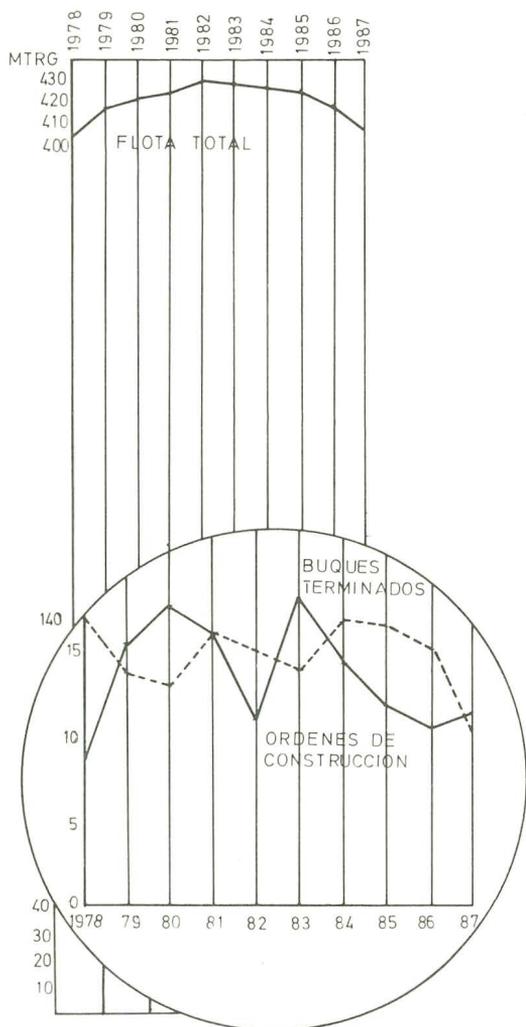


Gráfico 3
PEDIDOS ANUALES Y BUQUES TERMINADOS

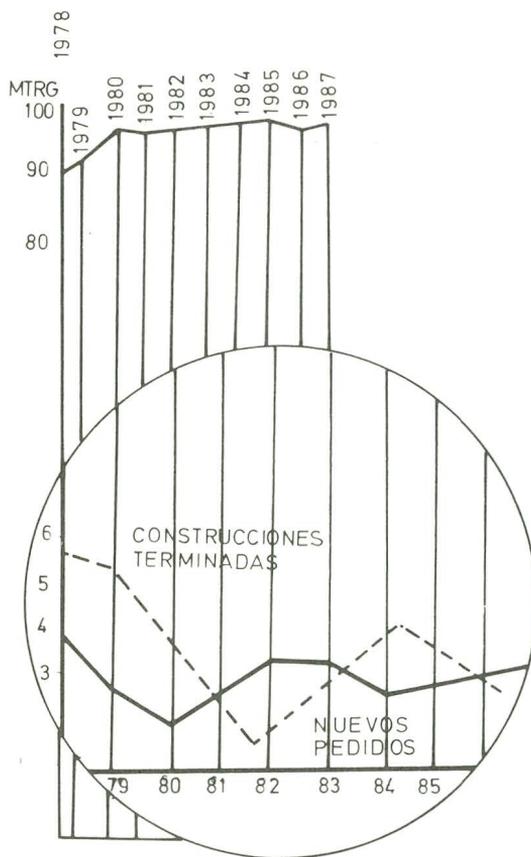


Gráfico 4
FLOTA DE CARGA GENERAL

Las nuevas construcciones y entregas masivas, principalmente de transportes de carga a granel tipos Handysize y Panamax, fueron una respuesta al fuerte mercado de arriendo de naves que se produjo a comienzos de la década de los años 80. Esto significó un contraste severo en el transporte de petróleo, en que sólo se vio un modesto aumento en la demanda de este producto, manteniéndose un endémico exceso de tonelaje.

También sobresale otra clase de naves en el desarrollo de su flota. Se trata de los portacontenedores de construcción celular, que aumentaron desde 11,5 a casi 21,1 mtrg, casi un 80%, contrastando notablemente con las disminuciones netas observadas en la mayoría de las demás clases.

Se observa además una tendencia en los pedidos y en la construcción de buques de gran tonelaje, lo que ha persistido principalmente en petroleros y graneleros de carga seca. (Ver gráficos 5 y 6).

Órdenes de nuevas construcciones navales

Datos estimativos del total de nuevos pedidos de construcción de naves arrojan como resultado un incremento sobre los 12,7 mtrg del año anterior, significando una variación en la disminución acaecida en los tres años previos. De este total se destaca un alza en el pedido de construcción de petroleros, con un tercio más que en 1986, alcanzando unos 6,1 mtrg, que es la cifra más alta desde

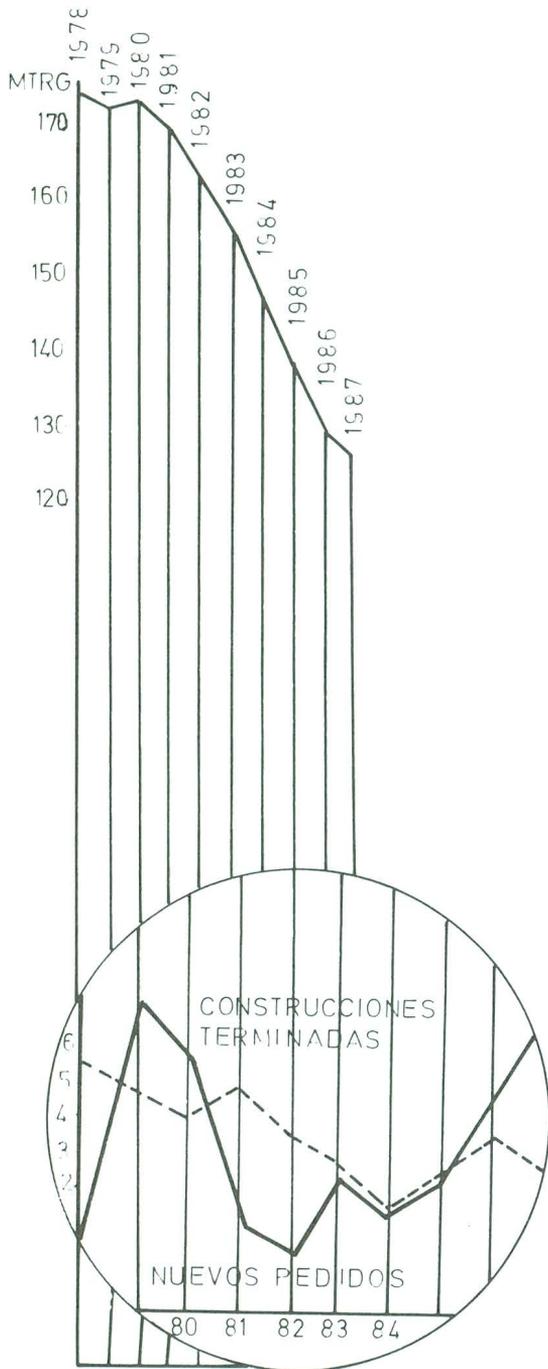


Gráfico 5
FLOTA DE PETROLEROS

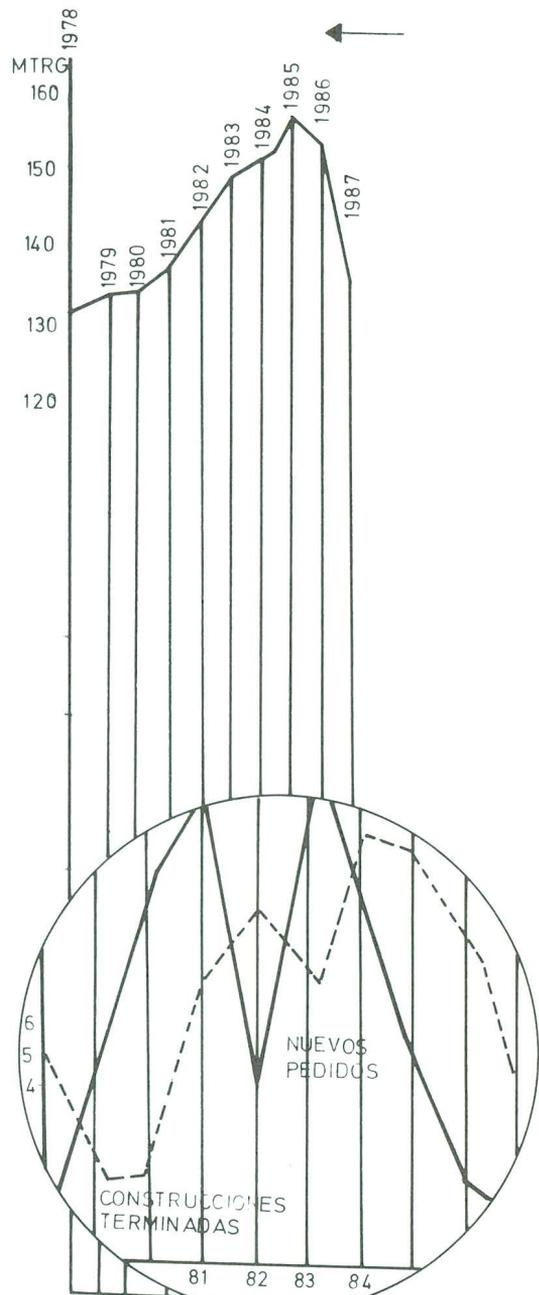


Gráfico 6
FLOTA DE GRANELEROS

1979. Durante tres años también aumentaron los contratos de construcción de buques de carga general y de portacontenedores, estimándose en 3,4 mtrg. (Ver cuadro 1).

En contraste, y por cuatro años consecutivos, decayeron los pedidos de graneleros, reduciéndose en unos 2,3 mtrg, en comparación a cualquiera cifra total anual estimada durante la década de los años 80, llegando a ser un poco más de un quinto del nivel máximo de 1983. (Ver gráfico 6).

Cuadro 1

ACTIVIDADES MUNDIALES DE CONSTRUCCION NAVAL ANUALES
(Porcentaje de nuevos pedidos)

Año	Japón	Corea	CEE	COMECON	Resto	Total del mundo (mtrg)
1978	43,25	3,71	14,89	11,49	26,66	8.025.679
1979	49,47	6,20	14,02	6,82	23,49	16.843.354
1980	52,66	8,96	12,11	4,22	22,05	18.969.044
1981	48,00	8,08	14,04*	6,06	23,82	17.230.094
1982	49,75	9,57	13,47*	9,44	17,77	11.231.759
1983	56,56	19,21	7,40*	5,14	11,69	19.480.030
1984	56,73	14,69	9,95*	3,75	14,88	15.593.541
1985	49,26	10,37	13,31*	10,50	16,56	21.914.995
1986	43,36	24,05	11,42 +	7,90	13,27	12.709.895
1987	35,62	31,19	15,86 +	4,76	12,57	13.500.000

* Incluida Grecia.

+ Incluidas Grecia, España y Portugal.

No obstante, es probable que se produzca un significativo volumen de tonelaje durante los meses finales de 1988, cuyas entregas debieron realizarse a fines del año anterior.

El aumento de nuevos pedidos de construcción de petroleros no es sorpresivo, dados los bajísimos niveles en que había caído a mediados de 1985. Sin embargo, es de esperar que estas nuevas construcciones no resulten prematuras, repitiéndose la situación ocurrida a fines de la década de los años 70, en que el número de petroleros en servicio resultó excesivo con relación a la demanda (ver gráfico 5).

Actualmente están registrados nuevos contratos de construcción, predominando los tonelajes Suezmax y VLCC, vale decir, los petroleros de mayor mercado en la actualidad. Por contraste, en los años 80 los pedidos de tanques de menor tamaño fueron más limitados, generalmente para cargas de productos refinados.

El funcionamiento relativo de países principales donde se realiza la construcción naval se deduce en parte del análisis de la totalidad de los pedidos registrados a fines de 1987. En septiembre de ese año Corea superó a Japón como país de mayor recepción de pedidos en cuanto a tonelajes. El registro coreano, de 5,46 mtrg, representaba un 25% de la cifra total de pedidos, seguido del de Japón, con 5,45 mtrg, y de Yugoslavia, que figuraba con un distante tercer lugar con 1,2 mtrg.

Comparativamente, a fines de 1986, Japón obtuvo un total de 6,57 mtrg, contra pedidos por 4,22 mtrg de Corea. Este cambio de posiciones entre ambos gigantes de la construcción naval del Lejano Oriente puede atribuirse a las siguientes causas:

- Costos de construcción naval más elevados en Japón, especialmente en cuanto a mano de obra.
- Un creciente aumento técnico-profesional en Corea para la construcción de naves de gran tamaño, lo cual ha sido reconocido por los compradores potenciales.
- Cierta pérdida de apoyo a la industria por parte del Estado japonés, mediante el retiro de subsidios y medidas de racionalización en los astilleros.
- Existirían inversiones japonesas en astilleros coreanos, al igual que en otras industrias, aprovechando la seguridad para la inversión y también ese importante mercado para la venta de equipos, maquinarias y repuestos.

Este último fundamento podría ser el más valedero, a juicio del autor, ya que el llamado "factor invisible", que han empleado países desarrollados después de la Segunda Guerra Mundial, consiste en lograr mejores inversiones en algunos países que en el propio, especialmente para la instalación de industrias pesadas, reorientando las actividades propias a la industria liviana con la aplicación de nuevas tecnologías para ampliar el mercado.

Así, es de prever que en 1989 se confirmará a Corea como el principal país constructor de buques en el mundo, manteniéndose Japón como líder en avances tecnológicos de esa industria, así como avanzado en micro y macroeconomía.

Demoliciones y remoción de la flota

Los datos de remoción de la flota demoran un buen tiempo en poderse completar. Sin embargo, pueden entreverse algunas impresiones de acuerdo a los informes de venta. Estos descubrimientos no sorprenden. En 1985 se evidenció un marcado impulso en la demolición de chatarras petroleras. Esta tendencia se redujo marcadamente en la segunda mitad de 1986, debido a la existencia de mercados más fuertes.

Resultaba importante aprovechar astilleros inactivos y capitales inmovilizados en cascos fuera de servicio, pero durante 1987 las altas tasas de transporte en el golfo, de petroleros VLCC, significaron ventajosas utilidades para algunos armadores, las cuales desalentaron las ventas de chatarra.

Asimismo, en el sector de carga a granel surgió la demanda de buques de las clases Handysize y Panamax, creando mejores oportunidades comerciales y disminuyendo así la disponibilidad de astilleros para trabajos de demolición, resintiéndose también la venta de chatarras.

La venta total de buques para demolición tuvo una caída muy pronunciada. Las cifras proporcionadas por un importante agente en Londres muestran que las ventas para demolición fueron en 1987 algo más que la mitad de las que se hicieron en 1986, en cuanto a cifras específicas de cascos de petroleros y transportes de carga seca. En 1985 hubo una cifra récord de 22,2 mtrg de demolición, que en 1986 fue de 20,3 y en 1987 llegó a sólo 13,7.

Tonelaje en reserva

Si 1987 fue notable por su muy reducida chatarra y una recuperación de pedidos de nuevas construcciones, también se identificó por la disminución del tonelaje de reserva. La caída hacia la inactividad fue total por quinto año sucesivo, aunque más modestamente que en 1986. Pero como factor interesante hubo una mayor evidencia en la disminución de existencia de buques de reserva, debido al empleo de naves de esa condición para cumplir comisiones de servicio activo, más que en la entrega de los mismos a los astilleros para la demolición (ver gráfico 8).

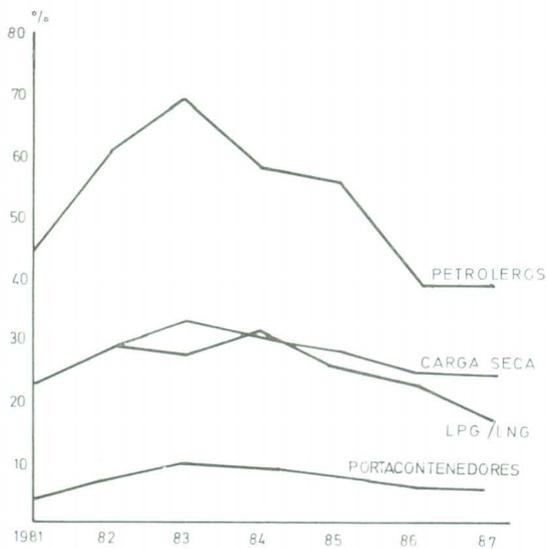


Gráfico 7

MERCADO MARITIMO DE TONELAJES DE RESERVA
COMO PORCENTAJE DE DEMANDA

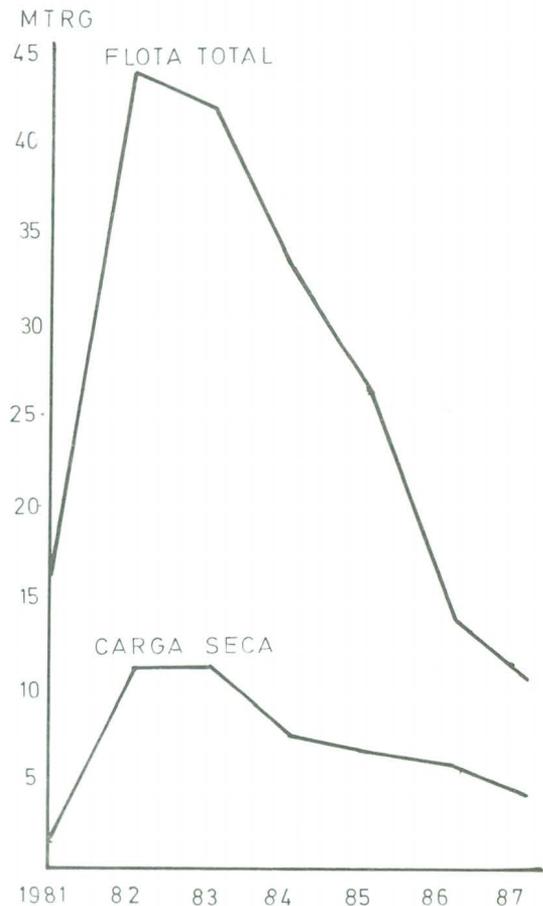


Gráfico 8

TONELAJES FUERA DE SERVICIO
AL 31 XII 87

A fines de 1987 el total de reserva fue estimado en unos 10,2 mtrg, o sea, 25% menos que en 1986 y mucho menos que la cifra récord de 44,3 mtrg de 1982 (ver gráfico 8).

Las perspectivas

Al terminar 1988 pudieron verse algunas señales alentadoras, aunque con ciertos atenuantes. Se admite que deben tomarse en cuenta algunos inconvenientes:

- Si persistiera el desaliento por malos negocios en mercados, que existió a fines de 1987, podrían originarse perspectivas menos favorables de desarrollo comercial.
- El fracaso de Estados Unidos, Japón y países de Europa occidental en resolver el atascamiento de la situación financiera del comercio exterior podría originar medidas proteccionistas que inhibirían nuevos proyectos de desarrollo comercial.

No obstante, a pesar de las anteriores salvedades, cada uno de los sectores de la industria naval tiene una mejor perspectiva al originarse una mayor demanda de cargas de diferente origen y destino ante el inminente desarrollo asiático, requerimientos del Bloque Este de países comunistas, desarrollo de países árabes y en general las grandes perspectivas comerciales del eje de la Cuenca del Pacífico.

Por otra parte, es probable que el desarrollo de países con puertos industriales continúe y progrese con distribución de industrias pesadas en países en desarrollo, en igual forma como se analizó el caso de Corea, lo cual constituye un aliciente para la intensificación del tráfico marítimo mundial, con la ventaja del sistema de retorno, produciéndose en consecuencia un aumento en los pedidos de construcción naval.

Esta tendencia que se perfila puede tener limitantes que no son de posible predicción, pero permite objetar el pesimismo en países en desarrollo y con mayor razón en los desarrollados.

BIBLIOGRAFIA

- Informe Anual del Lloyd's Maritime Information Service Ltd.
- *El Mercurio* del 21 de agosto de 1988.
- Apuntes del autor.

* * *

FE DE ERRATAS

En el artículo "Construcción de los destructores 'Almirante Williams' y 'Almirante Riveros'", publicado en *Revista de Marina* N° 5 1989, página 541, final del cuarto párrafo:

- Dice: De acuerdo con lo anteriormente expresado, la velocidad máxima que se podría alcanzar, haciendo un *tout de force*, sería algo sobre los 30 nudos.
- Debe decir: De acuerdo con lo anteriormente expresado, la velocidad máxima que se podría alcanzar, hoy en día, haciendo un *tout de force*, sería algo sobre los 30 nudos.