

Tribuna Profesional

El Sector del Transporte Marítimo

Felipe Martínez

Director General de la Marina Mercante

Los pasados 4 y 5 de octubre, la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España organizó en Madrid las XLV Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval, que reunieron a todo el sector marítimo bajo el lema "Un sector marítimo dinámico e innovador, clave para el crecimiento de España". El Director General de la Marina Mercante, Felipe Martínez, presidió la Mesa Redonda sobre el Sector del Transporte Marítimo. A continuación recogemos su presentación.

A petición de ANAVE, trato de reproducir, a vuelo pluma, mis palabras en la ETS de Ingenieros Navales durante las XLV Sesiones Técnicas con motivo de la Mesa Redonda sobre Transporte Marítimo.

Para introducir o presentar la Mesa Redonda sobre Transporte Marítimo parece oportuno señalar algunas circunstancias, hechos y datos que, sin duda, constituyen condiciones de contorno y bases de partida para cualquier planteamiento.

Estamos inmersos en la sociedad de la información, en la Sociedad RED (M. Castells). Internet ha cambiado los patrones de la producción, las pautas de comunicación e, incluso, de comportamiento. Nos encontramos en un espacio de flujos de información, tecnología y dinero que viajan a la velocidad de la luz (300.000 km/seg)

Según The Economist, las llamadas economías emergentes superan el 50% del PIB mundial en paridad de capacidad de compra (PPP) y son responsables del 43 % de las exportaciones, frente a un 20 % en 1970, y representan más del 50 % del con-

sumo de energía. En 2005, más del 50 % del crecimiento económico mundial fue debido a la contribución de los países en desarrollo que, a su vez, representan el 85 % del crecimiento de la demanda de petróleo (China, un tercio) en los últimos 5 años. Según el Fondo Monetario Internacional, estos países crecerán una media del 6,8 %, en tanto que los países ricos lo harán al 2,7 %. Según estos datos, en 20 años, las denominadas economías emergentes poseerán el 66 % del PIB mundial.

En los próximos 15 años, China multiplicará por 20 sus importaciones de petróleo y en la próxima década 1.000 millones de consumidores se incorporarán al mercado. Los países emergentes albergan el 83 % de la población mundial y cubren la mayor parte del planeta.

La situación referida no tiene precedentes; la revolución industrial tan sólo afectó a 1/3 de la población.

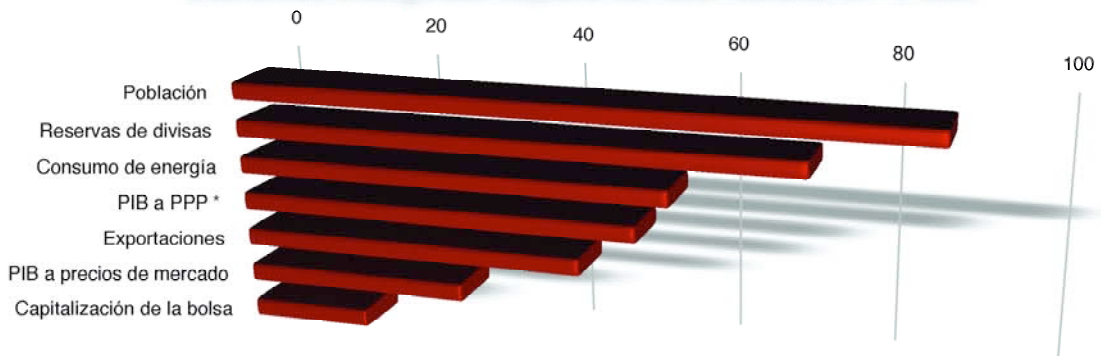
Todo ello bien puede contribuir a explicar: records en beneficios, precios altos del petróleo, relativa baja inflación por los bajos precios de las mercancías exportadas por estos países, déficits sostenidos en balanza corriente USA sin mayores problemas, demanda inelástica no obstante los precios del petróleo (los "laboratorios de pensamiento" hablan de rigidez, incluso, por encima de los 100 dólares/barril).

El transporte marítimo está compuesto de flujos a 20 / 25 nudos dando soporte los flujos de información, tecnología y dinero a que nos referíamos. Representa más del 80 % del comercio internacional y en el caso de Europa alcanza el 90 % del exterior y el 43 % del interior.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



Economías emergentes respecto del total mundial, en %, 2005



* Paridad de Capacidad de Compra (Purchasing-Power Parity)

Fuente: BP, FMI y Morgan Stanley Capital Investment, según The Economist

El transporte marítimo, transporta, valga la redundancia, 1 tonelada por habitante del planeta (la mitad es energía). La ontología del transporte marítimo se condensa en materia / energía, objetos tecnológicos, infraestructura, funciones y geografía y en su interacción. El protagonismo corresponde al buque y al puerto.

Se trata de un transporte seguro, altamente sostenible y regionalmente alternativo a otros modos.



En lo que al buque concierne, la flota mundial rebasa los 41.000 (mayores de 300 GT).

Su capacidad está a punto de alcanzar (quizás en 18 meses) el billón (americano)

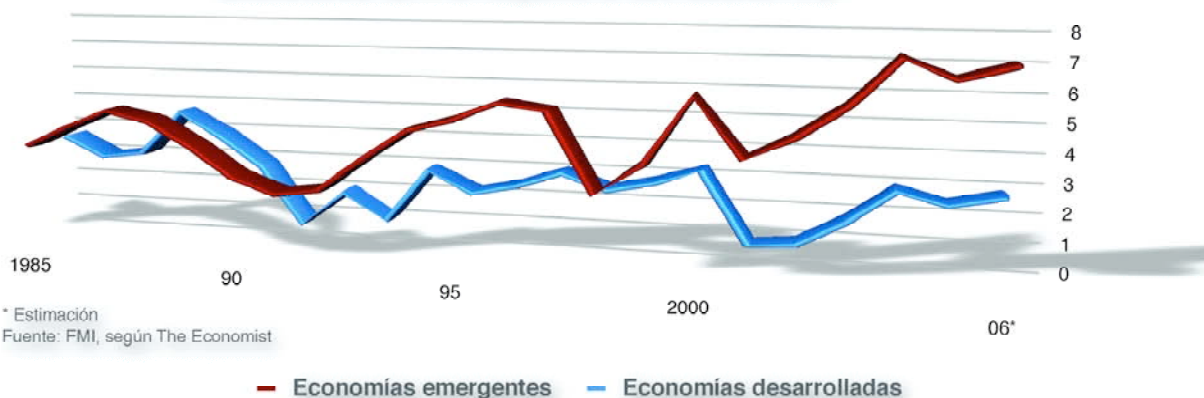
de TPM y los 7.000 millones de toneladas transportadas, con un crecimiento sostenido en los últimos años.

Entre los tipos y buques, llama la atención la evolución del transporte en contenedores y de los buques portacontenedores, con un crecimiento del 11 % anual en TEUs y una flota superior a las 3.500 unidades.

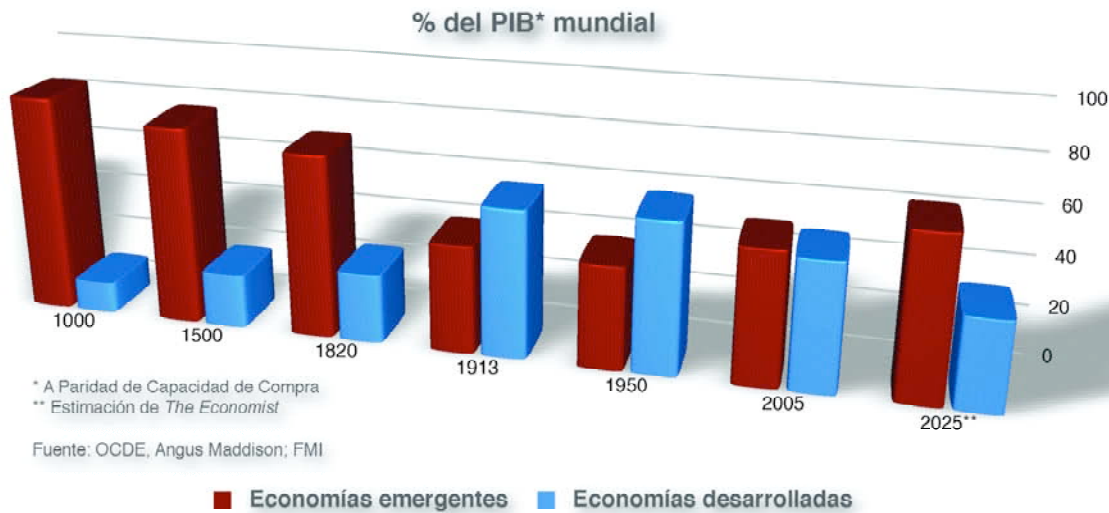
El transporte de contenedores ha supuesto una revolución en los puertos que, de nodos de intercambio, se han constituido en “plataformas logísticas” dando lugar a las “cadenas de transporte” haciendo realidad el “puerta a puerta” e introduciendo un cambio tecnológico sin precedentes.

Los portacontenedores son cada vez mayores, y las rutas más largas, tocan en un número muy reduci-

Crecimiento del PIB respecto al año anterior (%)



* Estimación
Fuente: FMI, según The Economist



do de puertos y con estancias cada vez más cortas. Nuevos sistemas de propulsión, dimensiones mayores (SUEMAX, MALACAMAX, ...) y la incorporación masiva de tecnología a la manipulación, identificación y tipología del contenedor son desafíos de la hora presente.

El transporte de petróleo por mar supone el 60 % de la espectacular cifra de consumo, estimada en 83 millones de barriles/día en 2005. Los petroleros significaron el 45 % de las nuevas construcciones en 2005. No cabe olvidar, en la panorámica energética, el gas licuado, con un crecimiento del 6,3 %.

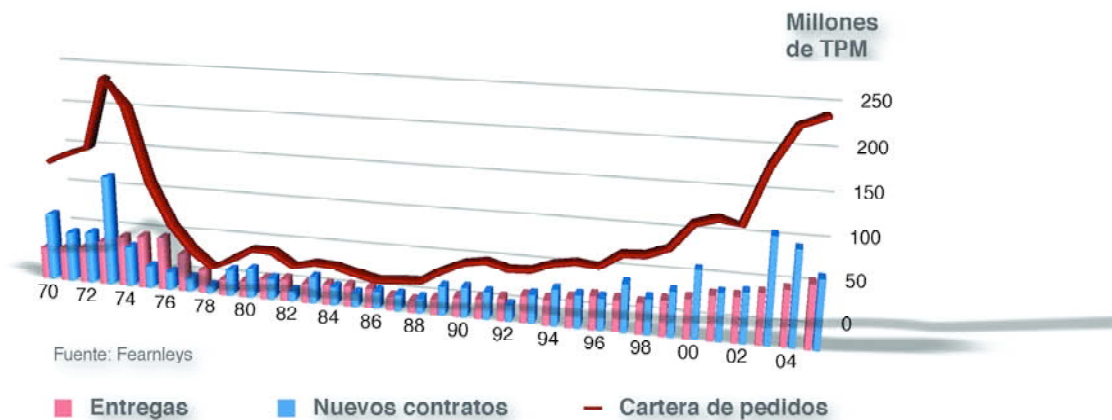
El escaso desguace, el crecimiento de las nuevas construcciones (70 millones TPM en 2005) y, sobre todo, cuanto antecede, son razones de peso para quienes opinan estamos en un superciclo.

No obstante, en un reciente análisis, reflejado en Trade Winds, Martín Stopford señala el comienzo del fin de ciclo.

Se admiten apuestas.



Construcción naval mundial 1970 - 2005



ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.