

TRANSPORTE MARÍTIMO Y CIFRAS

Por: Oscar Medina Mora. Consultor marítimo y portuario Instituto de Telecomunicaciones, Transporte y Puertos – ITTP



Por estos días han llegado el Informe sobre Transporte Marítimo (Review of Maritime Transport 2010) que anualmente publica la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de Naciones Unidas – UNCTAD y, guardadas las proporciones, nuestro Anuario Estadístico que la Superintendencia de Puertos y Transporte, envía por correo electrónico con las cifras portuarias nacionales. De ambos informes se puede resaltar la importante recuperación del sector en el año 2010, por una parte el primero, mucho más profundo en sus análisis y datos, nos indica que la Organización Mundial del Comercio (WTO por sus siglas en inglés) estima en 2010 un 9,5% el crecimiento de las exportaciones globalmente y un 3,5% el crecimiento de la economía, manteniéndose como un gran motor de esta recuperación, la China.

De igual manera, nuestro Anuario Estadístico doméstico nos indica que después de una caída en los tráficos portuarios entre el año 2008 y 2009 (-1,02%), en 2010 se presenta una extraordinaria recuperación del orden 19,4%, pasando de 120,9 Millones Toneladas Métricas- MT a 143,7 MT. Desempeño liderado principalmente por las exportaciones; que siendo el 76% de los tráficos portuarios, crecieron un 19,7%; mientras que las importaciones con una participación del 15% en los movimientos portuarios se incrementaron un 12,6% y por último las diferentes modalidades de cargas en tránsito (trasbordos, tránsito internacional y transitorios) que corresponden al 8% de este tonelaje, se incrementaron en el año 2010 en un 34,1% con respecto al 2009.

Nula es la participación de los tráficos portuarios de cabotaje que apenas suman 353.009 Toneladas Métricas – TM en 2010 (0,24% del total) decreciendo en 12,7% de lo registrado en 2009. Sorprende, de este dato, que las cifras oficiales de esta entidad no registran tráficos de cabotaje en Buenaventura, en donde se sabe que por la falta de infraestructura vial, gran parte de los suministros de las comunidades del Pacífico son abastecidos por pequeñas embarcaciones que viajan al Chocó o a la costa caucana o nariñense; Niquí, Juradó, Chiramirá, Satinga, Pizarro, etc.

Llama la atención, tal vez, que después de ocho años del Ministerio del Ingeniero Andrés Uriel Gallego cuyo plan bandera fue la recuperación fluvial esta carga haya decrecido en 62,1% pasando de 157.995 TM en 2009 a 59.772,1 TM en 2010, lo que representa apenas el 0,04% de los tráficos portuarios marítimos. Básicamente, según las cifras del Grupo de Informática



y Estadística de la Superintendencia, concentrados en el puerto de Barranquilla y más específicamente en la terminal de la Sociedad Portuaria de Palermo, por lo que estos datos no parecen incluir los hidrocarburos que se mueven entre Barrancabermeja y la refinería en Cartagena.

Del informe de la UNCTAD, es de resaltar la evolución de la flota mundial que se calcula, en términos de DWT, en 1.276 Millones de Toneladas, observándose entre el año 2005 y 2010 un crecimiento de 42,41%, siendo el sector que más ha crecido el de los Portacontenedores que pasó de 98 MM de DWT en 2005 a 169 MM en 2010 incrementándose en un 87,76%.

En este importante segmento del transporte marítimo se acentúa la tendencia a la concentración, toda vez que el “Top 20” de los Operadores de Buques de Contenedores concentran el 67,5 % de estas operaciones, es decir, que 20 multinacionales mueven, en 2.673 navas, casi el 70% de los 14,95 MM de TEUs que según las cifras publicadas se transportaron por los mares del mundo.

Dentro de la composición de la Flota Mundial, en términos de DWT corresponde a cargueros el 35,8%, el 35,2% a tanqueros, el 13,2% a portacontenedores, el 8,46 a buques de carga general y el 7,2% a otros. En Colombia la estadística portuaria oficial entregada por la Superintendencia nos dice que de las 143,7 MT registradas en el 2010, 51% fue carbón, 23% granel líquido (crudos en su mayoría), 15% Contenedores, 5%



Imagen.Adaptación Jairo Munard D.

granel diferente a carbón y 4% carga general. El 92% se movilizó en los puertos caribeños y por el Pacífico el 8%.

El 72% por sociedades portuarias de servicios privado y el 28% por los terminales de servicio público, continuando entre estos últimos una preponderancia de los antiguos terminales marítimos administrados por la extinta COLPUERTOS, que ahora bajo operación privada de las Sociedades Portuarias Regionales, registran el 81% de la carga a la cual se le prestan servicios públicos portuarios. De este último dato es de resaltar que, pese a que el pasado 10 de enero de 2011 la Ley 1 de 1991 cumplió 20 años de vigencia, dándole la oportunidad a privados de invertir en la construcción y operación de servicios portuarios, los nuevos actores en el sector tan sólo han logrado un 19% de la participación en el "market share" de la prestación de servicios públicos portuarios.

No sorprende que en la tabla de los 35 países con mayor control de la flota, es decir los países que con

buques abanderados en sus puertos o no, controlan el 95% de los 1.165 MM de Toneladas en términos de DWT, del vecindario sólo aparezca Brasil en un modesto puesto 27 con un 0,66% de la flota, lejos de Grecia (15,96%), Japón (15,73%), China (8,96%), Alemania (8,91%) y Corea del Sur (3,85%) que constituyen el "Top 5".

En materia de abanderamiento de Naves, tampoco sorprende que Panamá lidere por número de barcos abanderados, 8.100, que constituyen el 7,93% de los 102.194 que registran las estadísticas oficiales, y de igual forma, cuando se habla en términos DWT, nuestro vecino también lidere el tema de abanderamiento con el 22,63% del registro mundial. En el cual 16 banderas concentran el 80% del registro global, son ellos en su orden después de Panamá; Liberia (11,14%), Islas Marshall (6,10%), Hong Kong- China (5,84%), Grecia (5,30%), Bahamas (5,02%), Singapur (4,83%), Malta (4,40%), China (3,54%), Chipre (2,45%), Corea del Sur (1,63%), Noruega (1,46%), Reino Unido (1,39%), Japón (1,39%), Alemania (1,38%), e Italia (1,35%).

Si asombra, por no decir lo menos, que según las cifras de nuestra Superintendencia de Puertos y Transporte, pese a que el país creció más 20 MT del año 2009 al 2010, el Puerto de Buenaventura en su conjunto, Terminales de SPR de Buenaventura, Grupo Portuario y CEMAS haya perdido casi 1 MT (928,381 TM) según las cifras oficiales de la entidad. Y que este sea el primer año en que la SPR de Buenaventura, con 9,6 MT, ceda su histórico primer puesto en el podio como el terminal con mayor tráfico en el país y sea la SPR de Cartagena la que sobre pase con 12,3 MT.

Así las cosas, por un lado es de resaltar el excelente reporte estadístico y análisis que del mundo en general nos hace llegar, en formato digital y una excelente publicación en inglés y en español las Naciones Unidas y nos dejan muchas dudas las cifras que sin análisis nos llegan al correo por nuestras entidades sectoriales nacionales, quedando pendiente que la Dirección General Marítima – DIMAR, nos de a conocer sus datos y análisis de los mismos.



Transporte marítimo de carga
al granel y carga general,
por todo el continente Americano.

www.navesco.com.co



NAVESCO S.A.