

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO
Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2003

Informe de la secretaría de la UNCTAD



NACIONES UNIDAS

Nueva York y Ginebra, 2003

NOTA

El informe sobre el transporte marítimo es una publicación periódica preparada por la secretaría de la UNCTAD desde 1968 con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar los acontecimientos pertinentes. Las correcciones de fondo o de forma que resulten necesarias a la luz de las observaciones que hagan los gobiernos se publicarán en una corrección.

*

* *

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

*

* *

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

*

* *

El contenido de esta publicación podrá citarse o reproducirse libremente siempre que se mencione su origen, con indicación de la firma del documento (véase *infra*). Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD en: Palais des Nations, CH-1211 GINEBRA 10, Suiza, un ejemplar de la publicación que contenga los pasajes citados o reproducidos.

UNCTAD/RMT/2003

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

<i>Número de venta:</i> S.03.II.D.23

ISBN 92-1-112582-0

ISSN 0566-7682

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Lista de cuadros, gráficos y recuadros	v
Siglas y notas explicativas	viii
Introducción	ix
Resumen de los principales acontecimientos	x
<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
I. La evolución del tráfico marítimo internacional	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial	1
B. El tráfico marítimo mundial	5
II. Estructura y propiedad de la flota mundial	22
A. La estructura de la flota mundial	22
B. La propiedad de la flota mundial	29
C. El registro de buques	34
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano	39
III. Productividad de la flota mundial y oferta y demanda en el transporte marítimo mundial	47
A. Productividad	47
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial	49
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota	52
IV. Comercio y mercados de fletes	55
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	55
B. El mercado de fletes de carga seca a granel	63
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular	66
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial	78

	<i>Página</i>
V. Desarrollo portuario	82
A. Tráfico portuario de contenedores	82
B. Mejoras en el desempeño portuario	85
C. Cambio institucional	88
D. Medidas de seguridad en los puertos	90
VI. El comercio y la eficiencia del transporte	94
A. Transporte eficiente y facilitación del comercio	94
B. El transporte marítimo en la OMC	95
C. Transporte multimodal: viabilidad de un instrumento jurídico internacional ..	98
D. Producción y alquiler de contenedores	103
E. El transporte por ferrocarril	107
F. Situación de las convenciones	108
VII. Examen de lo acontecido en el plano regional: África subsahariana	110
A. La situación económica	110
B. Estructura del comercio	113
C. El transporte marítimo	120
D. El transporte terrestre	128
E. Costos del transporte y su repercusión en la factura de las importaciones	130

ANEXOS

I. Clasificación de los países y territorios	134
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 1999-2002 .	137
III.a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2002 (en TRB)	145
III.b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2001 (en miles de TPM)	150

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

CUADROS

	<i>Página</i>
1. Producción mundial, 2000-2002	2
2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2000-2002	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican	6
4. Tráfico marítimo mundial en 1970, 1980, 1990 y 1998 - 2002, por tipos de carga y por grupos de países	10
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indican	19
6. Flota mundial por principales tipos de buque, 2001-2003	23
7. Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2001, 2002 y 2003	24
8. Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2003	26
9. Entregas de buques nuevos en los años que se indican	27
10. Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1998 a 2002	28
11. Ventas para desguace comunicadas de 1998 a 2002, por tipos de buque	28
12. Edad media del tonelaje desguazado de 1998 a 2002, por tipos de buque	28
13. Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2001, 2002 y 2003	30
14. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002	31
15. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2003	34
16. Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1° de enero de 2003	35
17. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003	37
18. Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1° de enero	38
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003	40
20. Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buque en 1992-2002	42
21. Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2003	44
22. Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican	45
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1997-2002	46
24. Toneladas de carga transportadas por TPM y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indican	48

25.	Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota en los años que se indican (toneladas transportadas por TPM)	48
26.	Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota en los años que se indican (miles de toneladas-milla por TPM) ..	49
27.	Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1998 a 2002	49
28.	Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1996 a 2002	51
29.	Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 2000-2002	53
30.	Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes	54
31.	Índices de fletes de petroleros, 2000-2003	56
32.	Índices de fletes de cargueros, 2000-2003	64
33.	Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares	67
34.	Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de septiembre de 2002, por número de buques y capacidad total de transporte	68
35.a)	Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores	70
35.b)	Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores	71
36.	Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2001-2003	73
37.	Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales	75
38.	Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico	76
39.	Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2000-2003	77
40.	Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos	78
41.	Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial por grupos de países	79
42.	El tráfico de los puertos de contenedores de 51 países y territorios en desarrollo en 2001, 2000 y 1999	83
43.	Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2002 y 2001	85
44.	Estructura de la lista de compromisos específicos	96
45.	Partes porcentuales de la producción de contenedores	104
46.	Precios de los contenedores en China	105
47.	Crecimiento del PIB real de los países en desarrollo del África subsahariana	111
48.	Comercio de mercancías de África	114
49.	Composición del comercio africano por bloques	115
50.	Valor de las exportaciones africanas	115
51.	Organizaciones que promueven el comercio intraafricano	117
52.	Distribución del valor del comercio intraafricano de mercancías, 2000	119
53.	Flota del África subsahariana	121

54.	Distribución por edad de la flota mercante de los países del África subsahariana	123
55.	Movimiento de contenedores en TEU en los puertos del África subsahariana	126
56.	Tráfico de contenedores entre la costa occidental de África y Europa	126
57.	Costo unitario estimado del transporte por carretera de contenedores (máximo de 28 toneladas en 40 pies)	129
58.	Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países africanos (con exclusión de Sudáfrica) en 2001	132
59.	Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en algunos países africanos sin litoral en 2001	132

GRÁFICOS

1.	Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 1992-2002	5
2.	Tráfico marítimo internacional en determinados años	6
3.	Tráfico marítimo mundial por grupos de países	19
4.	Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años	22
5.	Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2003	29
6.	Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1992-2002	47
7.	Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años	50
8.	Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican	80
9.	Producción anual total de contenedores	104
10.	Producción anual de contenedores distintos de los de tipo corriente para carga seca ..	105
11.	Tarifas de los arrendamientos a término	107
12.	Flotas de buques tanque, buques frigoríficos y buques frigoríficos cúbicos de tipo alto y sin cubierta superior ni en los costados	107

RECUADROS

1.	Clasificación de buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo	xiv
2.	El impacto del <i>Prestige</i>	43
3.	Seguridad y gastos de seguro para los armadores	62
4.	Estados contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 31 de agosto de 2003	109
5.	SIAC	131

SIGLAS

CEAP	Cooperación Económica de Asia y el Pacífico
CEE	Comunidad Económica Europea
c.i.f.	costo, seguro y flete
f.i.o.	franco de carga y descarga
FIT	Federación Internacional de Trabajadores del Transporte
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
mbpd	millones de barriles por día
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PDEM	países desarrollados de economía de mercado
PIB	producto interior bruto
PMA	países menos adelantado
SIAC	Sistema de Información Anticipada sobre la Carga
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TIC	Tecnología de la información y las comunicaciones
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UE	Unión Europea
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<i>Worldscale</i> (Índice a escala mundial)

NOTAS EXPLICATIVAS

La palabra "dólares" denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.

Por "toneladas" se entiende toneladas métricas, a menos que se indique otra cosa.

Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.

Dos puntos (..) indican que los datos faltan o no constan por separado.

La raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.

En algunos cuadros los datos que se indican para años anteriores se han revisado y actualizado y, por tanto, difieren de los que figuran en ediciones anteriores de esta publicación. Tal cosa ocurre sobre todo en la distribución del tonelaje mundial por grupos de países y, en particular, en la clasificación de los principales países de libre matrícula. Hasta la edición de 1994 del presente informe, en la mayoría de los cuadros ese grupo comprendía cinco países, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia y Panamá, mientras que en algunos otros también figuraban Malta y Vanuatu. En 1995, Malta y Vanuatu se incluyeron en todos los cuadros en que se hacía referencia a los principales países de libre matrícula. Esta reclasificación afecta sobre todo a la parte de los países en desarrollo de Europa en el tonelaje mundial total. En 2003 el grupo de países de libre matrícula se ha ampliado y ahora suman un total de doce. Se facilitan datos por separado de seis de ellos, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá, mientras que los correspondientes a los otros seis países, a saber, Antigua y Barbuda, las Islas Caimán, Gibraltar, Luxemburgo, San Vicente y las Granadinas y Vanuatu, aparecen englobados en un solo grupo.

Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a "países", el término se aplica a países, territorios o zonas, según el caso.

INTRODUCCIÓN

El presente informe es una publicación anual preparada por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su propósito es estudiar los principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial y facilitar estadísticas pertinentes. Se centra en lo ocurrido en las actividades marítimas de los países en desarrollo en comparación con otros grupos de países. También señala la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y el transporte marítimo en general. La evolución regional del comercio y las redes de transporte de África son el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- La producción mundial, con un crecimiento del 1,9% en 2002, se recuperó del escaso crecimiento del año anterior, que fue de sólo el 1,2%. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento del 1,5%, inferior a la media mundial, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 3,3%. En 2003 se espera que el incremento de la producción mundial esté entre 1,9% y 3,2%,
- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron un 2,5%, recuperándose de la contracción de 2001. Las exportaciones aumentaron sobre todo en Asia, cuyo crecimiento, estimulado en particular por los países del Lejano Oriente, fue del 13,0%. El crecimiento del Japón fue del 8,0%. Las economías en transición registraron su cuarto año consecutivo de crecimiento positivo del volumen de las exportaciones, que se situó en el 8,5%. Estas economías conocieron un crecimiento del 11,0% de las importaciones, mientras que las de los países en desarrollo de América Latina sufrieron una contracción del 5,5%. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías continuará aumentando, probablemente, en 2003, pero el resultado final dependerá de la evolución de los acontecimientos tras la aplicación de las medidas de seguridad de los Estados Unidos y los controles de salud adoptados en respuesta al brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS).
- El índice de la producción industrial total de la OCDE descendió marginalmente, situándose en 118,1 en 2002 (1995=100). Ello se debe a la desigual actividad industrial en las grandes economías.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) resurgió en 2002, en que alcanzó un volumen de 5.880 millones de toneladas. La tasa de crecimiento anual fue modesta (0,8%), y se prevé que aumentará ligeramente en 2003.

Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial alcanzó los 844,2 millones de toneladas de peso muerto (TPM) al final de 2002, con un crecimiento del 2,3%. Las entregas de buques nuevos tuvieron un aumento impresionante del 8,4%, con lo que se situaron en 49,0 millones de TPM, y el tonelaje desguzado y perdido aumentó un 9,7% para situarse en 30,5 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 18,5 millones de TPM.
- La flota de petroleros y la de graneleros de carga seca suman en total el 71,6% de la flota mundial total. La flota de los primeros aumentó un 6,6%, mientras que la de los segundos creció un 1,9%. Hubo un aumento del 7,4%, con un total de 82,8 millones de TPM, en la flota de portacontenedores y un crecimiento del 2,1%, con un total de 19,5 millones de TPM, en la de buques que transportan gas licuado.
- La edad media de la flota mundial descendió casi un año, situándose en 12,6 años al final de 2003; el 28,1% de la flota tenía 20 años o más. Los cargueros convencionales tenían la edad media más alta, 17 años, y los portacontenedores eran los más jóvenes, con 9,1 años.

- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron el 25,7% y 47,2% de la flota mundial, respectivamente. En los segundos, el tonelaje se contrajo casi un 1%, y dos tercios de esa flota corresponden a economías de mercado y países en desarrollo. La parte de los países en desarrollo se cifró en el 20,3%, es decir, 171,3 millones de TPM, de los que 126,9 millones estaban matriculados en Asia.

Productividad de la flota mundial y oferta y demanda

- Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial, esto es, las toneladas transportadas por TPM y los miles de toneladas-milla por TPM bajaron a 7,0 y 27,5, respectivamente, lo que significó un descenso del 1,4% y el 1,8% respecto de 2001.
- El excedente mundial de tonelaje siguió aumentando ligeramente y a finales de 2002 se situó en 21,7 millones de TPM, lo que supone el 2,6% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de los petroleros subió a 19,1 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente del sector de graneleros de carga seca cayó a 2,2 millones de TPM desde los 2,9 millones de 2001.

Los mercados de fletes

- El año 2002 fue un año con resultados de diverso signo para el mercado de buques tanque. El volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima descendió un 1,4%, pero las tarifas registraron una fuerte alza al final del año debido al efecto conjunto del hundimiento del *Prestige* y de la huelga nacional de Venezuela. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros, los petroleros para crudos de tamaño mediano y de los pequeños petroleros que transportan crudos y sus productos disminuyeron un 36,8%, un 30,0% y un 31,4%, respectivamente.
- En 2001 el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular de mineral de hierro y carbón, aumentó un 1,6%. El mejor equilibrio entre la oferta y la demanda se tradujo en una evolución positiva de los fletamentos por tiempo y por viaje, que cerraron el año con un aumento del 44,1% y el 10,8%, respectivamente.
- A finales de 2002 los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa – consiguieron resultados de diverso signo en comparación con los niveles vigentes al comienzo del año. Las tarifas en la ruta de Asia-Europa salieron especialmente bien paradas, y los fletes en dirección este aumentaron un 21,5% y los de dirección contraria un 18,5%. Los fletes transpacíficos y trasatlánticos en dirección oeste aumentaron un 1,7% y un 2,9%, respectivamente, en cambio los de dirección este descendieron un 1,3% y un 2,6%, respectivamente.

Los costos de los fletes totales en el comercio mundial por grupos

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones descendió al 6,11% en 2001, frente al 6,22% de 2000. Ese factor de carga fue del 5,12% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con el 5,21% de 2000, mientras que en los países en desarrollo bajó al 8,70% desde el 8,88% de 2000. En los países en desarrollo de África bajó al 12,65% y en los de América subió ligeramente y alcanzó el 8,57%. En los países en desarrollo de Asia bajó al 8,35%, mientras que en los de Oceanía descendió al 11,70%.

Desarrollo portuario

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores creció un 2,2% en 2000, y alcanzó la cifra de 236,7 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 96,6 millones de TEU, es decir, el 40,8% del total. En 2001 había 51 países y territorios en desarrollo que manejaban más de 100.000 TEU.

El comercio y la eficiencia del transporte

- A raíz de una Reunión de Expertos en la eficiencia del transporte y la facilitación del comercio para incrementar la participación de los países en desarrollo en el comercio internacional, la UNCTAD llevó a cabo una encuesta sobre la viabilidad de un instrumento jurídico internacional para el transporte multimodal.
- Según las proyecciones, la producción de nuevos contenedores para carga alcanzaría una cifra de 1,6 millones de TEU en 2002, lo que representa un aumento del 25% con respecto al nivel del año anterior. El grueso de la producción fue de contenedores de tipo corriente para carga seca, que representaron aproximadamente el 80% del total. China continuó dominando esta actividad, acaparando el 87% del mercado. Los precios de los contenedores tocaron fondo durante el primer trimestre de 2002 y crecieron en aproximadamente un 17% para el tercer trimestre del año.

Examen de la evolución regional

- Durante el último decenio el aumento anual medio del PIB de 53 países africanos fue del 3,1%, por debajo del 4,7% registrado por los países en desarrollo. El crecimiento anual del PIB de los 47 países subsaharianos fluctuó enormemente de un año a otro por varias razones, como las catástrofes naturales, la inestabilidad política nacional o internacional y las fluctuaciones de los precios de los principales productos de exportación, que representaron una fuerte carga para los 34 países menos adelantados (PMA) que figuran entre ellos.
- Durante el período 1990-2001, el valor de las exportaciones procedentes de África creció un 33,8%, con lo que alcanzó la cifra de 141.200 millones de dólares, mientras que durante el mismo período el valor de las importaciones creció un 37,1% y alcanzó los 136 mil millones de dólares. En 2001, los países del África subsahariana representaban el 44% de las exportaciones africanas y el 41% de sus importaciones. En términos generales, la parte del comercio mundial correspondiente a África es modesta y parece estar en descenso: aproximadamente el 3% del valor de las exportaciones e importaciones en 1990 y en torno al 2,4% en 2001.
- Europa, y en particular la UE, es el mercado de aproximadamente la mitad de las exportaciones africanas. América del Norte es el destino de un poco menos de la quinta parte, que es también la proporción correspondiente al Japón y otros países asiáticos. El Oriente Medio, América Latina y los mercados intraafricanos reciben el resto de las exportaciones de África, es decir, entre el 10% y el 15%.
- Desde 2000, el total de mercancías cargadas y descargadas en puertos africanos ha fluctuado en torno a 750 millones de toneladas al año, y la parte de los países subsaharianos fue aproximadamente un tercio, es decir, 250 millones de toneladas. Así pues, el continente

representa el 6,2% de las mercancías cargadas y descargadas en todo el mundo, mientras que al África subsahariana le corresponde casi el 2,1% de ese total.

- En 2002, la flota mercante africana, incluidos los países de libre matrícula (es decir, Liberia), representaba 82.422.000 TPM, es decir, el 9,8% de la flota mundial. Descontando los países de libre matrícula, la flota sumaba un total de 5.406.000 TPM, es decir, el equivalente del 3,2% de la flota de los países en desarrollo y del 0,6% de la flota mundial.
- Hay un desequilibrio considerable en el total de la carga transportada por países subsaharianos, ya que las mercancías cargadas representan un promedio de 190 millones de toneladas al año, mientras que las descargadas son sólo 60 millones de toneladas. El grueso de las mercancías cargadas, estimado en casi 170 millones de toneladas, era de petróleo crudo, procedente en su mayoría de Nigeria, Gabón y Angola. La mayor parte del resto era carga seca a granel, como bauxita de Guinea y mineral de hierro de Mauritania. Las toneladas restantes de mercancías cargadas y cuatro quintas partes del total de las mercancías descargadas eran de carga general, que se transporta cada vez más en contenedores. Una quinta parte de las mercancías descargadas eran productos de petróleo refinado, como la gasolina. La concentración es una característica de los servicios de contenedores, en particular en el África occidental, donde el número de compañías pasó de 37 a mediados del decenio de 1980 a 9, e incluso algunas de éstas pertenecen al mismo propietario.
- Las dificultades de los países del África subsahariana sin litoral se ponen de manifiesto en el alto costo del transporte por carretera a lo largo de varios de los corredores existentes. Ello se debe a la mala calidad de las carreteras, los engorrosos trámites fronterizos y el limitado volumen de los flujos de carga. El factor de carga del comercio de importación en los países del África subsahariana en 2001 fue de 13,84, y llegó a 20,69 en el caso de los países sin litoral. El factor medio de todos los países africanos fue de 12,65 en 2001.

RECUADRO 1

Clasificación de buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo

Como en la edición del año anterior, en la mayoría de los cuadros del presente informe se han utilizado cinco categorías de buques. En todos los cuadros basados en datos facilitados por Lloyd's Register-Fairplay, el tonelaje mínimo es de 100 TRB, salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en que el tonelaje mínimo es de 1.000 TRB. Dichas categorías comprenden los 20 tipos principales de buque que se indican a continuación.

<i>Categorías utilizadas en el presente informe</i>	<i>Buques comprendidos en esas categorías</i>
Petroleros	Petroleros
Graneleros	Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros
Buques de carga general	Buques frigoríficos, buques especializados, buques ro-ro, buques de carga general (de una o varias cubiertas), cargueros mixtos (carga y pasaje).
Buques portacontenedores	Totalmente celulares
Otros buques	Petroleros/cargueros de productos químicos, cargueros de productos químicos, otros buques tanque, cargueros de gas licuado, buques ro-ro mixtos, buques de pasaje, gabarras tanque, gabarras de carga general, embarcaciones de pesca, buques de suministro de plataformas de extracción y todos los demás tipos de buques.
Total de todos los buques	Comprende todos los tipos de buques mencionados.

Lloyd's Register – Fairplay propone las siguientes directrices para los cuadros del informe del presente año relativos a la evolución de la flota mercante.

Ex Yugoslavia

Se han asignado casi todos los buques a Croacia (CRT) o Eslovenia (SLO), quedando muy pocos para Yugoslavia (YUG).

Principales países de libre matrícula

Este grupo de países comprende los pabellones de Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá.

Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada en el transporte marítimo

<i>Petroleros para el transporte de crudos</i>		<i>Graneleros de carga seca</i>	
Superpetroleros	300.000 TPM o más	Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Grandes petroleros	150.000 a 299.999 TPM	Panamax	50.000 a 79.999 TPM
Suezmax	100.000 a 149.999 TPM	Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Aframax	50.000 a 99.999 TPM	Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

Fuente: Lloyd's Register – Fairplay.

Capítulo I

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

En el primer capítulo del informe se ofrece un panorama de la demanda de servicios de transporte marítimo, junto con algunos datos básicos sobre la situación económica mundial y un examen de la evolución del tráfico marítimo internacional y sus previsiones.

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial

Aspectos generales

En el año 2002 el crecimiento de la producción mundial subió al 1,9%, tras el bajo nivel del 1,2% registrado en 2001 (véase el cuadro 1). No obstante, con excepción de los Estados Unidos, Asia y China, las tasas de crecimiento de la producción continuaron disminuyendo en la mayoría de las regiones.

En los países desarrollados de economía de mercado el crecimiento fue del 1,5%, muy superior al 0,9% del año anterior. Ello se debió a que la tasa de crecimiento de la producción de los Estados Unidos se había multiplicado por ocho, situándose en el 2,4%, gracias a la reposición de las existencias agotadas y a la expansión del consumo público. En cambio, el flojo crecimiento de la economía japonesa conoció de nuevo un ligero descenso en relación con el año 2001, mientras que el crecimiento de la Unión Europea retrocedió un tercio, situándose en el 1,0%. La desaceleración del crecimiento económico fue más pronunciada en Italia, donde bajó al 0,4%, y en Alemania, donde descendió al 0,2%, pero no tan grande en Francia ni en el Reino Unido.

El crecimiento de la producción económica de las economías en desarrollo fue del 3,3%, muy por encima del promedio mundial. El crecimiento más alto correspondió a algunas economías de Asia, donde se llegó al 4,4%. La recuperación fue especialmente fuerte en el Asia oriental, donde la tasa de crecimiento se multiplicó casi por 10 en Malasia y por tres en Tailandia, mientras que se duplicó en Singapur y en la República de Corea. Se registraron también aumentos en Indonesia y en las Filipinas, donde el crecimiento de la producción subió al 3,7% y al 4,6%, respectivamente. En el Asia meridional, el Pakistán casi duplicó su tasa de crecimiento de la producción, que se situó en el 4,6%, mientras que en la India bajó al 4,5%, casi un 1% menos que el año anterior. China continuó su expansión económica, con un crecimiento del 8%, mientras que la Provincia china de Taiwán se recuperó de la contracción sufrida el año anterior y creció un 3,5%, y Hong Kong (China) casi triplicó su tasa de crecimiento, que fue del 2,4%.

CUADRO 1

Croissance de la production mondiale, 2000-2002
(en pourcentage)

<i>Región/agrupación</i>	<i>Promedio 1990-2000</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002 ^a</i>
MUNDO	2,2	3,9	1,2	1,9
Países desarrollados de economía de mercado	2,0	3,4	0,9	1,5
<i>de la cual:</i>				
Estados Unidos	2,8	3,8	0,3	2,4
Japón	1,1	2,8	0,4	0,3
Unión Europea	1,7	3,5	1,5	1,0
<i>de la cual:</i>				
Zona del euro	1,7	3,6	1,4	0,8
Alemania	1,6	3,0	0,6	0,2
Francia	1,4	3,8	1,8	1,2
Italia	1,2	3,1	1,8	0,4
Reino Unido	1,9	3,1	2,1	1,8
Países en desarrollo	4,3	5,5	2,4	3,3
<i>de los cuales en:</i>				
África	2,2	3,3	3,4	2,9
América Latina	2,9	3,7	0,3	-0,8
Asia	4,4	6,5	1,8	4,4
Economías en transición	-3,0	5,8	4,1	4,0
China	9,3	8,0	7,3	8,0

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995, publicados en UNCTAD (2003), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2003*, publicación de las Naciones Unidas, Número de venta: E.03.II.D.7, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1.

^a Estimaciones.

El crecimiento de la producción de las economías africanas en el año 2002 bajó del 3,4% al 2,9%. Argelia, Côte d'Ivoire, Ghana y Sudáfrica aumentaron su tasa de crecimiento, mientras que el Camerún, Egipto, Kenia, Marruecos y Nigeria registraron pequeños descensos. Zimbabwe, cuya economía se ha contraído durante cuatro años consecutivos, registró un descenso del 12,5% en 2002. En los países en desarrollo de América, las economías se contrajeron un 0,8%, sobre todo por el colapso financiero de la Argentina, cuya economía se ha contraído durante cuatro años consecutivos, con un crecimiento negativo sin precedentes del -11%, y por su repercusión en los países vecinos. El desempeño económico del Uruguay fue semejante al de la Argentina, mientras que el Brasil consiguió mantener el mismo crecimiento del 1,5% del año anterior. En los países andinos, el crecimiento económico presentó signos diversos. Venezuela registró un crecimiento negativo de la producción del 8,9%, como consecuencia de la inestabilidad política que padeció durante gran parte del año, mientras que en otros países el crecimiento fue positivo. México comenzó a beneficiarse de la recuperación estadounidense y consiguió un modesto aumento de la producción del 0,9%.

Las economías en transición registraron el cuarto año consecutivo de crecimiento económico positivo, que fue del 4%, más del doble del promedio mundial. Ello representó una modesta desaceleración con respecto a los dos años anteriores. En las economías de la Federación de Rusia, Ucrania y Kazajistán las tasas de crecimiento de la producción fueron del 4,3%, 4,6% y 9,5%, respectivamente. En Europa oriental, Bulgaria, Polonia y Eslovaquia, tuvieron tasas más elevadas de crecimiento de la producción, que fueron del 4,2%, 1,3% y 4,4%, respectivamente.

Perspectivas

Las previsiones sobre el crecimiento económico mundial del año 2003 han sido prudentemente optimistas, en particular a raíz de la rápida conclusión de la guerra en Iraq y a pesar de la preocupación causada por el brote de SARS en el país de crecimiento más rápido del mundo, China. Las previsiones actuales oscilan entre el 1,9% y el 3,0%.

CUADRO 2

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2000-2002
(variación porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>Países/regiones</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>		<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
11,9	-1,5	2,5	Mundo ^a	11,3	0,9	n.d.
9,9	n.d.	n.d.	Economías desarrolladas ^a	9,6	0,3	n.d.
			<i>de las cuales:</i>			
9,9	-5,0	-3,5	América del Norte	11,3	-3,8	2,0
10,1	1,1	0,5	Unión Europea (15)	10,9	0,3	-0,3
9,2	-5,0	8,3	Japón	10,9	0,3	0,8
15,7	0,5	n.d.	Economías en desarrollo ^a	15,4	0,8	n.d.
			<i>de las cuales en:</i>			
7,3	2,5	n.d.	África	5,4	4,6	n.d.
10,3	2,7	1,8	América Latina	11,1	0,5	5,5
14,0	n.d.	n.d.	Oriente Medio ^b	14,6	n.d.	n.d.
16,2	-3,7	13,0	Asia ^c	15,4	-1,9	12,5
17,9	8,0	8,5	Economías en transición ^a	14,0	14,7	11,0
28,3	5,0	n.d.	China	33,1	11,3	n.d.

Fuente: Informe anual 2003 de la OMC, capítulo II, gráfico II.4 en pág. 7, disponible en www.wto.org; Comunicado de prensa del 22 de abril de 2003, titulado "Cifras del comercio mundial", y UNCTAD (2003), Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2003, publicación de las Naciones Unidas, Número de venta: E.03.II.D.7, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.3.

^a Con exclusión de las duplicaciones importantes.

^b Incluye a Israel.

^c Comprende el Japón, China, Hong Kong (China), Provincia china de Taiwán, y países en desarrollo del Pacífico.

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

En el año 2002 el volumen de las exportaciones mundiales creció un 2,5% (véase el cuadro 2), lo que representa una recuperación con respecto a la contracción del año anterior. Por lo que hace a los países desarrollados, el volumen de las exportaciones disminuyó en América del Norte un 3,5%, aumentó ligeramente la Unión Europea, un 0,5%, y creció nada menos que el 8,3% en el Japón. El crecimiento del volumen de las exportaciones de los países en desarrollo de Asia y América Latina se estimaba en el 13,0% y el 1,8%, respectivamente. Los países con economías en transición continuaron su sólida expansión de las exportaciones, con una tasa del 8,5%. En términos generales, tras recuperarse de la contracción de 2001 durante el primer trimestre de 2002, las exportaciones mostraron un comportamiento especialmente sólido durante el segundo y el tercer trimestres, pero se desaceleraron al final del año.

Las cifras preliminares disponibles sobre el crecimiento del volumen de las importaciones revelan un modesto aumento de los países desarrollados, en particular en América del Norte y el Japón, con una contracción en los países de la Unión Europea, probablemente debido a la valoración de la moneda durante el año. En los países en desarrollo de Asia y los países con economías en transición las importaciones registraron un crecimiento de dos dígitos, mientras que en América Latina se contrajeron un 5,5% como consecuencia de la depreciación de la moneda en varios países.

Tendencias de importaciones y exportaciones

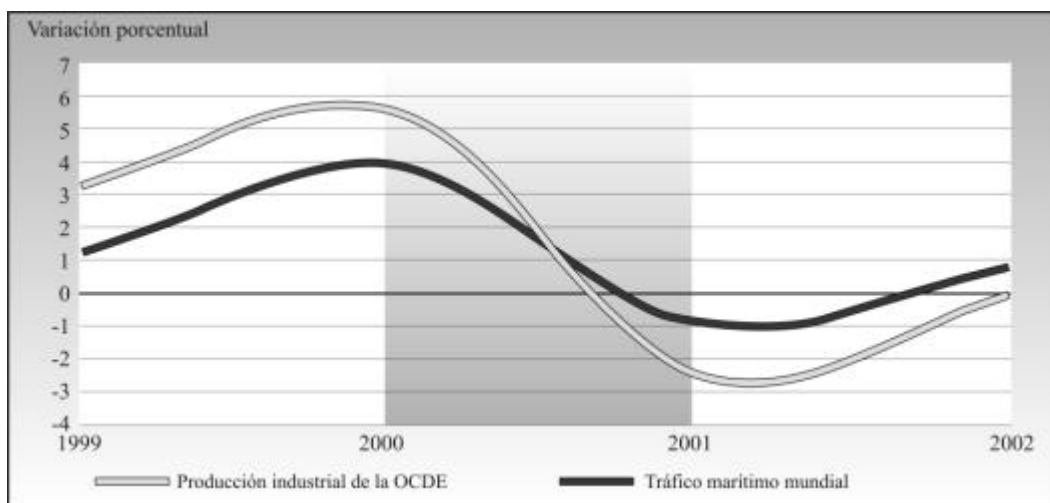
Las perspectivas de las exportaciones e importaciones para 2003 dependen de la recuperación del Japón y de Europa y del mantenimiento de la tendencia ascendente de las importaciones de América del Norte. En otros lugares, se prevé que el comercio se adapte progresivamente a las exigencias de seguridad de los Estados Unidos y a los controles sanitarios en el Lejano Oriente. El crecimiento del comercio de manufacturas desde los países en desarrollo a los desarrollados estimulará también el crecimiento.

3. La producción industrial de los países de la OCDE

El índice de producción industrial (1995 = 100) de los países de la OCDE, que es otro indicador fundamental para el sector del transporte marítimo mundial, fue en promedio de 118,1 en el año 2002, cifra marginalmente inferior a la del año anterior pero un 2,6% inferior al 121,2 de 2000 (véase el gráfico 1).

GRÁFICO 1

**Variación anual de la producción industrial de la OCDE
y del tráfico marítimo mundial en 1999-2002**
(Variación porcentual)



Fuente: OCDE (2002), *Main Economic Indicators*, abril.

Los resultados para 2002 estuvieron influenciados por la desigual actividad industrial de las principales economías. En los Estados Unidos, el índice fue de 122,4 en el primer trimestre, luego subió y alcanzó un máximo de 124,7 durante el tercer trimestre pero descendió a 123,8 durante el último trimestre; el índice medio del año fue un 0,8% inferior con respecto al nivel de 2001. El índice correspondiente a los 15 países de la Unión Europea siguió una evolución semejante: comenzó en 113,7, subió durante los dos trimestres siguientes, alcanzó un máximo de 114,5 durante el tercer trimestre y finalmente cayó a 113,9 durante el cuarto trimestre. También en este caso, el índice medio correspondiente al año bajó un 1%, situándose en 114,2. La mejoría económica del Japón fue mucho más sólida: comenzó en 93, alcanzó un máximo de 98,6 durante el tercer trimestre y retrocedió a 97,7 en el último trimestre, pero el promedio del año fue de 96,4, es decir, un 1,4% menos que en 2001. La tendencia fue ascendente en las pequeñas economías, sobre todo las de Europa oriental: en Hungría comenzó a 177,1 y finalizó con 182,3, mientras que en la República Checa empezó con 126,4 y terminó con 132,3. En estos dos países, el índice general de 2002 subió un 2,6% y 9,4%, respectivamente. También el Canadá consiguió resultados satisfactorios: pasó de 118,8 a 120,7. Las perspectivas de la OCDE para el año 2003 indican un continuado fortalecimiento de la producción industrial.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

El tráfico marítimo mundial aumentó ligeramente en 2002, alcanzando un total de 5.888 millones de toneladas de mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos provisionales disponibles para 2002, fue del 0,8%, como puede verse en el cuadro 3 y en el gráfico 2.

CUADRO 3

Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican ^a
(mercancías cargadas)

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Total		de la cual: principales graneles ^b		Millones de toneladas	Variación porcentual
			Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 084		3 532		1 170		5 616	
1999	2 073	-0,5	3 593	1,7	1 196	2,2	5 666	0,9
2000	2 167	4,6	3 703	3,1	1 288	7,7	5 871	3,6
2001	2 170	0,1	3 670	-0,9	1 331	3,3	5 840	-0,5
2002 ^c	2 140	-1,4	3 748	2,1	1 352	1,6	5 888	0,8

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en el anexo II y en datos facilitados por fuentes especializadas.

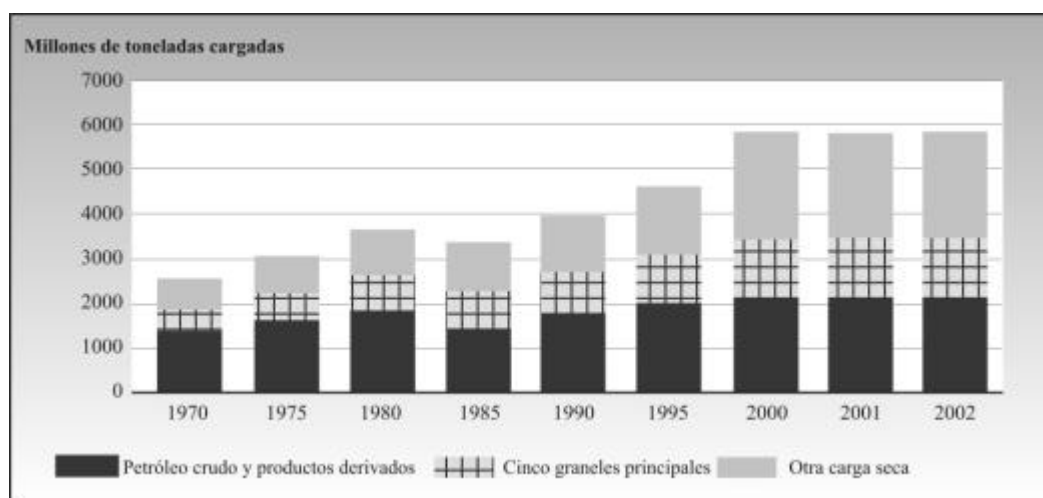
^a Includo el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

^b Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato.

^c Estimaciones.

GRÁFICO 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años
(Millones de toneladas cargadas)



Fuente: El Transporte Marítimo, varios números.

El desglose por continentes de las mercancías embarcadas en 2002 fue como sigue: la parte de África en las exportaciones mundiales fue del 8,8%, mientras que la de América alcanzó el 21,2%. Asia fue, con mucho, el continente con la parte mayor del tonelaje total de exportaciones mundiales por vía marítima, con un 37%. La parte de Europa fue la segunda por orden de importancia, con un 25,4%, mientras que la de Oceanía fue la menor, con sólo el 7,6%. El desglose correspondiente a algunos bloques comerciales fue como sigue: Unión Europea (UE): 17,8%; Consejo de Cooperación del Golfo (CCG): 12,5%; Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN): 10,2%; Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN): 7%; Mercado Común del Sur (Mercosur): 5,2%, y Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA): 1,6%.

Las previsiones para 2003 indican que las tasas de crecimiento anual serán probablemente positivas aunque modestas, mientras que se preveía que la distribución del tonelaje mundial por continentes fluctuara en forma marginal.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

En el año 2002 los petroleros transportaron en todo el mundo 2.140 millones de toneladas, lo que representó una contracción con respecto al 1,4% del año anterior. Alrededor del 76,8% de ese tráfico correspondió a petróleo crudo y el resto a productos derivados. La parte de ese tráfico en el comercio marítimo mundial se mantuvo sin cambios en el 36,1%.

Producción de petróleo crudo

En 2001 la producción de petróleo crudo¹ alcanzó una media de 74,5 millones de barriles por día (mbpd), casi la misma cifra que en el año anterior. La producción de petróleo en los países de la OPEP, en particular en los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, se mantuvo en 21,5 mbpd, y en consecuencia este grupo conservó su cuota de mercado del 28,8%.

A raíz de los recortes de 3,5 mbpd en la producción de petróleo acordados en 2001, los países de la OPEP redujeron de hecho su producción a 30,1 mbpd, lo que representa un descenso del 2,3%. En consecuencia, su parte del mercado bajó un 1%, situándose en el 40,5% de la producción mundial de petróleo. Los demás países productores de petróleo, a saber, la Federación de Rusia, China, el Brasil y algunos pequeños productores, aumentaron su producción media un 3,5%, con lo que se situó en 22,9 mbpd. Así pues, la parte de estos países en el mercado ascendió al 30,7%, un 1% más que el año anterior.

Entre los grandes productores de la OCDE, la producción de los Estados Unidos alcanzó un total de 7,7 mbpd (la parte correspondiente el mercado fue de 10,4%), mientras que la de México fue de 3,6 mbpd (4,8%). La producción de los Estados Unidos se mantuvo estable: las nuevas inspecciones en Alaska y el Golfo de México están todavía pendientes de aprobación, debido a preocupaciones de carácter ambiental. BP decidió invertir 15.000 millones de dólares para aumentar la producción en el Golfo de México. La producción de México creció un 3,1% en 2001, y las previsiones de un aumento de la producción de hasta el 25% se confirmaron tras la decisión de PEMEX en 2002 de invertir 4.300 millones de dólares en la bahía de Campeche. Noruega produjo 3,4 mbpd (4,6%), cifra semejante a los 3,4 mbpd (4,4%) de los países de la Unión Europea. Entre estos países, el Reino Unido siguió llevándose la parte del león,

con 2,5 mbpd (3,4%) a pesar de un descenso de la producción del 5,9%. Para evitar una nueva pérdida de la producción, el Ministerio de Energía estableció en 2002 plazos de inversión más breves para las concesiones ya existentes y para las nuevas.

Durante 2001, la producción de petróleo de los grandes productores de la OPEP - Arabia Saudita e Irán - descendió un 4,1% y un 2,2%, con lo que se situó en 8,8 mbpd y 3,7 mbpd, respectivamente. Sus respectivas partes en el mercado fueron del 11,8% y 4,9%, seguidas de cerca por Venezuela, con el 4,6%. Esta última aumentó de hecho su producción un 2,9%, que llegó a 3,4 mbpd. Otros países de la OPEP recortaron la producción marginalmente, mientras que otros países productores de petróleo la aumentaron. La Federación de Rusia incrementó la producción un 8%, llegando a 7,1 mbpd (que representaban un 9,5% del total del mercado). La producción brasileña, con un aumento del 5,4%, fue de 1,3 mbpd (1,8%), y las perspectivas futuras son prometedoras gracias al descubrimiento de un gran yacimiento frente a la costa en 2002. La producción china aumentó un 1,2% y llegó a 3,3 mbpd (4,4%).

El volumen de la producción de petróleo crudo en 2002 depende de la aplicación del recorte adicional de la producción de 1,5 mbpd acordado por los miembros de la OPEP al final de 2001 y de la evolución de los precios. Los miembros de la OPEP intentaron respetar los contingentes fijados con el fin de elevar los precios, y el recorte de la producción se renovó hasta el final de 2002. Otros grandes productores, como la Federación de Rusia, Noruega y México, se comprometieron inicialmente a establecer topes voluntarios de exportación, en consonancia con el recorte de la producción de la OPEP. No obstante, a mediados de año era obvio que no se estaban aplicando ni los contingentes ni los topes de exportación, y la Federación de Rusia y Noruega comunicaron su decisión de aumentar la producción. Otros acontecimientos que influyen en los niveles de producción de petróleo fueron la continuación del programa de petróleo por alimentos, aprobada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en mayo de 2002, la reposición de la Reserva Estratégica de Petróleo de los Estados Unidos a razón de 0,1 mbpd, utilizando contribuciones de regalías en especie, y el plan de la UE de aumentar sus existencias mínimas de petróleo con el fin de poder atender las necesidades de 120 días, en vez de sólo 90.

Los precios evolucionaron favorablemente a lo largo del año. La cesta de la OPEP de siete precios de petróleo crudo subió alrededor del 30% en ese mismo plazo y en octubre superó brevemente los 28 dólares por barril. No obstante, en diciembre, cuando varias semanas de huelgas en Venezuela dieron lugar a pérdidas de la producción de petróleo de aproximadamente 2,5 mbpd y la probabilidad de la guerra en Iraq parecía más inminente, los precios subieron rápidamente a 30 dólares por barril. En consecuencia, a mediados de enero de 2003, la OPEP decidió aumentar los contingentes de producción 1,5 mbpd para mantener los precios dentro de los márgenes establecidos. Al final de dicho mes, la producción de Venezuela parecía estar recuperándose lentamente y alcanzó un total de 0,5 mbpd. En términos generales, y dada la desaceleración económica de los grandes países consumidores, es de prever que la producción mundial de petróleo de 2002 registre un aumento moderado.

La situación de las refinerías

La producción mundial de las refinerías fue de 70 mbpd en 2001, con un incremento del 1% respecto del año anterior. Los principales centros de refino en los Estados Unidos y Europa redujeron su producción un 0,1%, y en conjunto representaban el 42,7% del total mundial, un 0,7% menos que el año anterior. En los Estados Unidos la producción se mantuvo estable hasta comienzos de 2002. La fusión de Conoco y Phillips Petroleum creó la mayor refinería del país. La producción de las refinerías japonesas bajó ligeramente y representaba el 5,9% del total mundial. En la Federación de Rusia la producción aumentó nada menos que el 6,5% y alcanzó un

total de 4,9 mbpd, es decir, el equivalente del 7% del mercado. Yukos, una de las mayores compañías petroleras del mundo, compró una refinería en Lituania, y otras empresas petroleras de Rusia parecían estar interesadas en la adquisición de refinerías en países de la UE. Las refinerías chinas mantuvieron la producción constante en 4,2 mbpd, pero es probable que la producción crezca en el futuro gracias a los 3.000 millones de dólares de una empresa conjunta anunciada con Saudi Arabia Oil Co y ExxonMobil. Las refinerías ubicadas en otros lugares de la región de Asia y el Pacífico aumentaron un 2,2% su producción, que llegó a 9,1 mbpd.

Durante el primer trimestre de 2003, las refinerías de Singapur estaban funcionando a más del 80% de la capacidad y elevaron los precios cuando aumentaron los envíos desde Asia a los Estados Unidos para reponer el bajo nivel de existencias de productos del petróleo, ya que las existencias de petróleo crudo se encontraban en el nivel más bajo desde 1975.

Producción de gas natural

En 2001 la producción de gas natural llegó a 2,464 billones de metro cúbicos (bmc)², lo que significó un aumento del 1,7% con respecto a 2000 y aproximadamente la mitad del crecimiento alcanzado el año anterior, que finalmente fue del 3,5%. Esta producción equivale a 2.217,7 millones de toneladas de petróleo, es decir, 46,1 mbpd. Los principales productores son los Estados Unidos, con 555.400 millones de metros cúbicos (mmc), y la Federación de Rusia, con 542.400 mmc; ambos sumaban el 44,5% de la producción total. Otros productores de menor importancia son el Canadá (172.000 mmc), el Reino Unido (105.800 mmc), Argelia (78.200 mmc), Indonesia (62,9 mmc) y la República Islámica del Irán (60.600 mmc). Otros productores se encuentran dispersos en el Oriente Medio, América Latina y Asia, donde el gas natural es resultado de la producción de petróleo. Sólo se exporta el 22,5% de la producción de gas natural, principalmente a través de gasoductos, que transportan aproximadamente las tres cuartas partes de todas las exportaciones.

El crecimiento de la producción de gas natural parece estar garantizado a medio plazo, ya que la creciente demanda en los Estados Unidos y Europa y la nueva demanda en China y en la República Dominicana compensarán con creces la menor demanda del Japón. Mientras tanto, la República de Corea está considerando la posibilidad de acumular GNL y acabar con el monopolio de la compañía nacional de gas para la importación de este producto. Argelia está reorganizando Sonatrach para que pueda desempeñar un papel nacional e internacional más activo en la exploración y producción. En 2002 comenzó la expansión de la producción en Nigeria y Trinidad, y se aceleraron también los planes de nuevos aumentos en esos países. Por ejemplo, BHP Billiton comunicó una inversión de 327 millones de dólares para producir gas en los yacimientos situados frente a la costa de Trinidad. Nuevas iniciativas se encuentran en diferentes fases de ejecución en Bolivia, Egipto y el Perú y frente a la costa septentrional de Australia, donde los beneficios de la producción se compartirían con el nuevo Estado de Timor Oriental.

Los envíos de petróleo crudo

En 2002 los embarques de crudos disminuyeron un 1,7%, con lo que se situaron en 1.640 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo del Asia occidental, con 897,9 millones de toneladas; los de África occidental, con 164,5 millones; los de África del Norte, con 124,9 millones y los de la zona del Caribe, con 221,4 millones. Las mayores zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado de América del Norte (463,2 millones de toneladas), Europa (425,4 millones de toneladas) y el Japón (213,0 millones de toneladas). Los países en desarrollo del Asia meridional y oriental recibieron 308,5 millones de toneladas en 2002.

CUADRO 4

Tráfico marítimo mundial ^a en 1970,1980, 1990 y 1998-2002, por tipos de carga y por grupos de países ^b

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
<i>Comercio en millones de toneladas</i>									
TOTAL MUNDIAL	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1998	1 581	503	3 532	5 616	1 539	543	3 695	5 777
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 669	498	3 703	5 870	1 720	551	3 971	6 242
	2001	1 672	497	3 670	5 840	1 703	553	3 865	6 121
	2002	1 643	497	3 748	5 888	1 683	548	3 907	6 137
<i>Porcentaje del comercio por grupos de países</i>									
TOTAL MUNDIAL	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	28,2	9,0	62,9	100,0	26,6	9,4	64,0	100,0
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,1	100,0	27,6	8,8	63,7	100,0
	2001	28,6	8,5	62,9	100,0	27,8	9,0	63,1	100,0
	2002	27,9	8,4	63,7	100,0	27,4	8,9	63,7	100,0
PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998	5,3	22,0	61,8	42,3	72,2	51,4	64,9	65,5
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,1	22,2	60,2	41,3	68,6	51,1	60,4	61,8
	2001	5,3	21,7	59,0	40,4	68,9	50,5	59,4	61,2
	2002	5,5	21,7	58,2	40,4	68,3	50,2	58,2	60,3
Europa central y oriental ^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,8	5,1	4,7	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	5,5	8,9	4,2	5,0	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,5	8,1	4,2	4,9	0,5	0,7	2,0	1,4
	2002	5,6	8,4	4,4	5,1	0,6	0,5	2,0	1,5
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
	2000	1,0	1,1	6,8	4,6	4,1	4,0	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,3	5,0	3,6	4,8	8,1	6,6
	2002	1,1	1,2	7,5	5,1	3,8	5,1	8,4	6,8
Países en desarrollo	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998	90,5	73,8	29,6	50,7	24,6	41,8	29,0	29,0
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	28,9	49,1	26,9	44,5	30,4	30,7
	2001	88,2	69,1	29,6	49,7	27,1	43,9	30,5	30,8
	2002	87,9	68,6	29,9	49,4	27,4	44,2	31,4	31,4

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
<i>de los cuales en:</i>									
África	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1998	17,5	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	18,2	7,0	1,5	6,7	3,2	3,4	3,1	3,2
	2001	17,5	7,1	1,6	6,6	3,0	3,4	3,3	3,2
	2002	17,6	7,0	1,5	6,5	2,9	3,4	3,2	3,2
América	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1998	15,9	18,4	10,9	13,0	5,9	11,7	4,8	5,8
	1999	16,1	18,8	10,9	13,1	5,6	11,5	4,6	5,5
	2000	15,2	18,8	10,8	12,7	5,1	11,2	5,3	5,8
	2001	15,3	19,0	11,2	13,0	5,2	10,9	5,1	5,7
	2002	15,4	18,9	11,0	12,9	5,3	10,4	5,2	5,7
Asia	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1998	56,8	47,3	16,0	30,3	17,5	26,0	20,2	20,0
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,7	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,6	21,2
	2001	55,2	42,5	16,4	29,7	18,5	28,2	21,7	21,4
	2002	54,6	42,3	17,0	29,6	18,7	28,9	22,6	22,1
Europa	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Oceanía	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1998	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	1999	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes y otras fuentes especializadas.

^a Incluido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

^b Véanse el anexo I, donde se explica la composición de estos grupos, y la nota d del mismo relativa al registro del comercio de los países sin litoral. Desde 1986, Yugoslavia, anteriormente incluida entre los “países desarrollados de economía de mercado” se ha incluido en el grupo de “países en desarrollo de Europa”.

^c Comprenden GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fuel pesado y otros.

^d Se incluye la ex URSS en los datos correspondientes a 1970 y 1980.

^e Estimaciones.

El comercio de petróleo se verá afectado por la llegada de crudos procedentes de los cinco países que rodean el Mar Caspio (Azerbaiyán, la República Islámica del Irán, Kazajastán, la Federación de Rusia y Turkmenistán). Aunque estos países no llegaron a un acuerdo sobre la asignación global de recursos marinos en abril de 2002, la producción de petróleo continúa sin trabas gracias a acuerdos bilaterales, como los alcanzados entre Rusia y Kazajastán un mes más tarde. Las entregas de petróleo crudo ruso a las refinerías del norte de Irán se compensan con las exportaciones de Irán a través de los puertos del Golfo. Un acuerdo trilateral entre Bulgaria, Grecia y Rusia facilitaría el camino para la construcción de un oleoducto desde el puerto de Bourgas, en el Mar Negro búlgaro, hasta Alexandropoulis (Grecia). Este oleoducto complementaría un servicio continuo de buques tanque a través del Mar Negro y permitiría la carga de superpetroleros en el Mar Mediterráneo sin necesidad de cruzar el Estrecho del Bósforo. Los grandes petroleros cargarían también en el puerto croata de Omisalj gracias a un acuerdo alcanzado por las compañías de oleoductos en Ucrania, Hungría, Eslovaquia y Croacia. En septiembre, comenzaron las obras del oleoducto Bakú-Ceyhan, de 1.800 kilómetros de longitud, que llevará el petróleo crudo de Azerbaiyán a la costa turca en el Mar Mediterráneo en el plazo de tres años.

Hubo también novedades en la Rusia septentrional. La puesta en servicio del nuevo puerto de aguas profundas de Primorsk hizo posible el transporte de petróleo crudo en el Mar Báltico, y posteriormente, en ese mismo año, se realizaron pruebas de transporte desde las aguas libres de hielo de Murmansk, en el Mar de Barents. En este caso, los buques tanque para el transporte fluvial/marítimo transportan petróleo crudo al puerto de Vitino, en el Mar Blanco, desde donde se envía en buques de tamaño mediano al puerto de Murmansk, y luego se transborda directamente en buques de tamaño Aframax a sus destinos en América del Norte.

En lo que respecta a otros lugares, Petrobras, compañía petrolera del Brasil, comunicó que, por primera vez, las exportaciones habían sido superiores a las importaciones. El descubrimiento de petróleo en la cuenca de Campos, frente a la costa de Espiritu Santo, podría conseguir que esta tendencia fuera permanente. Al final de 2002, los aumentos temporales de los flujos de petróleo crudo desde el África occidental y el Mediterráneo a América del Norte habían favorecido la demanda de buques tanque, ya que estos envíos eran consecuencia de la interrupción de los realizados desde Venezuela. Se preveía que los envíos de Venezuela volvieron a la normalidad en el curso de 2003. A comienzos de este año, Filipinas comunicó el establecimiento de existencias de petróleo para 30 días.

Envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos del petróleo permaneció sin variaciones en 2002 (496,8 millones de toneladas). Las pautas y el volumen de los embarques fueron similares a los de años anteriores, con fluctuaciones ocasionales debidas a varias razones. En el cuarto trimestre de 2002, la perturbación de una central de energía nuclear en el Japón incrementó los envíos de fuel al país. Al finalizar el año, la huelga de dos meses que afectó a la producción de petróleo de Venezuela redujo gravemente la producción de las refinerías del Caribe, y se transportó gasolina desde Europa septentrional y el Mediterráneo a destinos de los Estados Unidos. El aumento de las exportaciones rusas desde el Mar Báltico se consiguió gracias a los productos refinados enviados a destinos europeos y al fuel pesado que se envió fuera del continente.

Envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron un 4,4% durante 2001 y alcanzaron los 143.000 millones de metros cúbicos (mmc) de gas natural, que suponen del orden del 5,8% de la producción mundial. La zona con mayor volumen de importaciones es el Lejano Oriente, donde los principales importadores siguieron siendo el Japón, con 74.100 mmc, seguido de la República de Corea, con 21,8. Las exportaciones procedieron de Indonesia (31.800 mmc), Malasia (20.900 mmc), Qatar (15.000 mmc) y Australia (10.200 mmc). La parte de los pequeños exportadores del Golfo está llamada a aumentar, ya que Omán se ha unido con MOL para crear una flota mercante de GNL que transportará sus exportaciones de GNL, y el Irán está tratando de abastecer a China, cuyas importaciones aumentaron en 2002 un 28%, siendo la Arabia Saudita el mayor proveedor.

En el Mediterráneo, la mayoría de las exportaciones de Argelia (25.500 mmc) tuvieron como destino Francia (9.800 mmc) y España (5.200 mmc). Nigeria suministró al mercado europeo 6.800 mmc y a los Estados Unidos 1.000 mmc. La parte más considerable de los 3.600 mmc de exportaciones de Trinidad fueron al mercado de los Estados Unidos. Este mercado recibe también casi 1.000 mmc del Oriente Medio (Qatar y Omán). En 2002, el número de envíos al mercado de los Estados Unidos aumentará, ya que las cuatro terminales de descarga del país están ahora en funcionamiento y en expansión.

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

En el año 2002, el transporte mundial de carga seca aumentó un 2,1% y alcanzó un total de 3.750 millones de toneladas (véase el cuadro 3). Los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosforita, registraron un modesto aumento del 1,6% con lo que llegaron a 1.350 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancía transportada en buques de línea regular, aumentó un 2,4% y llegó a 2.400 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 63,6% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición en el año 2002, con un aumento sin precedentes del 6,4%, fue de 886,7 millones de toneladas, frente a los 833,8 millones de toneladas de 2001. Los aumentos regionales y nacionales fueron heterogéneos. Los países socios del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) aumentaron la producción un 3,3%, con lo que su volumen llegó a 122,6 millones de toneladas, frente a los 118,7 millones de toneladas de 2001. En los países de la Unión Europea, la producción aumentó sólo de forma marginal (0,1%) y llegó a 158,7 millones de toneladas. El Japón aumentó la producción un 4,7%, con un volumen total de 107,7 millones de toneladas, mientras que el crecimiento de la producción en los países de América del Sur fue de casi el doble (9,1%), y la producción llegó a 40,8 millones de toneladas. Dentro de estos países, los resultados fueron también dispares: la producción del Paraguay aumentó un 20,8%, pero la del Perú se contrajo un 20,8%. El aumento del 4,8% en la producción de acero en Oceanía, que alcanzó un total de 8,2 millones de toneladas, fue obra de Australia, ya que la producción de Nueva Zelanda se contrajo un 5,6%. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (ex Unión Soviética) aumentaron su producción 1,8 millones de toneladas llegando un total de 99,9 millones de toneladas. La principal expansión

de la producción de acero se consiguió en China, con un aumento del 20,3% y un volumen total de 181,6 millones de toneladas. Los países de África aumentaron también la producción un 5,7%, con una cifra total de 14,6 millones de toneladas. Pero este resultado oculta la significativa contracción de la producción en Túnez y Zimbabwe, del 14,6% y el 28,9%, respectivamente. Los países del Oriente Medio consiguieron también resultados satisfactorios, ya que la producción aumentó un 6,1% y el total fue de 11,9 millones de toneladas: los principales productores, la República Islámica del Irán y la Arabia Saudita, consiguieron aumentos del 5,9% y el 4,2%, respectivamente.

En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro útil indicador para predecir el tráfico de carga a granel, tuvo un aumento notable del 5,5%, y un total de 605,9 millones de toneladas, frente a una cifra final de 574,3 millones de toneladas en el año precedente. La producción de hierro directamente reducido, que requiere mineral de hierro y gas, aumentó un 5,7% y alcanzó un total de 31,7 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en el año 2002 fue de 783,6 millones de toneladas, es decir, un 2% más que en el año 2001. El principal aumento tuvo lugar en China, donde creció un 7% y alcanzó un total de 182 millones de toneladas. En Europa Oriental el consumo, con un crecimiento del 3,8%, fue de 36 millones de toneladas, y en América del Sur y en los países del TLCAN, con un descenso del 2,4% y el 1,5%, el total fue de 29 millones y 132 millones de toneladas, respectivamente. En otros lugares, la demanda se contrajo: un 1,5% la Unión Europea, con un total de 140 millones de toneladas, y un 0,2% en África, con un total de 15 millones de toneladas.

El desequilibrio entre la producción y el consumo dio lugar a la imposición de derechos sobre ciertos tipos de acero en algunos países con el fin de desalentar las importaciones. En mayo de 2002 los Estados Unidos impusieron aranceles de hasta el 30% a determinadas calidades de acero importado. China impuso un arancel de emergencia del 26% a nueve tipos de acero extranjero durante seis meses en mayo de 2002, y luego lo renovó. No obstante, al final del año, las importaciones de los Estados Unidos habían aumentado un 8%. La OCDE convocó una reunión de alto nivel sobre el acero en el mes de diciembre y se adoptaron decisiones relativas a los excedentes de producción, y comenzaron los preparativos de un acuerdo para reducir o eliminar las subvenciones. En los Estados Unidos, la fusión de los productores, como la propuesta de International Steel Group para comprar Bethlehem Steel, y la oferta de 750 millones de dólares de US Steel para adquirir National Steel Corp., es la respuesta de este sector al exceso de capacidad. En el Japón se observa un proceso semejante, con la fusión de capital de Nippon Steel, Sumitomo Metal y Kobe Steel. No obstante, la fusión no siempre fue posible, como demostró el fallido intento de 4.000 millones de dólares de la siderúrgica británica Corus de comprar CSN, del Brasil.

El tráfico de mineral de hierro

El auge de la producción de acero se reflejó en el aumento del 5,1% de los embarques de mineral de hierro durante 2002, que alcanzaron un total de 475 millones de toneladas. El Brasil y Australia, que representan alrededor de los dos tercios de las exportaciones mundiales, registraron un crecimiento del 3,6% y una contracción de menos del 1%, respectivamente. De la misma manera, la India y Sudáfrica, que en conjunto constituyen el 11,4% de las exportaciones mundiales, registraron una expansión del 4% y una contracción del 3,6%, respectivamente. Las

exportaciones del Canadá y de Suecia mantuvieron el nivel del año anterior y representaron el 6,4% de las exportaciones mundiales. Alrededor de dos tercios de las importaciones mundiales tuvieron como destino el Lejano Oriente, y las importaciones japonesas y chinas acapararon tres cuartas partes de esa cifra. El crecimiento del 4% de las importaciones japonesas de mineral de hierro palideció en comparación con el crecimiento del 19% de las importaciones chinas, siendo la India quien permitió cubrir el aumento de la demanda. Las importaciones de mineral de hierro realizadas por los países de la UE representan aproximadamente una cuarta parte de las importaciones mundiales, y en 2002 crecieron un 4,6%. Las importaciones recibidas por el Oriente Medio, las Américas y África se mantuvieron fundamentalmente constantes. Las previsiones para 2003 son buenas, y están basadas en el supuesto de que continuará la demanda china y la economía de los Estados Unidos iniciará su recuperación. La fusión de las empresas siderúrgicas de los Estados Unidos y el resultado del proceso de la OCDE para reducir el exceso de capacidad tendrán repercusiones limitadas en los envíos.

El tráfico de carbón

El transporte marítimo de carbón aumentó un 1,8% en 2002 y alcanzó un máximo histórico de 575 millones de toneladas. Como en años anteriores, el carbón para centrales térmicas representó el 70% del comercio mundial de carbón, y en 2002 los envíos, con un crecimiento del 3,7%, fueron de 403 millones de toneladas. Los envíos de carbón coquificable no han sufrido cambios a lo largo de los años.

Australia, que es con gran diferencia el mayor exportador de carbón coquificable y para centrales térmicas, en cantidades semejantes, representó de nuevo algo más de un tercio de los envíos mundiales. Durante los primeros 10 meses de 2002 sus exportaciones aumentaron un 3% y alcanzaron los 167,2 millones de toneladas. El total de los envíos correspondientes a ese año se estima en 204 millones de toneladas. Durante ese mismo período de diez meses de 2002, los envíos desde los Estados Unidos y el Canadá, que son sobre todo exportadores de carbón coquificable, se contrajeron un 26% y un 16%, respectivamente. China, Indonesia y Sudáfrica, exportadores sobre todo de carbón para centrales térmicas, constituyeron alrededor del 33% de las exportaciones mundiales. China redujo sus exportaciones en los diez primeros meses de 2002 a 68,4 millones de toneladas, lo que representó un descenso del 5%. De la misma manera, las exportaciones de carbón de Sudáfrica se contrajeron un 11%, con lo que es su volumen total fue de 38,4 millones de toneladas en el período comprendido entre enero y agosto de 2002. En cambio, Indonesia aumentó las exportaciones un 6%, alcanzando los 33,4 millones de toneladas en la primera mitad de 2002.

Los principales importadores fueron los países de la UE y el Japón, con aproximadamente el 28% de las importaciones mundiales en cada caso. La parte de sus importaciones correspondientes al carbón para centrales térmicas oscila entre las tres cuartas partes del total en los países de la UE y aproximadamente el 60% en el Japón. Otros importadores son la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, con el 12% en uno y otro caso.

Las perspectivas a medio plazo dependerán de los precios del carbón para centrales térmicas, que se verán afectados por la liberalización de los mercados de la energía en Europa y por las normas ambientales. El carbón coquificable se utiliza en el método de alto horno de producción de acero que actualmente representa alrededor del 60% de la actividad siderúrgica y continuará siendo el método de producción dominante; por ello, es de prever que la demanda de este tipo de carbón se mantenga estable.

El tráfico de cereales

El comercio mundial de granos fue de 220 millones de toneladas en 2002, con un descenso del 6% respecto del año anterior, en que alcanzó los 234 millones de toneladas, divididos casi por igual entre trigo y cereales secundarios, como el maíz, la cebada, la soja, el sorgo, la cebada y el centeno. En 2001, las principales zonas de carga fueron América del Norte, que representó aproximadamente el 53% de las exportaciones mundiales, y la costa oriental de Sudamérica, con casi el 22%. Australia y la Unión Europea constituyeron alrededor del 8% y del 5%, respectivamente. En 2002, el mayor exportador, los Estados Unidos, redujo los envíos a lo largo de nueve meses a 58,3 millones de toneladas, un 5% menos que en el mismo período del año anterior, en que el total de las exportaciones fue de 61,5 millones de toneladas. Durante el mismo período, sólo Australia registró un aumento del 6% de los envíos de trigo, mientras otros exportadores, como el Canadá, la Argentina y la Unión Europea, redujeron los envíos de trigo un 20%, 18% y 14%, respectivamente. En otros lugares, la excelente cosecha de Ucrania y Rusia encontró mercado en los países de la UE, debido a la supresión de los derechos aplicables a las importaciones. Otras importaciones tuvieron como destino los países del Oriente Medio, cuyas necesidades de importación aumentaron un 2,8%. Desde finales del verano de 2002, el trigo se ha exportado del Mar Negro a razón de casi 2 millones de toneladas al mes, lo que ha multiplicado el empleo de buques de tonelaje Panamax.

Otro comercio de mercancías a granel

Se estima que durante el año 2002, los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, aumentaron un 3,9%, situándose en 53 millones de toneladas. Las cifras finales de 2001 indican que las exportaciones de bauxita desde el África occidental, que suponen del orden de la mitad del total mundial, fueron de 13,5 millones de toneladas, lo que representó un descenso del 3,8%, mientras que las exportaciones desde Jamaica, con un subida repentina del 75,6%, fueron de 3,7 millones de toneladas; todos los envíos tuvieron como destino el mercado de los Estados Unidos. Los países de la UE y algunos de Europa oriental representan el 54% de las importaciones mundiales de bauxita y son abastecidos desde el África occidental, mientras que el mercado de los Estados Unidos constituyó el 37,4%. El mercado de la alúmina, que descendió un 3,1% con respecto al año anterior, tuvo un volumen de 21,9 millones de toneladas en 2001. Australia, principal exportador con una cuota de mercado del 43%, abasteció sobre todo a los países de Asia oriental y sudoriental, mientras que Jamaica, que representa el 16,2% de los envíos mundiales, suministró a Europa y América del Norte. Durante 2001, la producción de productos primarios del aluminio, de 20,6 millones de toneladas, bajó también un 3,0%. La contracción de la producción fue aguda en América del Norte, donde disminuyó un 13,6%, y en América Latina, donde cayó un 8,1%. Asia y Europa occidental se mantuvieron estables, si bien se registraron aumentos en Sudáfrica (16,2%), Oceanía (1,3%) y Rusia y Europa Oriental (1,0%).

En 2002 los envíos de fosforita se mantuvieron en 29 millones de toneladas, casi el mismo nivel del año anterior. El principal exportador, que representa aproximadamente un tercio de las exportaciones mundiales, continuó siendo Marruecos, que exportó alrededor de 10,9 millones de toneladas. Otros exportadores tradicionales fueron Jordania, con 3,6 millones de toneladas, y el Togo, con 1,1 millones de toneladas. China mantuvo sus exportaciones en niveles próximos a los 5 millones de toneladas. La Unión Europea y otros países asiáticos fueron los principales importadores.

Se estima que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, subió a 835 millones de toneladas en 2002, cifra igual a las estimaciones recientes sobre el año anterior. Los productos siderúrgicos y forestales representaron alrededor de 350 millones de toneladas; los primeros aumentaron un 1,6% y los segundos disminuyeron un 2%. Las compraventas de productos agrícolas, en particular el azúcar, el arroz, la tapioca, las harinas (semillas oleaginosas y soja) y los fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea) representaron aproximadamente 230 millones de toneladas. El aumento de los envíos de azúcar (del 7%, con un total aproximado de 38 millones de toneladas) fue especialmente fuerte, debido en parte a algunas corrientes nuevas o temporales, como las que llegaron desde Tanzania a la Unión Europea, en el marco de la iniciativa "Todo menos armas" y las exportaciones brasileñas de azúcar blanco a Cuba, que había comprometido su producción previamente con el fin de aprovechar el nivel favorable de los precios. Los envíos de algunos minerales (coque, minerales no ferrosos, metales, sal, cemento, etc.) se estimaban en 250 millones de toneladas. En términos generales, las previsiones sobre estas mercancías indican volúmenes semejantes de los envíos en 2003, con fluctuaciones mayores en el caso del azúcar, por ejemplo, que en el de otros productos (industriales), como el cemento.

4. El transporte contenedorizado de mercancías en buques de línea regular

El resto de los 1.600 millones de toneladas de carga seca se transporta cada vez más en contenedores en las rutas que siguen los buques de línea regular. En algunas regiones, unos servicios especializados y unitarizados, como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte y automóviles, coexisten con servicios autónomos de carga general de tipo tradicional, sirviendo algunos de éstos como respaldo del tráfico principal en contenedores. En 2001, el 60% de los 61,9 millones de toneladas del comercio en buques frigoríficos se transportó en contenedores especiales. Sin embargo, los contenedores siguen incrementado su cuota de mercado. El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel por el mayor uso del transbordo para llegar a los destinos finales, práctica que complementa las escalas directas de los grandes buques en los puertos centrales. De acuerdo con la información preliminar de que se dispone para 2002, el tráfico marítimo de contenedores, con un aumento del 8,4%, fue de 75,8 millones de TEU. Los contenedores siguen tres rutas principales contenedorizadas en dirección este-oeste – la transpacífica, la de Europa-Asia y la transatlántica – y las rutas secundarias Norte-Sur e intrarregionales.

En la mayor de las rutas este-oeste, la transpacífica, el comercio se estima en 12-14 millones de TEU. El tráfico de contenedores en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, aumentó más del 8% en 2002, mientras que en la dirección opuesta, hacia el oeste, el aumento fue de aproximadamente el 1%, lo que agravó el desequilibrio en el tráfico de contenedores. La producción en las fábricas trasladadas a Asia, sobre todo a China, para abastecer el mercado de los Estados Unidos y la floja demanda japonesa de productos de América del Norte explican este desequilibrio creciente. En la ruta Asia-Europa, en la que al parecer se transportan entre 10 y 12 millones de TEU, el desequilibrio se agravó durante 2002. En la dirección predominante, de Asia a Europa, el tráfico de contenedores aumentó aproximadamente un 4%, es decir, alrededor de medio punto porcentual más que en dirección contraria. Según la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente, responsable de aproximadamente dos tercios del comercio de esta ruta, ese desequilibrio refleja el volumen de las exportaciones chinas a los mercados europeos. En la ruta transatlántica, la menor de las que van en dirección este-oeste, el volumen de comercio se estima entre 6 y 8 millones de TEU. Como el tráfico en la dirección predominante, de Europa a América del Norte, aumentó casi un 5% mientras que el de la dirección contraria se mantuvo casi estable, el desequilibrio a lo largo de esta ruta se intensificó

también en 2002. En términos generales, el tráfico de estas rutas principales este-oeste podría alcanzar un volumen de 34 millones de TEU.

Las rutas norte-sur e intrarregionales giran en torno a los grandes centros de producción y de consumo de Europa, el Lejano Oriente y América del Norte. Se estima que las rutas norte-sur transportan unos 15 millones de TEU y se amplían y contraen según las condiciones económicas vigentes en las regiones unidas por estas rutas. En las que van de Europa a África, el tráfico en dirección sur aumentó aproximadamente el 4%, mientras que en las dirigidas hacia el norte creció aproximadamente la mitad, a pesar de la agitación política de algunos países del África occidental. En la ruta de Europa a Oceanía, el tráfico en dirección sur creció aproximadamente un 2%, mientras que el de dirección contraria tuvo un crecimiento insignificante. Las rutas que unen Europa y América del Norte con el Caribe y América del Sur evolucionaron en sentido contrario: el tráfico hacia el norte creció más que el del sur debido a la depreciación y evaluación monetarias en algunos países de América del Sur, que dio lugar a un alza de las exportaciones y a una contracción de las importaciones. En la mayor de las rutas intrarregionales, la que une a los países de Asia, cuyo volumen podría ser de hasta 16 millones de TEU, el tráfico creció más del 3%, sobre todo el que une a los puntos de origen y los destinos en el Lejano Oriente. El resto del tráfico de contenedores se distribuye entre las rutas este-oeste, norte-sur e intrarregionales.

5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y en el gráfico 3 figura el desglose de los 5.890 millones de toneladas del tráfico marítimo mundial por grandes segmentos de productos y por grupos de países. La parte de los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) en las mercancías cargadas y descargadas en el año 2002 fue el 40,4% y el 60,3%, respectivamente, del volumen total mundial. En esos países, las exportaciones de petróleo crudo y derivados supusieron el 5,5% y el 21,7% de las exportaciones mundiales totales, mientras que las importaciones representaron el 68,3% y 50,2%. En el anexo II se presenta un desglose más detallado por regiones. En lo que respecta a los PDEM, Europa continuó siendo el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 108,6 millones de toneladas (5,1% del total mundial). América del Norte es el mayor importador de crudos y de productos del petróleo, con 580,9 millones de toneladas (26%), seguido de cerca por Europa, con 527,3 millones de toneladas (23,6%), y el Japón, con 260,9 millones de toneladas (11,7%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los PDEM se mantuvo en el 58,2% de las exportaciones y de las importaciones. En el anexo II se presenta también la distribución regional de ese transporte. Europa continuó siendo el mayor mercado de carga seca para exportaciones e importaciones, con 1.068,9 millones de toneladas (28,5% de las exportaciones mundiales) y 1.446,6 millones de toneladas (37% de las importaciones mundiales), respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelandia) fueron también grandes exportadores de graneles secos, con porcentajes de 11,1% y 11,6%, respectivamente, lo que demuestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Durante el año 2002 la parte de los países en desarrollo en el total de exportaciones transportadas por vía marítima fue del 49,4%, mientras que la de las importaciones se cifró en el 31,4%. Estos porcentajes se han mantenido bastante estables desde 1998, aunque ha habido una ligera tendencia al alza de las importaciones. La estructura comercial de esos países presenta un pronunciado contraste con la de los PDEM. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue del 87,9% y el 68,6%, respectivamente.

En cuanto a las importaciones, los porcentajes fueron el 27,4% en el caso del primero y del 44,2% en el de los segundos. En el sector de carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo aumentó un 0,3% y supuso el 29,9% de las exportaciones mundiales, mientras que su parte en las importaciones creció casi un 1%, habiendo alcanzado el 31,4%.

CUADRO 5

El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indican
(miles de millones de toneladas-milla)

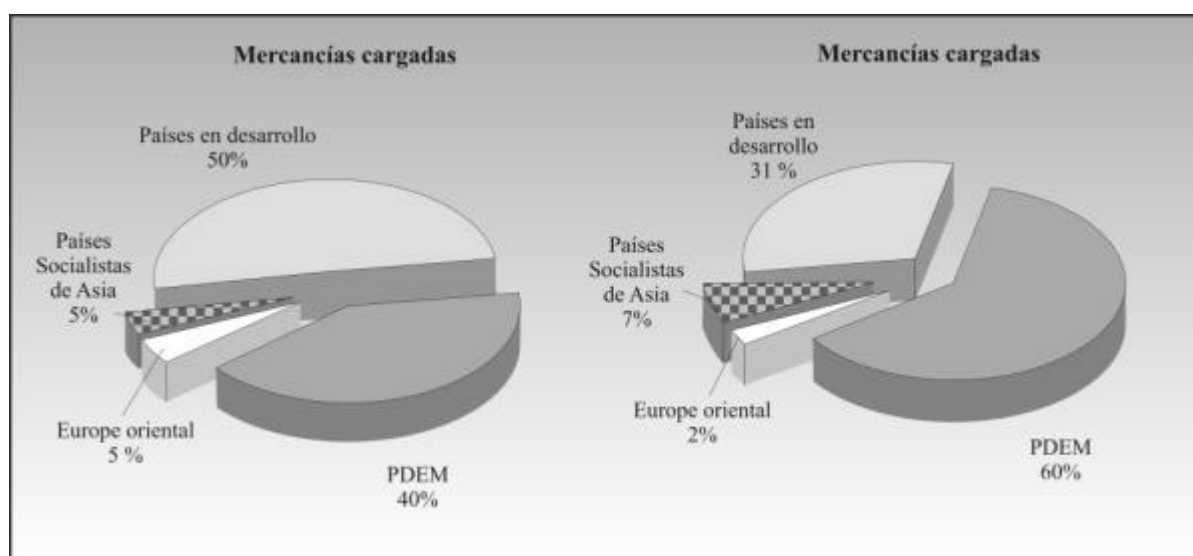
Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales ^a	Los cinco graneles principales	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
1999	7 980	2 055	10 035	2 317	2 363	1 186	6 203	5 752	21 990
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 280	23 241
2002	7 860	2 090	9 950	2 700	2 570	1 250	6 861	6 440	23 251

Fuente: Fearnleys, Review 2001.

^a Comprende trigo, maíz, cebada, avena, centeno, sorgo y granos de soja.

GRÁFICO 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países
(variación porcentual del tonelaje, 2002)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes y otras fuentes especializadas.

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales relacionadas con su PIB. Los países en desarrollo de Asia consiguieron las partes más considerables de las exportaciones e importaciones, con un 29,6% y 22,1% de los totales mundiales, respectivamente. La parte de los países en desarrollo de América fue el 12,9% de las exportaciones mundiales y el 5,7% de las importaciones. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los anteriores: 6,5% en el caso de las exportaciones y 3,2% en el de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y de Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

En tráficos específicos se observaron también considerables divergencias. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudos fue el 54,6%, con un 42,3% para los productos del petróleo. Esto refleja la importancia de los productores de petróleo del Oriente Medio y la actividad de refinación en el Lejano Oriente. La parte de los países en desarrollo de África en las exportaciones de petróleo crudo (17,6%) fue superior a la de los de América (15,4%). En cambio, en el caso de las exportaciones de derivados del petróleo ocurrió lo contrario: 7,0% para los países en desarrollo de África y 18,9% para los de América. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (17,0%), seguidos de los países en desarrollo americanos (11%) y africanos (1,5%).

En las importaciones de crudos, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 18,7% del total mundial. Las de los países en desarrollo de América y África se cifraron en 5,3% y 2,9%, respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo, los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron el 28,9%, el 10,4% y el 3,4%. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Europa supusieron el 0,4% de las importaciones mundiales, con un porcentaje similar para las importaciones de productos del petróleo. Los países en desarrollo de Oceanía no realizaron casi importaciones de crudos, habida cuenta de la escasa capacidad de refinación de la región, mientras que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue el 1,1%.

La proporción que correspondió a los países socialistas de Asia en 2002 fue el 5,1% de las exportaciones y el 6,8% de las importaciones. En los últimos años las importaciones han aumentado por el mayor papel del comercio en el desarrollo económico de China y las elevadas tasas de crecimiento económico de ese país. El comercio de los países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS) alcanzó su parte más elevada en las exportaciones, con el 5,1%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el Mar Negro. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,5% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

6. La demanda de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de tonelada-milla. En el año 2002, ese transporte sumó un total de 23,251 billones de toneladas-milla, cifra semejante a la del año anterior. Como el volumen de carga aumentó sólo el 0,8%, los cambios en la distancia media recorrida fueron mínimos.

La disminución de la demanda de transporte de petróleo crudo y derivados dio lugar a que las toneladas-milla disminuyeran un 2,2%, casi tres veces más que el año precedente. Ello es indicio de que los suministros de petróleo crudo recorren menores distancias, sobre todo desde el Mar Negro y el Mar Báltico a destinos de Europa y América del Norte. Para todos los tipos de

carga seca, las toneladas-milla aumentaron un 1,8%, mientras que el tonelaje transportado aumentó un 2,1%, lo que parece indicar que las distancias entre los puntos de origen y destino eran más cortas. Por otro lado, el desglose de la carga indica que eso es lo que parece haber ocurrido en el caso de las cinco principales cargas secas, cuyas toneladas- milla aumentaron un 1,2%, mientras que el volumen de la carga creció un 1,6%. En b que respecta al resto de la carga seca, las mercancías de menor importancia y el transporte en buques de línea, las líneas de suministro no sufrieron prácticamente cambios, ya que las toneladas- milla, con un total de 6,44 billones aumentaron un 2,5%, y la carga transportada creció el 2,4%.

Capítulo II

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica, desde el lado de la oferta, del transporte marítimo mundial. La información y los datos abarcan en forma completa la estructura y la propiedad de la flota mundial. También se examinan las entregas y los desguaces, el tonelaje que suponen los pedidos a los astilleros, los precios de los buques nuevos y el mercado de segunda mano.

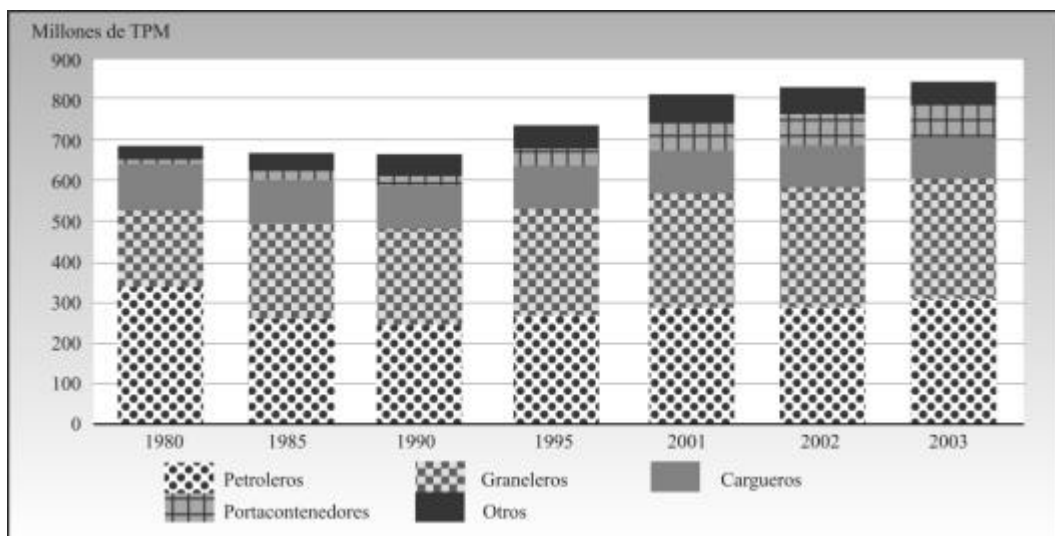
A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Tipos principales de buques

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2001, 2002 y 2003. Al 1° de enero de 2003 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 844,2 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento del 2,3% respecto del año 2002, en que la flota mundial aumentó un 2,1% respecto del tonelaje de 2001. Tal aumento es igual al de 1997, año en que la flota creció también un 2,3%. Las entregas de buques nuevos representaron 49,0 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 30,5 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 18,5 millones de TPM en 2002.

GRÁFICO 4

Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 6

Flota mundial por principales tipos de buque, 2001-2003 ^a
(cifras a comienzos de año en miles de TPM)

<i>Tipos principales</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>Variación porcentual 2002/2003</i>
Petroleros	285 441 <i>35,3</i>	285 519 <i>34,6</i>	304 396 <i>36,1</i>	6,6
Graneleros	281 654 <i>34,8</i>	294 588 <i>35,7</i>	300 131 <i>35,5</i>	1,9
Mineraleros/ graneleros/petroleros	11 391 <i>1,4</i>	14 456 <i>1,8</i>	12 612 <i>1,5</i>	-12,8
Mineraleros /graneleros	270 263 <i>33,4</i>	280 132 <i>33,9</i>	287 519 <i>34,1</i>	2,6
Buques de carga general	102 653 <i>12,7</i>	99 872 <i>12,1</i>	97 185 <i>11,5</i>	-2,7
Buques portacontenedores	69 216 <i>8,6</i>	77 095 <i>9,3</i>	82 793 <i>9,8</i>	7,4
Otros tipos de buques	69 412 <i>8,6</i>	68 578 <i>8,3</i>	59 730 <i>7,1</i>	-12,9
Cargueros de gas licuado	18 525 <i>2,3</i>	19 074 <i>2,3</i>	19 469 <i>2,3</i>	2,1
Cargueros de productos químicos	8 044 <i>1,0</i>	7 974 <i>1,0</i>	8 027 <i>0,9</i>	0,7
Buques tanque diversos	768 <i>0,1</i>	785 <i>0,1</i>	906 <i>0,1</i>	15,4
Transbordadores y buques de pasaje	5 038 <i>0,6</i>	5 319 <i>0,6</i>	5 495 <i>0,6</i>	3,3
Otros	37 037 <i>4,6</i>	35 426 <i>4,3</i>	25 833 <i>3,1</i>	-27,1
TOTAL MUNDIAL	808 376 <i>100</i>	825 652 <i>100</i>	844 235 <i>100</i>	2,25

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

En 2002, el tonelaje de petroleros tuvo un fuerte crecimiento del 6,6% y el de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) aumentó un 1,9%. Ambos tipos representaron el 71,6% del tonelaje total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,3% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) disminuyó de nuevo en 2002, y al mismo ritmo que el año precedente, a saber, un 2,7%; esta categoría representa ahora el 11,5% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron 5,7 millones de TPM, es decir, un 7,4%, y ahora representan el 9,8% de la flota total mundial. Ese incremento relativamente alto refleja la creciente proporción de manufacturas que se desplazan por lo general en contenedores. El tonelaje en TPM de buques que transportan gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en el año 2002 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU; al comienzo de 2003, había 2.890 buques con una capacidad total de 5.896.154 TEU, lo que representa un aumento del 4,9% en el número de buques y del 10,1% en la capacidad con respecto al año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.824 TEU en 2001 a 2.040 TEU en 2003, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2002, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 67% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 79,8% de los pedidos.

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2001, 2002 y 2003^a
(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Capacidad en TEU y porcentajes^a</i>		
	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
TOTAL MUNDIAL	2 595	2 755	2 890	4 734 079	5 356 650	5 896 154
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	724	759	798	1 665 709	1 785 609	2 019 918
	<i>27,9</i>	<i>27,5</i>	<i>27,6</i>	<i>35,2</i>	<i>33,3</i>	<i>34,3</i>
Principales países de libre matrícula	1 003	1 117	1 166	1 919 117	2 317 543	2 591 977
	<i>38,7</i>	<i>40,5</i>	<i>40,3</i>	<i>40,5</i>	<i>43,3</i>	<i>44,0</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 727	1 876	1 964	3 584 826	4 103 152	4 611 895
	<i>66,6</i>	<i>68,1</i>	<i>68,0</i>	<i>75,7</i>	<i>76,6</i>	<i>78,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	32	30	29	25 457	24 590	23 486
	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>
Países socialistas de Asia	106	98	104	105 344	105 344	114 112
	<i>4,1</i>	<i>3,6</i>	<i>3,6</i>	<i>2,2</i>	<i>2,0</i>	<i>1,9</i>
Países en desarrollo	644	674	720	883 883	994 024	1 035 578
	<i>24,8</i>	<i>24,5</i>	<i>24,9</i>	<i>18,7</i>	<i>18,6</i>	<i>17,6</i>
<i>de los cuales en:</i>						
África	11	10	9	10 841	10 674	8 237
	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>
América	214	231	249	253 822	273 893	301 618
	<i>8,2</i>	<i>8,4</i>	<i>8,6</i>	<i>5,4</i>	<i>5,1</i>	<i>5,1</i>
Asia	416	432	462	617 768	708 883	725 723
	<i>16,0</i>	<i>15,7</i>	<i>16,0</i>	<i>13,0</i>	<i>13,2</i>	<i>12,3</i>
Europa	3	1	0	1 452	574	0
	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Oceanía	0	0	0	0	0	0,0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Otros países y buques no asignados	86	77	73	134 569	129 540	111 083
	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>	<i>2,5</i>	<i>2,8</i>	<i>2,4</i>	<i>1,9</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial.

El cuadro 8 contiene datos sobre la distribución media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota en 2002 (12,6 años) era un año inferior al de 2001, debido al mayor volumen de desguaces y al aumento de las nuevas entregas. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros en 2002 (11,6 años) disminuyó casi dos años. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad descendió al 33,5% en 2002, frente al 42,7% de 2001, debido a la aceleración de las actividades de desguace, que en 2002 sumaron un total de 18,1 millones de TPM (frente a los 15,7 millones de TPM de 2001). La edad media de la flota de graneleros disminuyó casi exactamente un año en 2002, situándose en 12,7 años. En 2002 los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes, con una edad media de 9,1 años, frente a los 11,0 años de 2001. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre 0 y 4 años de edad, a saber, un 31,1%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado continuaron teniendo en 2002 los buques de edad más baja, 11,7 años (13,3 años en 2001). Estos países han continuado su tendencia de los últimos años a reducir la edad media de su flota. Asimismo, en ese grupo la edad media de los portacontenedores bajó a 8,7 años en 2002, frente a los 10,3 años de 2001. Los principales países de libre matrícula tenían la segunda edad más baja de todos los buques (12,1 años en 2002 frente a 13,3 años en 2001), aun cuando disminuye la tendencia a abanderar buques nuevos. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) disminuyó casi un año en 2002, situándose en 13,5 años frente a los 14,3 de 2001. En este grupo, la edad media de los buques de carga general subió a 19,1 años, mientras que la de los portacontenedores se situó en 8,7 años, lo que representa un aumento de dos años. En 2002 la edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia fue de 16,7 años, ligeramente inferior a la del año precedente. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,1 en 2002 frente a 18,9 en 2001); los buques de más de 15 años de edad representaban más de tres cuartas partes de la flota total y los graneleros eran los de más años (20,6).

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 49,0 millones de TPM en 2002 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento impresionante del 8,4% con respecto a las cifras sin precedentes de 2001. El número total de buques entregados pasó de 1.470 unidades en 2001 a 1.539 (aumento del 4,7%), y las entregas reflejaron la tendencia constante hacia buques mayores. Esa elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias a las entregas de petroleros, con 23,4 millones de TPM, que representaron un aumento impresionante del 62,5% con respecto al nivel de 2001, y el número de nuevos buques pasó de 112 unidades en 2001 a 182 en 2002. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 128.600. Por el contrario, las entregas de graneleros descendieron 6,9 millones de TPM, aproximadamente el 32,9%, con respecto a las cifras de 2001. Otra característica fue el tamaño algo menor de los graneleros entregados en 2002. El año anterior, el promedio había sido de 67.700 TPM, mientras que en 2002 fue de 62.400 TPM. Las construcciones nuevas de otros tipos de buque, como cargueros y portacontenedores, descendieron en 2002 a 1.131 unidades y a 11,5 millones de TPM en 2002. La tendencia hacia buques mayores continuó con fuerza. En 2003 se recibieron pedidos de portacontenedores de 8.000 TEU, y se está examinando la posibilidad de construir buques cargueros GNL de 200.000 metros cúbicos para un proyecto del Oriente Medio, ya que estos buques permiten un ahorro del 15% en costos de transporte.

CUADRO 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2003
(porcentaje de las TPM totales)

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media (años) 2002^a</i>	<i>Edad media (años) 2001^a</i>
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	22,0	20,9	15,56	13,2	28,1	12,6	13,9
	Buques tanque	26,9	18,5	21,11	9,5	24,0	11,6	13,2
	De carga general	19,7	23,9	12,81	17,8	25,8	12,7	13,7
	Cargueros	9,4	13,6	9,80	16,7	50,6	17,0	16,2
	Portacontenedores	31,1	33,9	13,14	10,0	11,9	9,1	11,0
	Todos los demás	14,9	13,1	13,43	9,4	49,2	16,0	14,9
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	25,8	21,5	16,10	13,9	22,7	11,7	13,3
	Buques tanque	32,0	19,7	18,64	10,5	19,2	10,5	13,3
	De carga general	19,0	21,1	12,85	21,6	25,6	13,1	14,6
	Cargueros	18,1	19,5	13,49	16,7	32,2	13,7	14,0
	Portacontenedores	31,5	33,5	15,01	11,4	8,5	8,7	10,3
	Todos los demás	15,9	16,5	16,92	10,5	40,2	14,7	13,8
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	23,6	22,1	16,59	12,3	25,5	12,1	13,3
	Buques tanque	26,2	18,0	24,26	8,3	23,3	11,6	13,1
	De carga general	22,4	25,7	12,46	16,0	23,4	12,0	13,3
	Cargueros	9,9	18,0	11,04	20,2	40,8	15,8	14,6
	Portacontenedores	33,1	31,2	12,96	9,4	13,4	9,1	11,4
	Todos los demás	18,7	12,9	9,75	4,2	54,5	16,0	13,8
Total parcial de PDEM y principales países de libre matrícula	Todos los buques	24,4	21,8	16,42	12,9	24,5	11,9	13,3
	Buques tanque	28,4	18,6	22,07	9,2	21,7	11,2	13,2
	De carga general	21,6	24,5	12,55	17,4	24,0	12,2	13,6
	Cargueros	13,0	18,6	11,95	18,9	37,6	15,0	14,4
	Portacontenedores	32,4	32,2	13,85	10,3	11,3	9,0	10,9
	Todos los demás	17,2	14,8	13,52	7,5	46,9	15,3	13,8
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,6	3,4	11,20	18,8	65,0	20,1	18,9
	Buques tanque	6,0	2,0	3,58	16,4	72,0	20,4	20,1
	De carga general	0,0	0,0	15,43	17,8	66,8	20,6	19,7
	Cargueros	0,8	4,2	10,46	19,4	65,2	20,2	19,1
	Portacontenedores	0,0	28,4	9,81	27,2	34,6	15,9	15,5
	Todos los demás	0,8	3,9	15,83	19,9	59,5	19,6	18,3
Países socialistas de Asia	Todos los buques	7,3	10,5	8,53	16,0	51,2	16,7	17,9
	Buques tanque	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	16,5
	De carga general	6,9	16,5	9,07	17,1	50,5	17,2	17,7
	Cargueros	4,3	3,4	5,10	12,9	74,4	20,6	20,0
	Portacontenedores	10,1	25,8	17,58	25,0	21,5	13,4	12,6
	Todos los demás	12,6	10,1	12,77	20,7	43,8	16,3	18,7
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	18,5	21,1	14,37	13,2	32,8	13,5	14,3
	Buques tanque	23,4	19,3	18,94	9,5	28,8	12,5	12,7
	De carga general	17,4	24,5	14,29	19,2	24,6	12,8	13,1
	Cargueros	5,8	9,2	6,88	12,8	65,3	19,1	18,5
	Portacontenedores	29,7	41,6	9,92	6,5	12,4	8,7	11,2
	Todos los demás	10,5	9,9	12,73	9,5	57,4	17,5	17,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Para calcular la edad media se ha supuesto que las edades de los buques están uniformemente distribuidas entre los límites inferior y superior de cada grupo de edad. Para los buques de 20 años o más se ha supuesto que el punto medio es 23,5 años.

CUADRO 9

Entregas de buques nuevos en los años que se indican

Año	Buques tanque ^a		Cargueros mixtos ^a		Graneleros de carga seca ^a		Otros ^b		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	950	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	9,0	1 082	38,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0,0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1 202	10,5	1 544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1 048	9,8	1 470	45,2
2002 ^c	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2002*.

^a Buques de más de 10.000 TPM.

^b Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 toneladas de registro bruto (TRB).

^c Cifras provisionales.

5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2002, el tonelaje total vendido para desguace fue de 30,5 millones de toneladas de TPM, cifra que es un 9,7% superior a la del año anterior y representa el 3,6% del peso muerto total mundial, frente al 3,4% en 2001. La parte mayor de los desguaces correspondió a petroleros. Las ventas de éstos con tal fin sumaron 18,1 millones de TPM, lo que significa un aumento significativo del 15,3%, debido a la baja de los fletes durante casi todo el año. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros para desguace subieron de 29 unidades en 2001 a 35 en 2002. Las de petroleros de dimensiones Suezmax se redujeron a la mitad, pasando de 29 unidades en 2001 a 14 en 2002, mientras que las de tamaño Aframax se mantuvieron casi iguales, con 19 unidades en 2001 y 20 en 2002. En la categoría de los petroleros de menor tamaño, la actividad de demolición casi se duplicó: en 2001 se vendieron 35 buques para desguace; en 2002, 66. La edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó ligeramente, pasando de 28 años en 2001 a 28,3 años en 2002. En 2002, el volumen de graneleros de carga seca vendidos para desguace fue de 5,9 millones de TPM, un 27,2% menos que el año anterior, pero el número de cargueros mixtos se duplicó, llegando a 1,6 millones de TPM. Disminuyeron los desguaces de graneleros de todos los tamaños. Las ventas con tal fin de buques de más de 120.000 TPM bajaron de 9 unidades en 2001 a 5 unidades en 2002. En lo que respecta a los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas bajaron de 37 unidades en 2001 a 26 unidades en 2002. En el caso de los buques de tamaño mediano hubo un ligero descenso: se pasó de 16 unidades en 2001 a 11 en 2002. La edad media de todos los graneleros de carga seca desguazados fue de 26,6 años en 2002, cifra ligeramente inferior a la del año anterior. Otros tipos de buque también contaban en 2002 con una vida comercial media parecida: los portacontenedores vendidos a los desguazadores, 26,0 años; los buques de carga general, 28,2 años.

CUADRO 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1998 a 2002

<i>Tonelaje desguazado</i>	<i>1990</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	25,2	30,7	22,2	27,8	30,5
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	3,2	3,9	2,7	3,4	3,6

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números, y Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 11

Ventas para desguace comunicadas de 1998 a 2002 por tipos de buque
(*millones de TPM y porcentajes*)

<i>Año</i>	<i>Millones de TPM</i>					<i>Porcentajes</i>						
	<i>Buques tanque</i>	<i>Cargueros mixtos</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>	<i>Flota mundial</i>	<i>Total</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Cargueros mixtos</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Otros</i>	<i>Total</i>
1998	7,4	1,4	12,8	3,53	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,25	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,10	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,24	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,92	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números.

CUADRO 12

Edad media del tonelaje desguazado de 1998 a 2002, por tipos de buque^a
(*años*)

<i>Año</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros de carga seca</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Buques de carga general</i>
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2003), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro I-1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

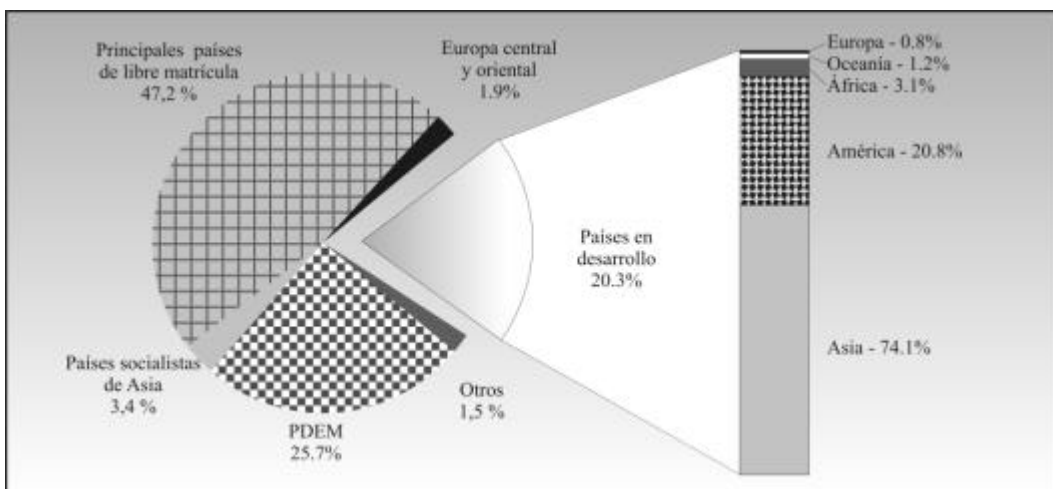
B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2002: creció un 2,3% y llegó a 844,2 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). La tasa de crecimiento del tonelaje en los países desarrollados de economía de mercado fue el doble de la correspondiente a la flota mundial total, y alcanzó el 4,6% (aumento de 9,6 millones de TPM, con lo que llegó a un total de 217,1 millones de TPM). Ello podría ser consecuencia de las medidas adoptadas en algunos países de la Unión Europea para aplicar impuestos basados en el tonelaje, en vez de normas fiscales uniformes a los buques matriculados en cada país. En diciembre de 2002, ocho países de la UE habían dado la aprobación a este sistema. El tonelaje de los países desarrollados de los principales países de libre matrícula en 2002 fue de 398,5 millones de TPM, es decir, descendió un 1% (3,9 millones de TPM). Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado y el resto a países en desarrollo. La parte de estos últimos, sin embargo, ha seguido aumentando: en 2002 aumentó 12,3 millones de TPM (es decir, el 7,7%) y alcanzó los 171,3 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas, con un crecimiento de 9,9 millones de TPM (8,5%), alcanzaron los 126,9 de TPM, que representaban el 74,1% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció 1,0 millones de TPM y se situó en 35,6 millones, mientras que la de los países en desarrollo africanos, que disminuyó 0,4 millones, sumaba 5,3 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un aumento marginal de 0,2 millones de TPM, mientras que la pequeña flota de los países en desarrollo de Oceanía se triplicó con creces y alcanzó los 2,0 millones de TPM. La parte de los países socialistas de Asia y la de los países de Europa central y oriental en la flota mundial registraron también un aumento, que fue de 1,8 millones y de 0,5 millones de TPM, respectivamente.

GRÁFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2003
(variación porcentual de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2001, 2001 y 2003^a
(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Tonelaje y porcentajes^b en millones de TPM</i>				
	<i>1980^c</i>	<i>1990^d</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
TOTAL MUNDIAL	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>	844,2 <i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>	217,1 <i>25,7</i>
Principales países de libre matrícula	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>	398,5 <i>47,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>	15,9 <i>1,9</i>
Países socialistas de Asia	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>	28,3 <i>3,4</i>
Países en desarrollo	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>	171,3 <i>20,3</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,0	5,7	5,3
América	21,8	25,5	34,1	34,6	35,6
Asia	39,1	89,5	115,7	117,0	126,9
Europa	0,2	13,8	1,0	1,1	1,3
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,6	2,0
Otros países y buques no asignados	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>	13,1 <i>1,5</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2002 tenían, respectivamente, 4,3, 1,8 y 1,7 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva.

^c Cifra de mediados de año.

^d Cifra de final de año.

2. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países

En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de la flota por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 1999, 2000, 2001 y 2002. La parte de los petroleros en la flota mundial total creció en 2002 un 1,5% con respecto al año anterior. Con ello se invirtió la tendencia del año precedente. El cambio se debió al alto nivel de entregas de petroleros durante 2002. Hubo un descenso del 0,1% en la parte de los graneleros en la flota mundial total, que regresó al mismo nivel de 1990, el 35,6%. La parte de los buques de carga general en la flota mundial continuó disminuyendo, y descendió al 11,5%, mientras que la de portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente y llegó al 9,8%. La parte de otros tipos de

buques descendió al 7,1%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado subió del 30% en 2000 al 31,7% en 2002. En cambio, la de los países de libre matrícula bajó del 50,1% en 2001 al 48,6% en 2002. Estas fluctuaciones en ambos grupos de países contrastan con la tendencia tradicional de los propietarios de los países desarrollados de economía de mercado a abanderar los petroleros en pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo subió en 2002 al 17,3%, invirtiendo la tendencia descendente de los años anteriores. La parte de los países en desarrollo de Asia aumentó un 1,2% en 2002, llegando a representar el 13,9% de la flota mundial de petroleros, mientras que la de los países en desarrollo de América se mantuvo en el 2,9%.

CUADRO 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002^{a b}

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques
		En millones de TPM	Porcentaje del total mundial	Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d				
TOTAL MUNDIAL	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2001	825,7	100,0	34,6	35,7	12,1	9,3	8,3
	2002	844,2	100,0	36,1	35,6	11,5	9,8	7,1
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2001	207,5	25,1	30,6	16,9	20,1	32,8	36,3
	2002	217,1	25,7	31,7	16,9	20,4	33,9	37,3
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2001	402,4	48,7	50,1	55,5	35,7	43,1	39,0
	2002	398,5	47,2	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2001	15,4	1,9	1,0	1,1	6,2	0,5	4,3
	2002	15,9	1,9	1,0	1,1	6,7	0,5	4,5
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
	2001	26,5	3,2	1,4	3,9	7,9	2,3	2,0
	2002	28,3	3,4	1,5	4,0	8,4	2,6	2,1
	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial	Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d					
Países en desarrollo	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2001	159,0	19,3	16,0	20,8	26,0	18,6	17,0
	2002	171,3	20,3	17,3	20,8	29,1	18,0	22,0
<i>de los cuales en:</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	-	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
	2001	5,7	0,7	0,5	0,5	1,6	0,2	1,8
	2002	5,3	0,6	0,4	0,5	1,5	0,1	2,1
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2001	34,6	4,2	2,9	3,6	9,0	4,9	4,5
	2002	35,6	4,2	2,9	3,25	9,5	4,9	6,0
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2001	117,0	14,2	12,7	16,4	14,9	13,5	10,5
	2002	126,9	15,0	13,9	16,5	17,1	12,8	13,4
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2001	1,1	0,1	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0
	2002	1,3	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2001	0,6	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
	2002	2,0	0,2	0,1	0,3	0,7	0,0	0,3
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2001	14,8	1,8	0,8	1,8	4,0	2,6	1,5
	2002	13,1	1,6	0,0	2,6	1,3	0,7	5,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay. Véase el anexo III b) para más detalles.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Los datos hasta 1990 son al 1° de julio y desde 1991 al 31 de diciembre.

^c Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y los mineraleros graneleros/petroleros.

^d Los porcentajes de 1970 se calcularon con arreglo a las TRB.

En el sector de los graneleros de carga seca, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial se mantuvo en 2002 en el 16,9% de 2001, lo que representa un tercio de su parte en 1980 (52,7%). La parte de los principales países de libre matrícula bajó del 55,5% de 2001 (31,7% en 1980) al 54,6% en 2002. La proporción que corresponde a los países en desarrollo se mantuvo en el 20,8%. La parte de los países de Europa central y oriental y la de los países socialistas de Asia se mantuvieron sin cambio en el 1,1% o aumentaron ligeramente hasta alcanzar el 4,0%, respectivamente.

En el sector de los buques de carga general, la evolución de la flota de los tres principales grupos de países no coincidió con la del sector de los graneleros. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte de forma marginal, hasta el 20,4% de la flota mundial, mientras que los países de libre matrícula registraron una caída al 34,1%. La parte de los países en desarrollo, con un incremento del 3,1%, fue del 29,1% y los aumentos se distribuyeron entre todas las regiones. En los países en desarrollo, los buques de carga general continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque.

En 2002, los países desarrollados de economía de mercado elevaron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores al 33,9%, un 1,1% más que el año anterior. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó también un 1,3% y alcanzó el 44,4%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en PDEM. Así pues, los países desarrollados de economía de mercado poseen aproximadamente el 60% de la flota. La parte de los países en desarrollo aumentó ligeramente, hasta el 18,6%, y la parte de los países en desarrollo de Asia descendió al 12,8%, mientras que la de los países en desarrollo de América se mantuvo en el 4,9%.

3. Estructura de la flota de los principales grupos de países

En el cuadro 15 se presentan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2003. En 2002, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 8,9 millones de TPM y su porcentaje de la flota total del grupo ascendió al 44,4%. La parte de sus graneleros de carga seca bajó al 23,3%, a pesar de un aumento absoluto de 0,8 millones de TPM. La parte de cargueros y portacontenedores en la flota de esos países registró evoluciones contrapuestas, con un descenso al 9,1% en el primer caso y una subida hasta del 12,9% en el segundo, frente al 9,7% y 12,2% registrados en 2001. Los principales países de libre matrícula redujeron el total de sus flotas 3,9 millones de TPM. La parte más considerable de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 78,2% de su flota al comienzo de 2003. En ese año la parte de sus petroleros creció 4,6 millones de TPM y alcanzó el 37,1% de la flota total del grupo, mientras que la parte de los graneleros registró en 2002 un aumento marginal de 0,3 millones de TPM, y alcanzó el 41,1% frente al 40,6% del año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año 2,6 millones de TPM, y representaron el 8,3% de la flota total del grupo, frente al 8,9% de 2001. En 2002 su flota de portacontenedores creció 3,6 millones de TPM, y llegó a representar el 9,2% de su flota total (frente al 8,3% de 2001).

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron el 30,8% y el 36,4%, respectivamente en 2002. En cifras absolutas, su tonelaje de ambos tipos de buque en 2002 fue de 52,7 millones y 62,3 millones de TPM, frente a los 96,4 millones y 50,6 millones de TPM en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo subió de 26,0 millones de TPM en 2001 a 28,3 millones de TPM en 2002, mientras que los

portacontenedores incrementaron su tonelaje en 0,5 millones de TPM, pero su porcentaje bajó del 9% en el año anterior al 8,7% en 2002. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocuparon un lugar relativamente destacado, y pasaron de representar el 40,1% en 2001 al 41,1% en 2002. Por el contrario, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, que equivale al 2% del total, desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de los graneleros como de los cargueros. El tonelaje absoluto de esos tipos de buque subió en 2002 a 12,1 millones y 8,2 millones de TPM, respectivamente. En cambio, su parte del total bajó del 43% en 2001 al 42,9% en 2002 en el caso de los graneleros y del 29,8% al 29,0% en el de los cargueros. El tonelaje absoluto de los portacontenedores subió en 2002 a 2,2 millones de TPM, es decir, el 7,6% (frente al 6,8% en 2001).

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2003^a
(en millones de TPM y porcentajes)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado		Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y oriental		Países socialistas de Asia	
	Millones de TPM	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%	Millions de tpl	%
Flota total	844,2	100,0	217,1	100,0	398,5	100,0	171,3	100,0	15,9	100,0	28,3	100,0
Petroleros	304,4	36,1	96,4	44,39	147,8	37,1	52,7	30,8	3,0	18,6	4,6	16,1
Graneleros	300,1	35,6	50,6	23,30	163,8	41,1	62,3	36,4	3,4	21,2	12,1	42,9
De carga general	97,2	11,5	19,8	9,13	33,1	8,3	28,3	16,5	6,5	41,1	8,2	29,0
Portacontenedores	82,8	9,8	28,0	12,91	36,8	9,2	14,9	8,7	0,4	2,4	2,2	7,6
Otros buques	59,7	7,1	22,3	10,26	16,9	4,2	13,1	7,7	2,7	16,7	1,2	4,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Buques de 100 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2002, entre todos ellos controlaban el 94,9% de la flota mercante mundial (el mismo porcentaje que el año pasado). Los Emiratos Árabes Unidos, que habían ocupado el lugar 31 en 2001, fueron reemplazados en 2002 por una nueva incorporación, Chile, que ocupó el puesto 35, con 2,2 millones de TPM y el 0,29% de la flota mundial total. Hubo varios cambios de orden en los otros países: la República Islámica del Irán y Suiza avanzaron cuatro lugares, los Países Bajos tres, el Canadá y Marruecos dos, y China, Singapur, Arabia Saudita, Chipre y Croacia un lugar; otros países bajaron un lugar (Estados Unidos, Reino Unido, India, Filipinas, Indonesia), dos lugares (Suecia) o cinco lugares (Brasil).

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2003^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto			Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pavillon nacional	Pavillon étranger	Total		
Grecia	758	2 345	3 103	44 849 923	105 010 880	149 860 803	70,07	19,52
Japón	747	2 163	2 910	13 472 332	90 924 107	104 396 439	87,10	13,60
Noruega	872	819	1 691	27 138 155	30 959 452	58 097 607	53,29	7,57
China	1 617	704	2 321	22 680 169	21 623 434	44 303 603	48,81	5,77
Estados Unidos	583	870	1 453	11 001 954	31 536 497	42 538 451	74,14	5,54
Alemania	377	1 925	2 302	7 231 590	33 517 881	40 749 471	82,25	5,31
Hong Kong, China	235	334	569	13 206 714	24 527 094	37 733 808	65,00	4,92
República de Corea	491	364	855	9 135 854	16 633 763	25 769 617	64,55	3,36
Taiwán, Provincia china de	133	395	528	6 313 645	16 014 886	22 328 531	71,72	2,91
Singapur	457	257	714	12 627 368	6 764 542	19 391 910	34,88	2,53
Reino Unido	396	383	779	7 867 951	10 225 805	18 093 756	56,52	2,36
Dinamarca	349	333	682	8 540 665	7 971 422	16 512 087	48,28	2,15
Federación de Rusia	2 176	380	2 556	8 429 692	7 816 315	16 246 007	48,11	2,12
Italia	519	119	638	8 315 551	3 886 635	12 202 186	31,85	1,59
Arabia Saudita	52	69	121	923 734	10 086 880	11 010 614	91,61	1,43
India	344	41	385	9 376 986	1 133 341	10 510 327	10,78	1,37
Turquía	436	137	573	7 252 197	1 684 970	8 937 167	18,85	1,16
Países Bajos	576	208	784	4 045 450	3 156 450	7 201 900	43,83	0,94
Irán, República Islámica del	149	4	153	6 864 112	229 978	7 094 090	3,24	0,92
Suiza	12	225	237	691 366	6 309 602	7 000 968	90,12	0,91
Suecia	162	162	324	1 429 038	5 468 352	6 897 390	79,28	0,90
Malasia	254	52	306	5 790 177	798 897	6 589 074	12,12	0,86
Brasil	142	22	164	4 454 047	2 038 788	6 492 835	31,40	0,85
Bélgica	25	128	153	168 703	6 008 133	6 176 836	97,27	0,80
Francia	168	101	269	2 963 993	3 038 662	6 002 655	50,62	0,78
Canadá	217	110	327	2 632 406	3 354 729	5 987 135	56,03	0,78
Filipinas	305	31	336	4 095 428	751 145	4 846 573	15,50	0,63
Indonesia	519	91	610	3 225 973	1 088 783	4 314 756	25,23	0,56
España	67	263	330	145 830	4 147 174	4 293 004	96,60	0,56
Kuwait	32	0	32	3 341 564	0	3 341 564	0,00	0,44
Mónaco	0	103	103	0	3 133 767	3 133 767	100,00	0,41
Australia	47	40	87	1 428 901	1 409 743	2 838 644	49,66	0,37
Chipre	30	38	68	823 590	1 969 719	2 793 309	70,52	0,36
Croacia	64	39	103	1 029 912	1 216 635	2 246 547	54,16	0,29
Chile	56	34	90	862 266	1 364 987	2 227 253	61,29	0,29
TOTAL (35 países)	13 367	13 289	26 656	262 357 236	465 803 448	728 160 684	63,97	94,90
TOTAL MUNDIAL	15 649	14 579	30 228	281 241 565	486 350 815	767 592 380	63,36	100,00

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Buques de 1.000 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos determinar tal cosa ha obligado a hacer apreciaciones. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

^c Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios dependientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que enarbolan pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas (incluidas en el cuadro 17 como país de libre matrícula).

En esos países y territorios prosiguió en 2002 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero, aunque su crecimiento se debilitó. El tonelaje total así abanderado alcanzó en 2002 un total de 465,8 millones de TPM, que representaban el 64,0% de la flota total de los 35 países, frente a los 462,5 millones de TPM y el 64,1% de 2001. En los países y territorios en desarrollo se observa una nueva tendencia a abanderar sus buques con pabellón extranjero. En 2002, los 13 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong, China, pero sin contar a la Provincia china de Taiwán) tenían el 47% de su tonelaje total abanderado en el extranjero. A pesar de esta continua tendencia dentro de ese grupo, en su seno hay diferencias apreciables. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países representaban el 91,6% y el 65,0%, respectivamente, mientras que la República Islámica del Irán, Kuwait y Filipinas se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron sólo el 3,2%, 7,0% y 15,5% de sus flotas, respectivamente. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en el 70,2% en 2002.

2. Matrícula libre

La parte de la flota mercante mundial con pabellón extranjero disminuyó un 4,7% en 2002, después de haber aumentado un 1,7% del año precedente. Ello podría ser consecuencia de los cambios registrados en las normas fiscales de los países desarrollados de economía de mercado y de ciertas irregularidades en los países de libre matrícula. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los siete principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países de libre matrícula de menor importancia. Las toneladas totales inscritas en 2002 en los seis grandes países de libre matrícula sumaron 373,5 millones de TPM, un 4,6% por debajo de los 365,1 millones de 2001, año en que habían crecido un 1%. Panamá continuó en cabeza, a pesar de una contracción de 3,4 millones de TPM, es decir, del 2%. Las alegaciones de tráfico ilegal de certificados de navegación dieron lugar a la detención de tres funcionarios. La flota de Liberia disminuyó un 6,6%. En mayo de 2002, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas pidió a Liberia que adoptara medidas urgentes para garantizar que los ingresos derivados de su Registro Marítimo se utilizaran para fines sociales, humanitarios y de desarrollo legítimos. En septiembre se nombró una empresa contable internacional para que supervisara el Registro, pero se retiró en diciembre. En febrero de 2003, se enviaron al país inspectores de las Naciones Unidas para que verificaran la aplicación de la resolución del Consejo de Seguridad. Poco después, el país comunicó el comienzo, junto con la OMI, de un proyecto piloto de expedición de tarjetas de identidad de seguridad para los navegantes. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia representa el 66,5% del total de los seis principales países de libre matrícula. En 2002, Malta redujo su flota a 36,6 millones de TPM, lo que representó un descenso del 13,1%, mientras que el tonelaje de Bermuda, con un descenso notable del 22,2%, bajó a 6,3 millones de TPM. La disminución de las flotas de los otros dos grandes países de libre matrícula, las Bahamas y Chipre, fue de aproximadamente el 2%.

Cuatro de los países de libre matrícula de menor importancia son países en desarrollo de América (tres) y Oceanía (uno), y otros dos son países desarrollados de economía de mercado de Europa. Algunos otros países en desarrollo (como Belice, Honduras, Sri Lanka, etc.) son también de libre matrícula, aunque con menor cobertura. El establecimiento de registros de libre matrícula puede ser difícil, como demuestran los informes referentes al caso de Camboya. En noviembre de 2002 se nombró un administrador de la República de Corea para que se encargara del registro. El contrato del anterior administrador se había cancelado en agosto, tras el embargo por la armada francesa de un buque de pabellón camboyano acusado de contrabando de cocaína; luego se contrató a ese administrador para establecer un nuevo registro en Mongolia. Dos meses más tarde, se notificó que estaba negociando un acuerdo semejante con las Islas Salomón³.

CUADRO 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula ^a, al 1º de enero de 2003

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1º de enero de 2002
	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Número	Miles deTPM	Miles deTPM
Panamá	631	51 667	1 287	81 208	1 189	11 313	491	16 493	470	7 827	4 068	168 508	171 874
Liberia	346	34 276	262	15 762	205	3 678	294	9 514	180	5 183	1 287	68 413	73 179
Bahamas	185	24 778	136	8 336	414	6 051	69	2 130	253	2 828	1 057	44 122	45 327
Malta	247	15 613	390	17 183	337	3 061	31	539	24	253	1 029	36 649	42 129
Chipre	119	6 080	385	19 427	366	3 486	108	2 739	53	365	1 031	32 097	32 941
Bermudas	10	1 864	26	3 598	16	205	14	401	25	225	91	6 293	8 083
Total parcial	1 538	134 277	1 486	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	373 533
San Vicente y las Granadinas	30	244	101	3 801	286	2 062	22	156	93	291	532	6 554	
Antigua y Barbuda	6	22	13	149	573	2 378	186	3 436	11	54	789	6 039	
Islas Caimán	33	1 572	21	1 038	40	424	0	0	29	288	123	3 321	
Luxemburgo	13	1 014	2	20	8	69	8	115	33	772	64	1 990	
Vanuatu	1	90	20	823	15	243	1	29	70	196	107	1 381	
Gibraltar	17	709	2	30	58	266	12	205	9	52	98	1 261	
Total	1 638	137 928	2 645	151 374	3 507	33 236	1 236	35 757	1 250	18 333	10 276	376 628	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2002	1 267	132 382	2 684	151 764	2 946	31 892	1 014	30 574	1 646	26 921	9 557	373 533	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2001												395 164	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2000												388 688	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Buques de 1.000 TPM o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que los graneleros habían subido al 37,7% del peso muerto total en 2002, frente al 35,3% de 2001, mientras que los graneleros de carga seca mantuvieron su parte en el 40,8%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de buque de los seis principales países de libre matrícula representa el 78,5% del peso muerto total, y el 76,8% si se incluyen los países de libre matrícula de menor importancia. Los cargueros (3.507 unidades) representaban el 34% del número total de buques, seguidos de los graneleros de carga seca (2.645 buques; 25,7% del total). Estas cifras demuestran la importancia de los registros de libre matrícula para el sector marítimo.

3. Nacionalidad de los buques

En el cuadro 18 puede verse la participación de nacionales en los registros de matrícula libre e internacionales más importantes. Los datos comparan el tonelaje total inscrito en algunos países con el tonelaje propiedad de nacionales de esos países y con el tonelaje registrado en ellos. Los países o territorios de libre matrícula están divididos en tres grupos: seis grandes países del registro, seis países de libre registro de importancia secundaria y seis países de matrícula internacional. En los países de libre matrícula, la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales

CUADRO 18

Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1° de enero ^a
(miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula			Participación de nacionales del país de matrícula y de nacionales de países que tienen una relación privilegiada con el país de matrícula					
	2001	2002	2003	en tonelaje de la flota registrada			en porcentaje de la flota registrada (%)		
				2001	2002	2003	2001	2002	2003
<i>Seis principales países de libre matrícula</i>									
Panamá	162 321	171 874	168 508	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	75 158	73 180	68 413	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	44 871	45 327	44 122	226	0	0	0,5	0,0	0,0
Malta	44 497	42 130	36 649	48	36	0	0,1	0,1	0,0
Chipre	33 312	32 940	32 097	792	756	824	2,4	2,3	2,6
Bermudas	9 122	8 082	6 293	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<i>Seis países de libre matrícula de importancia secundaria</i>									
San Vicente y las Granadinas	8 415	8 602	6 554	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	5 131	5 856	6 039	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caimán	2 501	2 539	3 321	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	1 405	2 101	1 990	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 444	1 534	1 381	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	511	999	1 261	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	388 688	395 164	376 628						
<i>Ocho registros internacionales</i>									
Singapur	32 996	32 082	31 246	12 842	11 826	12 627	38,9	36,9	40,4
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 062	28 709	27 373	23 842	24 532	23 654	85,0	85,5	86,4
Hong Kong (China)	15 330	20 333	24 892	12 675	16 530	13 207	82,7	81,3	53,1
Islas Marshall	15 517	18 058	21 860	9 322	8 023	8 667	60,1	44,4	39,6
Isla de Man	8 734	9 552	8 830	5 160	5 070	4 827	59,1	53,1	54,7
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	7 617	8 167	8 830	7 559	7 986	8 493	99,2	97,8	96,2
Antillas Francesas	5 000	5 055	4 748	2 805	2 379	2 073	56,1	47,1	43,7
Antillas Neerlandesas	1 481	1 335	1 442	486	469	592	32,8	35,1	41,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Buques de 1.000 TRB o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

de esos países es mínima o nula, muy por debajo del 10%. En cambio, en los países de matrícula internacional, se observan dos factores. En primer lugar, los nacionales del país o territorio de matrícula tienen una parte significativa del tonelaje matriculado, como ocurre en Dinamarca, Noruega, Hong Kong (China) y Singapur. En segundo lugar, los nacionales de un país que tiene una relación privilegiada con el territorio de matrícula poseen una parte significativa del tonelaje matriculado, como es el caso del Reino Unido en la Isla de Man, los Estados Unidos en las Islas Marshall, Francia en el Territorio Francés Antártico (Islas Kerguelen) y los Países Bajos en las Antillas Neerlandesas.

En estos registros internacionales, la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales de registros internacionales y de nacionales de países que tienen relación privilegiada con el territorio de registro es elevada, muy por encima del 30% y, en algunos casos, superior al 80%. Los países y territorios con la parte más considerable, a saber, Dinamarca, Noruega y Hong Kong (China), ocupaban el lugar 12, 3 y 7, respectivamente, entre los 35 países marítimos más importantes en 2003.

En el cuadro 19 se indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 12 principales países de libre matrícula. En 2002, 35 países o territorios representaban el 89% de tonelaje total de los 12 flotas de libre matrícula. Ese porcentaje fue ligeramente inferior al de 2001. La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios, que controlan el 75,7% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula; los cinco primeros países controlan el 59,0%. Grecia figuró en primer lugar en 2002 por noveno año consecutivo, con la mayor proporción (22,3%) de la flota de los países de libre matrícula. En ese mismo año, este país también contaba con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 105 millones de TPM (19,5% del total mundial matriculado en otros países), seguido del Japón con 90,9 millones de TPM (13,6% del tonelaje total). El total abandonado en el extranjero por ambos países representó el 33,1 % del total mundial registrado de esa forma.

En el cuadro 19 se presenta también un panorama general de la forma en que 35 países estaban registrando sus buques al comienzo de 2003 en registros abiertos. En términos generales, la parte de los seis principales países de libre matrícula se mantiene en el 94,7% y la de los países de libre matrícula de importancia secundaria es notablemente menor, sólo el 5,3%.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2002 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 52,7 millones de TPM, lo que supuso un aumento del 2,1% en comparación con los contratos de 2001 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el pesimismo: en 2002 se contrataron 447 unidades con un total de 24,0 millones de TPM, frente a las 550 unidades y un total de 34,3 millones de TPM en 2001. No obstante, el talante cambió al final del año como consecuencia del accidente del *Prestige* (véase el recuadro 2). En 2002 los pedidos de graneleros de carga seca de nueva construcción se recuperaron del retroceso del año anterior, duplicando con creces las cifras del año anterior: se pasó de 165 unidades y 9,5 millones de TPM a 275 unidades y 20,8 millones de TPM.

CUADRO 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003

(N° = N° de buques; M. = Miles de TPM)

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Seis países de libre matrícula de importancia secundaria			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero	
	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.
Grecia	514	20 000	11	145	9 555	12	164	8 752	18	594	28 909	68	562	23 302	65	1	15	0	170	4 235	17	2 150	94 768	22	2 345	105 011
Japón	1 785	78 250	42	109	5 221	7	37	654	1	2	78	0	21	304	1	0	0	0	27	734	3	1 981	85 242	20	2 163	90 924
Noruega	88	2 942	2	104	7 482	10	273	10 675	22	42	857	2	27	264	1	2	2	0	57	614	2	593	22 836	5	819	30 959
China	243	8 197	4	59	2 885	4	5	213	0	15	235	1	12	217	1	0	0	0	115	1 589	6	449	13 335	3	704	21 623
Estados Unidos	142	3 125	2	111	4 821	6	173	10 120	20	8	466	1	3	10	0	13	154	2	145	1 246	5	595	19 941	5	870	31 536
Alemania	23	833	0	433	13 062	17	18	1 076	2	45	789	2	224	4 432	12	1	22	0	840	6 698	26	1 584	26 912	6	1 925	33 518
Hong Kong, China	180	14 510	8	47	4 031	5	7	366	1	5	449	1	3	177	0	4	593	9	20	402	2	266	20 529	5	334	24 527
República de Corea	295	15 205	8	6	530	1	1	17	0	2	18	0	3	98	0	0	0	0	4	11	0	311	15 879	4	364	16 634
Taiwán, Provincia china de	294	11 163	6	30	1 144	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	16	0	328	12 423	3	395	16 015
Singapur	72	1 988	1	12	809	1	13	1 051	2	0	0	0	1	30	0	0	0	0	5	59	0	103	3 937	1	257	6 765
Reino Unido	39	969	1	15	672	1	108	1 352	3	3	52	0	5	20	0	39	3 184	47	40	228	1	249	6 476	2	383	10 226
Dinamarca	19	424	0	6	214	0	50	567	1	3	13	0	0	0	0	4	49	1	16	53	0	98	1 319	0	333	7 971
Federación de Rusia	16	81	0	69	4 943	6	5	18	0	92	997	2	76	1 313	4	0	0	0	20	80	0	278	7 431	2	380	7 816
Italia	5	301	0	9	577	1	12	501	1	32	1 013	2	0	0	0	0	0	0	28	562	2	86	2 954	1	119	3 887
Arabia Saudita	8	641	0	20	5 817	8	13	2 974	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	34	0	46	9 467	2	69	10 087
India	8	111	0	7	518	1	1	12	0	2	53	0	6	100	0	0	0	0	9	83	0	33	877	0	41	1 133
Turquía	3	21	0	3	141	0	3	16	0	85	728	2	0	0	0	0	0	0	15	154	1	109	1 060	0	137	1 685
Países Bajos	24	323	0	9	115	0	45	1 833	4	8	40	0	24	189	1	0	0	0	43	149	1	153	2 648	1	208	3 156

<i>País o territorio de domicilio</i>	<i>Panamá</i>			<i>Liberia</i>			<i>Bahamas</i>			<i>Malta</i>			<i>Chipre</i>			<i>Bermudas</i>			<i>Seis países de libre matriculación de importancia secundaria</i>			<i>Total parcial</i>			<i>Total de la flota de pabellón extranjero</i>		
	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	<i>%</i>	<i>Nº</i>	<i>M.</i>	
Irán, República Islámica del	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	225	1	0	0	0	0	0	0	3	225	0	4	230	
Suiza	107	3 606	2	14	348	0	1	82	0	53	1 096	3	4	54	0	1	3	0	22	426	2	202	5 615	1	225	6 310	
Suecia	3	16	0	10	959	1	14	692	1	0	0	0	6	24	0	9	1 730	25	18	171	1	60	3 591	1	162	5 468	
Malasia	15	111	0	0	0	0	15	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	203	0	52	799	
Brasil	11	1 057	1	10	979	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	2 037	0	22	2 039	
Bélgica	6	553	0	7	798	1	11	125	0	3	86	0	2	9	0	0	0	0	42	1 730	7	71	3 303	1	128	6 008	
Francia	8	587	0	3	69	0	29	676	1	0	0	0	2	26	0	0	0	0	27	715	3	69	2 073	0	101	3 039	
Canadá	3	33	0	7	238	0	12	413	1	9	34	0	7	314	1	14	405	6	6	304	1	58	1 742	0	110	3 355	
Filipinas	17	509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	24	0	0	0	0	1	11	0	20	544	0	31	751	
Indonesia	45	404	0	1	79	0	2	82	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	2	31	0	51	598	0	91	1 089	
España	49	313	0	1	95	0	4	536	1	0	0	0	6	130	0	0	0	0	2	10	0	62	1 084	0	263	4 147	
Kuwait	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mónaco	18	841	0	14	632	1	30	660	1	11	215	1	0	0	0	0	0	0	9	58	0	82	2 406	1	103	3 134	
Australia	6	186	0	3	392	1	7	191	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	3	11	0	23	978	0	40	1 410	
Chipre	5	592	0	2	191	0	2	280	1	3	16	0	30	824	2	0	0	0	4	19	0	46	1 922	0	38	1 970	
Croacia	2	2	0	10	604	1	1	44	0	9	441	1	2	12	0	0	0	0	15	114	0	39	1 217	0	39	1 217	
Chile	15	515	0	11	492	1	1	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	1 058	0	34	1 365	
Total parcial	4 068	168 508	90	1 287	68 413	89	1 057	44 122	89	1 029	36 649	86	1 031	32 097	89	91	6 293	92	1 713	20 547	80	10 276	376 628	89	13 289	465 804	
Otros	2 520	17 892	10	393	8 603	11	378	5 478	11	403	5 960	14	304	3 932	11	26	519	8	839	5 043	20	4 863	47 428	11	1 290	20 546	
TOTAL	6 588	186 400	100	1 680	77 016	100	1 435	49 600	100	1 432	42 609	100	1 335	36 029	100	117	6 812	100	2 552	25 590	100	15 139	424 056	100	14 579	486 350	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

CUADRO 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques ^a en 1992 - 2002

(N° = N° de buques; M. = Miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Buques de pasaje /transbordadores		Total ^b	
	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
2002														
Enero	12	625	8	385	-	-	4	27	2	84	21	13	47	1 134
Febrero	25	1 268	15	1 459	-	-	3	18	4	20	3	5	50	2 770
Marzo	27	1 293	20	1 844	-	-	14	232	1	42	17	4	79	3 415
Abril	47	3 108	19	1 220	-	-	15	138	12	512	4	13	97	4 991
Mayo	62	3 011	15	1 457	-	-	3	26	6	293	7	7	93	4 794
Junio	36	1 442	31	2 869	-	-	10	82	7	405	5	-	89	4 798
Julio	33	1 347	31	2 261	-	-	12	130	17	1 129	5	17	98	4 884
Agosto	34	1 833	17	1 194	-	-	20	169	4	36	6	25	81	3 257
Septiembre	44	2 119	26	2 025	-	-	12	212	13	393	18	14	113	4 763
Octubre	35	1 893	50	3 128	-	-	18	205	20	888	10	17	133	6 131
Noviembre	37	2 232	12	770	-	-	3	28	22	899	8	13	82	3 942
Diciembre	55	3 808	31	2 187	-	-	22	326	27	1 522	7	3	142	7 846
Total	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2003), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro II-1.1.1.

^a Buques de 300 TRB o más.

^b En ese total no quedan comprendidos los datos relativos a los contratos para la construcción de buques de otros tipos.

Los pedidos de portacontenedores nuevos disminuyeron, pero no tanto en total de toneladas: 135 unidades con un total de 6,2 millones de TPM en 2002, frente a 180 unidades y 6,6 millones de TPM en 2001. Ello fue resultado de la tendencia reciente hacia portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de cargueros nuevos aumentaron también en 2002, llegando a 136 unidades y 1,6 millones de toneladas de TPM, frente a las 142 unidades y 1,2 millones de toneladas de TPM en 2001. Los pedidos de transbordadores/buques de pasaje fueron muy numerosos y el tonelaje casi se duplicó, alcanzando un total de 739.000 TPM, frente a las 370.000 TPM del año anterior. El número de buques creció en menor proporción, pasando de 80 en 2001 a 131 en 2002.

RECUADRO 2

El impacto del Prestige

El 13 de noviembre de 2002 el petrolero Aframax Prestige, que transportaba 77.000 toneladas de petróleo pesado, envió una llamada de socorro después de que las inclemencias atmosféricas registradas frente a la costa noroccidental española le hicieran escorar y comenzar a perder carga. Este buque monocasco, de 26 años de edad, hacía un recorrido desde Letonia hasta Singapur cuando comenzó a derivar hacia la costa. El equipo de salvamento trató de llevarlo a un lugar costero protegido para descargar el petróleo, pero las autoridades se opusieron a ello. El buque fue remolcado hacia el mar abierto donde, sacudido por las olas, se partió en dos y se hundió el 19 de noviembre a profundidades de unos 3.500 metros.

Este accidente contaminó unos 200 kilómetros de costa en la España noroccidental y, semanas más tarde, también algunas partes de la costa meridional de Francia, provocando importantes daños económicos y ambientales. A mediados de enero se estimaba que continuaban en el barco naufragado unas 53.000 toneladas de petróleo y, aunque se habían sellado las grietas, salían de él unas 80 toneladas al día. Los 178 millones de dólares estimados por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de los que podría disponerse para atender las reclamaciones correspondientes, resultó muy inferior a los 9.900 millones de dólares que el Gobierno español consideraba necesarios para limpiar el litoral.

No obstante, el accidente tuvo otras repercusiones. Se plantearon interrogantes acerca del control del Estado del puerto realizado por los países europeos de conformidad con el memorando de entendimiento de París. El hecho de que el Prestige no hubiera sido inspeccionado en los 12 últimos meses a pesar de visitar varios puertos para el aprovisionamiento de combustible ponía de relieve la práctica de realizar dichas inspecciones únicamente cuando los buques atracan en el puerto, así como la baja tasa de inspección en algunos países. En consecuencia, Francia comenzó a contratar a capitanes retirados y personal calificado para intensificar dichas inspecciones.

El Prestige obligó a plantearse de nuevo la necesidad de contar con lugares autorizados de refugio para hacer frente a las circunstancias más difíciles en los accidentes marinos. A comienzos de 2001, las autoridades costeras negaron la entrada al petrolero Castor, que presentaba amplias grietas después de navegar en difíciles condiciones atmosféricas en el Mar Mediterráneo con 29.500 toneladas de gasolina sin plomo. Finalmente, la carga se transfirió a otro buque en el mar.

Además, dos países europeos, Francia y España, dieron a conocer a comienzos de diciembre una medida unilateral basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en virtud de la cual los petroleros monocasco que transportan petróleos pesados deben navegar fuera de sus zonas económicas exclusivas de 200 millas. A comienzos de enero, sólo España había expulsado ya siete buques, mientras que en los contratos de fletamento comenzaban a incluirse amplias rutas de navegación para cumplir dicha medida. Malta, uno de los registros más afectados por las expulsiones, se quejó de esta medida inesperada y enérgica.

El efecto más significativo en el mercado de fletes fue resultado de la propuesta de la Unión Europea de ocuparse de los petroleros monocasco^a. No podrían transportar petrolero pesado, se aceleraría su eliminación gradual, y en la evaluación de su estado se incluiría la solidez estructural. Más en concreto, los petroleros de la clase 1, conocidos también como petroleros pre-Marpol, podrían continuar operando hasta 2005 (23 años de edad máxima), mientras que los de la clase 2, es decir los que cumplen los reglamentos del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL), podrían operar hasta el año 2010 (28 años de edad máxima). En cuanto a los petroleros menores de la categoría 3, el plazo propuesto sería hasta el 2015 (edad máxima también de 28 años). En el Senado de los Estados Unidos se presentó un proyecto de ley para suprimir los petroleros monocasco no más tarde de 2005. Estas propuestas adelantaron los plazos acordados en la OMI tras el hundimiento del Erika hace casi tres años. Según el reglamento revisado 13 G del Convenio Marpol, que entró en vigor en septiembre de 2002, los petroleros monocasco de la clase 1 deberían desguazarse no más tarde de 2007, y todos los demás no más tarde del 2015. En consecuencia, el Prestige debería desguazarse en 2005. Como había aproximadamente 5.500 petroleros monocasco en operación, frente a los 2.500 de doble casco, estas propuestas reforzaban los bajos precios actuales de los nuevos buques y estimulaban los pedidos de nuevos petroleros, además de garantizar la reactivación de los deprimidos mercados de fletes.

^a El tratamiento diferenciado de estos buques se prescribía en el Convenio Marpol adoptado en 1973 y aplicado desde 1982. Los grandes petroleros de más de 20.000 TPM se clasificaban en la clase 1 y 2, mientras que los de menor tamaño se incluían todos en la clase 3.

Fuente: Lloyd's List (Londres), varios números.

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado, desglosado por grupos de países y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del año 2003 en 118,8 millones de TPM, que representaron un incremento saludable del 10% con respecto al año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 40 millones de TPM, que representaban el 33,7% del total mundial encargado, frente a los 34 millones de TPM y el 31,5% a comienzos de 2002. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos de 60,7 millones de TPM, es decir, el 51,1% del total, frente a los 57,4 millones de TPM y el 53,2% de comienzos del año precedente. La parte de los países de Europa central y oriental, que disminuyó ligeramente en 2002, fue de 0,4 millones de TPM, es decir, el 0,3% del total mundial encargado, mientras que la parte de los países socialistas de Asia disminuyó en 2002, y al finalizar el año sumaba 3,7 millones de TPM, es decir, el 3,1% de todos los pedidos mundiales.

CUADRO 21

Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2003
(en miles de TPM)

<i>Grupos de países de matrícula</i>	<i>Total</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Otros buques</i>
TOTAL MUNDIAL	118 755	60 716	30 522	4 408	15 266	7 843
Países desarrollados de economía de mercado	40 043	22 445	7 163	1 800	4 535	4 100
Principales países de libre matrícula	60 721	28 936	20 032	1 547	8 009	2 197
Países de Europa central y oriental	398	97	41	223	-	37
Países socialistas de Asia	3 684	1 555	698	254	817	360
Total de países en desarrollo,	13 909	7 683	2 588	583	1 905	1 150
<i>de los cuales en:</i>						
África	201	5	8	16	-	172
América	1 411	551	120	203	500	87
Asia	12 296	7 127	2 460	364	1 455	890
Europa^a	0	-	-	-	-	-
Oceanía	0	-	-	-	-	-

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

^a Datos no comunicados.

La parte de los países en desarrollo aumentó un 60,6% con respecto al año anterior, y alcanzó los 13,9 millones de TPM, es decir, el 11,7% del tonelaje mundial total encargado a comienzos de 2003. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron al mismo ritmo, llegando a principios de 2003 a 12,3 millones de TPM, el 88,5% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos casi se triplicaron, y alcanzaron un total de 201.000 TPM al comienzo de 2003, mientras que los pedidos de los países en desarrollo de América descendieron, aunque a un ritmo más lento, situándose en 1,4 millones de TPM.

En 2002, los pedidos de petroleros aumentaron un 17% y alcanzaron 60,7 millones de TPM, que representaban el 51,1% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 7,7 millones de TPM, es decir, el 12,7% del total, de los cuales 7,1 millones de TPM (92,2%) correspondía a países en desarrollo de Asia. A comienzos de 2003 los graneleros encargados sumaban 30,5 millones de TPM, un 37,4% más que en 2002, y representaban el 25,7% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 23,5% y el 65,6%, lo que representaba un total de casi el 90%. El volumen de los portacontenedores encargados disminuyó en 2002 al 7,7% y al final del año era de 15,3 millones de TPM, que representaban el 12,9% del total mundial encargado. En los pedidos de portacontenedores, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban, respectivamente, el 29,7% y el 52,5%. Al comienzo de 2003 los portacontenedores encargados por países en desarrollo casi se habían duplicado, llegando a 1,9 millones de TPM, es decir, el 1,6% del total de los portacontenedores encargados. Los países en desarrollo de Asia tenían 1,5 millones de TPM, es decir, el 78,9% del total mundial.

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

En el cuadro 22 pueden verse los precios por tipos principales de buques nuevos. En 2002, con excepción de los buques Panamax, los graneleros y los buques cargueros GNL, disminuyeron de forma significativa con respecto a los del año anterior. Las reducciones de precios fueron más pronunciadas en el caso de los portacontenedores y los graneleros de tamaño mediano, debido a la caída de la demanda de carga. A mediados de año, los países que figuran a la cabeza de la construcción naval estaban estudiando medidas para ajustar la capacidad de los astilleros a la

CUADRO 22

Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican ^a
(en millones de dólares)

<i>Tipo y tamaño de los buques</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	18	15	-16,7
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	29	27	26	-3,7
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	23	20	20	0,0
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	41	37	35	-5,4
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	40	34	31	-8,8
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	76	72	67	-6,9
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m ³	200	200	225	245	165	162	164	1,2
Buques cargueros GPL de 75.000 m ³	77	44	78	68	60	58	60	3,4
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	18	16	-11,1
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	34	28	-17,6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a A partir de 1995 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

demanda prevista. Los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños bajaron menos del 10% en 2002 en relación con el nivel de 2001. Los precios de los graneleros de carga seca de nueva construcción de tamaño El Cabo descendieron también alrededor del 10% en 2002, mientras que los precios de los buques Panamax se mantuvieron estables y los de tamaño mediano disminuyeron un 16,7%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU bajaron un 17,6%, mientras que el descenso de los buques de carga general fue del 11,0%. Se observaron aumentos moderados del 1,2% y el 3,4% en el caso de los buques GNL y GPL. En cambio, se estaba examinando la posibilidad de construir grandes buques GNL de hasta 200.000 metros cúbicos para conseguir economías de escala de hasta el 15% para el transporte de gas desde Qatar. En general, continuó la tendencia a la baja de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque, debido a la debilidad de la demanda.

Tal como se observa en el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano evolucionaron en sentido contrario. Los últimos subieron, sobre todo en el caso de los buques de pequeño tamaño. El número de las transacciones subió también de 182 en 2001 a 324 en 2002, siendo los buques más vendidos los de tamaño Panamax y El Cabo y correspondiendo a los de tamaño entre mediano y pequeño 113 transacciones. En el sector de los petroleros, se registraron a lo largo del año reducciones de un dígito en los precios, excepto en los casos de los superpetroleros y los grandes petroleros. A pesar de esos precios más bajos, en 2002 se registraron menos transacciones: sólo 143 unidades cambiaron de mano (199 el año anterior), de las que 92 superaban las 50.000 TPM.

CUADRO 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1997-2002
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buque</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	28	20	20	27	26	24	-7,7
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	38	25	26	39	33	30	-9,1
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	47	37	36	50	43	42	-2,3
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	70	50	50	71	60	53	-11,7
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	18	13	16	15	12	15	25,0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	21	15	17	16	14	17	21,4
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	30	24	28	25	22	26	18,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2001*.

^a A partir de 1996 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

Capítulo III

PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

En este capítulo se ofrece información sobre la productividad de la flota mundial y se analiza el equilibrio entre la oferta y la demanda de tonelaje. Los indicadores básicos son una comparación entre generación de carga y propiedad de la flota, las toneladas de mercancías transportadas y las toneladas-milla por TPM, y el exceso de oferta de tonelaje en los principales sectores del mercado marítimo.

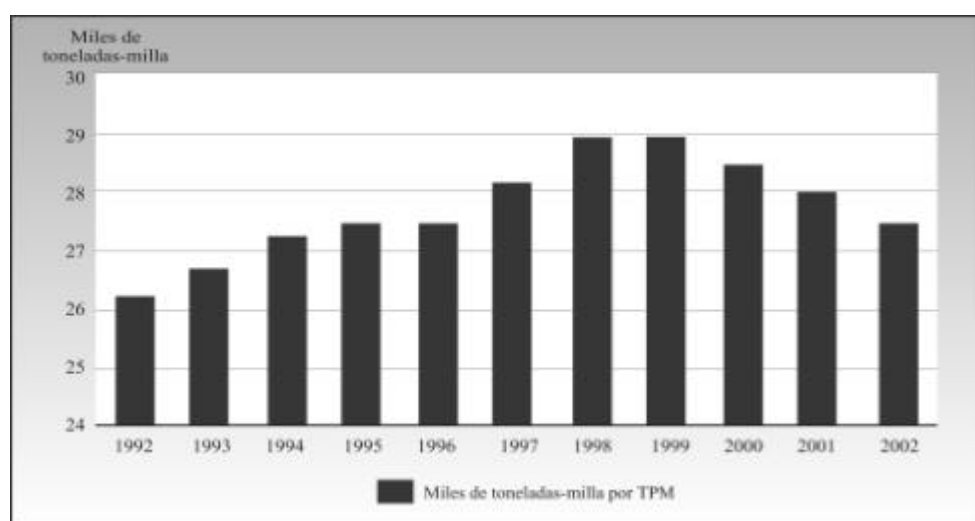
A. PRODUCTIVIDAD

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM bajaron a 7, cifra ligeramente inferior a la del año precedente, mientras que las toneladas-milla descendieron a 27,5. El descenso de la productividad medida por el primero de esos dos indicadores refleja la reducción de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. En cuanto al descenso del segundo indicador, se explica por la desaceleración del tráfico marítimo después del máximo alcanzado en 2000 y la expansión de la flota mundial.

En el cuadro 25 figuran más datos sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. En el caso de los petroleros y graneleros y cargueros mixtos ese indicador bajó a 6,8, 4,6 y 7,9 toneladas por TPM, respectivamente. En el resto de la flota subió a 10,0 por TPM.

GRÁFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1992-2002



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

Toneladas de carga transportadas y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indican

<i>Año</i>	<i>Flota mundial (en millones de TPM)</i>	<i>Carga total transportada (en millones de toneladas)</i>	<i>Total de toneladas-milla (en miles de millones)</i>	<i>Toneladas de carga transportada por TPM</i>	<i>Miles de toneladas-milla por TPM</i>
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2001	825,7	5 840	23 241	7,1	28,0
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register-Fairplay (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para los demás años indicados); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys, *Review*, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

CUADRO 25

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a y el resto de la flota^b, en los años que se indican
(toneladas transportadas por TPM)

<i>Año</i>	<i>Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de buques tanque</i>	<i>Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de graneleros</i>	<i>Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos</i>	<i>Toneladas transportadas por el resto de la flota^a (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota</i>
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2001	2 072	7,3	1 313	4,7	116	8,1	2 339	9,5
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números; *World Bulk Trades* y *World Bulk Fleet*, varios números; y otras fuentes especializadas.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

^b El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques indicados en el cuadro 6.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas por petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2002, los miles de toneladas-milla transportadas por TPM bajaron en el caso de los petroleros a 31,4, lo que representó un descenso del 7,6%, mientras que en los casos de los graneleros y cargueros mixtos bajaron un 1,7% y un 2,1%, para situarse en 23,5 y 37,5, respectivamente. En el resto de la flota bajó a 26,9 toneladas por TPM, un 5,9 menos que el año anterior.

CUADRO 26

**Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a
y el resto de la flota^b en los años que se indican**
(miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas -milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles en cargueros mixtos (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de cargueros mixtos	Toneladas-milla del resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 159	25,5
2001	9 721	34,0	6 688	23,9	552	38,3	6 236	25,4
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números; *World Bulk Trades* y *World Bulk Fleet*, varios números; y otras fuentes especializadas.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

^b El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques indicados en el cuadro 6.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

1. La capacidad excedente

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje en 1990 y durante el período de 1998-2002. La capacidad excedente total en el año 2002 se mantuvo en el mismo nivel del año anterior, a saber, 21,7 millones de TPM. Esta estabilidad de los excedentes se debió en buena medida a que el aumento del volumen de carga fue igual a la incorporación de buques nuevos a la flota mundial.

CUADRO 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1998 a 2002
(cifras de final de año)

	1990	1998	1999	2000	2001	2002
<i>Millones de TPM</i>						
Flota mercante mundial	658,4	788,7	799,0	808,4	825,6	844,2
Excedente total ^a	63,7	24,7	23,7	18,4	21,5	21,7
Flota en actividad ^b	594,7	764,0	775,3	790,0	804,1	822,5
<i>Porcentajes</i>						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,1	3,0	2,3	2,6	2,6

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay y *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a Estimaciones de las cifras medias correspondientes al año indicado. Se entiende por excedente de tonelaje el que no es explotado plenamente por diversas causas: explotación a velocidad reducida, buques desarmados, tonelaje inactivo, etc.

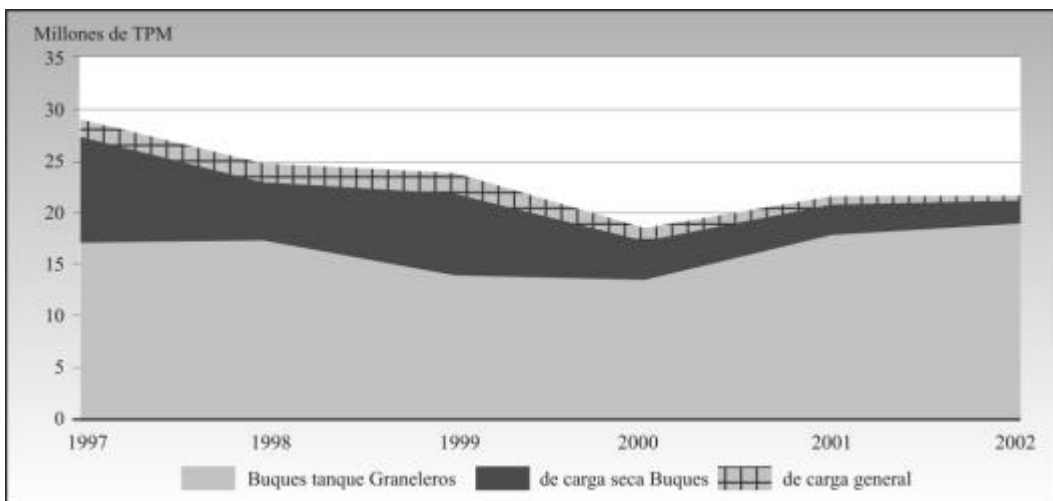
^b Diferencia entre la flota mundial y el excedente de tonelaje.

2. El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

En 2002, la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 12.5 millones de TPM, con un total de 267,7 millones, debido a que los buques nuevos entregados superaron al tonelaje desguazado, retirado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Ello, sumado a la reducción de los embarques, aumentó la capacidad excedente a 19,1 millones de TPM, esto es, al 7,1% de la flota mundial total de petroleros. En 2002, la oferta total de la flota de graneleros, con un aumento de 3,5 millones de TPM, llegó a 258,8 millones. El constante incremento de los embarques de las principales cargas secas mencionadas en el capítulo I ayudó a reducir el exceso de tonelaje a sólo 2,2 millones de TPM, equivalentes al 0,9% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se redujo en 2002, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,4 millones de TPM, es decir, el 0,7% de la flota mundial de ese sector. Esa capacidad excedente ha seguido una tendencia a la baja desde los primeros años del decenio de 1990. En el sector de buques unitarizados, en 2002 se añadieron 7,4 millones de TPM de portacontenedores, cifra similar a la del año anterior, y esta flota alcanzó los 98,6 millones de TPM. Al igual que en años anteriores, el mayor tráfico de los buques de línea regular ha sido capaz de absorber esos tonelajes, lo que ha hecho posible el pleno empleo de la flota mundial unitarizada. A medio plazo, es posible que se llegue a una situación de exceso de capacidad, ya que los transportistas han efectuado grandes pedidos; en particular, MSC ha hecho pedido de 20 buques con capacidades situadas entre 5.000 y 8.000 TEU, cuya entrega está prevista en 2005.

GRÁFICO 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

CUADRO 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1995 a 2002^a
(promedios anuales en millones de TPM)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ^d
Flota mundial de buques tanque	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7
Excedente total de buques tanque ^b	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1
Flota mundial de graneleros de carga seca	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (%)	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7
Flota mundial de buques unitarizados^c	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2	98,6
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a Las sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales presentados en el cuadro 27. Quedan excluidos del presente cuadro los buques tanque y los graneleros de carga seca de menos de 10.000 TPM y los buques de carga general de tipo tradicional y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

^b Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

^c En el presente cuadro, la flota de buques unitarizados comprende los buques portacontenedores totalmente celulares, los buques portacontenedores mixtos, los buques ro-ro y los buques portagabarras.

^d Los datos del año 2002 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2002.

C. COMPARACIÓN DE LAS CIFRAS DE CARGA CON LA PROPIEDAD DE LA FLOTA

En el cuadro 29 se resume la correlación entre el volumen de carga generado por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron el 50,5% del tráfico marítimo mundial en 2002, frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo a la mitad, pasando de aproximadamente el 51% en 1980 a alrededor del 26% en 2002. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de nacionales de un país concreto pero registrado en el extranjero, y sumando ambos la parte de dichos países sube al 65%. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en niveles próximos al 40%. El tonelaje de su propiedad y matriculado en pabellones nacionales subió desde 10% de la flota mundial en 1980 a casi el 20% a comienzos de 2003. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo se ha incrementado a casi un tercio de su tonelaje total, lo que sitúa a éste en aproximadamente el 36% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo aproximadamente en el 3% en 2002, sin variación respecto de años anteriores, pero con un claro descenso frente al 4,7% de 1980. La proporción de su flota también descendió desde el 5,5% a alrededor del 2% en 2002. Los países socialistas de Asia elevaron su parte en el tráfico mundial al 6% en 2002, e incrementaron también su parte en el tonelaje mundial desde el 1,6% en 1980 hasta el 3,3% en 2002. Además, esos países cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

En el cuadro 30 se facilita información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que comercian. Se advierte que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje, debido a un aspecto de la política comercial consistente en usar el transporte marítimo como complemento del comercio. Es opinión común que la capacidad marítima, en particular la propiedad de un tonelaje considerable, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. En el cuadro se destacan también las muchas semejanzas y diferencias existentes en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas, como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca, Suecia y Noruega, destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico entre terceros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos y Francia figuran en ese grupo. En 2002, los Estados Unidos generaron del orden del 14,5% del tráfico mundial, mientras que poseían el 5,0% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto del mismo abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 5,0% del comercio mundial pero la proporción de tonelaje propio era del 0,7%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

CUADRO 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1999-2002

<i>Grupos de países</i>	<i>Año</i>	<i>Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>	<i>Flota mercante (millones de TPM)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	2000	6 285,0	51,9	203,4	25,2
	2001	6 110,0	54,7	207,5	25,1
	2002	6 079,0	50,5	217,1	25,7
	Principales países de libre matrícula	1970	<i>a</i>	<i>a</i>	70,3	21,6
1980		<i>a</i>	<i>a</i>	212,6	31,1
1990		<i>a</i>	<i>a</i>	224,6	34,1
2000		<i>a</i>	<i>a</i>	384,7	48,1
2001		<i>a</i>	<i>a</i>	402,4	48,7
2002		<i>a</i>	<i>a</i>	398,5	47,2
Países en desarrollo		1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	2000	4 796,0	39,5	157,0	19,4
	2001	4 787,0	42,8	159,0	19,3
	2002	4 836,0	40,2	171,3	20,3
	Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
1980		346,0	4,7	37,8	5,5
1990		275,9	3,4	44,3	6,7
2000		377,0	3,1	16,3	2,0
2001		373,0	3,3	15,4	1,9
2002		387,0	3,2	15,9	1,9
Países socialistas de Asia		1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	2000	654,0	5,4	26,1	3,2
	2001	692,0	6,2	26,5	3,2
	2002	723,0	6,0	28,3	3,3
	TOTAL MUNDIAL ^b	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
1980		7 383,0	100,0	682,8	100,0
1990		8 133,3	100,0	658,4	100,0
2000		12 113,0	100,0	808,4	100,0
2001		11 161,0	100,0	825,6	100,0
2002		12 025,0	100,0	844,2	100,0

Fuente: La de los anexos II y III b).

^a El volumen de los países en desarrollo comprende toda la carga cargada y descargada.

^b Incluido el tonelaje no asignado indicado en el anexo III b).

CUADRO 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2002)

<i>País/territorio</i>	<i>Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM</i>
Estados Unidos	14,5	5,0
Alemania	8,4	4,8
Japón	5,7	12,4
Francia	5,0	0,7
Reino Unido	4,7	2,1
China	4,7	5,3
Italia	3,8	1,5
Canadá	3,7	0,7
Países Bajos	3,5	0,9
Hong Kong, China	3,1	4,5
Bélgica-Luxemburgo	3,1	1,1
República de Corea	2,4	3,1
España	2,1	0,5
Provincia china de Tai wán	1,9	2,6
Singapur	1,8	2,3
Federación de Rusia	1,3	1,9
Suiza	1,3	0,8
Malasia	1,3	0,8
Tailandia	1,0	0,3
Suecia	1,1	0,8
Australia	1,1	0,3
Brasil	0,8	0,8
Arabia Saudita	0,8	1,3
Dinamarca	0,8	2,0
Noruega	0,7	6,9
TOTAL	78,6	73,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Organización Mundial del Comercio.

Capítulo IV

COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

En este capítulo se describen las condiciones y las tendencias del transporte marítimo y de los mercados de fletes, haciéndose referencia a los grandes sectores de graneleros y buques de línea; se señalan las tarifas de esos fletes en proporción de los precios de los productos básicos. y se estiman los pagos y costos del transporte en porcentaje del valor de las importaciones en el comercio mundial.

A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS PRODUCTOS

1. Comercio marítimo de petróleo crudo y sus derivados

Los recortes de la producción efectuados por los países de la OPEP en 2002 contribuyeron a la caída de los fletes durante la mayor parte del año. El cumplimiento poco estricto de los cupos por parte de algunos países y la decisión de los exportadores no pertenecientes a la OPEP de aumentar las exportaciones durante la segunda mitad del año no aumentaron la demanda lo suficiente para elevar los fletes. De hecho, éstos sólo mejoraron durante el cuarto trimestre, debido al efecto conjunto del hundimiento del Prestige y la huelga nacional de Venezuela. El primero puso en tela de juicio del empleo de petroleros monocasco, que representan una parte considerable de los petroleros en todo el mundo. La segunda dio lugar a que el mercado de los Estados Unidos se abasteciera desde lejos, por lo que la demanda de petroleros aumento en un momento en que la oferta de buques tanque era escasa.

En 2003, es probable que la demanda de envíos de petróleo crudo y sus derivados se vea afectada por la duración de la larga distancia del transporte hasta los mercados estadounidenses y por la guerra de Iraq.

2. Los fletes de los buques tanque

En términos generales, el año 2002 presentó resultados de signo diverso para los propietarios de petroleros. Los fletes comenzaron en un nivel bajo y sólo mejoraron al finalizar el año. Como se observa en el cuadro 31, todos los índices de fletes de los cinco grupos de buques que transportan petróleo crudo y sus productos subieron sólo a finales de año. Las subidas fueron más pronunciadas para los superpetroleros y los grandes petroleros y para los petroleros de tamaño mediano que transportan petróleo crudo: los índices de los fletes de ambos grupos terminaron el año en 103 y 172, lo que representa un aumento del 157,5% y 91,1%, respectivamente, con respecto a los niveles de enero de 2002. Los buques pequeños que transportan crudo y productos derivados terminaron el año con 176, es decir, un 76% más que en enero. Se registraron aumentos menores, del 40,5% y el 17%, en los petroleros de tamaño mediano que acarrean petróleo crudo y los de todos los tamaños que transportan productos refinados, que terminaron el año en 208 y 193, respectivamente.

CUADRO 31

Índices de fletes de petroleros ^a, 2000-2003 ^b
(cifras mensuales)

Período	Grandes petroleros/superpetroleros				Petroleros de tamaño mediano para crudos				Petroleros pequeños para crudos y sus productos				Petroleros de tamaño mediano para productos sin refinar				Petroleros de todos los tamaños para productos refinados			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Enero	48	152	40	99	93	217	90	162	126	346	100	166	146	277	165	266	148	371	148	231
Febrero	54	117	41	133	108	206	87	181	141	230	126	187	154	323	168	267	170	400	150	246
Marzo	58	87	39	114	116	158	86	226	164	239	116	276	167	295	159	290	189	348	150	273
Abril	70	95	36	129	135	171	91	240	196	272	117	294	186	299	164	290	197	264	149	328
Mayo	81	81	36	80	127	160	105	150	177	190	144	218	187	296	194	200	205	263	179	294
Junio	96	61	50	85	136	132	90	156	174	183	159	201	194	242	204	235	210	264	177	231
Julio	101	52	40	51	153	112	97	110	245	141	130	133	261	230	201	250	218	224	158	221
Agosto	106	53	45	53	197	114	83	103	266	130	132	168	243	224	167	198	234	214	171	221
Septiembre	129	51	36		191	111	84		269	148	110		230	204	158		255	218	175	
Octubre	136	74	41		165	111	84		194	154	118		217	210	153		265	187	155	
Noviembre	134	44	73		205	98	108		267	136	138		241	163	154		258	192	174	
Diciembre	138	39	103		209	94	172		273	128	176		244	141	193		262	149	208	
Promedio anual	96	76	48		153	140	98		208	191	131		207	242	173		218	258	166	

^a Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros/superpetroleros: 150.00 TPM y más; petroleros de tamaño mediano para crudos: 70.000 a 150.00 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30.000 a 70.000 TPM; petroleros medianos para productos sin refinar: menos de 35.000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.

^b Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

No obstante, si se comparan los índices anuales medios de fletes de 2002 con los del año anterior, que fue un mal año para los propietarios de petroleros, se advierte que continúan siendo bajos los precios de todos los grupos de petroleros. Los promedios de superpetroleros y grandes petroleros (48 en 2002, frente a 76 el año anterior) y los de los petroleros de todos los tamaños para productos refinados (166 frente a 258) son muy semejantes a los de 1999, que fue un año especialmente malo. Ello podría explicar el llamamiento de Tanker International en 2003 para establecer un consorcio, que cuenta con 44 superpetroleros. Los promedios de los petroleros de tamaño mediano (98 en 2002 frente a 140 el año anterior), petroleros pequeños que transportan crudos y sus productos (131 frente a 191) y los petroleros pequeños que transportan crudos (173 frente a 242) son todos los casos aproximadamente un precio más bajo que los del año anterior y sólo marginalmente mejores que los de 1999.

Superpetroleros

Los fletamentos al contado desde el Golfo del Oriente Medio al Japón y la República de Corea comenzaron el año en 45 y 44 WS, respectivamente. Los que van en dirección oeste hacia Europa y hacia el Caribe y la costa este de América del Norte registraron 36 y 38 WS, respectivamente. Los fletes disminuyeron durante el primer trimestre, situándose en poco más de 30 en todas estas rutas, pero en mayo comenzaron la recuperación hasta alcanzar 56 y 45 WS en las rutas orientales y 40 y 39 en las occidentales. No obstante, ya en agosto los fletes habían descendido de nuevo a poco más de 30. Es posible que el mercado haya tocado fondo con el *Poros*, construido en 2002, de 310.000 TPM, contratado a 28 WS para un viaje desde Ras Tanura (Golfo del Oriente Medio) hasta la costa oriental de América del Norte. Las reducciones en la cuantía de los fletamentos por tiempo determinado y por día fueron muy notables: desde 20.600 a 9.000 dólares en la ruta al Japón y desde 18.400 a 6.700 dólares en la ruta a la República de Corea.

Al final de septiembre de los fletes comenzaron a subir lentamente, y en octubre volvieron a aumentar después de la grave explosión e incendio registrados en el *Limburg*, frente a la costa del Yemen tras el ataque de una pequeña embarcación no identificada. Las preocupaciones de los grandes importadores acerca de las existencias en caso de conflicto en el Golfo hicieron subir los fletes a 62 WS para los envíos destinados al Japón y a 60 WS en los envíos a la República de Corea. En noviembre, la tendencia ascendente continuó y en diciembre se alcanzaron cuotas de 110 y 108 WS. El *New Vista* consiguió 101 WS cuando fue fletado por Nippon para transportar 260.000 toneladas al Japón, mientras que el *Mushashi Spirit* consiguió 107 WS para un envío semejante a Ulsan (República de Corea). En las rutas occidentales con destino a Europa y al Caribe y la costa este de Norteamérica, los fletes correspondientes fueron 54 y 53 WS en octubre y de 95 y 85 WS al final del año. Por ejemplo, la Chevron contrató el *Arion* a 90 WS para transportar 280.000 toneladas a un destino del Golfo de América del Norte.

En enero de 2003 el promedio de los fletes destinados al este subió a 126 WS. Llegaron a alcanzar incluso 165 WS (100.000 dólares diarios) tras la declaración de la OPEP de que aumentaría la producción con el fin de compensar la pérdida de producción en Venezuela. Bajaron en febrero, hasta caer por debajo de 100 WS, aunque el *Iran Nesa* consiguió un contrato a 122,5 WS para transportar 260.000 toneladas desde la Isla de Kharg (República Islámica de Irán) hasta China.

Los contratos desde el Golfo del Oriente Medio hasta el Mar Rojo eran semejantes a los concertados en las rutas hacia el este y el oeste. Comenzaron a 45 WS y, después de bajar a 29 en abril, subieron a 49 el mes siguiente. En los meses de verano cayeron a 31, pero en octubre

subieron a 45 y en enero de 2003 a 154. En la ruta del Golfo del Oriente Medio a Sudáfrica, que comenzó también el año a 45 WS, hubo amplias tendencias alcistas y en mayo se llegó a 51, en octubre a 72 y al final del año a más de 120. En diciembre, se notificó un contrato para el *Astro Luna* a 115. En febrero, el nivel bajó en ambas rutas a 86.

Las fluctuaciones de los fletes en otras zonas de carga fueron semejantes a las del Oriente Medio. En las rutas que parten del África occidental, los fletes para el Lejano Oriente fueron durante la mayor parte del año de poco más o menos 30 WS y subieron a un promedio de 57 en octubre, en que SinoChem contrató el *Elisabeth Maersk* y el *Front Stratus* a 45 WS para transportar dos cargas de 260.000 toneladas a China. Al final del año los signos positivos eran evidentes, y se alcanzó un nivel de 91 WS. Luego, en enero y febrero de 2003 continuaron subiendo, llegando a superar la marca de 100 WS. En estos meses se consiguieron también tarifas favorables para otros destinos. Por ejemplo, Emerald contrató el *Zeeland* para transportar 260.000 toneladas al Golfo de América del Norte a 137,5 en febrero. El *Eagle Virginia* fue contratado por Stasco a 11 WS para trasladar 260.000 toneladas a Sudáfrica, y por una carga semejante con destino a la costa occidental de la India un petrolero no especificado consiguió una suma total de 2,7 millones de dólares. Estos fletes elevados se extendieron también a otras rutas. En enero, BP Amoco había contratado el *British Pioneer* a 120 WS para transportar 280.000 toneladas desde Europa septentrional hasta el Golfo de América del Norte.

Durante 2002, los fletes de la mayor parte de las rutas se duplicaron en términos generales con respecto a su nivel original, y en abril de 2003 habían aumentado todavía más, alcanzando un nivel próximo a los 140 WS, debido a la guerra en Iraq y a las preocupaciones acerca de los suministros. El *Front Highness* consiguió 142 WS por una carga de 265.000 toneladas de petróleo crudo desde el Golfo del Oriente Medio a Singapur.

Petroleros de tamaño mediano que transportan crudos

Durante el año, los fletes del tonelaje Suezmax y Aframax evolucionaron de forma semejante al sector de los grandes petroleros. Durante la primera mitad del año, las tarifas al contado para los buques Suezmax que se dirigen desde el Golfo del Oriente Medio al Lejano Oriente se mantuvieron constantes en torno a 70 WS. En julio subieron a 80, en octubre llegaron a 103 y en las semanas siguientes subieron todavía más. En diciembre, Sietco contrató el *Shravan* a 117,5 para transportar 130.000 toneladas a Whangarei (Nueva Zelanda).

Al comienzo del año los fletes de los buques Suezmax procedentes de África occidental eran de 64 WS para los destinos en el Caribe y en la costa este de los Estados Unidos y de 66 para Europa noroccidental. En abril, habían subido a 72 en ambos destinos, pero se registró un modesto debilitamiento durante los meses siguientes, sobre todo en la ruta hacia Europa. En agosto, BP Amoco contrató del *Front Sunda* a 70 WS para trasladar 130.000 toneladas al Golfo de México, mientras que AGIP contrató el *Sea Triumph* a 67 para un envío semejante a Italia. El fletamento por tiempo determinado equivalente de estos buques fue de 14.000 dólares diarios. La recuperación de octubre elevó los fletes a 96 y 90 WS en las rutas con destino América del Norte y Europa, respectivamente; su nivel continuó ascendiendo, y ambas terminaron el año a 130 WS.

En el comercio a través del Mar Negro y el Mar Mediterráneo intervienen otras rutas en que se utilizan buques Suezmax. En el Mediterráneo, los fletes medios subieron durante la mayor parte de la mitad del año, pasando de 72 WS en enero a 82 en mayo, y luego bajaron a 68 en agosto. En ese mes, Lukoil y Yukos contrataron el *Crude Tria* y el *Sea Race* a 67 WS para transportar sendas 135.000 toneladas desde Novorossiysk al Mar Mediterráneo. En el

Mediterráneo el promedio subió a 108 WS en octubre, en que se efectuaron dos transportes de 135.000 toneladas desde Ceyhan (Turquía) hasta Augusta (Italia) en el *Crudesky* y el *Front Breaker*, por los que Betoil pagó 87 y 135 WS, respectivamente. Luego, el nivel comenzó a subir, en particular para los embarques procedentes de Novorossiysk. En diciembre, el *Eliomar* transportó 135.000 toneladas al Mediterráneo a razón de 140 WS, mientras que el *Front Breaker* consiguió 145 con Karran para un transporte semejante a Europa septentrional.

Las tarifas de buques Suezmax procedentes del África occidental alcanzaron un máximo en enero de 2003 y bajaron en febrero a 167 WS para los destinos de América del Norte y el Caribe y a 172 para los destinos europeos. En las rutas el Mediterráneo y el Mar Negro, las tarifas alcanzaron en febrero un máximo de 207 WS. A finales de marzo, la demanda de buques Suezmax se redujo como consecuencia de la agitación en las regiones productoras de petróleo de Nigeria, y los fletes bajaron a 132 WS para los destinos de América del Norte. El aumento de los envíos desde el Mar del Norte no fue suficiente para elevar las tarifas, y a mediados de abril el *Front Granite* fue contratado por Sun para transportar 135.000 toneladas a 130 WS. En cambio, los envíos desde el Mar Negro consiguieron tarifas más altas: Sibneft contrató un buque no especificado desde Novorossiysk hasta el Reino Unido para transportar 135.000 toneladas a 165 WS.

Los fletes Aframax en las rutas del Mediterráneo comenzaron el año en 95 WS, sufrieron un prolongado descenso durante los meses de verano y luego subieron, alcanzando 118 W en octubre y 195 en diciembre. En consecuencia, el fletamento por tiempo determinado equivalente subió a lo largo del año de 10.500 a 35.400 dólares diarios. La tendencia ascendente se acentuó durante el último trimestre y, al finalizar el año, las tarifas eran casi el doble que las más bajas del verano. En diciembre, los envíos de 80.000 toneladas desde los puertos de Siria hasta el Mediterráneo occidental consiguieron resultados especialmente satisfactorios. BP Amoco contrató el *Iran Astaneh* a 185 WS y CSSSA el *Minerva Libra* a 200. Lukoil contrató el *Black Sea* a 190 WS para efectuar un traslado semejante desde Baniyas (República Árabe Siria) hasta Bourgas (Bulgaria). Los fletes desde el Mar Negro hasta el Mediterráneo fueron semejantes a los vigentes en este último. Para efectuar dos envíos de 80.000 toneladas, BP Amoco contrató el *Scorpius* a 85 WS en agosto y el *Iran Astaneh* a 90 el mes siguiente.

El tonelaje Aframax desde el Mar Mediterráneo hasta el Caribe y la costa este de América del Norte gozó de tarifas elevadas la mayor parte del año. En enero éstas eran de 95 WS, llegaron a 116 en octubre, bajaron brevemente al nivel inicial en agosto y septiembre, para situarse al final del año en 163. En el Atlántico, los fletes del Caribe a la costa de América del Norte comenzaron el año a 113 WS, alcanzaron en junio un máximo de 151, en octubre eran de 127 y acabaron el año a 129. El fletamento por tiempo determinado equivalente pasó durante el año de 15.300 a 16.800 dólares diarios.

En el activo mercado de Europa noroccidental que gira en torno al petróleo del Mar del Norte, las tarifas del tonelaje Aframax subieron de 94 a 110 WS en mayo; descendieron a 93 durante los meses del verano y luego se recuperaron hasta 112 en octubre, y en diciembre llegaron a 200. Esta última cifra representa un fletamento por tiempo determinado equivalente de 50.000 dólares diarios para los petroleros de 80.000 TPM. El aumento de los fletes fue impresionante en el cuarto trimestre de 2002, en que buques de ese tamaño, a saber, el *Nordic Yukon* y el *Jag Leela*, consiguieron con Stentex y CSSSA respectivamente, 220 WS.

A comienzos de 2003, los fletes para el tonelaje Aframax en todas estas rutas mejoraron notablemente. En el Mediterráneo, llegaron a 276 WS en febrero, aproximadamente el mismo

nivel que en las rutas desde el Mediterráneo al Caribe, y en las rutas del Caribe a América del Norte se llegó a 299 WS. Algunos contratos consiguieron niveles bastante más altos. Exxon contrató el *Astro Altair* en febrero a 395 WS para un embarque desde la República Árabe Siria a Italia; TotalFinaElf contrató del *Bergitta* a 295 WS para un transporte a través del Atlántico hasta Guadalupe, y Shell contrató el *Mersey Spirit* a 325 WS para un transporte desde México al Golfo de América del Norte. Los propietarios estaban recibiendo casi 70.000 dólares diarios, la cifra más alta de los cinco últimos años. No obstante, en abril los fletes habían bajado. Repsol contrató el *Black Sea* para trasladar 80.000 toneladas desde la Jamahiriya Árabe Libia a España a 128 WS y Cities contrató a 160 WS el *Nordgulf* para enviar 70.000 toneladas desde el Caribe a la costa atlántica de los Estados Unidos.

Pequeños petroleros

El promedio de los fletamentos al contado de buques en la gama de 40.000 a 70.000 TPM que transportan productos no refinados desde el Caribe al Golfo y la costa este de América del Norte subió de un mínimo de 100 WS en diciembre de 2001 a 162 en mayo de 2002. No obstante, los meses siguientes fueron nefastos, y a finales del verano se había retrocedido a 105 WS. La recuperación llegó en el último trimestre y al final del año el nivel era de 185 WS. Durante ese período, BP Amoco contrató un buque no especificado para transportar 70.000 toneladas desde Trinidad al Golfo de América del Norte a 150 WS, mientras que ExxonMobil contrató el *Advance* a 195 para trasladar 50.000 toneladas desde St. Croix hasta el mismo destino. A lo largo del año, el fletamento por tiempo determinado equivalente para un envío de 60.000 toneladas subió de de 14.700 a 24.100 dólares al día.

Los promedios de los buques que comercian dentro del Mediterráneo siguieron una evolución semejante. Desde el mínimo de 120 WS en diciembre de 2001 subieron a 158 WS en mayo, pero retrocedieron a 111 en septiembre, con una recuperación posterior hasta 161 al finalizar el año. Los buques que van desde el Mediterráneo hasta el Caribe y la costa este de los Estados Unidos tuvieron un primer trimestre malo, con tarifas de 102 WS, que subieron de repente en mayo hasta 165. En los meses siguientes se observa una tendencia a la baja, con una modesta recuperación en octubre hasta 123, que mejoró a 190 para Navidades. Por ejemplo, un contratista no especificado contrató el *Pelagos* para trasladar 55.000 toneladas desde Banias (República Árabe Siria) hasta del Golfo de América del Norte a 195 WS.

Esta recuperación del promedio de los fletes en el último trimestre de 2002 se observa también en la ruta del Mar Báltico a la costa este y el Golfo de los Estados Unidos en el caso de los envíos de mayor tamaño. A comienzos de agosto, Chevron contrató el *Bear G* a 97 WS para transportar 70.000 toneladas, mientras que a finales de octubre Woodfield contrató el *Teekay Foam* a 117 WS para un transporte semejante. La mejora se hizo también patente en los envíos de menor tamaño. Lukoil contrató el *Sibohelle* en noviembre para transportar 55.000 toneladas desde Immingham al Golfo de América del Norte a 155 WS, y un mes más tarde se transportó una carga semejante al mismo destino desde Malmo a 195 WS. En otros lugares, en diciembre se contrataron dos petroleros de 50.000 TPM, el *Rubymar* y el *Jademar*, desde el Ecuador hasta la costa occidental de los Estados Unidos, a 178 y 185 WS, respectivamente.

Los fletes subieron durante las primeras semanas de 2003 y en febrero habían llegado a 299 WS en la ruta del Caribe a América del Norte, a 274 en el Mediterráneo y a 245 desde el Mediterráneo al Caribe. Luego disminuyeron, aunque algunos contratos se hicieron con tarifas elevadas: en abril, ATMI contrató el *Emerald Sun* para transportar 55.000 toneladas desde Europa septentrional hasta el Caribe a 360 WS.

Petroleros de tamaño mediano que transportan productos sin refinar

Los fletes de los petroleros de tamaño mediano que transportan petróleo crudo siguieron una evolución semejante a la de los petroleros de mayor tamaño. Las tarifas de verano de los contratos representativos del Mar Negro al Mediterráneo fueron las típicas de los contratos de AGIP. Esa compañía transportó dos cargas de 28.000 toneladas, para las cuales se contrató el *Adriatiki* en julio a 160 WS y el *Goldie* en agosto a 165. Las tarifas fueron semejantes en el Mar Báltico, donde Alpine contrató el *Kogalym* a 160 WS para trasladar 28.000 toneladas a Europa occidental. En otros lugares, Petronas contrató el *Pyladis* en agosto a 210.000 dólares diarios para cargar 25.000 toneladas en Bintulu (Sarawak, Malasia) con destino a Malaca.

En octubre, Exxon Mobil contrató dos buques desde Singapur a Melbourne (Australia). El *St. Jacobi* percibió una tarifa de 230 WS para trasladar 32.000 toneladas, mientras que el *Arbat* recibió 230.000 dólares diarios para transportar 30.000 toneladas. El mismo mes, Sinochem contrató dos buques con destino a Nanjing (China). El *Da Qing 439* consiguió 340.000 dólares diarios para trasladar 30.000 toneladas desde Dumai (Sumatra, Indonesia); el *Da Qing 75* consiguió una tarifa más elevada, 365.000 dólares diarios, para cargar 34.000 toneladas en el terminal de Kerteh (Malasia). Dreyfus contrató el *Sea Mariner* para una viaje desde Wilhemshaven al Reino Unido y el continente a 225 WS para transportar 28.000 toneladas, y CSSSA el *Shogun* a 190 para atravesar el Mediterráneo con 33.000 toneladas.

En las primeras semanas de 2003 los fletes oscilaban entre 200 y más de 300 WS. PMP contrató el *Ekturus* para un viaje de ida desde Tallinn (Mar Báltico) al Reino Unido para transportar 21.000 toneladas a 360 WS. Alpine contrató el *Isola Turchese* para transportar 30.000 toneladas desde el mar negro hasta el Mediterráneo a 210 WS.

Petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados

Los fletes de grandes petroleros en la gama de 70.000 a 80.000 TPM que transportan productos refinados desde el Golfo del Oriente Medio al Japón alcanzaron un máximo de 131 WS en marzo de 2002 y, después de descender hasta un mínimo de 119 en mayo, volvieron a subir durante los meses de verano hasta llegar a 212 en diciembre. Se observó una tendencia semejante en el caso de los petroleros medianos, de unas 55.000 TPM, cuyos ingresos en concepto de fletamento por tiempo determinado equivalente subieron a 16.600 dólares en marzo de 2002, y bajaron bruscamente a 11.700 dólares el mes siguiente. Luego, continuaron subiendo, hasta llegar 27.400 dólares en diciembre.

Los petroleros más pequeños, en la gama de 25.000 a 35.000 TPM, que hacen la ruta desde Singapur a Asia oriental alcanzaron 165 WS a comienzos del año, subieron a 198 en marzo y bajaron durante los meses siguientes. A finales del verano, se registró una nueva subida y en septiembre se llegó a 208; después del decepcionante mes de febrero, en diciembre se llegó a 270. Las tarifas continuaron firmes. En diciembre, el *Stavanger Oak* fue contratado a 255 WS para transportar 30.000 toneladas al Japón, mientras que en febrero, por cargas semejantes con destino a Guam y el Japón, ExxonMobil y Trafigura contrataron, respectivamente, el *Torm Thyra* y el *World Sea* a 260 y 255 WS.

Los fletes para transportar productos refinados desde refinerías del Caribe a la costa este de América del Norte comenzaron el año a 146 y 184 WS en el caso de los petroleros en la gama de 35.000 a 50.000 TPM y de 25.000 a 35.000 TPM. Después de alcanzar brevemente un máximo durante el primer trimestre, bajaron durante la mayor parte del año antes de volver a

subir hasta 173 y 229 en diciembre. Durante este mes, Lukoil contrató un envío de 50.000 toneladas con el *Latgale* a 205 WS, y ExxonMobil contrató el *Tambov* a 225 para transportar 30.000 toneladas. Los fletes continuaron subiendo a comienzos de 2003. En febrero, Hess acordó pagar a *New Endeavour* 280 para trasladar 30.000 toneladas.

RECUADRO 3

Seguridad y gastos de seguro para los armadores

Las medidas multilaterales de seguridad examinadas en la OMI y las medidas bilaterales de seguridad promovidas por el Gobierno de los Estados Unidos se elaboraron durante 2002. Estas medidas de seguridad están llamadas a tener importantes consecuencias en los gastos de los armadores. Para reforzar la seguridad a bordo de los buques y en tierra se requiere el nombramiento de funcionarios encargados de la seguridad a bordo y en tierra. Su capacitación, la preparación de planes de seguridad y el mantenimiento de registros pertinentes a bordo representará un aumento de los gastos de explotación. El gasto de un funcionario de seguridad con una semana de capacitación se ha estimado en un mínimo de 20.000 dólares por buque. La presentación de declaraciones previas antes de salir con destino a los Estados Unidos ha repercutido ya en el costo de las navieras de buques de línea. NYK comunicó que había contratado 45 empleados adicionales y destinado 1.400 horas de programación informática para cumplir ese trámite. APL declaró que el costo de cumplimiento de esa norma podría llegar a ser de unos 10 millones de dólares al año.

Además, se están preparando otras medidas. En febrero de 2003 el registro de Liberia en la OMI presentó la primera tarjeta de identidad biométrica para marineros. Se experimentará durante seis meses con unos 2.000 marineros. Las autoridades estadounidenses están examinando la posibilidad de introducir un nuevo conjunto de reglamentos que exijan la presentación previa obligatoria de datos electrónicos sobre la carga. También a comienzos de 2003, la posibilidad de que las autoridades estadounidenses cancelaran la lista de visados de tripulantes causó una grave preocupación entre los armadores. Se enfrentaban a la probabilidad de cargar con los gastos incurridos para alojar a los marineros desembarcados cuya identidad fuera cuestionada por las autoridades, escoltarlos a los aeropuertos y establecer guardias armados en los buques.

Después de los aumentos de febrero de 2002, había comenzado una nueva oleada de subidas para las primas de seguro, que oscilaban entre el 15% y el 25%. De nuevo, el efecto conjunto de la subida de los costos de reaseguro y la escasa rentabilidad de las inversiones financieras y, en algunos casos, la necesidad de restablecer las reservas, eran los factores que habían impulsado las subidas comunicadas por P&I Clubs en 2003. Se estaban realizando también esfuerzos por mejorar la evaluación de riesgos: el International Group of P&I Clubs decidió compartir la información sobre todas las reclamaciones por valor de más de 100.000 dólares para evitar que los propietarios con resultados poco satisfactorios cambiaran de club. Algunos miembros del Grupo estimaban que la segregación por tipo de buque podría mejorar la evaluación de riesgos, ya que los cruceros representan riesgos más elevados. P&I Clubs decidió también cobrar 2,25 centavos de dólar por TB al propietario y 0,75 centavos por TB al fletador para duplicar hasta 400 millones de dólares el límite que los clubs pagarían en una guerra o incidente terrorista. Aunque esta prima adicional es modesta, el equivalente a 500 dólares para un granelero Panamax, no fue bien recibida ya que las primas correspondientes al límite anterior de 200 millones de dólares eran casi insignificantes.

Fuentes: Lloyd's Shipping Economist, julio de 2002, págs. 7-11, y noticias diarias aparecidas en www.lloydslist.com.

El mercado de fletamentos a plazo de los buques tanque

En 2002 la actividad aumentó notablemente, pasando de un millón de TPM en enero a 4 millones en mayo. Hubo una clara preferencia por los grandes petroleros en la gama de 200.000 a 300.000 TPM, constituyendo los fletamentos superiores a dos años más de un tercio de todos los contratados en mayo. Los fletes por tiempo para períodos de un año y entrega rápida siguieron deprimidos. Un petrolero de cinco años y 280.000 TPM alcanzaba 26.000 dólares por día en enero y sólo 23.000 dólares en mayo.

La actividad bajó considerablemente en los cinco meses siguientes, llegándose en junio a un mínimo de 0,9 millones de TPM; en los siguientes meses hubo una recuperación, y se contrató más de un millón de TPM al mes, llegándose a un máximo en noviembre, con 2 millones de TPM. En este mes, la parte de los buques Aframax y superpetroleros de 200.000 a 300.000 TPM alcanzaron el 49% y el 30%, respectivamente, y la demanda de Aframax se multiplicó casi por tres desde el verano. Las tarifas estimadas de fletamentos por un año y entrega rápida para petroleros de 280.000 TPM eran de 26.000 dólares al día en noviembre y bajaron a 22.500 dólares al día en diciembre. La incertidumbre acerca de la guerra de Iraq elevó las tarifas de los superpetroleros a 36.000 dólares al día en febrero de 2003, y los petroleros de dimensiones Suezmax de la misma edad consiguieron tarifas todavía mejores: 40.000 dólares al día. El tonelaje de Aframax de edad semejante terminó el año a 15.250 dólares al día y dos meses más tarde llegó a 22.000 dólares diarios.

Entre octubre y noviembre, los contratos para tonelaje de menos de 80.000 TPM bajaron a la mitad. Aproximadamente el 45% de los contratos fueron por más de dos años y el 25% por un período de seis a doce meses. La actividad contractual descendió marginalmente en diciembre, con un total de 1,8 millones de TPM, y subió a 2 millones de TPM en febrero de 2003. Las tarifas de fletamentos por un año y entrega rápida para buques de diez años de 60.000 TPM bajaron todavía más, pasando de 16.000 dólares al día en mayo a 13.500 dólares al día en diciembre. Hubo poca fluctuación de las tarifas en función de la edad. Durante los meses del verano Petrobras contrató el nuevo buque de 71.000 TPM *Amazon Explorer* para 11 meses por 17.250 dólares al día.

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL

1. El tráfico marítimo de carga seca

En lo que se refiere a los grandes buques de tamaño El Cabo, la principal actividad en este mercado tuvo lugar en las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y desde el Brasil al Lejano Oriente y Europa. Durante el año, el considerable aumento de las importaciones de mineral de hierro de China y, en menor medida, el crecimiento del comercio del carbón para centrales térmicas impulsaron la demanda de estos buques en el Pacífico. Los de dimensiones Panamax se emplean en varias rutas, en particular, en la transatlántica, con carbón y mineral de hierro desde la costa este de los Estados Unidos y el Canadá, respectivamente, y las de Sudáfrica. Se emplea también tonelaje Panamax en la rutas de mineral de hierro y carbón dentro de Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y en las de alcance europeo con origen en Suecia.

El uso de buques más pequeños se vio favorecido por las exportaciones de cereales desde el Mar Negro, ya que las tradicionales fuentes del Golfo de América del Norte tuvieron escaso crecimiento. Se empleó tonelaje de tamaño mediano para enviar cereales a varios destinos, en

particular los que tienen puestos con restricciones de calado. Ese tonelaje también se usó en los itinerarios que transportan bauxita, alúmina y fosforita.

2. Los fletes de carga seca

En 2002, los fletes de todos los sectores y tamaños de los graneleros que transportan carga seca terminaron en niveles superiores a los de comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico registró fluctuaciones moderadas durante la primera mitad del año, cayó brevemente durante el verano y mejoró de forma notable durante el último trimestre, consiguiendo casi duplicarse (1.738) para el final del año.

Como puede verse en el cuadro 32, en los cargueros tramp los índices de los fletamentos por tiempo determinado aumentaron de forma continuada durante el año hasta llegar a 104, lo que representa un aumento del 44,4%. Los fletamentos por viaje de buques tramp para carga seca alcanzaron la marca de 200 en mayo y finalizaron a 215 puntos, es decir, un 10,8% más que al comienzo del año. El índice medio de los fletamentos por tiempo en 2002 fue diez puntos más bajo que el del año anterior, mientras que el índice medio de los fletamentos por viaje mejoró sólo en forma marginal: cinco puntos por encima de la media del año anterior. No obstante, los propietarios tuvieron que dedicar parte del aumento de los fletes a pagar el alto precio del combustible. Los precios medios hechos públicos para el fuel intermedio (IFO 180) en nueve puertos recogidos por Lloyd's Ship Manager subieron de 115 a 162 dólares. Además, la rentabilidad se vio también afectada por los gastos adicionales (véase el recuadro 3) para medidas de seguridad y el aumento de las primas de los seguros para 2003.

CUADRO 32

Índices de fletes de cargueros, 2000-2003 ^a
(cifras mensuales)

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp ^b (1995 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros tramp ^c (julio de 1965 a junio de 1966 [0]= 100)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Enero	86	105	72	104	190	193	194	216
Febrero	89	103	74	102	191	198	199	216
Marzo	101	108	80	109	190	195	199	216
Abril	107	108	82		191	200	194	226
Mayo	108	109	77		193	206	207	235
Junio	106	106	71		202	205	202	
Julio	108	93	68		202	205	201	
Agosto	113	72	71		203	192	201	
Septiembre	122	68	80		206	193	204	
Octubre	121	67	88		207	195	204	
Noviembre	122	67	95		206	194	215	
Diciembre	107	68	104		208	195	215	
Promedio anual	108	90	80		199	198	203	

^a Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

^b Datos recopilados por el Ministerio alemán de Transporte.

^c Datos recopilados y publicados por Lloyd's Ship Manager.

La subida de los fletes mermó el deseo de los propietarios de prolongar los consorcios. A final del año, el consorcio de un año para el tonelaje de tamaño El Cabo, Cape International, con 70 buques, se disolvió después de que uno de los principales miembros, Zodiac, retirara sus 30 embarcaciones. En cambio, los cinco consorcios relacionados con el tonelaje Panamax se mantuvieron. Estos controlan unos 136 buques, es decir, el equivalente del 12,8% del total de ese tonelaje. Los estamentos fluctuaron entre 2,2 y 7,1 millones de TPM al mes, y el tonelaje Panamá representa aproximadamente el 50% de los contratos durante la mayor parte del período. Se observó cierta preferencia por los contratos de menos de seis meses, que representaron entre la mitad y las tres cuartas partes de los contratos mensuales.

Fletamentos por tiempo determinado de carga seca (viajes)

Algunos contratos representativos concertados para buques de diferente tamaño en rutas habituales ilustran el alcance de la mejoría del mercado durante 2002. Al comienzo del año, se fletó tonelaje de tamaño El Cabo para viajes de ida y vuelta en rutas transatlánticas y en las de Singapur-Japón a Australia con precios de 9.375 y 7.945 dólares diarios. En diciembre, las cifras correspondientes eran de unos 23.700 y 20.225 dólares al día, lo que representa un aumento del 152,8% y el 154,6%, respectivamente. Al finalizar el año, Cosco contrató tonelaje de tamaño El Cabo para la ruta Brasil-China a 29.000 dólares diarios, mientras que los viajes desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa se concertaron a 25.000 dólares diarios.

También en este caso, el tonelaje de Panamax contratado al comienzo del año para viajes de ida y vuelta desde Europa del norte hasta la costa oriental de América del Sur y desde el Lejano Oriente hasta la costa oriental de Australia se consiguieron a 6.785 y 7.160 dólares diarios. En diciembre, obtenían 11.100 y 12.800 dólares diarios, respectivamente, es decir, un 63,6% y un 78,8% más. Algunas tarifas fueron muy bajas durante el año; por ejemplo, en la ruta del Lejano Oriente a la costa oriental de Australia el punto más bajo se alcanzó en mayo, con 6.125 dólares diarios. Los aumentos en el caso de los buques de tamaño pequeño, mediano grande y mediano fueron semejantes. En la ruta del Lejano Oriente a Australia, el fletamento de un buque mediano grande para un viaje de ida y vuelta bajó desde 6.075 dólares diarios en enero a 9.750 en diciembre, con un aumento del 60,5 por ciento. Para un viaje de ida y vuelta entre Europa y África occidental, el de un buque mediano subió desde 6.000 dólares por día en enero a 8.750 en diciembre, es decir, un 45,8% más.

Fletamentos por tiempo de carga seca (períodos)

Las estimaciones de los fletamentos de buques para un período de 12 meses y entrega rápida indican que las subidas fueron menos pronunciadas en los buques de tamaño pequeño. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad en la gama de 150.000 a 160.000 TPM estaban obteniendo 10.500 dólares por día en enero de 2002 y llegaron a 18.000 dólares por día en diciembre, es decir, un 71,4% más. Los de Panamax de cinco años comenzaron en 7.500 dólares en enero y subieron un 50% durante el año, aumento que fue todavía más pronunciado (73,9%) en el caso de los buques de 15 años. La subida de las tarifas de buques de tamaño mediano y 15 años fue menos impresionante. Comenzaron a 5.250 dólares en enero, y en diciembre habían subido un 28,6%. El tonelaje mediano grande salió mucho mejor parado: los fletes de un buque de quince años de edad comenzaron el año a 5.400 dólares por día y en diciembre había subido un 38,9%.

En febrero de 2003, los contratos para el Atlántico eran más altos que los del Pacífico en el caso del tonelaje Panamax; los primeros alcanzaron cifras de 13.000 a 14.000 dólares por día.

Fletamentos por viaje de carga seca

A lo largo del año, el tonelaje de tamaño El Cabo mejoró de forma sustancial. En el transporte de carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental los fletes comenzaron el año en 4,95 dólares por tonelada y aumentaron de forma constante hasta llegar a 9,20 dólares en diciembre, lo que representó un aumento del 85,6% desde el comienzo del año. Se observaron tendencias semejantes en el sector del mineral de hierro. Los fletes desde el Brasil a China subieron desde 6,80 dólares por tonelada en enero a 12,85 dólares por tonelada en noviembre, con un aumento del 89%.

En el sector de buques Panamax la tendencia fue también positiva, pero menos pronunciada. Los fletes para transportar cereales desde el Golfo de América del Norte a Europa occidental subieron un 43,8%, es decir, desde 10,60 a 15,25 dólares por tonelada en diciembre. En el sector de tamaño mediano las subidas fueron menos significativas: los fletes para transporte de chatarra desde la costa occidental de los Estados Unidos hasta la República de Corea comenzaron el año a 21,65 dólares por tonelada y terminaron a 28,35 dólares, con un aumento del 30,9%.

Durante los primeros meses de 2003 las tarifas de todas estas rutas y de todos los tamaños de buques se mantuvieron constantes. En abril, los buques Panamax que transportan cereales desde el Pacífico noroccidental y el Golfo de América del Norte registraron ganancias y sus tarifas subieron a 30 dólares por tonelada, el nivel más alto desde octubre de 1995.

C. EL MERCADO DE FLETES DE LOS BUQUES DE LÍNEA REGULAR

1. Evolución de los mercados

Aspectos generales

El impacto de la contenedorización en el transporte en buques de línea regular se complementa con los tipos de buques distintos de la flota de portacontenedores totalmente celulares analizada en el cuadro 7 del capítulo II. La capacidad total del transporte marítimo en contenedor en 2002 aumentó 0,6 millones de TEU y llegó a 8 millones de TEU, con un alza del 8,1%. Los portacontenedores totalmente celulares incrementaron su parte de este total, que pasó de 71,5% al 73,7% al comienzo de 2003, con un total de 5,9 millones de TEU. La parte de los buques de carga general supuso casi el 20%. Los cargueros de una sola cubierta representaron 0,85 millones de TEU (10,6%), mientras que los de varias cubiertas sumaban 0,64 millones de TEU (alrededor del 8%). Durante el año, el tonelaje de los buques de una sola cubierta aumento un 5%, mientras que el de los buques de varias cubiertas bajó un 3,1%. Los buques de carga por rodadura y los de pasajeros representaban 0,31 millones de TEU, cifra que aumento un 2% a lo largo del año. Su parte en la capacidad de transporte total por contenedor es del 3,9%. Los graneleros con capacidad para llevar contenedores mantuvieron su capacidad en 0,21 millones de TEU, y su parte del total bajó al 2,6%. El porcentaje restante, del orden del 1,2%, era capacidad de transporte disponible en buques frigoríficos, tanque, especializados y de pasajeros.

Además, continuó el rápido crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el capítulo II, aunque a un ritmo más lento del 10,6%. Como se observa en el cuadro 33, los nuevos buques incorporados a la flota durante 2002 sumaron un

total de 625.000 TEU, mientras que se retiraron y desguazaron 65.000 TEU. Por otro lado, continuó la preferencia por buques de gran tamaño. El tamaño medio de los buques de capacidad superior a 5.000 TEU entregados y encargados durante 2002 fue de 5.060 y 6.700 TEU, respectivamente. Durante ese año, los pedidos aumentaron un 18,2%, llegando a 481.000 TEU; una cuarta parte del total de los pedidos se realizó en diciembre y fue de buques con tamaño medio de 4.500 TEU. Entre ellos había cinco buques de 8.100 TEU de capacidad, la mayor capacidad jamás notificada públicamente, para China Shipping Container Lines (CSCL).

CUADRO 33

Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares
(en miles de TEU al comienzo del año)

<i>Año</i>	<i>Desguaces</i>	<i>Adiciones</i>	<i>Flota al 1° de enero</i>	<i>Pedidos al 1° de enero</i>
2001	10	420	4 674	1 266
2002	29	639	5 285	407
2003	65	625	5 845	481

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2002), número de febrero de 2002 y 2003, pág. 19.

Los pedidos de grandes buques pusieron de nuevo de actualidad el tema de su despliegue, que se limitaría a las grandes rutas principales este-oeste, debido al volumen necesario para llenar dichos buques. Una alternativa sería utilizar los de mayor tamaño para recalar únicamente en un reducido número de centros de transbordo muy grandes en ambos extremos de la ruta. Otra alternativa, habida cuenta de la disminución de las economías de escala en los buques de más de 2.500-3.000 TEU, sería el servicio directo con buques más pequeños que recalaran en múltiples puertos en ambos extremos de la ruta. Los grandes transportistas que utilizan las grandes rutas principales son partidarios de la primera opción y recurren cada vez más a terminales de transbordo especializadas y servicios de distribución ofrecidos por sus filiales. En Asia sudoriental, varios transportistas regionales, como Samudera Shipping Line, Regional Shipping Line y Pacific International Lines (PIL), parecen ser partidarios de la segunda posibilidad. Estas compañías, que ofrecen servicios secundarios de distribución sobre todo desde Singapur a varios países con redes de transporte terrestre relativamente poco desarrolladas, han comenzado también a ofrecer servicios directos en múltiples puertos dispersos en la región.

La evolución de algunos transportistas hasta convertirse en proveedores de servicios logísticos podría verse alentada por la iniciativa Rutas comerciales inteligentes y seguras que se describe en el capítulo V. Durante diciembre de 2002 y enero de 2003, el éxito de la iniciativa piloto de envío de unos 100 contenedores a través del Pacífico utilizando sellos electrónicos con información detallada acerca del contenido permite augurar una colaboración más estrecha entre los cargadores, operadores de terminales y transportistas y ofrecen una pauta sobre sistemas rigurosos de control de calidad a lo largo de la cadena logística para las importaciones estadounidenses.

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

El proceso de concentración de los últimos años se ha traducido en el despliegue de una creciente capacidad de carga por los mayores operadores de buques de línea. Como se observa en el cuadro 34, durante los 12 meses anteriores al 30 de septiembre de 2002, los diez mayores operadores de ese tipo de buques incrementaron su capacidad un 14% y llegaron a 3,4 millones de TEU, que suponían el 43,9 de toda la capacidad de carga mundial en contenedores.

CUADRO 34

Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2002, por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU) ^a

<i>Clasificación</i>	<i>Operador</i>	<i>País/Territorio</i>	<i>Nº de buques en 2002</i>	<i>Capacidad en TEU en 2002</i>	<i>Capacidad en TEU en 2001^b</i>
1	Grupo A.P. Moller	Dinamarca	312	773 931	693 237
2	MSC	Suiza	183	413 814	296 064
3	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	160	406 654	380 009
4	Grupo Evergreen	Taiwán, Provincia china de	143	403 932	348 650
5	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/Alemania	81	304 409	299 490
6	COSCO	China	140	255 937	228 060
7	NOL/APL	Singapur	71	227 749	244 848
8	Grupo CMA-CGM	Francia	107	225 436	176 278
9	MOL	Japón	68	188 326	144 014
10	Grupo CP Ships	Canadá	92	187 890	160 206
Total de 1 a 10			1 357	3 388 078	2 970 856
11	NYK	Japón	73	177 700	169 921
12	KLine	Japón	56	168 413	151 945
13	Zim	Israel	77	164 350	117 293
14	OOCL	Hong Kong (China)	50	157 493	144 450
15	China Shipping	China	88	148 212	128 387
16	Hapag Lloyd	Alemania	38	135 953	114 827
17	Hyundai	República de Corea	32	122 713	140 979
18	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	40	120 319	125 207
19	Grupo PIL	Singapur	83	97 827	90 000 ^c
20	CSAV	Chile	39	90 625	91 803
Total de 1 a 20			1 933	4 763 013	4 245 668
Flota mundial estimada al 1º de julio de 2002				7 713 000	7 067 000

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2001), números de noviembre de 2002, pág. 45, y enero de 2003, pág. 12, e ISL, agosto/septiembre de 2002, pág. 26.

^a Todas las filiales están consolidadas.

^b A septiembre de 2000.

^c Estimación.

Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó un 12,1% y alcanzó los 4,8 millones de TEU, es decir, el 61,8% de la capacidad total mundial de carga en contenedor. Un claro reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es el hecho de que sólo hubo una nueva incorporación en la lista de los 20 más importantes. PIL sustituyó a Hamburg Sud. Cuatro operadores – AP Moller, CMA-CGM, CP Ships y China Shipping- mantuvieron sus respectivas posiciones en el cuadro. AP Moller, compañía matriz de Maersk-Sea Land, confirmó su predominio entre los transportistas de contenedores, incrementando su parte de la capacidad mundial en TEU, que pasó del 9,8% al 10%. Hubo algunos cambios entre los otros transportistas. Cinco subieron en la lista: MOL y ZIM (cuatro puestos), MSC (tres), Hapag Lloyd (dos) y COSCO (uno). Las entregas de nuevos buques, como los 8 de 6.700 TEU, y las compras, como los tres buques de 4.400 TEU adquiridos a la compañía nacional saudita, permitieron a MSC pasar a ocupar el segundo lugar. Otros operadores utilizaron tonelaje contratado para enviar sus flotas o compras directas a otros transportistas más pequeños. Los diez operadores restantes de la lista bajaron un lugar, con excepción de Hyunday (que bajó tres puestos) y NYK y Yang (que bajaron dos).

Los resultados financieros comunicados a mitad de año no fueron favorables para algunos de los citados operadores. P&O Nedlloyd, NOL/APL y CP Ships experimentaron reducciones del volumen de negocio de más del 6%; para Zim, la caída fue del 10%. Evergreen registró una pérdida de 11 millones de dólares. Al finalizar el año, NOL había sufrido una pérdida récord de 330 millones. Hubo que recurrir a medidas correctivas: CP Ships no renovó su acuerdo de fletamento con CMA-CGM y abandonó la ruta Europa-Lejano Oriente, concentrándose en la ruta transatlántica.

Varios operadores ofrecen servicios en varias rutas, siendo parte de conferencias, alianzas y/o convenios, que implican cierto grado de acuerdo sobre las cuestiones operativas y comerciales, en particular la fijación de precios y el número de salidas. Tradicionalmente, los reguladores de muchos países han ofrecido la exención con respecto a las medidas antitrust a los operadores que participan en estos acuerdos, dando por supuesto que los beneficios son mayores que las ventajas. Al final de 2002, y tras varios años de litigios, la Comisión Europea (CE) otorgó dicho tipo de exención en virtud del Reglamento 4056/85 a la modalidad utilizada por el Acuerdo de la Conferencia Transatlántica para el cobro del transporte interno en relación con el transporte marítimo internacional a través del Atlántico. En otra decisión, la CE declaró que se emprendería una investigación formal del Reglamento 4056/86 después de que un informe de la OCDE hubiera comprobado que los beneficios derivados de dicho reglamento no compensan las desventajas.

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El mercado de los portacontenedores

Lo que ocurre en el transporte marítimo mundial queda muy bien reflejado en los movimientos del mercado de fletamentos de portacontenedores. Ese mercado está muy dominado por propietarios alemanes y, más concretamente, por miembros de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS), que controla cerca del 75% de todos los fletes de portacontenedores disponibles en el mercado libre. Desde 1998, la Asociación⁴ publica el "Índice de Hamburgo", en el que figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buque con un mínimo de tres meses. En el período comprendido entre 1998 y junio de 2002, las tarifas de las plazas para contenedores de 14 toneladas (TEU) por día se publican todos los meses para tres grupos de buques sin aparejo de carga y descarga y para seis grupos con aparejo y

se comparan con los promedios registrados en 1997. Ese año se escogió como referencia porque fue el último en que se logró un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, los fletes se publican para dos tipos de buques sin aparejo de hasta 500 TEU de capacidad, dos tipos de buques con aparejo y sin él de más de 2.000 TEU y seis tipos de buques con aparejo de hasta 1.999 TEU. Con carácter experimental y a partir de agosto del mismo año, los fletes se publican con periodicidad quincenal. La evolución de las tarifas de los fletamentos por tiempo hasta junio de 2002 y de julio en adelante se recoge, respectivamente, en los cuadros 35 (a) y 35 (b).

CUADRO 35 (a)

Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores
(dólares por espacio para 14 toneladas/día)

Tipo de buque	Promedios anuales			Promedios mensuales en 2002					
	1997	2000	2001	1	2	3	4	5	6
Sin aparejo de carga y descarga									
200 a 299 TEU	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83	16,52	16,99
300 a 500 TEU	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81	16,02	15,72
Con aparejo/Sin aparejo de carga y descarga									
2.000 a 2.299 TEU	9,72	10,65	7,97	3,37	3,45	3,70	4,55	4,49	4,52
2.300 a 3.400 ^a				3,77	4,12	5,05	3,83	5,20	6,52
Con aparejo de carga y descarga									
200 a 299 TEU	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04	17,83	17,34
300 a 500 TEU	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05	12,92	12,44
600 a 799 TEU ^b	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88	9,41	9,17
600 a 799 TEU ^c	14,08	11,90	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83	8,94	9,39
1.000 a 1.299 TEU	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07	6,72	6,89
1.600 a 1.999 TEU	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99	5,47	6,15

^a Esta categoría se creó en 2002. Los datos del período comprendido entre enero y junio de 2002 corresponden a buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo.

^b Que hacen de 16 a 18 nudos.

^c Que hacen más de 18 nudos.

En 2002, las tarifas medias de esos fletamentos para los portacontenedores sin aparejos con capacidad de 500 TEU o menos fueron ligeramente superiores a los promedios del año 2001. Lo contrario ocurrió en todos los demás grupos de buques mayores, que en 2002 registraron medias anuales inferiores a las del año anterior. El declive más pronunciado se produjo en los buques mayores. El flete medio en buques con y sin aparejo de 2.000 a 2.299 TEU bajó un 38,5%, situándose en 4,90 dólares por día para las plazas de contenedores de 14 toneladas, mientras que el de los buques mayores con aparejo, de 1.600 a 1.999 TEU, descendió un 28,8%. Las tarifas para los portacontenedores con y sin aparejo de menos de 299 TEU fueron casi idénticas: alrededor de 17 dólares por día para las plazas de contenedores de 14 toneladas.

CUADRO 35 (b)

Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores
(dólares por espacio para 14 toneladas/día)

Tipo de buque	Promedios anuales ^a por mes en 2002						Promedio de 2002	2003		
	7	8	9	10	11	12		1	2	3
Sin aparejo de carga y descarga										
200 a 299 TEU	18,35	17,42	18,17	17,31	17,87	18,25	16,87	17,65	17,41	19,30
		17,15	17,05	17,25	18,25					
300 a 500 TEU	13,49	13,93	15,74	16,93	14,49	16,52	15,14	14,09	16,14	17,61
		16,46	15,72	16,37	13,23					
Con aparejo/Sin aparejo de carga y descarga										
2.000 a 2.299 TEU	5,61	5,93	5,94	5,9	5,73	5,73	4,90	5,99	6,61	8,11
		5,93	5,81	5,73	5,73					
2.300 a 3.400 TEU ^b	7,20	7,27	5,63	7,64	7,90	7,90	5,96	7,60	7,23	7,57
		5,63	6,79	7,38	7,90					
Con aparejo de carga y descarga										
200 a 299 TEU	17,39	17,39	16,50	17,30	16,11	18,75	17,01	17,32	17,69	17,65
		16,18	17,41	17,11	18,43					
300 a 500 TEU	13,58	15,14	12,36	13,19	14,16	11,99	13,35	13,77	14,47	14,60
		15,17	13,67	14,35	13,46					
600 a 799 TEU ^c	9,81	9,48	9,72	9,06	9,55	10,26	9,26	9,89	10,36	10,73
		9,31	10,27	9,81	9,74					
700 a 799 TEU ^d	8,93	9,14	11,00	10,02	9,98	9,78	9,11	9,34	9,92	10,08
		8,85	8,64	10,45	10,18					
1.000 a 1.299 TEU	7,25	7,75	8,38	8,30	8,07	7,93	6,93	7,67	8,37	8,88
		7,98	8,24	8,32	7,72					
1.600 a 1.999 TEU	6,10	6,31	6,28	6,43	6,51	6,49	5,67	6,44	6,97	8,52
		6,58	6,79	6,58	6,51					

^a Cuando aparecen dos cifras, la superior corresponde a la primera mitad del mes.

^b Esta categoría se creó en 2002 para los buques que hacen 22,5 nudos. Antes, se incluían buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo.

^c Que hacen de 17 a 17,9 nudos.

^d Que hacen 18 nudos.

La evolución de las tarifas mensuales de los fletamentos por tiempo fue positiva en todos los casos. Los portacontenedores de 2.000 a 2.999 TEU consiguieron tarifas de 5,73 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas en diciembre de 2002, es decir, un 70% más que en enero. Los portacontenedores mayores con y sin aparejos de 2.300 a 3.400 toneladas consiguieron 7,90 dólares en diciembre, lo que significa un aumento del 9,7% en seis meses. Las de los buques con aparejos de 1.600 a 1.999 TEU también evolucionaron favorablemente: aumentaron un 51,3% y se situaron en 6,49 dólares por día para las plazas de 14 toneladas.

El mercado de los fletes acusa la influencia de los atractivos precios de los buques nuevos y de los planes de los operadores de aumentar el tonelaje poseído. Tres operadores --CSCL, CMA-CGM Y CP Ships-- que en el primer trimestre de 2002 contrataban el 90%, 66% y 54% de su capacidad, cuentan ahora con un considerable tonelaje encargado. Asimismo, CSAV notificó el pedido de siete buques con un total de 30.800 TEU para sustituir el tonelaje contratado con una inversión total de 300 millones de dólares. La preocupación por un nuevo deterioro de las tarifas de los fletamentos por tiempo determinado llevó a 32 propietarios alemanes, con una flota combinada de 184 buques con capacidad comprendida entre 1.000 y 2.000 TEU, a estudiar el establecimiento de una asociación de portacontenedores para regular el número de buques colocados en el mercado en caso de exceso de capacidad. La propiedad alemana de tonelaje de portacontenedores aumentará probablemente un tercio en los dos próximos años.

Las tarifas de los fletes en las principales rutas

A finales de 2002, las tarifas en las principales rutas contenedorizadas - transpacífica, transatlántica y Asia-Europa - estaban en su mayoría por encima de los niveles vigentes a finales de 2001 (véase el cuadro 36). Los de Asia-Europa evolucionaron en forma particularmente favorable: aumentaron un 21,5% y un 18,5% desde comienzos de año en la dirección occidental y oriental, respectivamente. No obstante, el hecho de que las tarifas correspondientes al cuarto trimestre de 2002 (1.304 y 712 dólares por TEU) fueran inferiores a las de comienzos del año ilustra la tendencia general a la baja de los fletamentos de contenedores. En el tráfico transatlántico, en la ruta occidental a los Estados Unidos, que es la predominante, las tarifas aumentaron un 3% y llegaron a 1.215 dólares por TEU, mientras que en la dirección contraria bajaron un 2,7% y cayeron a 843 dólares por TEU. Las fluctuaciones fueron todavía menos pronunciadas en la ruta transpacífica. Subieron un 1,7% hacia el oeste y descendieron un 1,3% hacia el este, a pesar del considerable volumen de las mercancías transportadas durante el año.

En la ruta transpacífica, que es la de mayor volumen de tráfico, la tendencia descendente de 2001 continuó hasta mediados de 2002. La dirección este, que es la predominante, es la que más sufrió, y las tarifas bajaron un 4,2% y un 5% durante el primero y el segundo trimestres, respectivamente. El notable aumento del 4,2% en la dirección occidental durante el primer trimestre se consiguió partiendo de un nivel muy bajo vigente a finales de 2001. El Acuerdo Transpacífico de Estabilización notificó un restablecimiento de las tarifas de 225 dólares por TEU para mediados de agosto, pero el efecto se hizo notar sólo en la parte del comercio, estimada en una cuarta parte, no cubierta por contratos de servicios anuales. Se estimaba que 14 porteadores activos en esta ruta tenían un déficit de 1.200 millones de dólares. Durante el tercer trimestre, las tarifas subieron en ambas direcciones pero sólo de forma moderada: menos del 1% hacia el este (1.476 dólares por TEU) y poco más de ese porcentaje hacia el oeste (757 dólares por TEU). El fuerte aumento de la tarifa hacia el este en el cuarto trimestre, de un 3%, se debió probablemente a la ampliación del recargo de temporada alta, que normalmente finaliza en noviembre, hasta finales de enero de 2003. En dirección contraria, la tarifa aumentó modestamente, menos del 1%.

La evolución de las tarifas en la ruta transatlántica fue semejante a la observada en la ruta transpacífica, es decir, disminuyeron durante la segunda mitad de 2002. Los descensos fueron más bien uniformes durante el primer trimestre, en que las tarifas desde Europa a los Estados Unidos bajaron un 3,9% y las de dirección contraria bajaron un 3,7%. Tocaron fondo en el segundo trimestre, con 1.154 dólares por TEU hacia el oeste, tras una disminución del 2,2%, y 850 dólares por TEU hacia el este, después de una fuerte caída del 7%. De nuevo, se dieron a conocer planes de restablecimiento de las tarifas. El Acuerdo de la Conferencia Transatlántica,

CUADRO 36

Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2001-2003^a
(dólares por TEU)

	<i>Transpacífica</i>		<i>Europa-Asia</i>		<i>Transatlántica</i>	
	<i>Asia-Estados Unidos</i>	<i>Estados Unidos-Asia</i>	<i>Europa-Asia</i>	<i>Asia-Europa</i>	<i>Estados Unidos-Europa</i>	<i>Europa-Estados Unidos</i>
2001						
<i>Primer trimestre</i>	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variación porcentual	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2,8
<i>Segundo trimestre</i>	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variación porcentual	-5,8	-1,0	-7,9	6,2	0,5	-4,2
<i>Tercer trimestre</i>	1 624	801	688	1 296	890	1 253
Variación porcentual	-8,0	-7,8	-9,5	-11,7	-5,6	1,4
<i>Cuarto trimestre</i>	1 608	721	660	1 153	899	1 228
Variación porcentual	-1,0	-10,0	-4,0	-11,0	1,0	-2,0
2002						
<i>Primer trimestre</i>	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variación porcentual	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9
<i>Segundo trimestre</i>	1 463	749	646	1 105	805	1 154
Variación porcentual	-5,0	-0,3	7,5	3,0	-7,0	-2,2
<i>Tercer trimestre</i>	1 476	757	694	1 208	815	1 181
Variación porcentual	0,8	1,1	7,4	9,3	1,2	2,3
<i>Cuarto trimestre</i>	1 529	817	712	1 304	843	1 215
Variación porcentual	3,6	7,9	2,6	7,9	3,4	2,9
2003						
<i>Primer trimestre</i>	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variación porcentual	0,0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4

^a Información de seis de las principales navieras de buques de línea. Las tarifas comprenden siempre todas las partidas, incluida la parte del transporte intermodal terrestre, en su caso. También son siempre promedios de todos los productos transportados por los principales porteadores. Las tarifas cuyo origen o destino son los Estados Unidos se refieren a la media de las tres costas. Las tarifas cuyo origen o destino es Europa se refieren al promedio de la Europa septentrional y la mediterránea. Las tarifas cuyo origen o destino es Asia se refieren al conjunto del Asia sudoriental, el Asia oriental y Japón/República de Corea.

cuyos porteadores representan aproximadamente la mitad del comercio en la ruta, declaró que las tarifas para los envíos hacia el este subirían 320 dólares por contenedor de 20 pies y 400 dólares por contenedor de 40 y 45 pies, a partir del 1º de octubre de 2002. No obstante, el efecto de este aumento de la tarifa se limitó al 10% de los transportistas no cubiertos por contratos de servicios anuales. Los aumentos durante el tercer trimestre fueron mayores que en la ruta transpacífica: una subida de 2,3% (total de 1.181 dólares por TEU) para los envíos desde Europa a los Estados

Unidos y del 1,2% (total de 815 dólares por TEU) para los que tienen su origen en los EE.UU. Durante el cuarto trimestre, las subidas fueron todavía mayores: 2,9% hacia el oeste y 3,4% hacia el este. A comienzos de 2003, el Acuerdo de la Conferencia Transatlántica comunicó aumentos de tarifas para marzo y octubre.

Durante el primer trimestre de 2002, los fletes para el tráfico con dirección este y oeste en la ruta Asia-Europa bajaron un 8,9% y un 6,9%, respectivamente. Estos fueron los descensos más fuertes en todas las rutas principales durante ese trimestre, en que las tarifas en la dirección de Europa a Asia tocaron fondo a 601 dólares por TEU, mientras que en la dirección contraria llegaron a 1.073 por TEU. Durante los dos trimestres siguientes, las tarifas mejoraron, en particular las de Europa a Asia, que llegaron a 694 dólares por TEU después de aumentar más de un 7% en cada trimestre. En la dirección predominante, de Asia a Europa, los fletes subieron primero de forma moderada, un 3%, y luego con mayor decisión, un 9,3%, durante el tercer trimestre, hasta llegar a 1.208 dólares por TEU. Esta última mejora se debe al efecto positivo del aumento de 250 dólares por TEU aplicado en la ruta occidental desde el 1º de julio por la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente. Luego, hubo un nuevo aumento de 150 dólares por TEU en octubre, complementado por una subida de 200 dólares por TEU en dirección este. Durante el cuarto trimestre, la subida más fuerte en las rutas principales fue del 7,9% en la ruta de Asia a Europa, más de tres veces superior a la de dirección contraria, que fue de sólo el 2,6%. A comienzos de 2003, la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente y MSC comunicaron aumentos de las tarifas para marzo.

Continuaron extendiéndose otros recargos impuestos por los operadores, como el recargo por manipulación de carga en las terminales (RMT): en Viet Nam, comenzó en enero de 2003. Los RMT y los relacionadas con el cumplimiento de las medidas de seguridad de los Estados Unidos atrajeron la atención de los porteadores. Los de Hong Kong reiteraron sus quejas tradicionales por el nivel de los RMT, muy por encima de 200 dólares por TEU, después de que dos operadores de terminales declararan que se habían introducido reducciones del 20% y el 25% para los transportistas en los cinco últimos años. Además, un operador de terminales de alcance mundial propuso la sustitución de los RMT por otros recargos impuestos por los transportistas mediante una contribución por flete.

Además, se notificó que el Ministerio de Comunicaciones de la República Popular China iba a emprender una investigación sobre la legalidad del RMT, que se aplica en el país desde enero de 2002 pero que se considera parte del flete. En otros lugares, se estaban también adoptando otras medidas al respecto: el consejo de porteadores de Malasia propuso que éstos pagaran directamente a los operadores de las terminales y el organismo antitrust de Israel aplazó 60 días la aplicación del RMT propuesto por el Acuerdo de comercio mediterráneo europeo. A comienzos de 2003, los transportistas comunicaron la imposición de un recargo de manifiesto adicional de 25 dólares para sufragar el costo de manifiesto previo para la aduana de los Estados Unidos. Los porteadores de la República de Corea formularon fuertes quejas contra ese recargo, que triplicaba el vigente hasta entonces. En Australia, se estaba examinando la posibilidad de recargos de 100 dólares por contenedor.

En otros lugares, los exportadores del Río de la Plata comenzaron a pagar un recargo por desequilibrio del equipo para cubrir el costo de reposición de los contenedores vacíos. La escasez de contenedores para la exportación fue consecuencia de la contracción de las importaciones causada por la devaluación monetaria a comienzos de 2002. A principios de 2003, los transportistas presionaron para reducir la comisión de los transitarios aplicada en Shanghai.

3. La oferta y demanda de los principales servicios del transporte marítimo

En 2002 hubo claras indicaciones de que la demanda de servicios contenedorizados había comenzado a recuperarse. Las estimaciones anuales sobre los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas durante los primeros nueve meses de 2002 recogidas en el cuadro 37 muestran subidas con respecto a las cifras totales de 2001. En realidad, esos agregados pueden ocultar algunas actividades de comercio intrarregional y de transbordo. No obstante, revelan una expansión del tráfico a través del Pacífico y, en menor medida, en las otras dos rutas.

CUADRO 37

Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales
(millones de TEU)

Año	Transpacífica		Asia-Europa		Transatlántica	
	Asia-EE.UU.	EE.UU.-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	EE.UU.-Europa	Europa-EE.UU.
2001	7,19	3,86	5,93	4,02	2,71	3,62
2002	7,82	3,90	6,17	4,16	2,72	3,80
Variación porcentual	8,8	1,20	4,0	3,4	0,3	4,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, varios números.

En el comercio transpacífico, el año 2002 fue muy favorable para el comercio, en particular en dirección hacia el este, que durante la primera mitad del año creció un 17% y terminó el año al 8,8%. Las razones de este impresionante aumento del comercio en un contexto de escaso crecimiento económico en los Estados Unidos fueron el reasentamiento de la capacidad productiva de los Estados Unidos en China continental y el deseo de acumular existencias durante la temporada alta, desde julio a septiembre, en previsión de la anunciada huelga de los puertos de la costa occidental estadounidense. En consecuencia, desde el comienzo del año los buques iban hacia el este llenos de productos eléctricos y electrónicos, muebles, lámparas, juguetes y textiles, que representaban la parte más considerable de la carga enviada en esa dirección. En la ruta hacia el oeste, el aumento fue menos considerable, de aproximadamente el 1,2%, y el desequilibrio obligó a los transportistas a reubicar los contenedores en varios puertos del Lejano Oriente. No obstante, los transportistas hicieron notables esfuerzos para beneficiarse del aumento de la demanda. La parte conjunta de los seis grandes grupos de operadores aumentó casi el 2%, como se observa en el cuadro 38, aunque hubo grandes fluctuaciones porcentuales en los distintos operadores.

En las rutas transatlánticas, la dirección oeste, que es la predominante, aumentó un 4,7%, mientras que la de dirección contraria sólo creció de forma marginal, un 0,3%. De nuevo, la expansión en la dirección predominante se atribuyó a la necesidad de los Estados Unidos de reponer las escasas existencias. La utilización de buques fue elevada durante la primera mitad del año, debido a la reducción de la capacidad por Cosco, K Line y Yang Ming. Cuatro transportistas – Maersk-Sealand, Evergreen, P&ON y Hapag Lloyds – continuaron dominando esta ruta, y su parte combinada en el total del mercado era del 36,1% y el 37,4% en dirección oeste y este, respectivamente. En la ruta comercial Europa-Asia, el tráfico desde Asia aumentó

aproximadamente un 6% durante la primera mitad del año y registró un crecimiento del 4% en los 12 meses. Una vez más, ello se debió a las considerables exportaciones de los productores del Lejano Oriente. El aumento del 3,4% en dirección contraria, hacia el este, se debió a la expansión del volumen de carga procedente del Mediterráneo.

CUADRO 38

Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico
(porcentajes)

<i>Operador</i>	<i>Mediados de 2002</i>	<i>Mediados de 2001</i>
New World Alliance	18,1	17,4
Cosco/K Line/Yanming	16,2	14,2
Grand Alliance	13,9	15,3
Evergreen/Lloyd Triestino	12,3	9,0
United Alliance (Hanjin, Senator Lines)	11,5	12,4
Maersk-Sealand	9,5	11,5
TOTAL	81,5	79,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD.

En las rutas secundarias norte-sur y regionales se consiguieron resultados de signo diverso. El comercio Europa-América del Sur y Central bajó un 2%; el destinado a África occidental se mantuvo estable; aumentó moderadamente, 0,9%, el comercio con Oceanía, y un 2,7% el de Asia occidental. Desde los Estados Unidos a América del Sur y Central el comercio se mantuvo firme. El crecimiento más fuerte tuvo lugar entre Asia septentrional y sudoriental, aproximadamente un 4,4%, pero el de Asia nororiental a Oceanía aumentó sólo el 1%.

4. El índice de los fletes marítimos

En el cuadro 39 puede verse la evolución de los fletes de las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos del sector Amberes/Hamburgo en el período de 2000 a 2002. El índice general del año 2002 fue de 95 puntos, 19 menos que en 2001 (1995 = 100), lo que reflejó los bajos niveles del comercio tanto de entrada como de salida. En el de entrada, el nivel medio del año 2002 disminuyó 22 puntos para situarse en 84. El declive se hizo patente en la primera mitad del año, en que el índice casi no cambió con respecto al nivel mínimo de los años ochenta. Esta tendencia a la baja se produjo a pesar del aumento del volumen procedente del Lejano Oriente y a través del Atlántico y es reflejo de la menor importancia de la carga de retiro inmediato y el exceso de tonelaje. El índice de salidas descendió hasta 105, es decir, 16 puntos menos, y se mantuvo constante a lo largo del año.

5. Los fletes de los buques de línea en porcentaje de los precios de algunos productos básicos

En el cuadro 40 figuran datos sobre las tarifas del transporte de mercancías en buques de línea regular en porcentaje de los precios de mercado de algunos productos básicos y en determinadas rutas comerciales para ciertos años entre 1970 y 2002. La subida del precio f.o.b. medio de la lámina de caucho compensó con creces la subida de las tarifas y los recargos por

ajuste del combustible e hizo que el coeficiente bajara al 13,5% para 2002. El precio f.o.b. del yute bajó alrededor del 20%, el precio más bajo de este año entre todos los incluidos en el cuadro 40, mientras que los fletes aumentaron casi en la misma proporción, lo que explica la subida del coeficiente al 21,7% en 2002. Las considerables subidas de precios del cacao en grano procedente de Ghana, de aproximadamente el 60%, compensaron con creces la subida del 10% de los fletes y, en consecuencia, el coeficiente bajó de 4,1 en 2001 a 2,8 en 2002. Este fue el tercer año en el que el Brasil no exportó cacao en grano. El precio c.i.f. del aceite de coco registró un saludable aumento de aproximadamente el 30% en 2002, lo que, junto con la reducción del 10% de los fletes durante el año, generó un coeficiente del 10%, alrededor de un tercio más bajo que el año anterior. El coeficiente de los fletes en buques de línea respecto del precio f.o.b del té subió del 5,3% 6,8%, debido a una disminución del 10% de los precios y a un aumento del 20% de los fletes en 2002. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa continuó bajando en 2002 (alrededor del 10%), mientras que los fletes se mantuvieron prácticamente estables, y en consecuencia el coeficiente de los fletes pasó del 6,9% en 2001 al 7,6% en 2002.

CUADRO 39

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2000-2003
(cifras mensuales: 1995=100)

Meses	Índice general				Índice de las entradas				Índice de las salidas			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Enero	104	119	93	96	106	113	81	91	101	125	104	101
Febrero	103	121	93	96	102	115	81	91	104	126	103	100
Marzo	105	121	95	101	104	116	80	94	105	127	109	107
Abril	113	122	95	107	110	118	82	100	116	126	108	114
Mayo	119	121	94	99	114	116	82	92	125	126	106	105
Junio	116	119	94		110	112	81		121	125	106	
Julio	115	117	94		111	111	85		118	123	103	
Agosto	122	112	94		122	107	85		122	117	102	
Septiembre	127	105	93		125	97	85		128	113	100	
Octubre	130	103	99		128	91	88		133	115	109	
Noviembre	130	104	99		126	92	90		133	116	108	
Diciembre	125	102	97		122	89	88		129	114	105	
PROMEDIO ANUAL	117	114	95		115	106	84		120	121	105	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con el Índice de Buques de Línea del Ministerio alemán de Transporte. Cálculos mensuales ponderados de los fletes para cargas embarcadas o desembarcadas por buques de línea de cualquier pabellón en puertos del sector Amberes/Hamburgo.

Las exportaciones de café desde Colombia a Europa disminuyeron casi un 40% en el caso de los puertos atlánticos y un tercio en el de los del Pacífico. Estas reducciones contrarrestaron con creces el descenso de casi el 10% de los precios y dieron lugar a una disminución del factor de transporte en 2002.

CUADRO 40

Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos

Producto	Ruta	Tarifas en porcentaje del precio ^a						
		1970	1975	1980	1985	1990	2001	2002
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,5	18,5	8,9	n.d.	15,5	13,9	13,5
Yute	Bangladesh-Europa	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	15,5	21,7
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,1	2,8
Cacao en grano	Brasil-Europa	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n.d.	n.d.
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,9	9,1	12,6	12,6	n.d.	15,5	10,0
Té	Sri Lanka-Europa	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,3	6,8
Café	Brasil-Europa	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	6,9	7,6
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	5,9	3,9
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	6,2	4,6

Fuentes: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Asociación Real de Navieros de los Países Bajos (datos de 1970-1989) y de las conferencias de las rutas señaladas (datos de 1990-2001).

^a Para el café (Brasil-Europa y Colombia-Europa) y el aceite de coco se indican precios c.i.f. (costo, seguro y flete). Para el cacao en grano (Ghana-Europa y Brasil-Europa) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té, se indican los precios de subasta en Kenia. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen, en su caso, los recargos por combustible y los factores de ajuste monetario, y un recargo por limpieza de las cisternas (sólo para el aceite de coco). La conversión de las tarifas a otras monedas se basa en las paridades que figuran en el *Monthly Commodity Price Bulletin*, publicado por la UNCTAD. Las tarifas anuales se calcularon promediando diversos contingentes fletados durante el año, ponderados por su duración. Para el período de 1990-2002, los precios de los productos se tomaron del número de enero de 2003 del *Monthly Commodity Price Bulletin*, de la UNCTAD.

D. ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS TOTALES DE LOS FLETES EN EL COMERCIO MUNDIAL

1. Las tendencias del valor y del costo del transporte de las importaciones mundiales

El comercio internacional entraña servicios diversos tales como aprovisionamiento, producción, comercialización, transacciones y transporte, y el correspondiente flujo de información. En el gráfico 8 y en el cuadro 41 se presentan estimaciones, relativas al sector del transporte, sobre los pagos totales del transporte, para las importaciones, y el costo de transporte en porcentaje del valor de las importaciones, por grupos de países. En 2001, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) disminuyó un 3,8%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios de transporte descendieron un 5,6%, como reflejo de la tendencia descendente de los fletes a lo largo del año. La parte de los pagos de fletes mundiales en porcentaje del valor de las importaciones bajó ligeramente, del 6,2% en 2000 al 6,1%. En 1980, esa proporción de los fletes en el valor de las importaciones había sido del 6,6%, es decir, casi un 30% superior a la media del decenio de 1990. Las comparaciones regionales indican que la parte que supone el costo de los fletes en las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado sigue siendo inferior a la de los países en desarrollo. En 2001, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó un 3,9%, mientras que el costo total de los fletes bajó un 5,5%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones fue del 5,1% (5,2% en 2000) frente al 8,7% (8,9% en 2000) para los países en desarrollo. Esta

diferencia se explica sobre todo por las estructuras globales del comercio, las infraestructuras regionales, los sistemas logísticos y las estrategias de distribución más eficaces de los porteadores de los países desarrollados de economía de mercado.

CUADRO 41
Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial ^a
por grupos de países
(millones de dólares)

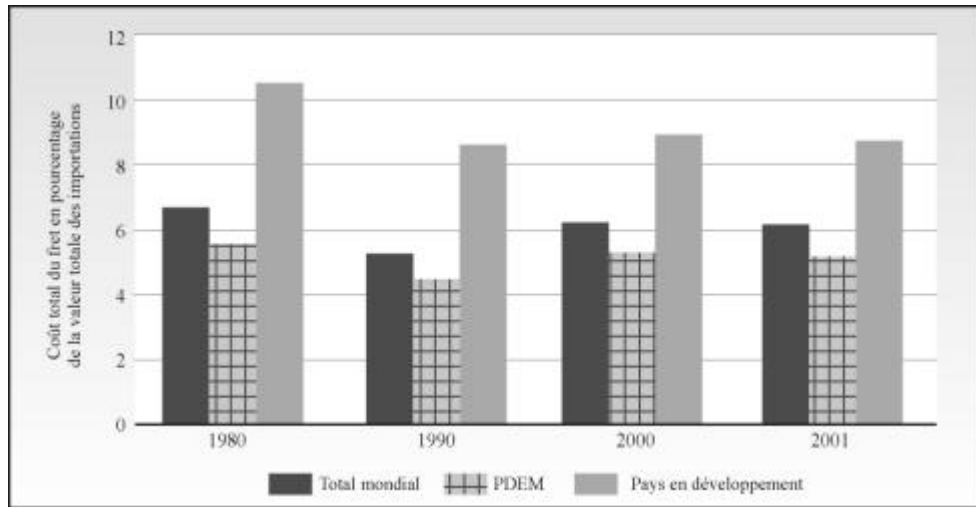
Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
1980	TOTAL MUNDIAL	123 264	1 856 834	6,64
	Países desarrollados de economía de mercado	78 286	1 425 979	5,49
	Total de países en desarrollo	44 978	430 855	10,44
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	10 432	77 757	13,42
	América	10 929	123 495	8,85
	Asia	21 979	211 089	10,41
	Europa	1 320	16 037	8,23
	Oceanía	318	2 477	12,84
1990	TOTAL MUNDIAL	173 102	3 314 298	5,22
	Países desarrollados de economía de mercado	117 004	2 661 650	4,40
	Total de países en desarrollo	56 098	652 648	8,60
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	9 048	81 890	11,05
	América	9 626	117 769	8,17
	Asia	35 054	427 926	8,19
	Europa	1 909	21 303	8,96
	Oceanía	461	3 760	12,26
2000	TOTAL MUNDIAL	385 685	6 199 341	6,22
	Países desarrollados de economía de mercado	234 174	4 492 720	5,21
	Total de países en desarrollo	151 511	1 706 621	8,88
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	14 328	110 641	12,95
	América	35 205	404 817	8,70
	Asia	99 187	1 161 604	8,54
	Europa	2 182	24 454	8,92
	Oceanía	608	5 105	11,91
2001	TOTAL MUNDIAL	364 008	5 960 595	6,11
	Países desarrollados de economía de mercado	221 248	4 320 511	5,12
	Total de países en desarrollo	142 760	1 640 084	8,70
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	13 806	109 125	12,65
	América	33 895	395 439	8,57
	Asia	92 023	1 102 663	8,35
	Europa	2 428	27 665	8,78
	Oceanía	608	5 192	11,70

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos del FMI.

^a La estimación del total mundial no es completa, ya que los datos de países que no son miembros del FMI, de los países de Europa central y oriental y de las Repúblicas de la ex Unión Soviética y de los países socialistas de Asia no figuran por falta de información o por otros motivos.

GRÁFICO 8

Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican



Fuente: Cuadro 41 de la presente publicación

2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo en proporción del valor de las importaciones bajaron del 8,9% en 2000 al 8,7% en 2001. Dentro de ese grupo, los países en desarrollo de África invirtieron su constante tendencia al alza de los costos del transporte, que bajaron de 13,0% en 2000 al 12,7% en 2001. Ello se debe a la reducción de los fletes y a las mejoras en la manipulación de carga en los terminales, que compensaron la insuficiencia de las infraestructuras y las prácticas de gestión inadecuadas, en particular en lo que se refiere al transporte en tránsito, y la baja productividad del transporte terrestre y del equipo de los terminales.

El desglose subregional muestra que esos costos del transporte en el África occidental aumentaron ligeramente desde 2000, alcanzando casi el 14,1% en 2001, mientras que los del África oriental y meridional, incluido el Océano Índico, bajaron del 15,2% en 2000 al 13,3% en 2001. La proporción correspondiente a los países del África septentrional, al 11,2%, como consecuencia de un sistema de transporte relativamente más eficiente, en comparación con los de otras subregiones africanas. Las importaciones de los países africanos sin litoral siguieron adoleciendo de unos altos costos de transporte. Los coeficientes acusaron fuertes fluctuaciones entre los países y oscilaron entre el 9,6% y el 32,8% en 2001, y varios países tuvieron coeficientes superiores al 20%. Ello se debe fundamentalmente a una organización y unas instalaciones ineficientes, una mala utilización de los activos y unos endeblés sistemas institucionales y de gestión, tramitación y supervisión, además de infraestructuras inadecuadas y del mayor costo del transporte interno.

A los países en desarrollo de Asia les correspondió el 67,2% del valor de las importaciones y el 64,4% de los fletes pagados por todos los países en desarrollo en 2001, frente al 68% y el 65,5%, respectivamente, en 2000. El factor de transporte de esta región fue del 8,2% en 1990 y del 8,4% en 2001, frente al 8,5% de 2000. El factor de transporte en el Oriente Medio descendió

al 9,2% en 2001 (9,9% en 2000). En el resto de Asia el coeficiente bajó también, pasando del 8,4% en 2000 al 8,2% en 2001.

En los países en desarrollo de América, la proporción que suponen sus costos de transporte disminuyó moderadamente, pasando del 8,7% en 2000 al 8,6% en 2001. Dentro de esa región, América Central y México tuvieron un factor de transporte bajo (7,9%) en 2001. Ello se debe en buena medida a México, la nación con el mayor comercio de la región, cuyo coeficiente fue del 7,3% en 2001 y representó el 87,3% del valor c.i.f. de todas las importaciones de la subregión (46,8% de los países en desarrollo de América). En los países de la costa occidental sudamericana el transporte representó en 2001 una proporción relativamente alta, del 10,4% en 2001, frente al 9,2% en 2000. En los de la costa oriental tal proporción fue del 7,8%, frente al 7,8% del año anterior. Los países en desarrollo del Caribe tuvieron unos costos de transporte elevados, con un porcentaje de 11,5% en 2001, frente al 11,9% en 2000. Por lo que hace a los países americanos sin litoral, el Paraguay siguió pagando muchos fletes en proporción de su comercio total, un 11,3%; en Bolivia la proporción fue del 18,4%.

Los países en desarrollo de Europa registraron en 2001 un ligero descenso en sus pagos por transporte, que bajaron del 8,9% en 2000 al 8,8% en 2001. Los pequeños países en desarrollo insulares de Oceanía también redujeron la proporción que representan sus fletes, que pasó del 11,9% el año anterior al 11,7%. En los países insulares, las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga y los gastos de transbordo y enlace contribuyen a elevar los costos de transporte.

Capítulo V

DESARROLLO PORTUARIO

Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario y de los cambios institucionales y de las medidas de seguridad que se han adoptado en ellos.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

En el cuadro 42 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial comunicado de los puertos de contenedores en los países y territorios en desarrollo durante el período de 1999 a 2001. El crecimiento del tráfico mundial de contenedores (número de movimientos medido en TEU) fue del 2,2% en 2001, es decir, sólo una sexta parte del conseguido el año anterior (18,7%) y es reflejo de la desaceleración del tráfico en líneas regulares. El volumen del movimiento alcanzó en 2001 un total de 236,7 millones de TEU, lo que representa un aumento anual de 5 millones de TEU con respecto al nivel de 231,7 millones de TEU conseguido el año 2000.

La tasa de crecimiento de los países y territorios fue del 2,7%, con un tráfico de 96,6 millones de TEU, que representa el 40,8% del total mundial. Esa tasa fue bastante inferior a la de 2000 (14,6%), año en que el movimiento de los países en desarrollo fue de 94,1 millones de TEU. Los países con un aumento de dos dígitos en 2001 y 2000 y 1999 fueron Malasia, Omán, Jamaica, la República Islámica del Irán, Perú, Yemen, Djibouti y Sudán, en total ocho países, menos de la mitad que en 2000 y 1999. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un año a otro, debido a las fuertes fluctuaciones del tráfico y, a veces, a una mejor comunicación de los datos o a la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2002 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se indican en el cuadro 43. De ellos 10 estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas de Asia, mientras que los otros 10 se encontraban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos había seis en Europa, tres en los Estados Unidos y uno en el Japón. Hong Kong (China) se mantenía a la cabeza, con un aumento del 4%, seguido de Singapur, que registró un crecimiento todavía mayor, del 9,1%. Los puertos de China continental registraron un rápido crecimiento: Qingdao pasó del puesto 19 al 15, con un aumento del 17,4%, mientras que Shanghai tuvo un notable aumento del 36% y desplazó a Kaoshiung del cuarto lugar. Shenzhen consiguió un extraordinario aumento del 49,8% y salto dos posiciones, por encima de Rotterdam y Los Ángeles. Hubo también otros cambios de posición: Gioia Tauro subió tres puestos y Amberes uno; Bremerhaven, Manila y Tokyo bajaron un puesto; Felixstowe se mantuvo a duras penas en la lista, después de perder cuatro posiciones. El tráfico total de estos 20 puertos principales aumento un 13,3%, muy por encima del 2,2% de todos los puertos del mundo, y confirma la tendencia hacia la concentración del tráfico. Los 20 primeros puertos registraron en 2002 un total de 127 millones de TEU, es decir, el equivalente del 53,6% del tráfico mundial (48,4% en 2001).

CUADRO 42

El tráfico de los puertos de contenedores de 51 países y territorios en desarrollo en 2001, 2000 y 1999
(en TEU)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2001</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>Variación porcentual 2001/2000</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>
Hong Kong, China	17 900 000	18 100 000	16 210 762	-1,1	11,7
Singapur	15 520 000	17 040 000	15 944 793	-8,9	6,9
República de Corea	9 887 576	9 030 174	7 014 245	9,5	28,7
Malasia	6 224 833	4 642 428	3 941 777	34,1	17,8
Emiratos Árabes Unidos	5 081 964	5 055 801	4 930 299	0,5	2,5
Indonesia	3 492 153	3 797 948	2 660 439	-8,1	42,8
Tailandia	3 381 619	3 178 779	2 892 216	6,4	9,9
Filipinas	3 090 952	3 031 548	2 813 099	2,0	7,8
Brasil	2 616 075	2 413 098	2 022 842	8,4	19,3
India	2 591 071	2 450 656	1 954 025	5,7	25,4
Panamá	2 170 526	2 369 681	1 649 512	-8,4	43,7
Sri Lanka	1 726 605	1 732 855	1 704 389	-0,4	1,7
Egipto	1 708 990	1 625 601	1 520 523	5,1	6,9
Arabia Saudita	1 677 413	1 502 893	1 448 338	11,6	3,8
México	1 358 175	1 315 701	1 083 887	3,2	21,4
Omán	1 325 493	1 161 549	773 806	14,1	50,1
Viet Nam	1 290 555	1 189 796	n.d.	8,5	n.d.
Chile	1 209 101	1 253 131	743 364	-3,5	68,6
Malta	1 205 764	1 082 235	1 091 364	11,4	-0,8
Argentina	1 058 009	1 144 834	1 021 973	-7,6	12,0
Venezuela	924 642	674 558	654 148	37,1	3,1
Jamaica	888 941	765 977	689 677	16,1	11,1
Bahamas	860 000	572 224	543 993	50,3	5,2
Irán, Rep. Islámica del	601 552	415 382	320 622	44,8	29,6
Costa Rica	563 825	573 502	590 000	-1,7	-2,8
Côte d'Ivoire	543 846	434 422	463 835	25,2	-6,3
Perú	537 554	460 631	376 045	16,7	22,5
Colombia	531 262	791 588	413 935	-32,9	91,2
Guatemala	527 960	495 809	151 493	6,5	227,3
Bangladesh	486 289	456 007	392 137	6,6	16,3

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2001</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>Variación porcentual 2001/2000</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>
República Dominicana	466 000	566 479	n.d.	-17,7	n.d.
Ecuador	414 355	414 104	378 000	0,1	9,6
Honduras	406 359	392 837	n.d.	3,4	n.d.
Yemen	377 708	248 177	121 563	52,2	104,2
Trinidad y Tabago	352 758	282 487	298 553	24,9	-5,4
Marruecos	346 724	328 808	322 968	5,4	1,8
Argelia	311 111	267 530	270 742	16,3	-1,2
Uruguay	301 641	287 298	250 227	5,0	14,8
Cuba	258 264	185 055	n.d.	39,6	n.d.
Chipre	235 100	257 020	239 077	-8,5	7,5
Kuwait	195 973	185 904	173 383	5,4	7,2
Djibouti	190 971	157 990	128 791	20,9	22,7
Pakistán	170 000	159 919	696 649	6,3	-77,0
Mauricio	161 574	157 420	144 269	2,6	9,1
Reunión	159 006	154 394	146 172	3,0	5,6
Guam	140 158	132 689	145 191	5,6	-8,6
Martinica	140 034	140 062	141 700	0,0	-1,2
Senegal	136 076	133 325	148 740	2,1	-10,4
Tanzanía	135 632	133 660	106 304	1,5	25,7
Sudán	120 701	94 182	82 244	28,2	14,5
Mozambique	100 307	91 345	82 570	9,8	10,6
Total	96 103 197	93 529 493	79 894 681	2,8	17,1
Otros, comunicado ^a	524 656	549 744	2 234 691	-4,6	-75,4
Total comunicado ^b	96 627 853	94 079 237	82 129 372	2,7	14,6
Total mundial	236 698 406	231 689 448	195 261 458	2,2	18,7

Fuente: Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2003*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

^a Comprende países y territorios en desarrollo que comunicaron menos de 95.000 TEU por año o donde se advirtió una falta sustancial de datos.

^b Ciertos puertos no respondieron a la encuesta. Si bien no eran los puertos mayores, las omisiones totales pueden estimarse entre el 5% y el 10%.

CUADRO 43

Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2002 y 2001
(millones de TEU y variación porcentual)

<i>Puerto</i>	<i>TEU en 2002</i>	<i>TEU en 2001</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>2002/2001</i>	<i>2001/2000</i>
Hong Kong, China	18,61	17,90	18,10	3,97	-1,10
Singapur	16,94	15,52	17,04	9,15	-8,92
Busan	9,33	8,07	7,54	15,61	7,03
Shanghai	8,62	6,34	5,61	35,96	13,01
Kaoshiung	8,49	7,54	7,43	12,60	1,48
Shenzhen	7,61	5,08	3,99	49,80	27,32
Rotterdam	6,52	6,10	6,28	6,89	-2,87
Los Ángeles	6,11	5,18	4,88	17,95	6,15
Hamburgo	5,37	4,69	4,25	14,50	10,35
Amberes	4,78	4,22	4,01	13,27	5,24
Long Beach	4,52	4,46	4,60	1,35	-3,04
Port Klang	4,53	3,76	3,21	20,48	17,13
Dubai	4,19	3,50	3,06	19,71	14,38
Nueva York	3,75	3,32	3,00	12,95	10,67
Quingdao	3,10	2,64	2,12	17,42	24,53
Bremenhaven	3,03	2,90	2,71	4,48	7,01
Gioia Tauro	2,99	2,49	2,65	20,08	-6,04
Manila	2,87	2,80	2,87	2,50	-2,44
Tokyo	2,83	2,77	2,96	2,17	-6,42
Felixstowe	2,80	2,80	2,80	0,00	0,00
Total de los 20 principales	126,99	112,08	109,11	13,30	2,72

Fuente: Containerisation International, marzo de 2003 y Port Development International, abril de 2003.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2002, los diez mayores puertos de contenedores de China registraron un impresionante aumento del 35% del tráfico, que sumó 30,3 millones de TEU. Shanghai tuvo un movimiento de 8,61 millones de TEU, superando por primera vez a Kaoshiung (Provincia china de Taiwán), con un tráfico de 8,49 millones de TEU. Hong Kong (China) ocupó de nuevo el primer lugar mundial entre los puertos de contenedores, con 18,6 millones de TEU.

Se consiguió un máximo de productividad en el puerto de Tanjung Pelepas (Malasia), que, utilizando cinco grúas para buques de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá en el *Carsten Maersk*, trasladó 185 contenedores por hora en junio de 2002. La productividad media de las grúas en los terminales de Shanghai es de aproximadamente 28 movimientos por hora.

El segundo puerto de contenedores de China, Shenzhen, próximo a Hong Kong (China), consiguió 7,6 millones de TEU en 2002, un 50% más que el año anterior. El considerable aumento del tráfico dio lugar a la congestión en algunas de sus nueve zonas portuarias: en Yantian, se registraron en octubre demoras de hasta 24 horas para los portacontenedores. Al finalizar el año, HPH recibió autorización para invertir 737 millones de dólares en la tercera fase de Yantian, para aumentar su capacidad hasta 2,4 millones de TEU.

En Hong Kong (China), la preocupación por su bajo ritmo de crecimiento, en comparación con el de los puertos de China continental, más baratos, llevó a las autoridades a interesarse por las conexiones por carretera con el interior. En consecuencia, aumentó el número de pasos fronterizos, y comenzó un sistema de apertura ininterrumpida. Se observa un problema semejante de congestión y demoras en el tráfico por carretera en los cuatro terminales secundarios en las proximidades de Ciudad Ho Chi Minh (Viet Nam), que manipuló aproximadamente un millón de TEU en 2001. Algunos usuarios decidieron utilizar gabarras en el río Saigón para llegar a los terminales.

La eficiencia de los terminales en el servicio de transporte por carretera se deterioró también en otros dos puertos. El plan para organizar la llegada de los vehículos, puesto en marcha al comienzo de 2002 en el puerto de Southampton, no dio los resultados previstos y, en noviembre, la escasez de personal, los retrasos en los atraques debido al mal tiempo y la congestión del tráfico por carretera provocaron retrasos de hasta cuatro horas en la recogida de contenedores del terminal. Por ello, algunos transportistas decidieron imponer recargos de 40 dólares por vehículo, contra la recomendación de su asociación. El mismo mes, los camioneros que sufrían retrasos medios de dos horas en los terminales de contenedores de Nueva York a la Comisión Marítima Federal que investigara las prácticas injustificables de tres operadores de terminales de contenedores en el puerto.

En algunos puertos la eficiencia se resintió como consecuencia de las condiciones atmosféricas extremas. A comienzos de diciembre, las compañías de transporte de líneas regulares que hacían escala en San Petersburgo reclamaron el uso prioritario de los rompehielos para acceder al puerto, ya que se necesitaban hasta cinco días, en vez de 10 horas. A mediados enero de 2003, unos 40 buques, entre ellos varios graneleros, estaban inmovilizados por el hielo, y las autoridades rusas enviaron un rompehielos diesel desde Murmansk. El Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento prestó 5,4 millones de dólares para instalar un sistema de navegación marítima con el fin de reducir el riesgo de colisión de buques al acceder a los puertos rusos de San Petersburgo y Primorsk.

Algunas instalaciones recientemente construidas comenzaron a conseguir clientes. En noviembre, el terminal de contenedores de Zárate, en la zona industrial de Buenos Aires, consiguió un servicio a Europa septentrional gestionado por CSAV y otros. Se notificó también la intención de NYK de comprar el terminal de Ceres Paragon en Ámsterdam a sus constructores originales. Este terminal no se ha utilizado desde que se acabaron las obras.

En marzo de 2002, las autoridades portuarias de Dubai comenzaron la construcción de la fase I de la expansión del Puerto de Jebel Ali, que permitirá ampliar la capacidad portuaria de los actuales 4 millones a 5,7 millones de TEU. La inversión de 237 millones de dólares incluye el dragado del canal de acceso hasta una profundidad de 17 metros, su ampliación hasta 325 metros y la construcción de cinco muelles adicionales equipados de 14 grúas-pórtico para buques de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Al otro lado del Estrecho de Hormuz, la República Islámica del Irán comunicó la inversión de 313 millones de dólares en varios puertos, para mejorar las instalaciones en Bandar Abbas y conseguir una capacidad

de 2,6 millones de TEU. El puerto estaría comunicado mediante trenes-bloque de contenedores que llegan hasta Tashkent (Uzbekistán) en el Asia central. La expansión de este puerto forma parte del desarrollo de la Zona económica especial de Shahid Rajaei, en la que están previstos planes industriales en régimen de construcción, explotación y traspaso. Más hacia el este, siguiendo la costa, en el Pakistán, se consiguió financiamiento de China para la construcción del puerto de Gwadar. Se ha efectuado ya el primer desembolso de 58 millones de dólares, y el puerto servirá también a los Estados del Asia central, en particular a Afganistán.

SAGT, operador privado de terminales de contenedores en Colombo y filial de P&O Ports, encargó 650 metros de nuevo muelle equipados con 6 grúas pórtico de muelle capaces de desplazar contenedores hasta 18 filas. La modernización de este puerto se completó con el dragado de la cuenca hasta 14 metros y la apertura de una segunda entrada para buques de enlace de hasta 10,5 metros de calado. Además, SAGT y JCT, operadores de terminales de contenedores en el puerto, han acordado conceder rebajas comunes a los clientes para atraer más tráfico.

La inauguración de instalaciones importantes en la costa occidental de los Estados Unidos en 2002 demuestra la estrecha e importante relación entre los acontecimientos relacionados con los puertos, el transporte y el medio ambiente. En abril se inauguró la Terminal 18 en el puerto de Seattle, que ahora ocupa 78 hectáreas, el doble de su superficie original, con instalaciones portuarias para manejar hasta cuatro trenes de doble nivel de carga. Se invirtieron unos 300 millones de dólares para aumentar la capacidad de este terminal a 2,5 millones de TEU. El proyecto preveía la eliminación de considerables cantidades de suelo contaminado durante decenios por las industrias ubicadas en el lugar y la construcción en la costa de un parque de acceso público de 0,6 hectáreas, con un costo de 15,7 millones de dólares. El terminal está funcionando ahora mediante un contrato de arrendamiento de SSA en asociación con Matson.

En el puerto de Oakland, la instalación de 200 hectáreas traspasada por la Marina de los Estados Unidos a las autoridades portuarias hace algunos años se completó con la apertura al público de dos proyectos ambientales: el Middle Harbor Shoreline Park, de 14,8 hectáreas, y el hábitat para animales y plantas silvestres en aguas poco profundas, de 76 hectáreas. Los tres proyectos portuarios inaugurados dos años antes eran los siguientes: muelles 55-56 (48 hectáreas), arrendados a Hanjin; muelles 57-59 (60 hectáreas), arrendados a SSA; terminal ferroviaria conjunta intermodal (52 hectáreas), explotada por Burlington Northern and Santa Fe Railroad y las autoridades portuarias. Los proyectos ambientales por valor de 44 millones de dólares se completaron por iniciativa de las autoridades portuarias en estrecha colaboración con la comunidad y los organismos ambientales, que habían criticado la construcción de un puerto de varios millones de dólares junto a barrios degradados.

En el puerto de Long Beach, se inauguró la primera fase de desarrollo del muelle T, de 150 hectáreas, obra de Hanjin Shipping Co. Están funcionando en este terminal 12 de las mayores grúas de muelle para contenedores, capaces de desplazar a estos hasta 22 filas. En abril de 2002, se terminó el Corredor de Alameda, de 2.400 millones de dólares. Éste corredor, gestionado por la Alameda Corridor Transportation Authority separa el tráfico por ferrocarril y reduce de tres horas a 45 minutos el tiempo necesario para el desplazamiento entre los puertos de Long Beach y Los Ángeles y las estaciones de clasificación para transbordos internacionales. La primera fase del muelle 400, de casi 200 hectáreas, arrendado a Maersk Sealand, se inauguró en el puerto de Los Ángeles a finales de año. Este proyecto, como otros realizados por este puerto en los últimos años, contó con créditos para fines ambientales procedentes del proyecto de mitigación de los efectos ambientales en la laguna de Batiquitos, por valor de 55 millones de dólares, en el decenio de 1990.

A finales de abril, se reanudaron las obras de construcción en el Deurganck Dock (margen izquierdo del puerto de Amberes), que ofrecerá hasta cinco kilómetros de muelles para contenedores y reducirá la saturación de las instalaciones actuales. Las obras se habían suspendido durante un año debido a que los habitantes de Doel habían incoado una querrela porque no se habían tenido en cuenta algunos procedimientos previstos para la aplicación. El gobierno regional otorgó nuevos permisos, incluidos tres permisos ambientales para controlar las inundaciones en tres aldeas y complementar la protección de la cuenca del Escalda frente al peligro de crecidas, que ocurren cuando se dan determinadas condiciones en los vientos y mareas.

El mayor aumento anual del tráfico portuario en Europa noroccidental, del 5,7%, tuvo lugar en Hamburgo, cuyo tráfico total alcanzó los 97,6 millones de toneladas en 2002. En noviembre, la capacidad de manipulación de contenedores de este puerto creció 1,1 millones de TEU, cuando se inauguró el cuarto terminal automatizado de contenedores en Altenwerder. Tres cuartas partes de la inversión de 650 millones de dólares fueron aportadas por HHLA, el mayor operador de terminales de contenedores de Hamburgo, y el resto por Hapag Lloyd. Para la expansión de las instalaciones de contenedores en el puerto próximo de Bremerhaven, cuyo tráfico se mantuvo casi estable en 46,2 millones de toneladas, los estados de la Baja Sajonia y Bremen decidieron invertir 437 millones de dólares en infraestructura en Wilhelmshaven; los 300 millones de dólares de superestructura serán sufragados por el futuro operador.

El crecimiento del tráfico en el mayor puerto europeo, Rotterdam, creció un 2,3% en 2002, alcanzando los 321,9 millones de toneladas, y el tráfico de contenedores, que aumentó un 7%, fue de 6,5 millones de TEU. A comienzos de 2002, se inauguraron las tres nuevas grúas de contenedores que deberán utilizarse en la parte meridional del Terminal del Delta. Las grúas tienen 120 metros de altura y cada una de ellas pesa 1.500 toneladas. Tienen un alcance de 67,5 metros, lo que les permite descargar buques con 22 filas de contenedores. La altura de izada es de 40 metros, con una capacidad máxima de 77 toneladas. En septiembre, las principales empresas de remolcadores notificaron una subida de las tarifas debido a la norma de la CE en la que se declaraba que las subvenciones gubernamentales otorgadas a estas compañías por tener tripulación nacional eran contrarias a las directrices sobre la ayuda estatal.

En otros lugares, Dole inauguró un terminal para el tráfico de plátanos por valor de 30 millones de dólares en el puerto de Guayaquil (Ecuador), para manipular aproximadamente un tercio de las exportaciones de plátanos y, de esa manera, evitar la congestión actual del puerto.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

En 2002, el operador del puerto de Singapur declaró un movimiento anual de 24,5 millones de TEU. El tráfico aumentó un 8% y llegó a 16,8 millones de TEU en el puerto base, a pesar de perder dos grandes clientes, Maersk Sealand y Evergreen, y un 115% en sus terminales exteriores. A raíz de una caída de su clasificación crediticia por Moody's Investors Service, PSA declaró que iba a renunciar a sus actividades auxiliares (como el tráfico de aeropuertos, cruceros, etc.) por valor de 104 millones de dólares y continuaría su expansión en el exterior: abrió su cuarto terminal en China, en Fuzhou, y su filial IT preparará un sistema de comunidades portuarias para seis puertos sudafricanos por valor de unos 8 millones de dólares.

Las negociaciones entre compañías sobre fusiones o adquisiciones en relación con los puertos continuaron a lo largo del año. Egis Ports, parte del grupo de construcción francés Egis, con participación mayoritaria en grandes operadores de Marsella (MGM - Manutention Generale Mediterranee - y Eurofos) y la mitad de las acciones de GMP (Générale de Manutention

Portuaire), uno de los tres grandes operadores en Le Havre (Francia), recibió propuestas de P&O Ports, que quiere reforzar su presencia en Europa occidental. Conship, empresa italiana de transporte marítimo, manifestó su interés en adquirir el terminal de contenedores de Cagliari, insuficientemente aprovechado, para desviar los excedentes de sus terminales en La Spezia y Gioia Tauro.

La concesión de terminales encontró dificultades en algunos puertos. En Mumbai (India), P&O Ports trató de impugnar la prohibición impuesta por las autoridades portuarias para impedir que la compañía interviniera en la licitación de las nuevas terminales de contenedores, con el argumento de que el mismo operador no puede administrar dos terminales en el mismo puerto. El Ministro de Transporte de Tailandia explicó a los trabajadores que la transformación de la Thailand Port Authority en una empresa era condición necesaria para aumentar la eficiencia y no vender las acciones a extranjeros.

En los puertos de la Unión Europea, se convocó una serie de paros a mediados de enero de 2003 en señal de protesta contra la Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios, que, entre otras cosas y en determinadas circunstancias, autorizaría la autoasistencia, lo que significaría que los mismos miembros de la tripulación podrían encargarse de la manipulación de la carga. La detención por la policía alemana de 10 operadores de grúas contratados como tripulantes en Bremerhaven parecía justificar las preocupaciones laborales.

El funcionamiento de las concesiones no siempre ha estado exento de problemas. En Montevideo (Uruguay), un operador local quería impedir que el operador de terminales de contenedores, TCP, utilizara los muelles públicos como medio de descongestión y pidió a las autoridades portuarias autorización para instalar sus propias grúas en dichos muelles. TCP replicó que su contrato le permitía utilizar los muelles públicos con ese fin y que en el terminal de TCP debían manipularse al menos 250.000 TEU antes de que hubiera que instalar grúas adicionales en el puerto. En la India, funcionarios del Ministerio de Transportes estaban estudiando los medios para renegociar el contrato de P&O Ports sobre el terminal de Nhava Sheva en Mumbai, concertado cinco años antes, debido al gran retraso en el pago de las regalías. En agosto, la Corte Suprema de Panamá sentenció a favor de la petición de la filial de HPH de reducción de 22 millones de dólares al año en los pagos en concepto de comisión. HPH había indicado que, de lo contrario, paralizaría las inversiones en Cristóbal y Balboa. Algunos operadores pidieron medidas de contrapartida, mientras que otros declararon que la medida era anticonstitucional.

La sustitución de los concesionarios es un proceso largo y complejo. En julio, dos años después de que ICTSI renunciara a su contrato en el puerto de Rosario (Argentina), un consorcio presidido por el puerto de Tarragona (España) firmó una concesión de 30 años para la explotación de este puerto en el río Paraná. La cuota anual será de 1,8 millones de dólares, con 6 millones de dólares de inversión durante el primer año. En diciembre, Beirut nombró finalmente un equipo de consultores para orientar el proceso hacia la privatización después de la anulación del contrato de abril de 2001 con las autoridades portuarias de Dubai. La concesión, iniciada 20 años antes, terminó prematuramente seis meses después de que el concesionario se retirara argumentando errores en los cálculos sobre los gastos de puesta en marcha y sobre el volumen del tráfico.

Las relaciones laborales son un elemento fundamental en el sector portuario y pueden tener profundas repercusiones. Cuando el convenio laboral entre la Pacific Maritime Association (PMA), representante de los empleadores de los puertos de la costa occidental de los Estados Unidos, y la International Longshore and Warehouse Union (ILWU), representante de los

trabajadores de esos puertos, expiró el 30 de junio de 2002, se estaba negociando otro todavía. Las negociaciones continuaron durante el verano y, cuando la productividad de algunos de los puertos comenzó a flaquear, PMA decidió un cierre patronal para los 10.500 trabajadores, y 29 puertos interrumpieron sus actividades a finales de septiembre. El cierre duró 11 días, y los puertos reanudaron la actividades después del requerimiento de un tribunal federal, por considerarse que representaba una amenaza para la economía y la seguridad nacional.

Los efectos de este cierre en la economía se estimaron en 1.000 millones de dólares diarios, y al final de octubre había una carga acumulada de trabajo equivalente a 200 buques, y la congestión se había extendido a los puertos de los países vecinos, como el de Vancouver. La programación de los embarques se desorganizó, y la falta de contenedores vacíos afectó a la mayor parte de las líneas navieras, ya que uno de cada dos contenedores regresa vacío de los Estados Unidos. Cosco, el mayor transportista chino, estimaba sus pérdidas entre 10 y 15 millones de dólares. El Departamento de Justicia encontró pruebas verosímiles de que tanto la PMA como la ILWU eran en parte responsables de la caída de la productividad. Los contenedores habían descargado en el primer puesto disponible en vez de continuar hasta su destino, y la falta de equipo y la congestión se agravaron por el cumplimiento riguroso de las prácticas de seguridad en el trabajo. Los transportistas deseaban con impaciencia la expedición acelerada de sus contenedores y pidieron una exención temporal de la Ley Jones, para autorizar a buques que no enarbolaban el pabellón de los Estados Unidos a transportar la mercancía entre los puertos estadounidenses, pero se encontraron con una rotunda negativa.

La clave del conflicto laboral era la introducción de tecnología de la información que representaba una amenaza directa para los puestos de trabajo de unos 400 oficinistas. El acuerdo de seis años alcanzado el 23 de noviembre incluía la introducción de escáneres ópticos, cámaras remotas y satélites de geoposicionamiento para el seguimiento de la carga y el equipo en los terminales, y el sindicato mantenía la jurisdicción sobre todo esos empleos, además de conseguir una subida salarial del 11% y un aumento de las pensiones del 60%.

D. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

A lo largo del año, el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos llegó a un acuerdo con varios de los principales interlocutores comerciales acerca de la aplicación de dos sistemas de seguridad: la Iniciativa para la seguridad de los contenedores (CSI) y la Asociación aduanas-comercio contra el terrorismo (C-TPAT). Los objetivos de la primera son establecer criterios para identificar los contenedores de alto riesgo, inspeccionarlos antes de su transporte a los Estados Unidos, utilizar para ello tecnologías no intrusivas y conseguir contenedores "inteligentes" y seguros.

A lo largo del año varios países firmaron acuerdos bilaterales en relación con la Iniciativa, comenzando con los puertos de Halifax, Vancouver y Montreal, en Marzo; Singapur, Rotterdam, Amberes y Le Havre, en junio; Bremerhaven y Hamburgo, en agosto; Hong Kong (China), Yokohama, Tokyo, Nagoya y Kobe, en septiembre; Génova y La Spezia, en noviembre, y Felixstowe, en diciembre. Algunos puertos de China continental decidieron aplicar la iniciativa en octubre. A comienzos de 2003, se sumaron nuevos puertos: Barcelona, Valencia, Marsella, Gioia Tauro y otros puertos suecos y británicos. Se adherirán también los puertos de Klang y Tanjung Pelepas en Malasia. Los acuerdos bilaterales de cinco países europeos (Alemania, Bélgica, Francia, Italia y los Países Bajos) con puertos que tienen una gran proporción de comercio destinado a los Estados Unidos fueron cuestionados por la Comisión Europea por las

posibles distorsiones de las normas de competencia de la Unión Europea, y se iniciaron procedimientos administrativos para evaluar la validez de dichos acuerdos. Francia explicó que su acuerdo era compatible con su anterior acuerdo de cooperación aduanera para el intercambio de información y personal. Posteriormente, el Reino Unido y España continuaron con acuerdos semejantes, y la Comisión Europea solicitó autorización para negociar un acuerdo entre toda Europa y la CSI.

A raíz de este nuevo mecanismo, han surgido prácticas muy distintas de las tradicionales. Las comprobaciones en aduanas de las importaciones contenedorizadas de alto riesgo con destino a los Estados Unidos se llevan a cabo en colaboración con funcionarios de aduanas de los Estados Unidos, antes de que los contenedores se carguen en buques con destino a dicho país. Para identificar estos contenedores, los transportistas o los porteadores públicos que no explotan buques deben presentar una declaración de carga por cada contenedor 24 horas antes de su embarque y, por lo tanto, detener su envío para hacer posible la inspección. El requisito de la declaración de carga previa provocó gran alarma en la comunidad de transportistas, y se otorgó una exención de seis meses para los contenedores transportados en cubierta con carga perecedera. Se manifestó el temor de que el período de transición de 60 días que finalizaba el 2 de febrero de 2003 pudiera resultar insuficiente. No obstante, la mayor parte de las compañías de transporte regular pudieron cumplir este requisito. Algunos contenedores se quedaron en tierra en ciertos puertos de Europa y Asia, sobre todo en Hong Kong (China), donde la práctica de recibir los contenedores cerca de la fecha de salida afectó a aproximadamente el 10% del tráfico con destino a América, es decir, unos 100 contenedores diarios.

Además, como la necesidad de realizar un análisis de riesgo en profundidad de las importaciones contenedorizadas requiere la disponibilidad de información detallada, no podía aceptarse ya la práctica inmemorial de especificar el contenido con indicaciones como "toda clase de mercancías" "contenido declarado". Ello provocó una queja de la Asociación británica de transitarios internacionales, cuyos miembros opinaban que se les consideraba responsables juntamente con el transportista en caso de incidente. Además, la obligación de ofrecer información detallada de los clientes permitía a los transportistas ponerse en contacto directo con ellos, lo que podría dar lugar a la pérdida de clientes para los transitarios.

La C-TPAT establece asociaciones con los importadores, transportistas, corredores, almacenistas y fabricantes para mejorar la seguridad de los contenedores a lo largo de toda la cadena de suministros. Los controles de las partes reconocidas por el sistema comienzan en el lugar de origen de las mercancías y continúan sin interrupción a lo largo de la cadena de transporte hasta el punto de destino. Los interlocutores comerciales reconocidos realizan autoevaluaciones de seguridad de conformidad con las directrices descritas. Entre los beneficios de este sistema se incluyen una reducción del número de inspecciones y la aceleración del despacho de la carga. Una de estas asociaciones es la de Rutas comerciales inteligentes y seguras, a través de la cual tres de las mayores compañías de operación de terminales, Hutchison Port Holdings (HPH), PSA Corporation Ltd. y P&O Ports, están estableciendo un sistema de seguimiento automático para los contenedores que entran en puertos estadounidenses, que supone un mecanismo de etiquetado electrónico de los contenedores. Con apoyo del Gobierno de los Estados Unidos, estas compañías están realizando un proyecto piloto para el transporte de contenedores entre Singapur, Hong Kong (China) y Seattle/Tacoma. Después de que más de 100 contenedores utilizarán el sello electrónico que contiene información completa sobre su contenido, se señaló que el principal desafío que se plantea para el futuro era conseguir un sello electrónico inteligente y de bajo costo para su utilización en gran escala.

En junio de 2002, el Consejo de Cooperación Aduanera adoptó una resolución sobre la seguridad y facilitación de la cadena internacional de suministros, en virtud de la cual se resuelve examinar el modelo de datos de la Organización Mundial de Aduanas para incluir un conjunto estandarizado de datos que permita identificar las mercancías de alto riesgo, elaborar directrices para facilitar la transmisión electrónica previa de información aduanera y establecer mecanismos de cooperación entre las partes dispuestas a incrementar la seguridad en la cadena de suministros, así como establecer un banco de datos sobre técnicas y tecnologías avanzadas que contribuya a la seguridad y facilitación de dicha cadena.

En noviembre de 2002, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la Ley sobre transporte marítimo, 2002 (No. 107-295). Esta Ley, presentada originalmente para enmendar la Ley de la marina mercante, de 1936, garantiza mayor seguridad a los puertos marítimos y otras instalaciones conexas. Se encargó al Departamento de Transporte que estimara los costos de varias medidas, como los planes de seguridad en puertos y buques, comprobaciones de antecedentes para los trabajadores portuarios, tarjetas de identidad para los marineros, sellos mejorados de seguridad para los contenedores, sistemas automáticos de identificación e información marítima para los buques. El financiamiento de 6 mil millones de dólares para el servicio de guardacostas de los Estados Unidos es una demostración de sus mayores responsabilidades. En la ley se establece que los buques y la carga procedente de países extranjeros que no tengan medidas antiterroristas suficientes pueden ser objeto de reglamentos especiales para su entrada en el territorio estadounidense, incluida la posibilidad de denegación de acceso.

El mismo mes, se estableció el Departamento de Seguridad Nacional, y la seguridad de los puertos comerciales era una preocupación federal fundamental. Este Departamento comprende ahora, entre otros, el Servicio de guardacostas de los Estados Unidos, que informa directamente al Secretario del Departamento; el Servicio de aduanas, que anteriormente pertenecía al Tesoro; partes considerables del Servicio de inmigración y naturalización, anteriormente adscrito al Departamento de Justicia, y el Servicio de inspección de salud animal y vegetal, que antes pertenecía al Departamento de Agricultura.

Los costos que implicarían las nuevas medidas de seguridad comenzaron a suscitar preocupación. La AAPA, organismo que agrupa a los puertos de los EE.UU., pidió niveles adecuados de financiamiento con fondos federales de conformidad con las estimaciones sobre gastos anuales - aproximadamente 1.000 millones de dólares durante el primer año y 500 millones de dólares al año posteriormente - presentadas por el Servicio de guardacostas de los Estados Unidos. Además, se pidió a la OMI que estableciera programas de asistencia técnica para mejorar la seguridad en los puertos de los países en desarrollo. El daño que un ataque terrorista podría provocar al comercio es considerable. En un juego de guerra de dos días en que intervinieron 70 participantes de departamentos y organismos federales y estatales, se estimó que el costo potencial para los Estados Unidos de una "alarma de bomba sucia" era de 58.000 millones de dólares. En la simulación, todos los puertos de los Estados Unidos quedaban cerrados durante ocho días y el retraso generado tardaría tres meses en eliminarse.

Del 9 al 13 de diciembre de 2002 se celebró en Londres, bajo el patrocinio de la OMI, la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 1974). El objetivo era incorporar en el Convenio una serie de medidas para reforzar la seguridad marítima y prevenir y suprimir actos terroristas contra el transporte marítimo y completar la labor preparatoria realizada durante el año por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. En consecuencia, el capítulo XI sobre "Medidas especiales para incrementar

la seguridad marítima" pasó a ser el capítulo XI-I, y las reglas vigentes se modificaron para que los buques pudieran tener números de identificación marcados de forma permanente en el casco y el Estado del pabellón expidiera un registro resumido continuado, que tiene por finalidad que se mantenga a bordo un registro del historial del buque. Se añadió un nuevo capítulo XI-2, "Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima". La regla XI-2/3 de este nuevo capítulo contiene el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS), con dos partes: La Parte A es obligatoria, mientras que la Parte B contiene orientaciones sobre la manera de cumplir estos requisitos obligatorios: no obstante, en la reglamentación de los Estados Unidos se estipulará que esta parte sea también obligatoria. Otras reglas de este nuevo capítulo hacen referencia al papel del capitán en relación con la seguridad de su buque, el establecimiento de un sistema de alerta de seguridad para el buque, la responsabilidad gubernamental de garantizar que las evaluaciones sobre las instalaciones de seguridad de los puertos se ejecuten en conformidad con el Código ISPS, los controles de los buques en los puertos, etc.

En el Código ISPS se adoptó el punto de vista de que la seguridad de los buques y las instalaciones portuarias es una actividad de gestión de riesgos y ofrece un marco estandarizado y sistemático para la evaluación de riesgos, a fin de que se puedan adoptar las medidas adecuadas. Se establecieron tres niveles de protección, del 1 al 3, en que el 3 correspondería a la amenaza más grave. En consecuencia, las compañías navieras designarán un Oficial de la compañía para la protección marítima y un Oficial de protección de cada buque. Deben prepararse planes de seguridad de las embarcaciones, que se someterán a la aprobación de la administración del Estado del pabellón y se conservarán a bordo. Estos planes deberían indicar las medidas operacionales y físicas para que el buque mantenga el nivel de protección 1, las medidas intensificadas que deberán aplicarse con el nivel de protección 2 y la capacidad necesaria para seguir las instrucciones correspondientes al nivel de protección 3. De la misma manera, los gobiernos realizarán una evaluación de seguridad de las instalaciones portuarias en que se identifiquen los activos e infraestructuras portuarias de importancia crítica y las amenazas a que están expuestos, a fin de que las medidas de seguridad reciban carácter prioritario. Se identifican también las deficiencias en la seguridad física, la integridad estructural y otras áreas (a saber, comunicaciones, servicios públicos, etc.). Se nombrarán oficiales de protección de las instalaciones portuarias y se prepararán planes de protección para las instalaciones portuarias identificadas en la evaluación. El plan contendrá las medidas operacionales y físicas de seguridad que deberán adoptarse para comprobar que las instalaciones funcionan normalmente con el nivel de protección 1, pueden funcionar con el nivel de seguridad 2 cuando reciban instrucciones en ese sentido, y serán capaces de responder a las instrucciones que puedan dictarse con el nivel de seguridad 3. En sus resoluciones, la Conferencia dispuso, entre otras cosas, que las enmiendas del Convenio SOLAS se considerarán aceptadas el 1º de enero de 2004 y el Código ISPS entrará en vigor el 1º de julio de 2004. No obstante, el Código podría ser rechazado si, antes del 1º de enero de 2004, un tercio de los Gobiernos Contratantes, o el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, han presentado objeciones a las enmiendas.

Capítulo VI

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

En este capítulo se presenta información sobre los últimos acontecimientos relacionados con el transporte, la facilitación del comercio y el transporte multimodal, así como sobre la situación de los principales convenios marítimos.

A. TRANSPORTE EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

1. Reuniones intergubernamentales de la UNCTAD

La UNCTAD convocó una Reunión de Expertos en la eficiencia del transporte y la facilitación la reunión hizo posible un examen exhaustivo de las cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio. El planteamiento general puso de manifiesto el interés de este tema para los países tanto en desarrollo como desarrollados. La vinculación de la facilitación del comercio con las medidas adoptadas por los Estados Unidos para mejorar la seguridad en el desplazamiento físico de las mercancías en contenedores se centra en la necesidad de presentar información oportuna y precisa para que puedan llevarse a cabo análisis significativos de riesgos. Los grandes transportistas explicaron su uso intensivo de "tecnología electrónica" para las operaciones y las actividades de comercialización y para las transacciones comerciales, y manifestaron que para su ulterior aplicación se necesitarían normas y reglas aceptadas internacionalmente.

Se examinaron también cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio que son de interés para los países sin litoral y de tránsito. Los acuerdos de tránsito que regulan el transporte del comercio entre países sobre la base de igualdad de acceso a los mercados de transporte, el trato no discriminatorio de los operadores de transporte y la libre competencia son un punto de partida. El establecimiento de puntos fronterizos bilaterales para controles conjuntos de aduanas, inmigración y salud y la creación de asociaciones entre el sector público y privado (por ejemplo, para la explotación del puerto de Djibouti, que es el principal punto de salida para las mercancías etíopes) son ilustraciones de medidas concretas que contribuyen también a la eficiencia de las operaciones de transporte.

Se han llevado a cabo varios estudios para medir la eficacia de la facilitación del comercio. La cuantificación de los beneficios fue una tarea sumamente difícil, incluso para la evaluación de medidas específicas y claras de facilitación del comercio. Con respecto a las normas multilaterales de la OMC relativas a la facilitación del comercio, los expertos consideraron si era más conveniente que fueran de cumplimiento obligatorio o sólo aconsejables, y se mostraron de acuerdo en que quizá fuera necesaria una combinación de ambas soluciones. Hubo también acuerdo en que la identificación de las necesidades y prioridades de asistencia técnica de los países en desarrollo debería incluir las necesidades infraestructurales, humanas y financieras para aplicar los Artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS)⁵. Los expertos coincidieron en que un marco jurídico adecuado para la facilitación del comercio promovería la certeza, la previsibilidad y la uniformidad y, en particular, permitiría abordar el tema de las actividades de transporte multimodal y el uso de medios electrónicos para la comunicación en el comercio internacional.

Se manifestaron dos opiniones divergentes sobre la aplicación de las medidas de facilitación del comercio. Una mantenía que la facilitación del comercio es una cuestión que debe plantearse en el plano bilateral. Según la otra, la aplicación de las normas relativas al comercio es una tarea auténticamente internacional. Por lo tanto, las normas y procesos y reglamentos armonizados deberían aplicarse en todo el mundo, quizá a través de un organismo como la OMC. Finalmente, los expertos consideraron que las organizaciones internacionales deberían cooperar mutuamente para ofrecer las necesarias competencias multidisciplinares y especialidades requeridas para la facilitación del comercio.

En la séptima reunión de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo, celebrada en Ginebra del 24 al 27 de febrero de 2003, se adoptaron varias recomendaciones relativas a la facilitación del comercio. En ella se pidió a la UNCTAD que examinara y supervisara los acontecimientos relacionados con el transporte eficiente y la facilitación del comercio, incluidos los servicios logísticos y de transporte multimodal. En consecuencia, se estableció una página web (www.un-tradefacilitation.net), que permitiría el intercambio de servicios para la labor de facilitación del comercio realizada por varios organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales⁶. En ella se facilita al público información sobre las actividades de organizaciones concretas y sobre su labor colectiva.

La Comisión pidió también a la UNCTAD que estudiara, con las organizaciones intergubernamentales competentes, la posibilidad de establecer instrumentos internacionales uniformes sobre el transporte internacional; que ofreciera asistencia técnica a los países en desarrollo en el terreno de las tecnologías de la información y las comunicaciones, en particular mediante la continuación del Sistema automatizado de datos aduaneros (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), y que analizara los efectos de las nuevas medidas de seguridad en el comercio y transporte internacional de los países en desarrollo. Finalmente, la UNCTAD debería continuar analizando los acontecimientos relacionados con la facilitación del comercio y ayudando a los países en desarrollo a definir sus necesidades y prioridades de conformidad con el párrafo 27 de la Declaración de Doha y prestando asistencia en el área de los servicios de transporte en el contexto del AGCS.

B. EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA OMC

En los 50 últimos años las sucesivas negociaciones comerciales multilaterales para promover el comercio internacional de mercancías bajo el patrocinio del GATT han efectuado una considerable contribución al increíble aumento del comercio internacional. En la última ronda de negociaciones, la Ronda Uruguay, que terminó en diciembre de 1994 y cuyos acuerdos resultantes entraron en vigor el 1º de enero de 1995, se acordó establecer la Organización Mundial del Comercio (OMC), que sustituiría al GATT y ampliaría la cobertura de estas negociaciones al sector de los servicios. En consecuencia, se estableció el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) para incluir todos los servicios, con la excepción de los ofrecidos por los gobiernos y los relacionados con los derechos de tráfico aéreo. Los servicios de transporte internacional, incluidos los servicios de transporte marítimo y auxiliares, forman parte del acuerdo.

Aproximadamente 140 países obligados por el AGCS han aceptado obligaciones generales y compromisos específicos en diferentes sectores de los servicios. Entre los primeros se incluye el principio de *trato de la nación más favorecida (NMF)*, en virtud del cual un país amplía de forma inmediata e incondicional a los proveedores de servicios de todos los países miembros un

trato no menos favorable que el concedido a proveedores semejantes de cualquier otro país. Los compromisos específicos se refieren al *acceso a los mercados* y el *trato nacional*. En virtud del primero, un país autoriza a los proveedores de servicios de otros países a ofrecer servicios en su territorio; en virtud del segundo, el trato otorgado a los proveedores de servicios no discrimina a favor de los nacionales. Los compromisos sobre el *acceso a los mercados* y el *trato nacional* se especifican en las *listas de compromisos* como *listas positivas* de los sectores/subsectores incluidos y como *listas negativas* de restricciones al acceso a los mercados y al trato nacional.

Se han definido cuatro modos de suministro, es decir formas en que se puede ofrecer un servicio y en que se puede contraer un compromiso. El modo 1 corresponde al *suministro transfronterizo* (el consumidor recibe en su país el servicio ofrecido por un proveedor de servicios no residente), como es en el caso de una compañía de transporte marítimo que presta servicios al comercio internacional de un país extranjero. El modo 2 corresponde al *consumo en el extranjero* (el consumidor se traslada a otro país para recibir el servicio), por ejemplo, un transportista que envía la carga a través de un puerto extranjero. El modo 3 corresponde a la *presencia comercial* (el proveedor extranjero establece una presencia comercial para ofrecer el servicio), por ejemplo, en el caso de un operador de terminales que gestiona un terminal de contenedores o de una compañía de transporte marítimo que establece filiales en otro país. El modo 4 corresponde a la *presencia temporal de personas físicas* (el proveedor extranjero es un individuo que se traslada a un país para prestar servicios), por ejemplo, las tripulaciones extranjeras en los buques.

CUADRO 44

Estructura de la lista de compromisos específicos

<i>Sector/Subsector</i>	<i>Limitaciones al acceso a los mercados</i>	<i>Limitaciones del trato nacional</i>	<i>Compromisos adicionales</i>
11. Servicios de transporte		(1) Ninguna	
A. Servicios de transporte marítimo	(2) Ninguna	(2) Ninguna	
b. Transporte de carga	(3) Se establece una compañía registrada para los buques que enarbolan el pabellón nacional. Sin consolidar		
	(4) Ninguna	(4) Ninguna	
H. Servicios auxiliares para todas las modalidades de transporte	(1) Sin consolidar*	(1) Sin consolidar*	
	(2) Ninguna	(2) Ninguna	
a. Servicios de manipulación de carga	(3) Ninguna**	(3) Ninguna	
74110. Servicios de manipulación de contenedores	(4) Ninguna	(4) Ninguna	

Nota: Se ha elaborado y acordado una terminología con el fin de facilitar la presentación, lectura y debate de la lista. Todos los compromisos mencionados en la lista están implícitamente *consolidados* y, cuando el país desea mantener medidas incompatibles con el acceso a los mercados y el trato nacional para un modo de suministro, utiliza el término *sin consolidar*. Cuando no es viable un modo de suministro, como el suministro de servicios transfronterizos de carga y descarga por un proveedor no residente, se utiliza el término *Sin consolidar**. La palabra *Ninguna* significa que no hay ninguna limitación al acceso a los mercados o al trato nacional para el modo de suministro indicado, mientras que *Ninguna*** indica que se aplican disposiciones especiales (es decir, la licitación cuando se incluye la asignación del dominio público).

En el curso de las negociaciones, el Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo (GNSTM) aprobó un proyecto de modelo de lista de compromisos específicos en que se reflejan los tres pilares de los servicios de transporte marítimo, a saber, los servicios internacionales de transporte, los servicios auxiliares de transporte marítimo y el acceso a las instalaciones portuarias y su utilización, así como las listas positivas y negativas de sectores y restricciones. En el cuadro 44, basado en el modelo de lista, los sectores aparecen enumerados en la primera columna; en la segunda y en la tercera se especifican las limitaciones al acceso a los mercados y el trato nacional, y el número hace referencia a los modos de suministro; la cuarta columna se utiliza para cualquier otro compromiso positivo, que en general son compromisos adicionales con respecto al acceso y la utilización de los servicios portuarios.

Acontecimientos recientes

Las negociaciones sobre el transporte marino y los servicios portuarios auxiliares no habían concluido cuando se celebró la Ronda Uruguay y continuaron hasta mediados de 1996, en que el GNSTM aprobó una Decisión relativa a las negociaciones sobre servicios de transporte marítimo, ratificada más tarde por el Consejo del Comercio de Servicios de la OMC, en virtud de la cual las negociaciones se reanudarían en la próxima ronda de negociaciones generales.

Como resultado conjunto de las negociaciones de la Ronda Uruguay, las realizadas en el Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo (GNSTM) y las relativas a la adhesión, hay 47 países miembros de la OMC (13 de Asia, 12 de las Américas, 12 de Europa, 7 de África y 3 de Oceanía) que han incluido compromisos relativos al transporte marítimo en sus listas preparadas de conformidad con el AGCS, con considerables divergencias en cuanto a la amplitud y profundidad de los compromisos. Estos hacen referencia a los servicios de carga y de pasajeros (30), sólo de carga (5) o sólo de pasajeros (3), y 27 se refieren a los servicios auxiliares, incluidos los servicios portuarios.

Las negociaciones sobre transporte marítimo se han reanudado en el marco de la nueva ronda de conformidad con el programa incorporado del Artículo 19 del AGCS y de acuerdo con el calendario establecido en la Declaración Ministerial de Doha. Estas negociaciones son de importancia crítica para los países en desarrollo, ya que se concentran cada vez más en los servicios auxiliares, multimodales y logísticos, áreas en que los países en desarrollo están tratando de incrementar la capacidad de suministro con el fin de mantener las capacidades de transporte y un control comercial mínimo sobre sus flujos comerciales físicos.

En lo que respecta a la cobertura sustantiva del transporte marítimo, hay varias cuestiones que van más allá de los tres pilares originales, a saber, los *servicios internacionales de transporte*, los *servicios auxiliares de transporte marítimo* y el *acceso a las instalaciones portuarias y su utilización*, y que son objeto de especial interés y preocupación para los países en desarrollo.

Las cuestiones sustantivas de la negociación futura deberán reflejar las decisiones adoptadas en 1996 por el GNSTM sobre los mandatos de las negociaciones futuras, así como los últimos acontecimientos relacionados con los aspectos comerciales y organizativos en los sectores del transporte. De todo ello se deduce que las futuras negociaciones deberán tener en cuenta los planteamientos del transporte de puerta a puerta y la logística. Dado el grado de liberalización de los servicios del tráfico de altura, los grandes problemas que habría que resolver están relacionados más bien con los tramos terrestres de la cadena de transporte, es decir, el transporte multimodal y el trato de los depósitos y terminales terrestres.

El acceso a los mercados en el ámbito del transporte multimodal continúa siendo un tema especialmente difícil. Dada la forma en que el transporte en buques de línea regular se está convirtiendo en un servicio puerta a puerta y de carácter logístico, los operadores buscan abiertamente la reducción o eliminación de las restricciones de acceso, de ahí la necesidad de incluir las operaciones multimodales en el proceso de liberalización. Cabe señalar las siguientes opciones de consignación en listas: a) *compromisos adicionales*, y por lo tanto como una cuestión de *acceso y utilización* del transporte multimodal, b) un servicio auxiliar en el contexto de los compromisos sobre el segundo pilar o incluso c) un cuarto pilar nuevo. No obstante, las dificultades encontradas con este tema en el contexto de las negociaciones del AGCS plantean dudas sobre si es posible llegar a un acuerdo sobre el acceso a los mercados en el futuro próximo. La resistencia a la liberalización progresiva de los servicios de transporte multimodal podría acabar imponiéndose, debido al temor generalizado de que ello pudiera dar lugar a que el sector del transporte terrestre llegará a incluirse en la cobertura del AGCS. En consecuencia, los países que hicieron compromisos condicionales sobre transporte multimodal en sus proyectos de listas decidieron consignarlos como un compromiso adicional.

Algunas propuestas no se detienen en el transporte multimodal, y abarcan el propuesto proceso de liberalización de los servicios logísticos y de valor añadido. Si bien en la actualidad no hay ninguna entrada de clasificación independiente para los servicios logísticos en la Lista de la OMC de clasificación sectorial de los servicios, se han incluido ya elementos relacionados con la logística en varios apartados, como el sector de los Servicios de transporte (transporte de carga, servicios de carga y descarga, servicios de almacenamiento, servicios de agencias de transporte de carga, etc.) y el sector de Servicios prestados a las empresas (gestión de las existencias, tramitación de pedidos, etc.)⁷. Finalmente, nuevas propuestas subrayan la necesidad de vincular las consideraciones logísticas/marítimas con las de entrega urgente, sector que ocupa un lugar cada vez más importante en la logística⁸.

C. TRANSPORTE MULTIMODAL: VIABILIDAD DE UN INSTRUMENTO JURÍDICO INTERNACIONAL

1. Información general

Habida cuenta del constante crecimiento del transporte multimodal y en un contexto de creciente complejidad y fragmentación del marco jurídico internacional⁹, la secretaría de la UNCTAD realizó un estudio sobre la viabilidad de establecer un nuevo instrumento internacional acerca del transporte multimodal. Con el fin de recabar las opiniones de todas las partes interesadas, tanto del sector público como del privado, la secretaría preparó un cuestionario, que divulgó ampliamente. Se envió a todos los gobiernos y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, incluidas todas las asociaciones competentes del sector, así como a algunos expertos sobre el tema (TDN 932(2) SITE).

La secretaría recibió un total de 109 respuestas al cuestionario, 60 de las cuales eran de gobiernos de países tanto desarrollados como en desarrollo y 49 de representantes del sector y de distintas procedencias. En ellas se incluyen las opiniones de los operadores de servicios de transporte (marítimos, por carretera y por ferrocarril), transitarios, proveedores de servicios logísticos y operadores de terminales, aseguradores de la responsabilidad y aseguradores de la carga, así como transportistas y usuarios de los servicios de transporte.

Posteriormente, la secretaría de la UNCTAD preparó un informe en que se exponían con cierto detalle los puntos de vista y opiniones manifestados en las respuestas al cuestionario

(Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument (UNCTAD/SDTE/TLB/2002/1), que puede consultarse en la página web de la UNCTAD¹⁰.

A continuación se presenta un extracto sobre las partes C. IV y C.V del informe ("Presentación y análisis de las repuestas" y "Cuestiones que también cabría examinar"). Puede obtenerse información más detallada consultando el documento completo de la UNCTAD. La versión resumida del documento se presentó también al Grupo de Trabajo sobre Derecho de Transporte de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su 11º período de sesiones (Naciones Unidas A/CN.9/WG.III/WP.30), que debía considerar el ámbito de aplicación del anteproyecto de instrumento y si debía aplicarse al transporte de puerto a puerto o de puerta a puerta (véase en informe de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.30; sobre el comentario de la UNCTAD acerca del anteproyecto de instrumento, véanse los documentos A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 y UNCTAD/SDTE/TLB/4).

2. Presentación y análisis de las respuestas dadas al cuestionario

En esta parte se resumen y examinan los principales resultados del cuestionario, que figuran detallados en la parte C.III del informe de la UNCTAD *Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument* (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1).

2.1 Evaluación de la situación actual y conveniencia de elaborar un instrumento internacional

Una gran mayoría de las respuestas (83%), dadas tanto por los gobiernos como por representantes no gubernamentales e industriales, consideran insatisfactorio el actual marco jurídico, y una clara mayoría (76%) estima que el sistema actual no es eficaz en función de los costos. La inmensa mayoría de las respuestas dadas en general (92%) considera que es conveniente elaborar un instrumento internacional que rijan la responsabilidad derivada del transporte multimodal y casi todos los encuestados (98%) están dispuestos a apoyar toda iniciativa concertada en ese sentido. En la práctica, es obvio que el nivel de apoyo dependería del contenido y de las características de todo posible nuevo instrumento. No obstante, según se desprende de la evaluación general de la situación, se desea un debate más detallado y se está dispuesto a entablar un intercambio de opiniones.

2. Idoneidad de los distintos enfoques

En lo que respecta al enfoque más adecuado que cabría adoptar, las opiniones están en cierto modo divididas. Sin embargo, alrededor de las dos terceras partes de las personas que respondieron al cuestionario, tanto de los gobiernos como de las entidades no gubernamentales (65%) parecen preferir un nuevo instrumento internacional que rijan el transporte multimodal o la revisión del Convenio TM de 1980. Al analizar más a fondo este enfoque, revestiría interés estudiar las opiniones expresadas sobre el motivo por el cual el Convenio TM no fue objeto de suficientes ratificaciones para entrar en vigor. Las respuestas han planteado varias cuestiones primordiales, en particular la de que el Convenio TM de 1980 tal vez no haya resultado, en su momento, lo suficientemente atractivo para los cargadores y, al mismo tiempo, los portadores no han juzgado aceptables algunos de sus elementos. En un cierto número de respuestas se apoyó la elaboración de un nuevo instrumento jurídicamente vinculante basado en reglas actualmente aplicadas en contratos comerciales, a saber, las Reglas de la UNCTAD/CCI.

Una minoría de los encuestados (13%), que representaba principalmente a partes de la industria de los transportes marítimos, parecía favorable a que el régimen del transporte internacional marítimo de mercancías se hiciera extensivo a todos los contratos de transporte

multimodal en los que hubiera un tramo marítimo, y algunos de ellos manifestaron expresamente su apoyo a la propuesta de proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte, que sigue ese criterio ¹¹. En opinión de otra minoría de encuestados (13%), que representaba principalmente a partes de la industria de los transportes por carretera, la ampliación del régimen internacional del transporte de mercancías por carretera haciéndolo extensivo a todos los contratos de transporte multimodal en que hubiera un tramo por carretera sería el enfoque más apropiado.

En general, las respuestas indican que, con la importante excepción de la industria del transporte marítimo, el enfoque adoptado en el proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte no parece contar con mucho apoyo. En consecuencia, existe un amplio margen para estudiar otras opciones en consulta con todas las partes interesadas en los transportes.

2.3 Rasgos importantes y elementos clave de todo posible instrumento internacional

Demoras

La gran mayoría de los encuestados (90%) considera que en todo instrumento que rija el transporte multimodal debería abordarse la cuestión del retraso en la entrega, si bien algunos estiman que sólo debería haber responsabilidad por demora en ciertas circunstancias y que esa responsabilidad debería limitarse al nivel equivalente al del flete o de un múltiple del flete.

Sistema de responsabilidad "uniforme", "de red" o "modificado"

Con respecto al tipo de sistema de responsabilidad más apropiado, las opiniones, como era de esperar, están divididas, con algo menos de la mitad de los encuestados (48%) que apoyan un sistema de responsabilidad uniforme y con porcentajes similares del resto de los encuestados que apoyan un sistema de responsabilidad de red (28%) o un sistema modificado (24%).

Entre los partidarios de un sistema de red o de un sistema de responsabilidad modificado, la mayoría (59%) considera que sólo deberían variar las disposiciones de responsabilidad en función de la etapa unimodal en que se produjera la pérdida, el daño o la demora. Esta opinión parece prevalecer, particularmente entre los gobiernos. Otros encuestados, particularmente las organizaciones no gubernamentales, estiman que deberían variar también la base de la responsabilidad o las excepciones a la responsabilidad y el plazo para las demandas.

Todo acuerdo a corto plazo sobre el tipo más apropiado de sistema de responsabilidad, incluido el grado de uniformidad de las reglas de responsabilidad, tendría una importancia primordial para las perspectivas de éxito de cualquier debate sobre un nuevo instrumento internacional.

Limitación de la responsabilidad

Una cuestión estrechamente vinculada a la del tipo apropiado de sistema de responsabilidad es la de la limitación de la responsabilidad, sobre la que actualmente existen también muchas divergencias. En general, la mayoría de los encuestados apoyaron o aceptaron la necesidad de limitar la responsabilidad. Sin embargo, las respuestas reflejan muy diversos pareceres. Entre los gobiernos y los representantes de la industria se cuestiona la idea general de limitar la responsabilidad, mientras que otros, como los representantes de la industria marítima y de transitarios, ponen de relieve la conveniencia de limitar la responsabilidad conforme a los convenios unimodales, en particular habida cuenta de la pertinencia que siguen teniendo los

convenios unimodales en el contexto de las vías de recurso o demandas presentadas por portadores multimodales contra portadores subcontratistas unimodales.

En relación con los diversos posibles niveles monetarios de limitación mencionados, se observa que las personas relacionadas con los intereses de los portadores marítimos o sus representantes tienden a propugnar niveles de limitación inferiores a los que defienden otros encuestados. Es obvio que la limitación de la responsabilidad es una cuestión primordial, dado que las opiniones sobre la limitación afecta a las opiniones sobre la naturaleza y el tipo de sistema de responsabilidad y son influidas por ellas. Si bien en negociaciones para un nuevo convenio internacional la cuestión de la limitación de la responsabilidad no se plantea hasta una etapa relativamente tardía de los debates, es decir, una vez que se ha llegado a un acuerdo sobre las reglas sustantivas, puede ocurrir que algunos debates anteriores sobre principios y posibles niveles de limitación propicien un debate constructivo sobre otras cuestiones centrales.

Base de la responsabilidad

Tanto entre los gobiernos como entre los demás encuestados se expresó un apoyo similar a: a) un sistema de responsabilidad culposa (53%) y b) un sistema de responsabilidad estricta (47%). Sin embargo, de las cifras generales se desprende una clara mayoría (85%) partidaria de que en cualquier caso se impongan excepciones a la responsabilidad.

Obligatorio o no obligatorio

En general, la mayoría de las respuestas (58%) consideraban que había que formular un nuevo instrumento en forma de convenio que fuera aplicable obligatoriamente y que previera reglas de responsabilidad imperativas. No obstante, una minoría considerable (35%) de los encuestados estimó que sería apropiado adoptar un convenio no imperativo al que las partes pudieran adherirse o del que pudieran retirarse pero que previera reglas de responsabilidad imperativas que prevalecieran sobre todo conflicto contractual. De ello se desprende que tal vez convenga estudiar más detalladamente las ventajas y los inconvenientes que puedan tener las posibles opciones no obligatorias de un instrumento internacional.

Responsabilidad del porteador contractual durante todo el transporte multimodal

En todos los sectores se expresó una clara mayoría (76%) a favor de que todo instrumento internacional que rija el transporte multimodal adopte el mismo criterio que el de los regímenes legislativos y contractuales de carácter multimodal existentes, previendo una responsabilidad continua del porteador OTM contractual durante todos los tramos del transporte. Se consideró que, en general, no era aceptable que las cláusulas normalizadas de un documento de transporte (o de su equivalente electrónico) limitaran el alcance del contrato y, por consiguiente, la responsabilidad del porteador contractual.

A este respecto, las respuestas recibidas pueden revestir una particular importancia para el futuro examen de las disposiciones del proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte auspiciado por la CNUDMI. Tal como ha señalado la UNCTAD en su comentario¹², los artículos 5.2.2 y 4.3 del proyecto de instrumento en la forma propuesta permitirían obviamente a un porteador contractual eludir toda responsabilidad derivada de a) ciertas funciones (por ejemplo, la estiba, la carga y la descarga) y b) ciertas partes (etapas) del contrato ejecutado por la otra parte. En su forma actual, el proyecto de instrumento no impide que se recurra a cláusulas normalizadas a tal efecto en el documento de transporte (o en su equivalente electrónico) y por lo tanto no constituye una salvaguardia contra prácticas abusivas. Así pues, un cargador podría

contratar a un porteador para transportar sus mercancías de puerta a puerta previo pago del flete y descubrir ulteriormente que el porteador, en virtud del contrato emitido en su forma normalizada por el porteador, no era responsable en ninguna de las etapas del transporte y en ninguno de sus aspectos. Esta situación no se ajustaría a las expectativas legítimas de los usuarios de los transportes, que en muchos casos conciertan con una parte el transporte de mercancías de puerta a puerta a fin de asegurar que una parte sea responsable durante todos los tramos de la operación. A juzgar por las respuestas dadas al cuestionario de la UNCTAD, existe una fuerte oposición general a todo cambio de enfoque similar al que actualmente se propone en el proyecto de instrumento.

3. Cuestiones que también cabría examinar

El objetivo principal del cuestionario de la UNCTAD era propiciar el establecimiento y la viabilidad de un nuevo régimen de la responsabilidad en el transporte multimodal internacional, en particular, la conveniencia en principio de una reglamentación internacional, la aceptabilidad de soluciones potenciales y los criterios y la disposición de todas las partes interesadas, tanto públicas como privadas, a seguir ocupándose de esta cuestión.

A juzgar por el gran número de respuestas dadas al cuestionario y por el carácter detallado de muchos comentarios hechos por muy diversas partes públicas y privadas en general, parece haber una voluntad general de proceder a un intercambio de opiniones sobre la futura reglamentación de la responsabilidad en el transporte multimodal. Este hecho es alentador, dada la continua expansión del transporte multimodal en el contexto de un marco jurídico cada vez más fragmentado y complejo a nivel internacional. Tanto los usuarios como los proveedores de servicios de transportes, y también los gobiernos y otras partes interesadas, reconocen claramente que el actual marco jurídico no es satisfactorio y que, en principio, sería conveniente elaborar un instrumento internacional. No obstante, las opiniones sobre el modo de lograr la reglamentación internacional uniforme son divergentes, en parte, debido a los conflictos de intereses y también a la dificultad que previsiblemente entrañaría la concertación de una transacción práctica que aportara beneficios más claros que los del marco jurídico existente.

Las amplias divergencias que se observan entre las opiniones sobre cuestiones clave estrechamente vinculadas entre sí, como el tipo de sistema de responsabilidad (uniforme, de red o modificada), la base de la responsabilidad (estricta o culposa) y, sobre todo, la limitación de la responsabilidad, pueden constituir un obstáculo para que prospere la elaboración de un instrumento internacional. No obstante, estas divergencias pueden considerarse asimismo como resultado del hecho de que, a pesar de la expansión del transporte multimodal y de la proliferación de los regímenes nacionales de responsabilidad por el transporte multimodal, no ha habido en los últimos tiempos un debate debidamente centrado en estas cuestiones entre todas las partes interesadas a nivel mundial.

La necesidad de intensificar el diálogo sobre cuestiones controvertidas así como las posibles soluciones queda ilustrada por el hecho de que algunas opciones posibles, que se han sugerido provisionalmente en algunas de las respuestas dadas al cuestionario, aún no se hayan estudiado en ningún foro internacional. Por ejemplo, en varias respuestas se apoyó la formulación de un régimen internacional vinculante de la responsabilidad basado en soluciones contractuales comercialmente aceptables, es decir, las Reglas de la UNCTAD/CCI. Esas reglas tienen en común muchas características del Convenio TM de 1980, como su sistema de responsabilidad modificada que mantiene (totalmente o en parte) el criterio de la red en relación con la limitación de la responsabilidad. Sin embargo, mientras que el Convenio TM de 1980 no ha suscitado

mucho apoyo en la industria de los transportes, es evidente que las Reglas de la UNCTAD/CCI han tenido un claro éxito y han sido adoptadas por la FIATA en su conocimiento de embarque negociable de transporte multimodal⁹² y por el BIMCO en Multidoc 95. Dado que aún no se ha estudiado en un foro internacional ninguna propuesta de instrumento internacional jurídicamente vinculante que se base en las Reglas de la UNCTAD/CCI, merecería la pena prestarle una mayor atención.

Otro criterio totalmente diferente para la reglamentación de la responsabilidad en el transporte multimodal internacional es el que propugna la elaboración de un régimen no imperativo, que prevea niveles uniformes y altos de responsabilidad. Los partidarios de este enfoque sostienen que tal régimen no imperativo resultaría, a nivel de la adopción de decisiones comerciales, una propuesta de interés tanto para los cargadores, a quienes interesa un régimen simple y económico, como para los porteadores, que desean ofrecer ese régimen como parte de su servicio. Hasta la fecha no se ha examinado en ningún foro internacional una solución no obligatoria de esta índole, y también sería conveniente estudiarla.

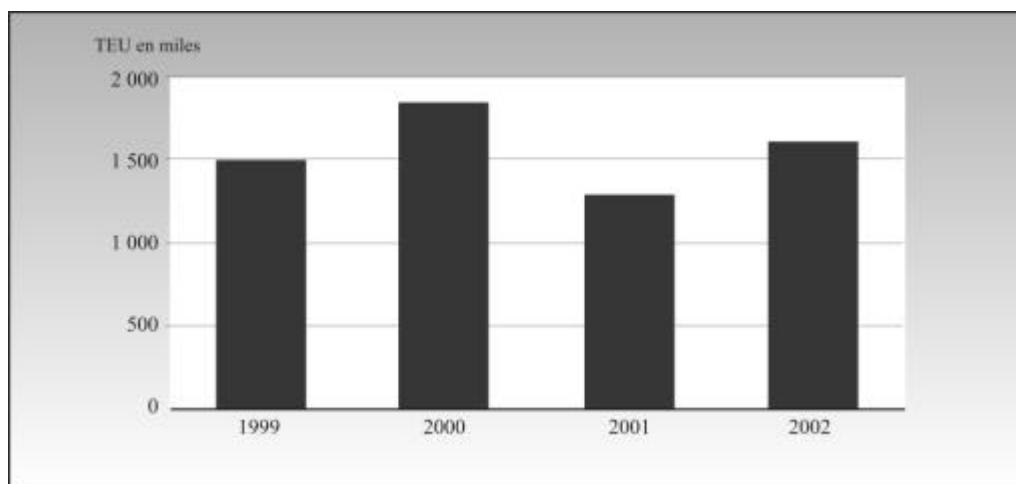
Si bien sería presuntuoso anticiparse al contenido y a la evolución de eventuales debates detallados con todas las partes interesadas, parece haber un interés notable en un debate constructivo. A fin de facilitar y de respaldar este proceso, parecería apropiado y oportuno convocar un foro internacional oficioso, bajo los auspicios de la UNCTAD y de otros órganos del sistema de las Naciones Unidas, como la CNUDMI y la CEPE. Ese foro permitiría llevar a cabo debates francos sobre cuestiones clave controvertidas que se ponen de relieve en el presente informe y que puedan servir de plataforma para que todas las partes interesadas, públicas y privadas, puedan estudiar las prioridades y las posibles soluciones de interés. Si bien es evidente que en la actualidad hay mucha controversia sobre el enfoque óptimo que cabría adoptar en relación con varias cuestiones fundamentales, se ha manifestado también cierto consenso en determinados aspectos. Se espera que esos aspectos sirvan de base para un debate constructivo y fructífero sobre la posible reglamentación del transporte multimodal.

D. PRODUCCIÓN Y ALQUILER DE CONTENEDORES

Según las proyecciones, la producción de nuevos contenedores de carga llegaría a 1,6 millones de TEU en 2002 (véase el gráfico 9), lo que representa una considerable recuperación con respecto al bajo nivel de 2001. La parte más considerable de esta producción correspondió a la demanda de los arrendadores, que representa aproximadamente el 50% del total, cifra muy superior al 35% del año anterior. La demanda de los transportistas de nuevo espacio en la flota de contenedores, que creció aproximadamente un 10% en 2002, fue de alrededor de 0,1 millones de TEU. Los arrendadores y transportistas contribuyeron también a la demanda, ya que la sustitución de contenedores obsoletos representaría, según las previsiones, casi 0,7 millones de TEU, es decir, el 46% de la producción.

GRÁFICO 9

Producción anual total de contenedores



Source: *Containerisation International*, janvier 2003, et *Containerisation International Yearbook 2002*.

China reforzó su predominio en la producción de contenedores durante 2002 y llegó a representar el 87% de la producción mundial (véase el cuadro 45). La producción de otras regiones disminuyó ligeramente, ya que se construyeron en China nuevas fábricas que permitieron la producción en gran escala utilizando materiales intermedios, como el acero de gran resistencia incluso en condiciones atmosféricas difíciles. Los productores de otras regiones tuvieron que soportar los costos relativamente elevados de materiales semejantes y, por lo tanto, su cuota de mercado disminuyó.

CUADRO 45

Partes porcentuales de la producción de contenedores

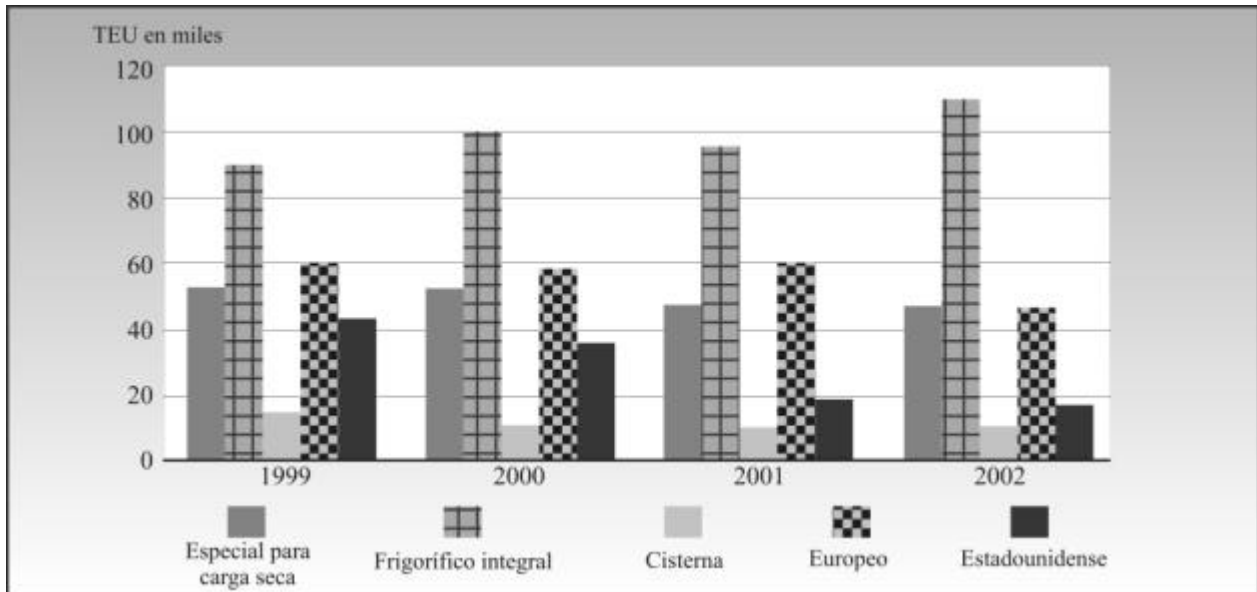
<i>Región/país</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
China	82	87
Otros países de Asia	8	6
Europa	8	6
Otros países	2	1

Fuente: *Containerisation International Yearbook*, enero de 2003.

La mayor parte de la producción fue de contenedores de tipo corriente para carga seca, que representaron aproximadamente 1,3 millones de TEU en 2002. Como puede verse en el gráfico 10, el resto está formado por contenedores frigoríficos integrales, contenedores especiales para carga seca, contenedores tanque y contenedores que no responden a las normas ISO adaptados a las necesidades especiales de los mercados de Europa y de América del Norte (es decir, de mayor anchura). La producción de estos dos últimos tipos ha disminuido en los años más recientes.

GRÁFICO 10

**Producción anual de contenedores distintos de los de tipo corriente para carga seca
(TEU en miles)**



Fuente: *Containerisation International Yearbook*, enero de 2003, y *Containerisation International Yearbook*, 2002.

CUADRO 46

**Precios de los contenedores en China
(en dólares)**

Período	China central			China meridional			China septentrional		
	20 pies	40 pies	40 pies HC*	20 pies	40 pies	40 pies HC*	20 pies	40 pies	40 pies HC*
1 ^{er} trimestre 2001	1 480	2 370	2 485	1 520	2 430	2 555	1 540	2 465	2 585
4 ^o trimestre 2001	1 350	2 160	2 270	1 380	2 210	2 320	1 400	2 240	2 350
1 ^{er} trimestre 2002	1 150	1 840	1 930	1 180	1 890	1 980	1 180	1 890	1 980
3 ^{er} trimestre 2002	1 350	2 160	2 270	1 380	2 210	2 320	1 400	2 240	2 350

Fuente: *Containerisation International Yearbook*, AUGUST 2002, y *Containerisation International Yearbook*, 2002.

* HC es la sigla de "high cube", utilizada para designar los contenedores cúbicos de tipo alto.

Los precios de los contenedores de nueva construcción alcanzaron en China su nivel más bajo en el primer trimestre de 2002, después de disminuir durante 2001 (véase cuadro 46). La caída entre el primer trimestre de 2001 y el de 2002 fue de aproximadamente el 22%, y relativamente uniforme en las distintas regiones. Durante 2002, los precios subieron y, ya en el tercer trimestre, habían aumentado un 17% con respecto a los niveles de comienzos del año.

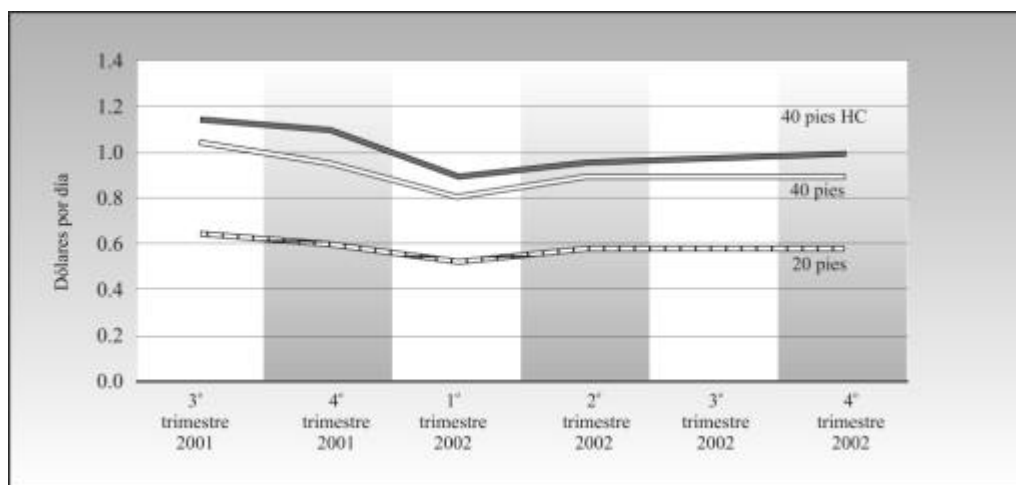
Las subidas de precios se debieron a varias razones. Los fabricantes que estaban produciendo por debajo de su capacidad desde 2001 y se resistían a producir a plena capacidad, dada la evolución del mercado de flete. El retraso en el aumento de la producción dio lugar a una disminución de las existencias, que explica en parte el aumento. El costo de la fabricación de contenedores subió también, ya que los precios de las materias intermedias y la materia prima, que se encontraban en su nivel más bajo como consecuencia de la caída de la producción de contenedores en 2001, subieron debido a su limitada disponibilidad (acero Corten y madera contrachapada).

Las tarifas de alquiler de los contenedores tocaron también fondo en el primer trimestre de 2002 (véase el gráfico 11), en paralelo con el bajo nivel de arrendamiento de contenedores: sólo 303.302 TEU, frente a las 680.932 del año anterior. En los meses siguientes de 2002, las tarifas mejoraron debido a la demanda de los transportistas, que preferían alquilar a comprar nuevos contenedores, ya que las tarifas de los fletes habían mejorado sólo de forma marginal durante la mayor parte del año. De hecho, muchos de los transportistas prefirieron realquilar contenedores con muchos años y en desuso acumulados en las zonas de baja demanda. A medida que aumentaron la demanda y los precios de nuevos contenedores, las tarifas y el número de los alquileres mejoraron ligeramente.

A comienzos de 2002, la flota de contenedores de carga seca alquilados se mantuvo en poco más de 7 millones de TEU. En cuanto otros tipos de contenedores alquilados - como buques tanque, buques frigoríficos, sin cubierta superior o sin cubierta lateral - la diversidad de los tamaños de la flota correspondía a las diferencias en la demanda del mercado (gráfico 12). En los tres últimos años, los arrendadores prefirieron ampliar su oferta de buques frigoríficos cúbicos de tipo alto y reducir sus flotas de buques frigoríficos de tipo normal y de contenedores sin cubierta superior o sin cubierta lateral.

GRÁFICO 11

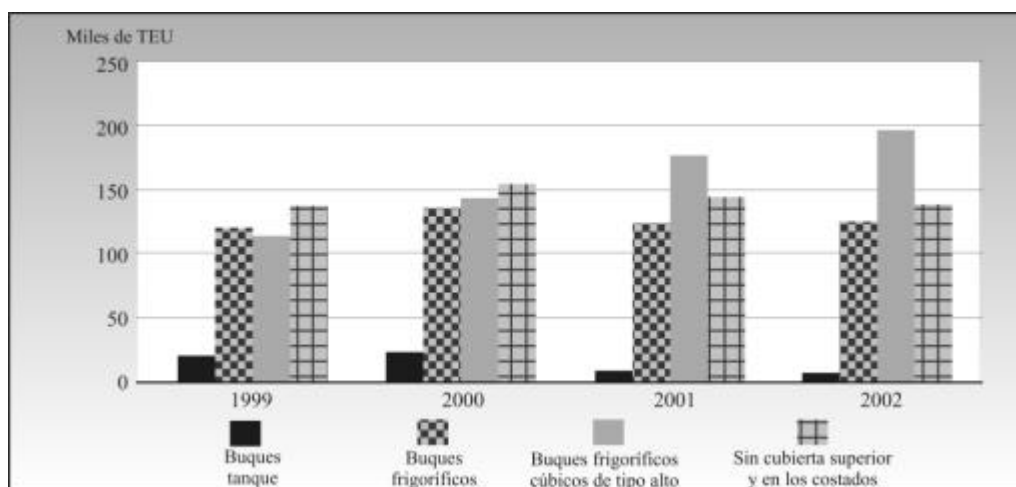
Tarifas de los arrendamientos a término



Fuente: Institute of International Container Lessor, 14th Annual Leased Container Fleet Surveys.

GRÁFICO 12

Flotas de buques tanque, buques frigoríficos y buques frigoríficos cúbicos de tipo alto y sin cubierta superior ni en los costados



Fuente: Institute of International Container Lessor, 14th Annual Leased Container Fleet Surveys.

E. EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En 2002, varios países continuaron mejorando sus sistemas ferroviarios en el marco de sus estrategias por incrementar su participación en el comercio mundial. En julio de 2002, Australia comenzó la construcción del segmento final del Ferrocarril de AustralAsia, que con el tiempo unirá el puerto de aguas profundas de Darwin con Adelaide, y por lo tanto mejorará el acceso a los mercados asiáticos. Este proyecto está financiado por varios estados y por el Gobierno Federal (unos 285 millones de dólares), y por inversores privados que han integrado el Asia

Pacific Transport Consortium (APTC), que aporta 421 millones de dólares. El consorcio es titular del contrato de construcción-propiedad-operación del proyecto, que incluye la construcción de 1.420 kilómetros de vías de ancho normal entre Darwin y Alice Springs, el alquiler y mantenimiento de la línea de 830 kilómetros de Tarcoola (cerca de Adelaida) a Alice Springs, y la explotación del ferrocarril transcontinental desde Tarcoola a Darwin durante 50 años.

En 2002, se examinaron varios planes para modernizar las redes existentes. En Viet Nam, el gobierno aprobó un programa de 20 años para modernizar a la red nacional de ferrocarriles de la vía de un metro de anchura, que forma parte de la red transasiática. La inversión es considerable, de unos 11 mil millones de dólares, e incluye la mejora de la conexión norte-sur de 1.726 kilómetros entre Hanoi y Ciudad Ho Chi Minh para reducir la duración del viaje a 10 horas. Los ferrocarriles de la India han presupuestado 5.500 millones de dólares a lo largo de cinco años para su modernización, que incluye la conversión de la anchura de vía, la duplicación de las vías y la adopción de medidas de seguridad. Todo ello se complementa con iniciativas orientadas al cliente, como los descuentos en función del volumen, las tasas flexibles para el tráfico de estación a estación, la facilitación de la participación privada en el almacenamiento en los terminales existentes y la utilización de contenedores para mercancías que no se transportan a granel. En el Canadá, se está examinando una propuesta del Gobierno Federal para invertir hasta 2.000 millones de dólares con el fin de actualizar la red de ferrocarriles del país para hacer posible que un número mayor de trenes de más peso puedan funcionar sin problemas de seguridad a mayor velocidad y mejorar los enlaces ferroviarios en la frontera de los Estados Unidos.

En otros países, las operaciones de inversiones ferroviarios competían con otras formas de transporte, o las complementaban. En China, un plan de comunicación de Dalian con Yantai City, en el norte de Shandong, mediante transbordador con un recorrido de 147 km era la alternativa a una ruta por ferrocarril de 1.000 kilómetros que actualmente une esos dos lugares. Comenzó la construcción de una ruta mixta de tren y transbordador entre Zhangjian Hai'an y Hainan Island. El servicio se ha concebido de manera que pueda transportar 40 vagones de carga, 40 automóviles y 1200 pasajeros. En Nueva Zelanda, se recibían quejas por la poca eficiencia de la red de ferrocarril para las exportaciones. Los esfuerzos gubernamentales por corregir esta situación encontraron dificultades, ya que las necesidades de transporte de este pequeño país con una población limitada y una economía predominantemente rural podían atenderse con el transporte por camión. En Austria, la línea de ferrocarril Westbahn de 317 kilómetros entre Viena y Salzburgo se estaba mejorando y modernizando para reducir el tiempo de viaje y aumentar la capacidad, y de esa manera incrementar la importancia del país para el transporte con destino a Europa oriental. En Duisburgo, se habían formulado planes para conectar este importante centro intermodal en el Rin con los enlaces ferroviarios hacia los puertos de Europa meridional.

F. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 4 figura la situación en junio de 2003 de los convenios marítimos internacionales adoptados con los auspicios de la UNCTAD. Se encontrará información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes en la página web de las Naciones Unidas www.un.org/law. Esa página también ofrece vínculos, entre otras, con las páginas siguientes de organizaciones donde figura información sobre los convenios adoptados con los auspicios de cada organización: Organización Marítima Internacional (OMI) www.imo.org/home.html, Organización Internacional del Trabajo (OIT) www.ilo.org y Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) www.uncitral.org.

RECUADRO 4		
Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 31 de agosto de 2003		
Título de la Convención	Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor	Estados Contratantes
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenia, Kuwait, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zambia. (78)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenia, Líbano, Lesotho, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Checa, República Árabe Siria, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Uganda, Zambia. (29)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. (10)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 40 partes contratantes con al menos el 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, México, Omán. (11)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	España, Estonia, Federación de Rusia, Mónaco, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu (8)
Convenio internacional preventivo de buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	Bulgaria, España, Estonia, Letonia, República Árabe Siria (5)

Fuente: Para la situación oficial actual de estas convenciones, véase www.un.org/law.

Capítulo VII

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN EL PLANO REGIONAL: ÁFRICA SUBSAHARIANA

En este capítulo se examina y analiza el comercio marítimo mundial e intrarregional en África desde los últimos años del decenio de 1990, con especial atención a los países subsaharianos. Se consideran también los acontecimientos relacionados con el transporte y servicios conexos, y en particular los países sin litoral.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

En los 30,3 millones de kilómetros cuadrados de África hay 53 países, con una población estimada de 820 millones en 2001. Estos países podrían agruparse a grandes rasgos en tres regiones geográficas: los cinco países (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez, que corresponden al Grupo 8.1 del anexo I) situados a lo largo de la costa septentrional del continente forman el primer grupo; Sudáfrica (Grupo 5 del anexo I), que comprende una gran parte de la punta meridional del continente, suele considerarse como un grupo en sí misma; los 47 países restantes situados entre ambos, conocidos colectivamente como países del África subsahariana (que corresponden a los Grupos 8.2 y 8.3 del anexo I) constituyen el tercer grupo.

Los países del África subsahariana son un grupo heterogéneo con necesidades muy diferentes debido a su situación geográfica. Hay 24 países ribereños, 16 países sin litoral y siete países insulares situados en los Océanos Atlántico e Indico. No obstante, en términos económicos, muchos de estos países tienen características comunes. Treinta y cuatro de los países del África subsahariana se clasifican como países menos adelantados (PMA), con indicadores económicos y de bienestar social bajos. De hecho, estos países representan la mayoría de los 49 PMA del mundo.

En el cuadro 47 se presenta la denominación geográfica y económica de los países del África subsahariana, junto con su aumento anual medio del PIB entre 1990 y 1999, el aumento anual desde 1999 a 2001 y las estimaciones para 2002 y 2003. Se incluyen los datos económicos de otros países africanos, de todos los países en desarrollo y de los países de economía de mercado.

CUADRO 47

Crecimiento del PIB real de los países en desarrollo del África subsahariana

	<i>Tipo de país</i>		<i>PIB real</i>	<i>Variación porcentual anual</i>				
	<i>Geográfico</i>	<i>Económico</i>		<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Países del África subsahariana								
<i>a) África occidental</i>								
Benin	C	PMA	4,6	4,7	5,8	5,0	5,3	6,0
Burkina Faso	PSL	PMA	3,8	6,3	2,2	5,7	5,7	5,4
Cabo Verde	I	PMA	5,4	8,6	6,8	2,9	3,0	3,5
Côte d'Ivoire	C		1,6	-2,3	0,1	3,0	4,5	..
Gambia	C	PMA	2,8	6,4	5,6	5,5	6,0	6,0
Ghana	C		..	4,4	3,7	4,2	4,5	5,0
Guinea	C	PMA	4,2	4,6	2,1	3,6	4,2	4,9
Guinea-Bissau	C	PMA	0,3	8,0	9,5	0,2	3,9	4,4
Liberia	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Malí	PSL	PMA	3,5	6,7	3,7	1,5	9,3	5,3
Mauritania	C	PMA	4,2	4,1	5,0	4,6	5,1	5,5
Níger	PSL	PMA	2,4	-0,6	-1,4	7,6	2,7	3,9
Nigeria	C		..	1,0	4,3	2,8	-2,3	3,7
Senegal	C	PMA	3,3	5,1	5,6	5,6	5,0	5,1
Sierra Leona	C	PMA	-4,7	-8,1	3,8	5,4	6,6	7,0
Togo	C	PMA	2,4	2,9	-1,9	2,7	3,0	4,0
<i>b) África central</i>								
Angola	C	PMA	0,4	3,3	3,0	3,2	17,1	4,8
Burundi	PSL	PMA	-2,9	-1,0	-0,1	2,4	3,4	5,0
Camerún	C		..	4,4	4,2	5,3	4,4	4,7
Chad	PSL	PMA	1,7	2,3	1,0	8,5	11,2	9,2
Congo	C		..	-0,3	8,2	2,9	3,9	-1,0
Gabón	C		..	-8,9	-1,9	2,4	1,0	-0,5
Guinea Ecuatorial	I	PMA	1,3	41,4	16,1	45,5	30,4	16,4
República Democrática del Congo	PSL	PMA	-5,2	-4,3	-6,2	-4,4	3,0	5,5
República Centrafricana	PSL	PMA	1,8	3,6	1,8	1,0	4,5	4,3
Rwanda	PSL	PMA	-1,5	7,6	6,0	6,7	6,5	6,2
Santo Tomé y Príncipe	I	PMA	1,7	2,5	3,0	4,0	5,0	5,0
<i>c) África meridional</i>								
Botswana	PSL		..	6,3	8,6	4,9	2,6	3,7
Lesotho	PSL	PMA	4,3	2,4	3,5	4,0	4,0	4,3
Malawi	PSL	PMA	4,0	4,0	1,7	-1,5	1,8	4,5
Mozambique	C	PMA	6,2	7,5	1,6	13,9	9,0	5,6

	<i>Tipo de país</i>		<i>PIB real</i>	<i>Variación porcentual anual</i>				
	<i>Geográfico</i>	<i>Económico</i>		<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Namibia	C		..	3,6	3,4	2,5	3,1	3,8
Swazilandia	PSL		..	3,5	2,2	1,6	1,8	2,3
Zambia	PSL	PMA	0,2	2,2	3,6	4,9	3,7	4,0
Zimbabwe	PSL		..	-0,7	-5,1	-8,5	-10,6	-2,8
<i>d) Cuerno de África y África oriental</i>								
Djibouti	C	PMA	..	2,2	0,7	1,9	2,6	3,5
Eritrea	C	PMA	5,0	0,6	-12,1	9,7	8,8	7,1
Etiopía	PSL	PMA	4,6	6,0	5,4	7,7	5,0	6,0
Kenia	C		..	1,3	-0,1	1,2	1,4	2,8
República Unida de Tanzania	C	PMA	2,0	3,5	5,1	5,6	5,8	6,0
Somalia	C	PMA	..	-	-	-	-	-
Sudán	C	PMA	8,2	7,7	9,7	5,3	5,2	6,3
Uganda	PSL	PMA	7,2	7,6	5,0	5,6	5,7	6,5
<i>e) Países africanos del Océano Índico</i>								
Comoras	I	PMA	-0,6	1,9	-1,1	1,9	3,5	3,0
Madagascar	I	PMA	1,7	4,7	4,8	6,7	-10,0	10,0
Mauricio	I		..	5,3	2,6	7,2	5,3	4,9
Seychelles	I		..	-2,8	-5,4	-8,1	-2,4	-0,6
África septentrional								
Argelia	C		..	3,2	2,5	2,8	2,1	2,9
Egipto	C		..	6,0	5,1	3,3	2,0	3,7
Jamahiriyá Árabe Libia	C		..	0,7	4,4	0,6	-0,6	2,5
Marruecos	C		..	-0,1	1,0	6,5	4,4	4,1
Túnez	C		..	6,1	4,7	5,0	3,8	6,4
Sudáfrica	C		..	2,1	3,4	2,2	2,5	3,0
Todos los países africanos			3,1	2,8	3,0	3,5	3,1	4,2
Países en desarrollo			4,7	4,0	5,7	3,9	4,2	5,2
Países desarrollados de economía de mercado			2,3	3,4	3,8	0,8	1,7	2,5

Fuente: FMI, World Economic Outlook Database, septiembre de 2002, y UNCTAD (2002), *Los países menos adelantados: Informe de 2002*, Publicación de las Naciones Unidas, Número de venta S .02.II.D.13, Ginebra.

Notes: C = país ribereño
 I = país insular
 PMA = país menos adelantado
 PSL = país sin litoral

El desempeño económico de todos los países africanos fue inferior a la media de todos los países en desarrollo. Durante el pasado decenio, el aumento anual medio del PIB fue del 3,1% y el 4,7%, respectivamente. La misma tendencia se ha mantenido hasta 2003. En cambio, la evolución económica de los países fluctúa enormemente de un año a otro por varias razones, como las catástrofes naturales, la inestabilidad política nacional o internacional, el desplazamiento de poblaciones debido a la inestabilidad de los países vecinos, los altibajos de los precios de los principales productos de exportación y las fluctuaciones de la inversión extranjera.

Seis países del África occidental (Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Ghana, Mauritania y Senegal) han conseguido un crecimiento positivo continuado. Otros han tenido un crecimiento escaso negativo en algunos años. La agitación política interna explica los resultados de Côte d'Ivoire en 2000 y 2001, y debido a la crisis registrada desde septiembre de 2002 probablemente no se conseguirá el nivel de producción previsto. La guerra civil ha provocado la contracción de la economía de Sierra Leona durante un decenio y ha hecho necesaria la presencia de las misiones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas y la intervención armada del Reino Unido. En Liberia, la inestabilidad impide incluso la recopilación de datos. En Nigeria, la mayor economía del África subsahariana, los disturbios civiles regionales y las inundaciones en el norte del país provocaron malos resultados en 1999 y 2002, pero las perspectivas de 2003 son favorables.

En el África central, la guerra que asoló Burundi, la República Democrática del Congo y Rwanda explican los constantes resultados negativos del último decenio. Un problema de refugiados en Chad y el cambio traumático de régimen que requirió la presencia de una fuerza de las Naciones Unidas para el mantenimiento de la paz en la República Centroafricana son la causa de los flojos resultados de estos países en 2000 y 2001, respectivamente. La inestabilidad política del Gabón tuvo como consecuencia un crecimiento negativo en 1999 y 2000. El destacado desempeño económico de Guinea Ecuatorial se debe al descubrimiento y explotación de los yacimientos marinos de petróleo, cuya producción fue de 0,2 mbpd en 2001. Los descubrimientos de petróleo y un futuro oleoducto son la base del crecimiento previsto para Chad y el Camerún.

En el África meridional, los flojos resultados de 2000 en Mozambique fueron consecuencia de dos ciclones e inundaciones que desplazaron a casi 200.000 personas y dejaron sin techo a un millón de habitantes; no obstante, el país reanudó rápidamente su crecimiento. La desaceleración y conclusión de la guerra en Angola en 2002 elevó considerablemente el crecimiento económico anual del país, que ha tenido una media de sólo el 0,4% durante el pasado decenio. En Zimbabue, la reforma agraria, la participación en la guerra del Congo, unas elecciones polémicas y las sanciones económicas dieron lugar a varios años de contracción económica. Otros países, como Botswana, Lesotho, Malawi, Namibia y Swazilandia mantuvieron su crecimiento económico continuado.

En el África oriental y en el Cuerno de África, los países con resultados favorables fueron la República Unida de Tanzania, Uganda y Kenia, aunque este último no tuvo resultados satisfactorios en 2000, que fue un año con resultados negativos y de elecciones fuertemente impugnadas. El mismo año, estos países restablecieron la Comunidad del África Oriental. Los buenos resultados del Sudán en 2000 se consiguieron a pesar de la continuada guerra civil, la sequía en el sur del país y el exceso de producción de azúcar. La guerra entre Eritrea y Etiopía provocó los malos resultados de Eritrea en 1999 y 2000; la situación mejoró cuando se concertó la paz y se desplegó una fuerza de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas. A pesar de la guerra, la sequía en el noreste y los bajos precios del café, el crecimiento de Etiopía bajó sólo ligeramente en 2000.

B. ESTRUCTURA DEL COMERCIO

En 1990-2001, el valor de las exportaciones de África aumentó un 33,8% y alcanzó los 141.200 millones de dólares, y en el mismo período el valor de las importaciones creció un 37,1 por ciento, situándose en 136.000 millones de dólares. El valor anual del comercio de mercancías de África puede verse en el cuadro 48. Las subidas de ese período enmascaran

algunos periodos breves de contracción predominante del comercio, como el de 1991-1993, de expansión predominante del comercio, como el de 1994-1997, y de comportamiento irregular de las exportaciones e importaciones, por ejemplo, desde 1998 en adelante. Las fluctuaciones anuales fueron significativas: las exportaciones disminuyeron un 17,2% en 1998 pero crecieron un 10,6% al año siguiente; las importaciones subieron un 19,2% en 1995 y bajaron un 1,1% en 1996. En términos generales, la parte de África en el comercio mundial es modesta y ha disminuido, descendiendo a aproximadamente un 3% del valor de las exportaciones e importaciones en 1990 y a alrededor del 2,4% en 2001. Las cifras preliminares para 2002 parecen indicar una nueva contracción del comercio.

CUADRO 48

Comercio de mercancías de África

Año	Miles de millones de dólares		Crecimiento anual, porcentaje		Parte porcentual en el total mundial	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
1990	105,5	99,2	..	..	3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	133,1	27,4	3,9	2,4	2,0
2001	141,2	136,0	-4,9	2,2	2,4	2,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2002*, Cuadros A4 y A5 del apéndice.

El desglose del comercio de las tres agrupaciones regionales aparece indicado en el cuadro 49. En 2001, los países del África subsahariana representaban el 44% de las exportaciones africanas y el 41% de sus importaciones. En lo que respecta a los países del África septentrional, la parte de las exportaciones fue del 35% y la de las importaciones el 38%. A Sudáfrica le correspondía una parte semejante, el 21%, de las exportaciones y las importaciones. Estas proporciones se han mantenido bastante estables desde 1999. Desde 2000, África ha tenido una balanza comercial positiva; sólo el África septentrional tuvo un saldo negativo de 2.200 millones de dólares en 2001.

CUADRO 49

Composición del comercio africano por bloques

		<i>Miles de millones de dólares</i>			<i>Porcentajes del comercio africano</i>			
		<i>Todos los países de África</i>	<i>África subsahariana</i>	<i>África septentrional</i>	<i>Sudáfrica</i>	<i>África subsahariana</i>	<i>África septentrional</i>	<i>Sudáfrica</i>
1999	Exportaciones	116,6	52,6	37,3	26,7	45	32	23
	Importaciones	128,1	53,5	47,9	26,7	42	37	21
2000	Exportaciones	148,5	65,1	53,4	30,0	44	36	20
	Importaciones	133,0	52,4	51,0	29,7	39	38	22
2001	Exportaciones	141,2	62,3	49,6	29,3	44	35	21
	Importaciones	136,0	55,8	51,8	28,4	41	38	21

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de OMC, *Estadísticas del comercio internacional*, 2002, Apéndice, cuadro del comercio por regiones - África, cuadros III.55 a III.60 y gráficos III.13 y III.14.

CUADRO 50

Valor de las exportaciones africanas

	<i>Miles de millones de dólares</i>			<i>Porcentajes</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Mundo	116,6	148,5	141,2	100,0	100,0	100,0
Europa occidental	59,7	75,3	73,0	51,2	50,7	51,7
América del Norte	17,6	27,2	24,8	15,1	18,3	17,6
Japón	3,1	3,8	3,5	2,7	2,6	2,5
Otros países asiáticos	16,1	20,0	17,2	13,8	13,5	12,2
América Latina	3,6	4,6	5,1	3,1	3,1	3,6
Oriente medio	2,3	3,0	2,9	2,0	2,0	2,1
Entre países africanos	11,1	12,1	11,4	9,5	8,1	8,1
Otros	3,1	2,5	3,3	2,7	1,7	2,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la OMC, *Estadísticas del comercio internacional*, 2002, Apéndice, cuadro del comercio por regiones - África, cuadros III.55 a III.60 y gráficos III.13 y III.14.

En el cuadro 50 se indican los principales interlocutores comerciales de las exportaciones africanas, en función del valor. Europa, sobre todo la Unión Europea, es el destino de aproximadamente la mitad de las exportaciones africanas. El mercado de América del Norte absorbe menos de una quinta parte, que es poco más de la proporción del Japón y otros países asiáticos. El Oriente Medio, América Latina y los mercados intraafricanos representan el resto de las exportaciones, es decir, entre el 10% y el 15%.

Aproximadamente la mitad del valor de las exportaciones africanas a Europa corresponde a petróleo crudo, gas y productos derivados del petróleo, alrededor de una cuarta parte a los textiles, un poco menos de la quinta parte a los productos agrícolas y el resto (en torno al 10%) a los minerales. El 80% de las exportaciones africanas desde Europa son mercancías manufacturadas, aproximadamente la mitad de las cuales son maquinaria y equipo de transporte.

Los productos agrícolas y otros artículos comestibles representan aproximadamente una décima parte de las importaciones. La importancia de la Unión Europea para el comercio africano se pone de relieve en la iniciativa "Todo menos armas", aprobada en febrero de 2001 por la Comisión Europea, en virtud de la cual se eliminarán en distintas fases los contingentes y derechos correspondientes a las exportaciones desde los PMA y, por lo tanto, a muchas de las exportaciones del África subsahariana, con excepción de las armas. Ello ofrecerá acceso a más productos agrícolas, siempre que se disponga de cadenas de abastecimiento eficientes.

La iniciativa "Todo menos armas" fue seguida de la Ley para el crecimiento y el fomento de las oportunidades en África (AGOA), aprobada por los Estados Unidos, segundo interlocutor comercial de los países africanos, en mayo de 2000, que se centra expresamente en los países del África subsahariana y en Sudáfrica.

A lo largo de los años, los países africanos han establecido varias organizaciones con el fin de promover el comercio intraafricano. En el cuadro 51 puede verse un desglose de su composición, y en el cuadro 52 se presenta la distribución del comercio de estas organizaciones con el mundo, con África y entre ellas.

En 2000, las organizaciones con una parte más considerable de las exportaciones de África respecto del total de las exportaciones fueron la SADC y la CEDEAO, con 5.500 millones y 4.400 millones de dólares, respectivamente. Los países subsaharianos están más representados en la CEDEAO y COMESA, que en el mismo año exportaron 30.800 millones y 24.600 millones de dólares, respectivamente; la parte de África en estas exportaciones fue el 14,2% y el 10,2%. La proporción más considerable de exportaciones a países del África subsahariana fue la de la UEMAO a la CEDEAO (25,1%) y a la ZONA DEL FRANCO (17,6%). La parte mayor de las importaciones procedentes de África correspondía a la UEMAO, con el 27,5%, y a la ZONA DEL FRANCO, con el 23,5%. La UEMAO registró también la parte más elevada de las importaciones procedentes de otro grupo de países subsaharianos, COMESA, con el 24,7%. En términos generales, el comercio intraafricano fluctúa en torno al 9% y el 10% del comercio total.

En julio de 2000, entró en vigor el tratado firmado por Kenia, Uganda y Tanzania para reactivar la Comunidad del África Oriental. El punto de partida es una Unión Aduanera para reforzar el comercio y estrechar los vínculos económicos, y se prevé una federación política a largo plazo.

CUADRO 51

Organizaciones que promueven el comercio intraafricano

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
Todos los países africanos									
Todos los países africanos									x
<i>a) África septentrional</i>									
Argelia	x								
Egipto									
Jamahiriya Árabe Libia	x								
Marruecos	x								
Túnez	x								
Países del África subsahariana									
<i>b) África occidental</i>									
Benin				x	x	x			
Burkina Faso				x	x	x			
Cabo Verde				x					
Côte d'Ivoire				x	x	x			
Gambia				x					
Ghana				x					
Guinea				x					
Guinea-Bissau				x	x	x			
Liberia				x					
Malí				x	x	x			
Mauritania	x			x					
Níger				x	x	x			
Nigeria				x					
Senegal				x	x	x			
Sierra Leona				x					
Togo				x	x	x			
<i>c) África central</i>									
Angola			x				x	x	
Burundi			x				x		
Camerún		x	x						
Chad		x	x		x				
Congo		x	x		x				
Gabón		x	x		x				
Guinea Ecuatorial		x	x		x				
República Centroafricana		x	x		x				

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
República Democrática del Congo			x	x		x		x	x
Rwanda			x		x		x		
Santo Tomé y Príncipe			x						
<i>d) África meridional</i>									
Botswana								x	
Burkina Faso				x	x	x			
Lesotho								x	
Malawi							x	x	
Mozambique								x	
Namibia							x	x	
Swazilandia							x	x	
Zambia							x	x	
Zimbabwe							x	x	
<i>e) Cuerno de África y África oriental</i>									
Djibouti							x		x
Eritrea							x		x
Etiopía							x		x
Kenia							x		x
República Unida de Tanzania							x	x	
Somalia							x		x
Sudán							x		
Uganda							x		x
<i>f) Países africanos del Océano Indico</i>									
Comoras					x		x		
Madagascar							x		
Mauricio							x	x	
Seychelles							x	x	

Fuente: *Africa 2003*, publicado por Business Books International, Estados Unidos, ISBN 0916673-11-1 e ISSN 1536-1454.

Nota: UMA = Unión del Magreb Árabe; CEMAC = Comunidad Económica y Monetaria de África Central; CEEAC = Comunidad Económica de los Estados del África Central; CEDEAO = Comunidad Económica de los Estados del África occidental; ZONA DEL FRANCO = Comunidad Financiera Africana; UEMAO = Unión Económica y Monetaria del África Occidental; COMESA = Mercado Común del África Meridional y Oriental; SADC = Comunidad del África Meridional para el Desarrollo; IGAD = Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo.

CUADRO 52

Distribución del valor del comercio intraafricano de mercancías, 2000

Exportaciones desde	<i>Al mundo</i>			<i>A África</i>								
	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	PORCENTAJE	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMAO	COMESA	SADC	
UMA	47,8	1,48	3,1	2,3	0,1	0,1	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0	
CEMAC	10,6	0,26	2,5	0,5	1,2	1,5	0,4	1,4	0,3	0,4	0,4	
CEEAC	19,3	0,35	1,8	0,2	0,7	0,9	0,3	0,8	0,2	0,3	0,5	
CEDEAO	30,8	4,37	14,2	0,6	1,3	1,8	10,8	8,2	6,9	0,6	1,5	
ZONA DEL FRANCO	16,0	1,90	12,0	0,9	1,5	2,1	8,8	6,9	5,4	0,7	0,9	
UEMAO	5,4	1,64	30,4	1,8	2,1	3,1	25,1	17,6	15,6	1,4	1,8	
COMESA	24,6	2,51	10,2	0,6	0,1	0,7	0,2	0,2	0,1	5,2	5,2	
SADC	36,1	5,52	15,3	0,2	0,2	1,6	1,0	0,6	0,3	9,2	12,2	
África	136,3	12,94	9,5	1,1	0,5	1,0	2,9	2,2	1,7	3,3	3,8	

Importaciones en	<i>Desde el mundo</i>			<i>Desde África</i>								
	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	MILES DE MILLONES DE DÓLARES	PORCENTAJE	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	ZONA DEL FRANCO	UEMAO	COMESA	SADC	
UMA	35,8	1,7	4,8	3,3	0,2	0,2	0,6	0,5	0,3	0,5	0,2	
CEMAC	4,4	0,7	15,2	0,6	3,1	3,4	9,5	5,9	2,7	0,6	2,2	
CEEAC	7,8	1,6	19,9	0,3	2,3	2,6	7,5	4,7	2,4	2,3	8,4	
CEDEAO	28,7	4,3	14,8	0,9	0,2	0,2	12,3	4,8	4,6	0,2	1,4	
ZONA DEL FRANCO	13,6	3,2	23,5	0,9	1,3	1,4	19,6	7,8	6,5	0,4	1,8	
UEMAO	9,1	2,5	27,5	1,1	0,4	0,5	24,7	8,8	8,4	0,2	1,5	
COMESA	39,9	5,0	12,5	0,4	0,1	0,2	0,5	0,3	0,2	3,5	9,2	
SADC	39,8	5,3	13,2	0,0	0,1	0,3	1,2	0,4	0,3	3,4	10,9	
África	139,6	13,7	9,8	1,1	0,2	0,3	3,3	1,4	1,2	1,9	4,0	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD a partir de datos sobre la balanza de pagos presentados por el Banco Africano de Desarrollo; véase afdb.org/knowledge/statistics/statistics_indicators_selected/external/pdf/table28.pdf.

C. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

En 2002, la flota mercante africana, incluida la flota de libre matrícula de Liberia, llegó a 82.422 millones de TPM, es decir, el 9,8% de la flota mundial. Si no se tiene en cuenta la flota de libre matrícula, el total sería de 5.406 millones de TPM, el equivalente del 3,2% de la flota de los países en desarrollo y el 0,6% de la flota mundial. Como se indica en el cuadro 53, ha habido un constante descenso de la parte de la flota africana en la flota mundial. Esa parte, incluida la flota de libre matrícula, bajó del 24,3% al 10,7% entre 1980 y 2000, mientras que si se excluye la flota de libre matrícula la proporción bajó del 1,1% al 0,8% durante el mismo período.

Alrededor de dos tercios de la flota mercante africana sin registro de libre matrícula están matriculados en países del África septentrional (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez) y en Sudáfrica; el tercio restante, en países del África subsahariana. Desde el año 2000, ha habido un modesto aumento del 7,8% en el tamaño de esta última, que pasó de 1.644 millones a 1.773 millones de TPM, pero esta cifra es todavía inferior a la de 1.985 millones de TPM de 1980. Aproximadamente la mitad de la flota subsahariana pertenecía en 2002 a países del África occidental; los países del África meridional y situados en el Océano Índico representaban aproximadamente una cuarta parte; el tonelaje restante estaba distribuido a partes iguales entre países del África oriental y central.

La edad media de la flota del África subsahariana, excluidos los registros de libre matrícula, es de 22,1 años, cifra bastante superior a la edad media de la flota mundial, que es de 12,6 años (véase el cuadro 54). La edad media de todas las categorías de buques era de más de 20 años, y los de más edad eran los buques portacontenedores y los petroleros.

Desde 2000, el total de mercancías cargadas y descargadas en puertos africanos ha fluctuado en torno a 750 millones de toneladas al año, y la parte de los países subsaharianos fue de aproximadamente un tercio, es decir, 250 millones de toneladas. El continente representó el 6,2% del total mundial de las mercancías cargadas y descargadas, mientras que el África subsahariana llegó casi al 2,1% del total de la carga mundial.

Hay un desequilibrio considerable en el total de la carga transportada por países subsaharianos. Las mercancías cargadas arrojaban un promedio de 190 millones de toneladas al año, mientras que las descargadas sumaron 60 millones de toneladas, menos de un tercio del total de las toneladas cargadas. El grueso de la carga efectuada, estimada en casi 170 millones de toneladas, era de petróleo crudo procedente de países exportadores de petróleo del África occidental, en particular, Nigeria, Gabón, Angola y, recientemente, Guinea Ecuatorial. El resto era sobre todo carga seca a granel, bauxita de Guinea y mineral de hierro de Mauritania, que fluctúa en torno a 15 millones de toneladas al año. El tonelaje restante de la carga y cuatro quintas partes del total de las mercancías descargadas eran carga general, que se transporta cada vez más en contenedores. El quinto restante de las mercancías descargadas eran productos refinados, por ejemplo, gasolina.

La mercancía que se transporta en líneas regulares suele embarcarse en contenedores, aunque hay servicios de carga general fraccionada y otros servicios especializados, como los de trozas y madera. En 2000, los contenedores cargados y descargados en puertos africanos sumaron casi 7,3 millones de TEU, con inclusión de 2,5 millones de TEU en países subsaharianos. Se registraron movimientos semejantes de contenedores en Sudáfrica y en los países situados a lo largo de la costa septentrional: 2,1 millones y 2,7 millones de TEU respectivamente. Los datos correspondientes a 14 países africanos indican un movimiento de contenedores de 6,1 millones de TEU en 2001. El desequilibrio comercial de los países subsaharianos queda reflejado en el movimiento de contenedores vacíos, que fue casi un tercio del total, como se indica en el cuadro 55.

CUADRO 53

Flota del África subsahariana
(en miles de TPM)

	<i>Años</i>	<i>Total</i>	<i>Petrolero</i>	<i>Carga seca</i>	<i>Carga general</i>	<i>Contenedor</i>	<i>Otros</i>
Total mundial	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
	2002	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
Flota africana de libre matrícula	1980	165 622	108 085	45 295	7 540	798 3	903
	1990	106 494	57 877	31 677	7 515	2 230	7 195
	2000	86 383	38 189	23 432	6 356	8 011	10 395
	2001	84 532	36 082	22 350	5 959	10 408	9 733
	2002	82 422	38 634	20 769	5 421	11 569	6 030
Flota africana sin libre matrícula	1980	7 644	3 615	549	2 573	241	667
	1990	7 268	2 406	1 040	2 095	226	1 501
	2000	6 321	1 572	1 257	1 735	428	1 329
	2001	6 048	1 302	1 420	1 568	424	1 334
	2002	5 406	1 215	1 337	1 447	139	1 269
Liberia	1980	157 978	104 470	44 746	4 967	557	3 236
	1990	99 226	55 471	30 637	5 420	2 004	5 694
	2000	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
	2001	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
	2002	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
África septentrional	1980	4 820	3 093	262	967	1	498
	1990	5 415	1 952	1 040	1 276	10	1 137
	2000	4 309	981	1 236	1 062	92	938
	2001	3 967	602	1 310	1 016	92	947
	2002	3 575	490	1 186	896	108	895
Sudáfrica	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2001	359	5	0	0	262	92
	2002	59	4	0	0	30	25
Flota del África subsahariana	1980	1 985	459	0	1 416	0	110
	1990	1 554	453	0	819	0	282
	2000	1 644	586	21	673	74	290
	2001	1 722	695	110	552	70	295
	2002	1 773	721	151	551	2	349
África occidental	1980	1 309	277	0	966	0	66
	1990	1 102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2001	842	566	0	93	0	183
	2002	871	594	0	99	0	178

	<i>Años</i>	<i>Total</i>	<i>Petrolero</i>	<i>Carga seca</i>	<i>Carga general</i>	<i>Contenedor</i>	<i>Otros</i>
África central	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155	0	0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2001	354	22	105	183	1	43
	2002	214	23	29	101	2	60
África oriental	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2001	220	23	0	182	0	15
	2002	235	31	0	185	0	19
África meridional y Océano Índico	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2001	306	84	5	94	69	54
	2002	452	73	122	165	0	93

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

La mercancía que se transporta en líneas regulares suele embarcarse en contenedores, aunque hay servicios de carga general fraccionada y otros servicios especializados, como los de trozas y madera. En 2000, los contenedores cargados y descargados en puertos africanos sumaron casi 7,3 millones de TEU, con inclusión de 2,5 millones de TEU en países subsaharianos. Se registraron movimientos semejantes de contenedores en Sudáfrica y en los países situados a lo largo de la costa septentrional: 2,1 millones y 2,7 millones de TEU respectivamente. Los datos correspondientes a 14 países africanos indican un movimiento de contenedores de 6,1 millones de TEU en 2001. El desequilibrio comercial de los países subsaharianos queda reflejado en el movimiento de contenedores vacíos, que fue casi un tercio del total, como se indica en el cuadro 55.

CUADRO 54

Distribución por edad de la flota mercante de los países del África subsahariana
(porcentaje del total de TPM)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
Total mundial	Todos los buques	22,0	20,9	15,6	13,2	28,1	12,6
	Petroleros	26,9	18,5	21,1	9,5	24,0	11,6
	Graneleros	19,7	23,9	12,8	17,8	25,8	12,7
	Cargueros	9,4	13,6	9,8	16,7	50,6	17,0
	Portacontenedores	31,1	33,9	13,1	10,0	11,9	9,1
	Todos los demás	14,9	13,9	13,4	9,4	49,2	16,0
África subsahariana (incluidos los países de libre matrícula)							
	Todos los buques	24,1	25,6	21,3	13,1	15,9	10,8
	Petroleros	24,5	23,0	26,3	9,6	16,5	10,8
	Graneleros	16,1	29,2	16,9	20,9	16,9	11,9
	Cargueros	10,8	22,0	15,7	26,3	25,2	14,0
	Portacontenedores	45,3	30,2	14,5	5,7	4,3	6,7
	Todos los demás	16,8	24,7	20,9	14,8	22,8	12,4
África subsahariana (excluidos los países de libre matrícula)							
	Todos los buques	2,7	1,3	2,4	5,5	88,1	22,1
	Petroleros	2,6	0,0	0,6	0,0	96,8	22,9
	Graneleros	5,3	3,5	0,0	0,0	91,2	21,8
	Cargueros	1,0	1,4	5,5	17,9	74,3	21,3
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	4,7	5,2	5,2	7,8	77,0	20,5
Angola	Todos los buques	3,5	0,8	0,0	14,1	81,7	21,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	8,3	91,7	23,0
	Todos los demás	9,7	2,2	0,0	26,7	61,4	19,3
	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Benin	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Camerún	Todos los buques	0,0	8,4	8,5	2,2	80,8	21,0
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	9,6	9,7	2,5	78,1	20,6
Cabo Verde	Todos los buques	3,4	0,0	3,4	3,5	89,6	22,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	4,8	0,0	4,7	0,4	90,2	21,9
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	37,3	62,7	21,1
Comoras	Todos los buques	0,0	0,0	0,5	0,5	99,0	23,4
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,58
	Cargueros	0,0	0,0	4,25	1,4	94,4	22,9
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	23,9	76,1	21,9
Congo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	23,9	100,00	23,5
Côte d'Ivoire	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Djibouti	Todos los buques	8,6	0,0	0,0	0,0	91,4	21,6
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	22,2	0,0	0,0	0,0	77,8	18,7

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
Eritrea	Todos los buques	1,5	0,5	0,0	0,0	98,0	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	4,8			100,0	23,5
	Todos los demás	18,8	0,0	0,0	0,0	82,5	20,0
Etiopía	Todos los buques	0,0	0,0	21,5	72,7	5,9	16,3
	Petroleros	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0
	Cargueros	0,0	0,0	18,6	75,4	6,1	16,5
Gabón	Todos los buques	8,8	0,0	6,8	20,4	63,9	19,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	14,1		0,0	27,3	58,5	18,7
	Todos los demás	4,3	0,0	16,9	0,016,7	62,1	19,5
Gambia	Todos los buques	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
	Todos los demás	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
Ghana	Todos los buques	0,0	0,5	1,8	3,2	94,4	23,0
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	10,1	89,9	22,8
	Todos los demás	0,0	0,0	2,9	1,1	95,2	23,0
Guinea	Todos los buques	1,2	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	1,3	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
Guinea Bissau	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0
Guinea Ecuatorial	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Kenia	Todos los buques	0,0	1,6	19,1	5,7	73,60	20,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7
	Todos los demás	0,0	3,5	22,9	12,4	61,1	19,5
Madagascar	Todos los buques	0,0	1,6	3,8	7,6	86,9	22,3
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	7,4	92,6	23,0
	Todos los demás	0,0	7,7	18,0	15,8	58,5	19,1
Mauritania	Todos los buques	5,5	0,9	1,4	20,7	71,5	20,7
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	5,7	0,9	1,5	21,4	70,5	20,6
Mauricio	Todos los buques	20,9	19,3	11,0	3,0	45,9	14,4
	Graneleros	60,3	39,7	0,0	0,0	0,0	4,0
	Cargueros	23,0	0,0	31,8	0,0	45,2	14,9
	Todos los demás	0,6	20,1	4,6	6,1	68,5	19,1
Mozambique	Todos los buques	30,6	2,8	8,7	3,0	54,9	15,3
	Cargueros	0,0	0,0	7,5	0,0	92,5	23,56
	Todos los demás	49,3	4,5	9,5	4,9	31,9	10,8
Nigeria	Todos los buques	0,4	1,6	0,1	0,4	97,4	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	12,8	0,0	0,0	87,2	21,4
	Todos los demás	6,4	8,4	2,0	5,5	77,8	20,2

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad al final de 2002</i>
República Democrática del Congo	Todos los buques	0,0	0,0	3,3	0,0	96,7	23,1
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
República Unidad de Tanzania	Todos los buques	0,0	0,6	0,1	2,8	96,5	23,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	4,0	0,5	19,4	76,1	21,5
Santa Elena	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Santo Tomé y Príncipe	Todos los buques	0,0	0,0	3,4	0,2	96,5	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	21,5	0,0	78,5	21,0
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,3	99,7	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Senegal	Todos los buques	1,2	0,0	2,5	12,2	84,2	22,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	64,5	35,5	19,3
	Todos los demás	1,2	0,0	2,7	8,6	87,5	22,4
Seychelles	Todos los buques	45,4	5,8	5,3	19,2	24,3	10,9
	Petroleros	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
	Cargueros	2,6	1,8	0,0	53,9	41,7	19,1
	Todos los demás	0,0	24,8	25,4	2,2	47,6	16,3
Sierra Leona	Todos los buques	0,0	0,0	2,4	4,4	93,2	22,9
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	12,0	21,8	66,2	20,7
Somalia	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
Sudán	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,1	99,9	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	6,3	93,7	23,1
Togo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	1,2	98,8	23,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay LTD.

CUADRO 55

Movimiento de contenedores en miles de TEU en los puertos del África subsahariana, en 2000

<i>África subsahariana</i>	<i>Costa occidental</i>	<i>Costa oriental</i>
Cargados		
Con carga	283	156
Sin carga	186	212
Total cargados	469	368
Descargados		
Con carga	379	323
Sin carga	131	36
Total descargados	510	359
Total cargados descargados	979	727
Porcentaje de vacíos	32,4	34,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD para una muestra de los mayores puertos

CUADRO 56

**Tráfico de contenedores entre la costa occidental de África y Europa
(miles de TEU)**

<i>Año</i>	<i>Dirección sur</i>	<i>Dirección norte</i>
2000	465	253
2001	447	267
2002	440	267
2003	437	270
2004	439	273
2005	446	277

Fuente: Containerisation International, varios números.

En el cuadro 56 puede verse el tráfico de las mayores rutas contenedorizadas del África subsahariana, a saber, entre la costa occidental de África y Europa. Se presentan cifras efectivas de 2000 y 2001 y previsiones hasta el 2005. También aquí se pone de manifiesto el desequilibrio comercial: el que va en dirección sur es aproximadamente un 60% del tráfico total. Las previsiones revelan un crecimiento muy limitado.

Dos transportistas, Delmas y Maersk, dominan el transporte internacional de mercancías para el África occidental. Delmas ofrece servicios semanales directos con buques lo-lo y ro-ro autosuficientes de 1.500 a 2.200 TEU desde puertos del África occidental a varios puertos europeos del Atlántico y el Mediterráneo. Maersk presta servicios al África occidental, con

distribuidores desde sus centros de transbordo europeos, en particular Algeciras. Ambos transportistas conectan contenedores que llegan a Europa con los mercados estadounidenses. El tráfico del África occidental representa el 55% de los servicios de Delmas, en que se incluyen transportes de trozas y madera. En 2001, Delmas inició su servicios con el África oriental y las islas del Océano Indico. PIL China Shipping y Gold Star Line ofrecen servicios directos desde la costa occidental de África a través de El Cabo hasta Asia sudoriental y China, con buques de 1.500 a 2.000 TEU. Hay también buques de distribución que unen el África occidental con los servicios que van desde Sudáfrica hasta el Lejano Oriente y la costa oriental de América del Sur.

La concentración es una característica de los servicios de transporte marítimo en el África occidental, donde los transportistas han pasado de 37 a mitad del decenio de 1980 a 9. Además, algunos de estos transportistas pertenecen al mismo propietario: Delmas y Otal forman parte del grupo Bolllore (Francia) y Maersk y Safmarine de AP Moller (Dinamarca).

Las bajas tarifas de los fletes vigentes durante los años anteriores en muchas rutas obligaron a algunas compañías (Maersk, Safmarine, Nile Dutch Africa Line, P&O Nedlloyds y WAL) a establecer el Acuerdo de comercio entre Europa y África occidental a finales de 1999, de conformidad con el Reglamento 4056/86 de la UE. A comienzos de 2002, las tarifas de los fletes entre Tema y Rotterdam para un contenedor de 20 pies eran de 878 dólares en dirección norte y 1.208 dólares en la ruta hacia el sur. Como cualquier otra conferencia, este Acuerdo ha aplicado planes de restauración de las tarifas (desde el 1º de abril de 2003, un aumento de 350 europeos por un contenedor de 20 pies) y recargos por ajuste de combustible (14 euros por TEU hacia el sur, 6 euros por TEU hacia el norte) y por ajuste de moneda (en la actualidad, nulos). Se han aplicado también otros recargos, por ejemplo, por congestión (a los puertos nigerianos en 2001, 2002 y 2003; a Cotonou en 2001; a San Pedro y Malabo en 2000) y de emergencia, debido a los disturbios civiles (Sierra Leona en 2000, Liberia en 2001 y 2002, y Côte d'Ivoire en 2003). En consecuencia, hay grandes diferencias en los costos de transporte marítimo de los diferentes puertos.

Los servicios de transporte marítimo en el África oriental se articulan, en el extremo norte, con rutas principales en dirección este-oeste en varios puertos del Golfo del Oriente Medio (Salalah en Omán para Maersk, Adén para MSC) y, en el extremo sur, en los puertos sudafricanos, en particular Durban, a pesar de su baja productividad. Los servicios directos a Europa son competencia de Delmas, que ofrece también servicios a las islas del Océano Indico y al Lejano Oriente, junto con Mitsui. A comienzos de 2003, Ellerman, compañía con gran tradición, dejó de prestar servicios, debido probablemente al persistente bajo nivel de las tarifas de los fletes. Los transportistas estaban también preocupados por la Ley sobre agencias de transporte marítimo de Tanzania, de 2002, en la que se establecía que todas las agencias deberían tener un mínimo del 51% de propiedad local, con capital mínimo de 100.000 dólares en el caso de las agencias internacionales y de 10.000 dólares en el de las locales, lo que aumentaría sus costos.

La eficiencia operacional de los puertos del África subsahariana ha mejorado gracias a la introducción de operadores del sector privado para la manipulación de los contenedores¹⁴. Así ha ocurrido en Djibouti, Dar es Salaam y Maputo, donde se firmaron contratos con Dubai Ports International (Emiratos Árabes Unidos), ITCSI (Filipinas), con un socio local, Vertex, y MPDC (constituido por tres socios internacionales de Portugal, Suecia y el Reino Unido) y el socio local Mozambican Railways, respectivamente. Posteriormente, ITCSI vendió su parte a HPH (China).

A finales de 2002, el pequeño puerto de Mustamudu, en Comoras, se arrendó al operador privado Spanfreight Shipping por un período de 10 años. En otros puertos, la productividad está

retrocediendo. En Mombasa, ello se debe a un equipo obsoleto y a prácticas inadecuadas de mantenimiento. En Luanda, los años de inversión insuficiente como consecuencia de la guerra civil han dado lugar a la congestión.

Las inversiones están beneficiándose también de la intervención del sector privado. El segundo puerto marítimo de Benin se construirá a unos 20 kilómetros de Cotonou, que ha llegado ya a su nivel de saturación, y requiere una inversión de 160 millones de dólares; su planificación, construcción, explotación y mantenimiento se han adjudicado mediante concesión de 30 años al Grupo Bouygues (Francia). Se están considerando planes semejantes en Nigeria, donde los transportistas han formulado propuestas para construir los terminales de Snake y Ogororo, que complementarían las instalaciones actuales de Apapa y Tin Can Island.

D. EL TRANSPORTE TERRESTRE

Hay varios corredores que son fundamentales para el transporte terrestre de los países del África subsahariana sin litoral. Además, a pesar de la distancia entre los puertos y los destinos en el interior, el transporte por carretera es predominante. En el cuadro 57 se enumeran algunos de estos corredores y la distancia por carretera. En la práctica, se utilizan también otros corredores. Por ejemplo, para el tráfico a Etiopía se emplea asimismo el corredor de Somalilandia, aunque es difícil evaluar su volumen. En 1998, Lusaka recibió 1,4 millones de toneladas a través del corredor de Beira, sólo 0,1 millones de toneladas a través del corredor de Dar, y 2,4 millones de toneladas a través del corredor de Durban, pero no se dispone de datos recientes comparables.

La Asociación de Gestión de Puertos del África Oriental y Meridional (AGPAEA) ha facilitado recientemente cifras sobre el tráfico de tránsito a través de los puertos de Djibouti, Mombasa, Dar es Salaam, Nacala, Beira y Muputo, que sumó un total de 10,3 millones de toneladas en 2002. La Asociación presentó también cifras de 2002 sobre la circulación de contenedores a través de Mombasa y Dar es Salaam con destino a Uganda, la República Democrática del Congo, Rwanda y Burundi. Los volúmenes trasladados hasta estos cuatro países y desde ellos fueron de 39.000, 9.500, 4.600 y 3.500 TEU, respectivamente, correspondiendo a Mombasa el 90%, el 33%, el 35% y el 3% de la carga en tránsito para cada país, respectivamente. Los contenedores de importación dominaron la composición del comercio con aproximadamente el 70%, el 95%, el 78% y el 72% del tráfico total en los respectivos países.

El costo total por contenedor y el costo medio por contenedor por kilómetro se indica también en el cuadro 57. El alto costo del transporte terrestre en los distintos corredores subsaharianos se hace patente cuando se compara con el de Sudáfrica. Es todavía más llamativo cuando se compara con el costo medio de 1,10 dólares por kilómetros los Estados Unidos y 1,65 dólares por kilómetro en los países de la UE. Hay varias razones de estos costos elevados, como la baja calidad y escaso mantenimiento de las carreteras y camiones, los engorrosos trámites burocráticos, los controles excesivos y las deficiencias de los sistemas de información sobre la gestión. Los costos de transporte se dividen con frecuencia en dos tipos de partidas, según que estén relacionadas o no con la distancia. La mayor parte de los componentes, como transporte, peajes, tarifas de tránsito y de acompañamiento en aduana y seguro, están relacionados con la distancia. No lo están, en cambio, los gastos asociados a los puestos fronterizos, que podrían representar alrededor del 5% del costo total. Cuando se suman los costos portuarios, que tampoco están relacionados con la distancia, este tipo de gastos podría oscilar entre el 12% y el 40% del total de los costos de transporte terrestre. Así pues, una parte significativa de los gastos de transporte no están relacionados con la distancia.

CUADRO 57

Costo unitario estimado del transporte por carretera de contenedores
(máximo de 28 toneladas en 40 pies)

<i>Descripción</i>	<i>Distancia (km)</i>	<i>Costo total (\$)</i>	<i>Costo (\$ por km)</i>
Corredores dentro del África subsahariana			
Djibouti-Dire Dawa - Addis -Abeba	844	n.d.	n.d.
Mombasa - Kampala	1 440	3 250	2,26
Dar es-Salaam - Kigali	1 650	4 980	3,02
Dar es-Salaam - Bujumbura	1 750	5 180	2,96
Dar es-Salaam - Lusaka	2 000	4 230	2,11
Dar es-Salaam - Harare (por Lusaka)	2 490	4 013	1,61
Dar es-Salaam - Blantyre (por Lilongwe)	2 030	3 573	1,76
Nacala - Lusaka (por Lilongwe)	1 774	2 735	1,54
Beira - Lubumbashi (por Harare, Lusaka)	1 581	2 554	1,61
Walvis Bay - Harare (por Maun)	2 409	3 585	1,49
Douala - Bangui	1 600	7 900	4,94
Douala - N'Djamena	1 900	8 000	4,21
Cotonou - Niamey	1 056	2 200	2,08
Lomé - Niamey	1 234	3 160	2,56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2,55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1,78
Dakar- Bamako	1 200	3 400	2,83
Otros corredores			
Maputo - Johannesburg	561	775	1,38
Durban - Lusaka (por Plumtree)	2 524	3 873	1,53
Walvis Bay - Johannesburg	1 885	2 593	1,38

Fuente: Recopilado por la secretaría de la UNCTAD con datos contenidos en SATN Comparative Transit Transport Cost Analysis, septiembre de 2001 - USAID; presentación de MSC en Ginebra, febrero de 2003; *Marchés Tropicaux*, 18 de abril de 2003, pág. 792.

El limitado tráfico de carga en algunos corredores impide el uso de servicios ferroviarios, mientras que en otros casos (por ejemplo, Djibouti-Addis Abeba y Mombasa-Nairobi-Kampala) el limitado tráfico por ferrocarril se debe a la falta de inversiones y de mantenimiento. El sector privado participa también en algunas de las actuales redes de ferrocarril, sobre todo la de Abidján-Ouagadougou y los ferrocarriles del Camerún, que están gestionados por Delmas. En la primera, los costos medios de transporte terrestre son un 15,4% inferiores a la alternativa por carretera. Cifras recientes de la AGPAEA indican que en el corredor Mombasa-Kampala, los costos de transporte por ferrocarril son ligeramente mayores que los del transporte por carretera, mientras que el tiempo de tránsito es de 12 días en el primer caso frente a seis días en el segundo. Delmas está promoviendo también "B/L Direct" como transporte multimodal hacia destinos del interior de África. En octubre de 2002, comenzó el período de ofertas para la privatización de

la Compañía de Ferrocarril de Tanzania, y estaba previsto que las actividades privatizadas comenzarán en 2004. En 2003, se prevén procedimientos semejantes para los ferrocarriles de Kenia y Uganda, que son en gran medida complementarios.

Como ilustración de los desafíos planteados por las actuales redes de ferrocarril en los países del África subsahariana cabe señalar el caso de la exportación intrarregional de 40.000 toneladas de maíz de Uganda a Zambia desde finales de 2001 hasta febrero de 2002. En mayo se concentró primero en Kampala (Uganda), y luego se transportó por ferrocarril a Portobell, a orillas del Lago Victoria, donde se embarcó con destino a Mwanza (República Unida de Tanzania). Desde ese punto, se utilizaron tres redes diferentes, a saber, los ferrocarriles de Tanzania, Tazara y Zambia, para llegar al destino final en Zambia.

Algunos acontecimientos imprevistos han dado lugar a desequilibrios entre el volumen del tráfico y la infraestructura, los procedimientos administrativos y la capacidad de gestión actualmente disponibles en los corredores de transporte durante largos períodos. La guerra de 1998 entre Eritrea y Etiopía aumentó notablemente el tráfico por carretera para trasladar cargamentos etíopes por el corredor Djibouti-Addis Abeba y también en el corredor de Somalilandia. A finales de 2002, las exportaciones de Malí y Burkina Faso, sobre todo de algodón, que se habían transportado en barco a través de Abidján, estaban comenzando a buscar corredores terrestres alternativos ya que la inestabilidad de Côte d'Ivoire representaba un riesgo demasiado grande para el uso de la ruta existente. El funcionamiento del corredor Bamako-Dakar se ve obstaculizado por la insuficiente capacidad ferroviaria, los descarrilamientos y el mal mantenimiento del material rodante, mientras que se prevé que el actual proceso de rehabilitación de la carretera termine a finales de 2003.

Dos programas de asistencia técnica de la UNCTAD, A saber, SIDUNEA y SIAC, contribuyen a mejorar los sistemas de información sobre la gestión y, por lo tanto, a reducir los costos de transporte terrestre. En particular, los transportistas terrestres valoran las posibilidades del SIAC (véase el recuadro 5) para la gestión de activos y el seguimiento de los vehículos y la carga a lo largo de una ruta.

E. COSTOS DEL TRANSPORTE Y SU REPERCUSIÓN EN LA FACTURA DE LAS IMPORTACIONES

El factor del costo en el comercio de importación

En el cuadro 58 se presentan estimaciones sobre el costo total del transporte de las importaciones y sobre el costo del transporte en porcentaje del total del valor de las importaciones en varios grupos de países. En 2001, el costo total del transporte de los países en desarrollo en proporción del valor de las importaciones fue del 12,65%, considerablemente mayor que la media del 8,70% de los países en desarrollo. El porcentaje, es más del doble que el de los países desarrollados de economía de mercado y de la media mundial.

El promedio africano oculta grandes diferencias entre las diferentes subregiones. El factor transporte del comercio de importación de los países de África septentrional es el más bajo, con un 11,21%, y el de los países del Océano Indico es del 12,23%. Los países de la costa oriental de África registraron también un factor del 12,35%, ligeramente inferior a la media. La proporción fue más elevada en el África occidental y meridional, con un 13,90% y un 16,42%, respectivamente. El promedio de los países del África subsahariana fue del 13,84%, y el valor más altos se encontró en los países sin litoral, con el 20,69%.

RECUADRO 5

SIAC

SIAC es la sigla de Sistema de Información Anticipada sobre la Carga. Es un sistema informatizado que permite disponer de una red de información para el seguimiento de la carga que se encuentra en ferrocarriles, lagos, ríos y carreteras y en los puertos. Fue elaborado e instalado por la UNCTAD, teniendo en cuenta las necesidades y exigencias del operador.

El programa SIAC ofrece información "directa" en tiempo real y una historia detallada sobre el paradero de cualquier contenedor o envío en que el usuario tenga un interés legítimo previamente comunicado. Funciona en más de 20 países de África y Asia y puede seguir la carga a través de las fronteras nacionales. Lo único que se necesita es un PC con módem para acceder a Internet y, naturalmente, el sistema instalado en los diferentes ferrocarriles, carreteras o en los puertos.

El sistema facilita las relaciones comerciales y refuerza la integración subregional, ya que permite a todos los operadores comunicarse a través de modos e interfaces, y a través de las fronteras, la información necesaria para mejorar la eficiencia del comercio. Los costos se reducen significativamente debido a que se aprovechan al máximo la infraestructura y el equipo existentes.

El SIAC elabora automáticamente estadísticas e indicadores de resultados y, por lo tanto, ayuda a corregir las deficiencias y a reducir las prácticas fraudulentas. En los ferrocarriles, el sistema supervisa el tráfico, distribuye los vagones vacíos, organiza los terminales, controla el consumo de combustible de las locomotoras y el mantenimiento del material rodante y prepara facturas de todos los servicios ofrecidos.

Una evaluación independiente encargada por la Unión Europea para medir los efectos y utilidad del sistema en cinco ferrocarriles mutuamente conectados del África oriental/meridional llegó a la conclusión de que, además de una reducción del tiempo medio de rotación, parada y tránsito y una mayor utilización de los vagones y locomotoras, el ahorro total estimado en concepto de arrendamiento para los cinco ferrocarriles era de 6,4 millones de dólares al año, y los ingresos adicionales debidos al aumento de la capacidad de carga sumaban, según cálculos realistas, un total de 20,5 millones de dólares al año.

Para solicitar más información, pueden ponerse en contacto con el coordinador del SIAC: ACIS Coordinator, +41 2 90 4480 o acis@unctad.org.

Factor costo de las importaciones de algunos países sin litoral

Los países en desarrollo sin litoral de África continuaron sufriendo unos costos de transporte excesivos, como se observa en el cuadro 59. Los elevados costos de transporte de las importaciones elevaron el precio de consumo de las mercancías importadas, y el alto costo de transporte de las exportaciones redujo su competitividad en los mercados extranjeros. Los gastos de transporte son la suma de costos directos e indirectos, que se incurren durante el transporte de mercancías desde su punto de carga hasta su destino. Una gran parte de los costos indirectos pueden atribuirse al costo de capital de la infraestructura y el equipo. Los principales elementos que explican los altos costos de transporte de los países en desarrollo rural son la ineficiente gestión de las instalaciones, el deficiente mantenimiento de la infraestructura y el equipo, los desequilibrios comerciales, la insuficiencia de la infraestructura en general y los engorrosos reglamentos gubernamentales.

CUADRO 58

**Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países africanos
(con exclusión de Sudáfrica) en 2001**
(millones de dólares)

<i>Año</i>	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo de los fletes de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costos de los fletes en porcentaje del valor de las importaciones</i>
2001	Total mundial	364 008	5 960 595	6,11
	Países desarrollados de economía de mercado	221 248	4 320 511	5,12
	Países en desarrollo: total	142 760	1 640 084	8,70
	África	13 806	109 125	12,65
	<i>de los cuales:</i>			
	África septentrional	5 512	49 183	11,21
	África meridional	1 346	8 197	16,42
	África occidental	5 057	36 394	13,90
	África oriental	1 389	11 244	12,35
	Océano Índico ^a	502	4 107 ^a	12,23
	África subsahariana	8 294	59 942	13,84
	Países africanos sin litoral	1 900	9 180	20,69

Fuente: Secretaría de la UNCTAD a partir de datos suministrados por el FMI.

^a No se dispone de datos sobre Reunión.

CUADRO 59

**Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones
en algunos países africanos sin litoral en 2001**
(millones de dólares)

<i>Año</i>	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo de los fletes de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costos de los fletes en porcentaje del valor de las importaciones</i>
2001	África meridional			
	Malawi	115	505	22,72
	Zambia	149	1 123	13,29
	Zimbabwe	343	1 739	19,74
	África occidental			
	Burkina Faso	120	530	22,73
	Mali	461	1 404	32,83
	Niger	63	324	19,34
	África oriental			
	Burundi	21	139	15,24
	Rwanda	58	291	20,02
	Uganda	93	964	9,61

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos suministrados por el FMI.

Notas finales

- ¹ Los totales mencionados en *BP Annual report 2002* comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN, es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado).
- ² Medido a 15°C y 1.013 milibares.
- ³ Véase la página web www.lloydslist.com, consultada el 27 de noviembre de 2002, el 13 de enero de 2003, y el 11 y el 13 de marzo de 2003.
- ⁴ Véase www.vhss.de/englisch/hax.html.
- ⁵ Artículo V - Integración económica; Artículo VIII - Monopolios y proveedores exclusivos de servicios; Artículo X - Medidas de salvaguardia urgentes.
- ⁶ Como las comisiones regionales de las Naciones Unidas (Comisión Económica para África, Comisión Económica para Europa, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Oficina de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito (OFDPD), el Comité de Alto Nivel sobre Programas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Banco Mundial, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Marítima Internacional (OMI).
- ⁷ Véase el documento W/120 de la OMC.
- ⁸ Puede verse un análisis más detallado de las negociaciones sobre el transporte marítimo en Portada - Servicios de la OMC en http://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/serv_s.htm y Faust, P. *WTO and Maritime Issues*, octubre de 2000, www.unctad.org/ttl/.
- ⁹ Véanse el informe de la UNCTAD *Implementation of Multimodal Transport Rules* y el cuadro comparativo adjunto, UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1, documento que puede consultarse en la página de la UNCTAD en Internet.
- ¹⁰ <http://www.unctad.org>. Puede consultarse también en la página de la CNUDMI en Internet (www.uncitral.org).
- ¹¹ Documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21. Conforme al proyecto de instrumento en su forma actual, el régimen sustantivo de responsabilidad marítima sería aplicable a una amplia gama de reclamaciones derivadas de contratos de transportes multimodales en que hubiera un tramo marítimo, en particular a) en los casos en que la pérdida no pudiera localizarse; b) en los casos en que la pérdida fuera imputable a un tramo terrestre o aéreo del transporte pero en que no se aplicara ningún convenio internacional unimodal. Véanse los artículos 1.5 y 4.2.1 del proyecto de instrumento. Véase también más adelante el comentario de la UNCTAD en la nota 12.
- ¹² Comentario disponible en la documentación de fondo preparada en todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas para el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre el Derecho del Transporte (documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1). El comentario de la UNCTAD, que figura integrado en el texto del proyecto de instrumento para facilitar su consulta, se puede encontrar también en el sitio de la UNCTAD en Internet, www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLB/4).
- ¹³ Puede verse un estudio europeo sobre este planteamiento en *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 1999.
- ¹⁴ "Reform and the role of the private sector in African ports", UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 de marzo de 2003.

ANEXO I

Clasificación de los países y territorios^{a b c d}

Grupo 1	Canadá	Estados Unidos
Grupo 2	Alemania Austria Bélgica Dinamarca España Finlandia Francia Gibraltar Grecia Irlanda Islandia Islas Feroe	Italia Luxemburgo Mónaco Noruega Países Bajos Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte Suecia Suiza Turquía
Grupo 3	Japón	
Grupo 4	Australia	Nueva Zelanda
Grupo 5	Sudáfrica	
Grupo 6	Albania Armenia Azerbaijón Belarús Bulgaria Eslovaquia Estonia Federación de Rusia Georgia Hungría Kazajistán	Kirguistán Letonia Lituania Moldavia Polonia República Checa Rumania Tayikistán Turkmenistán Ucrania Uzbekistán
Grupo 7	China República Popular Democrática de Corea	Viet Nam
Grupo 8-8.1	<i>África del Norte</i> Argelia Egipto Jamahiriya Árabe Libia	Marruecos Túnez
Grupo 8.2	<i>África occidental</i> Angola Benin Burkina Faso Cabo Verde Camerún Congo Côte d'Ivoire Gabón Gambia Ghana Guinea Guinea-Bissau	Guinea Ecuatorial Liberia Malí Mauritania Nigeria República Democrática del Congo Santa Elena Santo Tomé y Príncipe Senegal Sierra Leona Togo

Grupo 8.3	<i>África oriental</i> Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenia Madagascar Malawi Mauricio	Mozambique República Unida de Tanzania Reunión Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia
Grupo 9-9.1	<i>Caribe y América del Norte</i> Anguila Antigua y Barbuda Aruba Bahamas Barbados Bermudas Cuba Dominica Granada Groenlandia Guadalupe Haití Islas Caimán	Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes (Reino Unido) Islas Vírgenes (Estados Unidos) Jamaica Martinica Montserrat República Dominicana Saint Kitts y Nevis San Pedro y Miquelón San Vicente y las Granadinas Santa Lucía Trinidad y Tabago
Grupo 9.2	<i>Centroamérica</i> Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá
Grupo 9.3	<i>América del Sur-Costa septentrional</i> Antillas Holandesas Guayana Francesa Guyana	Suriname Venezuela
Grupo 9.4	<i>América del Sur-Costa occidental</i> Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 9.5	<i>América del Sur-Costa oriental</i> Argentina Bolivia Brasil	Islas Malvinas (Falkland) ^a Paraguay Uruguay
Grupo 10-10.1	<i>Asia occidental</i> Arabia Saudita Bahrein Chipre Emiratos Árabes Unidos Irán, República Islámica del Iraq Jordania	Kuwait Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Yemen

Grupo 10.2	<i>Asia meridional y oriental</i> Bangladesh Bhután Brunei Darussalam Camboya Filipinas Hong Kong, China India Indonesia	Macau (China) Maldivas Myanmar Pakistán República de Corea Singapur Sri Lanka Tailandia
Grupo 11	Bosnia y Herzegovina Croacia Eslovenia	Malta Yugoslavia
Grupo 12	Fiji Guam Isla Christmas (Australia) Islas Salomón Isla Wake Kiribati Nauru Nueva Caledonia	Papua Nueva Guinea Polinesia Francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

Notas

^a Esta clasificación ha sido establecida sólo a efectos estadísticos y no implica juicio alguno acerca del nivel de desarrollo ni de la situación política de ningún país o territorio.

^b Para la presentación de las estadísticas se han utilizado los grupos siguientes de países y territorios:

Países desarrollados de economía de mercado: Grupos 1, 2, 3, 4 y 5

Países de Europa central y oriental y Repúblicas de la ex Unión Soviética: Grupo 6.

Países socialistas de Asia: Grupo 7.

Países y territorios en desarrollo: Grupos 8, 9, 10, 11 y 12.

de ellos:

en África: Grupos 8.1, 8.2 y 8.3

en América: Grupos 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 y 9.5

en Asia: Grupos 10.1 y 10.2

en Europa: Grupo 11

en Oceanía: Grupo 12

^c En algunos cuadros, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado. Ese grupo comprende Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá.

^d Las estadísticas del tráfico se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El tráfico proveniente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en que están situados los puertos; por este motivo los países sin litoral no figuran en estos cuadros. En cambio, los cuadros estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.

^e Los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte disputan la soberanía de las Islas Malvinas (Falkland).

ANEXO II

Tráfico marítimo mundial ^a por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 1992-2002 (millones de toneladas)

<i>Zona ^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados ^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados ^c</i>		
Países desarrollados de economía de mercado									
Estados Unidos	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	1999	14,3	52,8	426,0	493,1	427,4	119,1	286,0	832,5
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	311,8	936,3
	2001	14,8	56,9	417,3	489,0	492,2	125,2	269,1	886,4
	2002	14,8	56,9	417,3	489,0	463,2	117,7	253,7	834,6
Europa	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	1999	58,1	43,7	1 108,6	1 210,4	425,1	102,4	1 509,1	2 036,6
	2000	59,9	44,5	1 099,6	1 204,0	419,6	103,4	1 494,7	2 017,7
	2001	64,6	44,1	1 064,2	1 172,9	424,7	101,8	1 444,4	1 970,9
	2002	64,5	44,1	1 068,9	1 177,5	425,4	101,9	1 446,6	1 973,8
Japón	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	4,5	135,6	140,1	209,0	45,2	529,6	783,8
	2002	0,0	4,3	127,3	131,6	213,0	47,9	520,8	781,6

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Australia y Nueva Zelandia	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	31,4	6,5	30,8	68,7
	2000	10,7	2,5	430,6	443,8	32,1	6,7	29,2	68,0
	2001	9,4	2,5	411,6	423,5	32,1	6,7	29,8	68,6
	2002	10,8	2,7	433,1	446,6	32,1	6,7	31,1	69,9
Sudáfrica	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2001	0,0	0,0	135,6	135,6	15,4	0,9	22,9	39,2
	2002	0,0	0,0	135,6	135,6	15,4	0,9	22,9	39,2
Total parcial de los países desarrollados de economía de mercado	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	1999	85,1	107,3	2 151,2	2 343,6	1 110,1	277,3	2 336,1	3 723,5
	2000	85,8	110,5	2 228,6	2 424,9	1 180,4	281,5	2 398,3	3 860,1
	2001	88,8	108,0	2 164,3	2 361,1	1 173,4	279,7	2 295,9	3 749,0
	2002	90,1	108,0	2 182,1	2 380,2	1 149,1	275,0	2 275,1	3 699,1

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Países de Europa central y oriental									
Países de Europa central y oriental ^d	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	1999	60,3	23,8	182,4	266,5	24,3	2,2	50,7	77,2
	2000	91,9	44,2	156,0	292,1	8,0	2,0	75,5	85,5
	2001	91,3	40,1	153,6	285,0	8,0	4,0	75,8	87,8
	2002	91,3	41,9	164,4	297,6	10,0	3,0	76,4	89,4
Países socialistas de Asia									
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	1999	17,0	6,0	197,4	220,4	36,6	25,8	217,5	279,9
	2000	17,0	5,5	250,0	272,5	70,0	22,3	289,6	381,8
	2001	17,2	5,6	267,1	289,8	60,5	26,6	314,8	401,9
	2002	17,6	5,8	279,3	302,7	63,5	27,7	329,1	420,3
Países y territorios en desarrollo									
<i>Países en desarrollo de África</i>									
África septentrional	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	1999	112,0	37,1	46,4	195,5	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	130,0	32,9	30,7	193,6	50,1	9,6	72,1	131,8
	2001	126,0	33,5	30,8	190,4	46,1	9,6	72,4	128,2
	2002	124,9	33,2	30,8	189,0	45,0	9,6	72,4	127,1

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
África occidental	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	1999	165,4	1,9	22,1	189,4	4,2	4,2	36,5	44,9
	2000	173,0	1,8	19,9	194,7	4,0	4,1	35,9	44,0
	2001	166,8	1,7	20,1	188,5	3,7	4,1	36,7	44,5
	2002	164,5	1,6	19,9	186,0	3,6	4,0	36,4	44,1
África oriental	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,1	6,1	0,7	4,8	17,0	22,5
	2001	0,0	0,0	6,3	6,3	0,7	4,9	17,5	23,1
	2002	0,0	0,0	6,2	6,2	0,7	4,8	17,2	22,7
Total parcial de los países en desarrollo de África	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	1999	277,4	39,0	74,5	390,9	15,4	16,9	140,9	173,2
	2000	303,0	34,7	56,7	394,4	54,8	18,5	125,0	198,3
	2001	292,8	35,2	57,2	385,2	50,5	18,6	126,6	195,8
	2002	289,4	34,8	56,9	381,1	49,3	18,5	126,0	193,8

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Países en desarrollo de América									
Caribe, América Central y América del Norte	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1999	89,7	29,3	53,9	172,9	32,2	35,7	68,1	136,0
	2000	91,6	28,8	41,4	161,8	33,0	36,4	71,8	141,3
	2001	97,8	29,6	42,1	169,6	34,2	34,7	74,7	143,7
	2002	97,4	29,6	41,7	168,7	33,9	31,4	77,4	142,6
América del Sur: Costa septentrional y oriental	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1999	121,6	60,7	261,6	443,9	39,0	19,9	69,8	128,7
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	39,3	20,0	75,4	134,6
	2001	123,0	61,5	282,9	467,5	39,6	20,1	67,5	127,3
	2002	120,7	60,7	284,7	466,1	39,8	20,2	67,7	127,7
América del Sur: Costa occidental	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	39,3	3,4	84,4	127,1	15,1	5,3	64,0	84,4
	2001	34,9	3,4	84,3	122,6	15,3	5,4	56,7	77,4
	2002	34,9	3,5	84,7	123,1	15,4	5,5	57,2	78,0

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1999	254,0	93,4	392,4	739,7	86,2	62,8	174,7	323,7
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	87,5	61,7	211,2	360,4
	2001	255,7	94,6	409,4	759,7	89,1	60,3	198,9	348,3
	2002	253,0	93,8	411,1	757,9	89,1	57,1	202,2	348,4
Países en desarrollo de Asia									
Asia occidental	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	4,9	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1999	817,8	114,5	59,2	991,5	7,0	8,2	118,3	133,5
	2000	854,7	105,7	63,3	1 023,7	7,0	8,7	121,7	137,4
	2001	863,1	109,3	65,9	1 038,3	7,1	8,3	121,4	136,8
	2002	837,6	107,6	65,9	1 011,1	6,9	8,1	121,4	136,3
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	1999	61,1	110,1	519,1	690,3	266,0	145,0	708,5	1 119,5
	2000	59,1	101,6	531,0	691,7	306,3	148,1	734,3	1 188,7
	2001	59,6	102,0	535,0	696,7	307,3	147,7	716,2	1 171,2
	2002	60,3	102,5	569,9	732,7	308,5	150,0	760,3	1 218,8

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	1999	878,9	224,6	578,3	1 681,9	273,0	153,2	826,7	1 252,9
	2000	913,8	207,3	594,3	1 715,4	313,3	156,8	856,0	1 326,1
	2001	922,7	211,3	601,0	1 735,0	314,4	156,0	837,6	1 308,0
	2002	897,9	210,0	635,8	1 743,8	315,3	158,0	881,8	1 355,1
Países en desarrollo de Europa	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2001	0,0	2,2	15,8	18,0	6,7	2,1	10,6	19,4
	2002	0,0	2,3	16,1	18,4	6,8	2,2	10,8	19,8
Países en desarrollo de Oceanía (n.e.p.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2001	4,0	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
	2002	4,1	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados^c</i>		
Total parcial de los países en desarrollo	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	1999	1 414,2	359,2	1 062,1	2 835,6	381,0	240,8	1 157,7	1 779,5
	2000	1 474,5	337,8	1 068,6	2 880,9	462,1	245,0	1 207,8	1 914,9
	2001	1 475,2	343,4	1 085,4	2 904,0	460,7	243,0	1 179,0	1 882,8
	2002	1 444,4	341,0	1 121,9	2 907,3	460,6	241,8	1 226,1	1 928,5
TOTAL MUNDIAL	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	1999	1 576,6	496,3	3 593,1	5 666,0	1 552,0	546,1	3 762,0	5 860,1
	2000	1 669,2	498,0	3 703,2	5 870,5	1 720,5	550,8	3 971,1	6 242,3
	2001	1 672,5	497,0	3 670,4	5 839,9	1 702,6	553,4	3 865,5	6 121,5
	2002	1 643,4	496,8	3 747,8	5 887,9	1 683,2	547,5	3 906,7	6 137,3

Fuentes: Estadísticas compiladas por la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes y fuentes especializadas.

^a Includo el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

^b En el Anexo I figura la composición de los grupos.

^c Comprenden GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fuel pesado y otros.

^d Comprende la ex URSS.

^e Estimaciones.

^f Yugoslavia se clasificó como país en desarrollo de Europa a partir de 1986. Los datos de 1970 y 1980 de ese país se incluyeron en el grupo de “Países desarrollados de economía de mercado: Europa”.

ANEXO III a)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países y por tipos de buque^b,
al 31 de diciembre de 2002
(en TRB)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Total mundial^d	591 704 137	179 819 924	171 628 160	89 727 245	72 206 406	78 322 402
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	6 545 767	177 671	820	436 555	5 348 814	581 907
Australia	1 861 321	276 657	576 045	114 071	7 260	887 288
Austria	29 918	..	..	29 918	..	..
Bélgica	186 748	4 705	..	1 703	..	180 340
Canadá	2 797 619	445 254	1 295 078	138 143	14 541	904 603
Dinamarca	7 577 380	1 970 378	124 303	461 866	3 884 737	1 136 096
España	2 371 201	684 677	42 150	488 019	123 159	1 033 196
Estados Unidos	25 057 716	10 577 808	4 601 721	1 626 509	4 796 972	3 454 706
Finlandia	1 545 212	313 973	59 634	465 549	10 288	695 768
Francia	4 731 478	2 059 779	353 904	268 944	658 448	1 390 403
Gibraltar	960 898	439 738	18 574	242 479	181 356	78 751
Grecia	28 782 843	15 357 860	9 254 823	459 538	1 740 306	1 970 316
Irlanda	279 560	..	25 609	56 214	5 006	192 731
Islandia	187 341	516	415	2 192	..	184 218
Israel	765 278	1 270	..	1 897	752 873	9 238
Italia	9 595 897	2 308 517	1 518 321	1 728 292	961 377	3 079 390
Japón	13 917 948	3 369 636	2 771 912	1 930 611	593 665	5 252 124
Luxemburgo	1 493 785	584 741	13 945	123 976	89 882	681 241
Noruega	22 194 543	9 397 577	4 215 718	3 900 143	62 249	4 618 856
Nueva Zelanda	188 406	49 615	12 456	15 118	..	111 217
Países Bajos	7 055 398	453 299	52 665	2 827 994	1 794 626	1 926 814
Portugal	1 103 343	473 151	155 636	260 235	26 305	188 016
Reino Unido	13 717 975	3 856 757	1 587 666	1 329 066	3 247 496	3 696 990
Sudáfrica	144 493	3 279	..	437	27 103	113 674
Suecia	3 177 541	388 387	29 200	1 851 156	..	908 798
Suiza	559 081	..	502 570	24 346	27 779	4 386
Turquía	5 658 754	815 071	2 904 220	1 333 776	289 200	316 487
Total parcial	162 487 444	54 010 316	30 117 385	20 118 747	24 643 442	33 597 554
Países de libre matrícula						
Bahamas	35 798 075	15 181 095	5 247 701	6 285 496	2 273 076	6 810 707
Bermuda	4 798 336	920 454	1 863 392	270 816	393 467	1 350 207
Chipre	22 997 023	4 041 177	12 320 806	3 305 585	2 714 688	614 767
Liberia	50 400 182	21 419 534	10 892 115	4 147 745	9 658 337	4 282 451
Malta	26 331 381	10 038 101	11 573 727	3 367 282	945 594	406 677
Panamá	124 729 059	32 069 505	50 041 018	17 333 473	16 250 112	9 034 951
Total parcial	265 054 056	83 669 866	91 938 759	34 710 397	32 235 274	22 499 760

ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	48 740	..	..	47 478	..	1 262
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	633 189	177 425	..	98 983	..	356 781
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	889 331	122 155	517 371	151 127	56 380	42 298
Eslovaquia	7 424	..	7 424	..	..	..
Estonia	357 394	8 952	33 004	116 839	..	198 599
Ex URSS ^c	..	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	10 379 992	1 578 450	782 451	3 756 479	258 633	4 003 979
Georgia	569 297	40 752	126 492	352 585	..	49 468
Hungría	3 784	..	..	3 784	..	..
Kazajastán	11 845	..	..	3 832	..	8 013
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	88 741	3 767	..	3 171	..	81 803
Lituania	435 328	7 026	79 720	195 646	..	152 936
Moldova	..	..	..	..	..	..
Polonia	585 622	7 117	390 513	23 822	..	164 170
República Checa	..	..	..	..	..	..
Rumania	622 040	64 529	138 616	233 481	..	185 414
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	45 693	6 156	2 613	16 966	..	19 958
Ucrania	1 349 867	39 067	100 203	583 579	11 220	615 798
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..
Total parcial	16 028 287	2 055 396	2 178 407	5 587 772	326 233	5 880 479
Países socialistas de Asia						
China	17 315 517	2 641 667	6 876 023	4 717 390	1 741 109	1 339 328
República Popular Democrática de Corea	870 458	20 593	153 177	603 879	..	92 809
Viet Nam	1 130 516	179 378	150 447	672 947	35 690	92 054
Total parcial	19 316 491	2 841 638	7 179 647	5 994 216	1 776 799	1 524 191
Países en desarrollo de África						
Argelia	936 072	32 428	172 695	188 784	..	542 165
Angola	55 125	3 016	..	18 917	..	33 192
Benin	1 003	..	..	..	..	1 003
Camerún	16 673	..	..	652	..	16 021
Cabo Verde	16 401	2 293	..	9 033	..	5 075
Comoras	407 206	273 455	59 223	63 670	..	10 858
Congo	3 402	..	..	..	..	3 402
Côte d'Ivoire	8 876	789	..	..	..	8 087

ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Djibouti	2 691	..	..	299	..	2 392
Egipto	1 274 990	222 907	511 701	356 087	48 146	136 149
Eritrea	..	..	..	..	..	..
Etiopía	81 933	2 492	..	79 441	..	..
Gabón	12 541	652	..	4 165	..	7 724
Gambia	2 183	..	..	..	..	2 183
Ghana	126 226	7 608	199	20 403	..	98 016
Guinea	11 784	..	..	808	..	10 976
Guinea Ecuatorial	28 546	..	..	2 269	..	26 277
Guinea-Bissau	6 459	..	..	1 414	..	5 045
Jamahiriya Árabe Libia	164 901	6 509	..	68 959	..	89 433
Kenia	19 137	5 696	..	2 611	..	10 830
Madagascar	34 808	4 657	..	15 966	..	14 185
Malawi	..	..	..	..	..	..
Marruecos	501 723	84 497	..	99 446	40 830	276 950
Mauricio	62 690	..	10 413	16 554	..	35 723
Mauritania	47 647	..	..	499	..	47 148
Mozambique	37 205	..	..	5 901	..	31 304
Nigeria	410 552	294 383	..	42 804	..	73 365
Uganda	..	..	..	..	..	..
República Democrática del Congo	..	..	..	..	..	..
República Unida de Tanzania	47 135	7 775	..	20 735	..	18 625
Santa Elena	789	..	..	..	..	789
Santo Tomé y Príncipe	86 116	10 546	16 880	54 349	1 152	3 189
Senegal	46 586	274	..	1 145	..	45 167
Seychelles	64 673	21 353	..	23 382	..	19 938
Sierra Leona	22 733	9 436	..	490	..	12 807
Somalia	6 343	851	..	2 802	..	2 690
Sudán	33 287	832	..	30 236	..	2 219
Togo	13 321	..	..	2 603	..	10 718
Túnez	185 536	50 185	17 066	9 404	..	108 881
Total parcial	4 777 293	1 042 634	788 177	1 143 828	90 128	1 712 526
Países en desarrollo de América						
Anguila	701	..	..	592	..	109
Antigua y Barbuda	5 066 005	23 018	205 685	1 991 717	2 773 560	72 025
Argentina	422 875	51 159	33 678	76 526	..	261 512
Barbados	327 583	36 082	161 636	64 451	13 020	52 394
Belize	1 473 200	266 783	158 663	560 274	32 189	455 291
Bolivia	358 070	250 537	13 767	61 202	1 350	31 214

ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Brasil	3 449 191	1 454 104	1 334 137	308 243	160 261	192 446
Chile	879 631	210 172	170 415	127 338	64 438	307 268
Colombia	67 772	5 962	..	40 087	..	21 723
Costa Rica	4 036	..	..	..	..	4 036
Cuba	102 920	23 195	4 808	23 986	..	50 931
Dominica	3 994	1 761	..	1 522	..	711
Ecuador	313 134	224 105	..	1 859	..	87 170
El Salvador	5 602	..	..	..	..	5 602
Granada	1 009	..	..	779	..	230
Guatemala	8 893	..	..	..	..	8 893
Guyana	15 169	125	..	7 033	..	8 011
Haití	1 286	..	..	1 006	..	280
Honduras	933 244	232 604	72 609	361 945	4 044	262 042
Islas Caimán	2 376 980	1 174 086	632 254	439 158	..	131 482
Islas Malvinas ^f	54 019	..	..	591	..	53 428
Islas Turcos y Caicos	975	..	..	227	..	748
Islas Vírgenes (Reino Unido)	22 579	..	..	20 420	..	2 159
Jamaica	75 432	1 930	44 211	20 024	..	9 267
México	937 231	525 928	..	63 679	..	347 624
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	3 619	..	..	498	..	3 121
Paraguay	47 476	4 480	..	36 783	823	5 390
Perú	240 291	14 703	..	40 947	..	184 641
República Dominicana	9 237	..	..	5 360	..	3 877
Santa Lucía	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	300	..	..	300	..	..
San Vicente y las Granadinas	6 583 995	412 821	2 692 208	2 641 669	168 883	668 414
Suriname	5 021	1 823	..	2 525	..	673
Trinidad y Tabago	26 837	998	..	2 853	..	22 986
Uruguay	74 743	7 579	..	8 529	..	58 635
Venezuela	865 387	418 908	120 753	32 810	953	291 963
Total parcial	24 758 437	5 342 863	5 644 824	6 944 933	3 219 521	3 606 296
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1 767 231	946 717	..	376 050	149 368	295 096
Bahrein	345 939	131 348	42 963	17 121	96 308	58 199
Bangladesh	469 795	98 327	5 672	283 158	45 193	37 445
Brunei Darussalam	866 542	480 572	..	2 018	..	383 952
Camboya	..	..	..	..	..	..
Emiratos Árabes Unidos	877 996	401 359	483	87 065	214 436	174 653

ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Filipinas	5 989 142	777 306	3 064 968	1 409 605	67 694	669 569
Hong Kong (China)	16 369 045	2 846 584	9 862 260	1 161 988	2 293 431	204 782
India	7 133 785	3 449 655	2 249 196	327 585	115 637	991 712
Indonesia	4 532 185	1 636 221	324 173	1 590 956	171 702	809 133
Irán, República Islámica del	4 324 545	2 325 149	1 072 708	576 331	154 201	196 156
Iraq	261 629	128 127	..	60 098	..	73 404
Jordania	69 695	10 452	..	53 200	5 097	946
Kuwait	2 571 624	1 881 849	17 012	142 675	214 436	315 652
Líbano	238 252	7 866	82 665	138 741	..	8 980
Malasia	7 082 284	2 554 892	1 508 882	594 039	736 543	1 687 928
Maldivas	63 068	9 284	..	48 846	..	4 938
Myanmar	433 574	32 426	184 686	185 047	..	31 415
Omán	40 289	14 953	..	4 289	..	21 047
Pakistán	264 540	65 170	..	150 517	31 707	17 146
Qatar	662 664	253 070	141 617	58 054	170 152	39 771
República Árabe Siria	476 048	5 213	60 669	398 589	7 580	3 997
República de Corea	8 132 720	1 966 989	3 431 336	986 829	664 580	1 082 986
Singapur	22 832 190	10 212 200	4 957 783	2 196 553	3 781 554	1 684 100
Sri Lanka	98 695	24 080	..	56 782	..	17 833
Tailandia	2 037 593	382 136	456 639	878 711	162 095	158 012
Yemen	..	..	..	..	..	..
Total parcial	837 972	30 641 945	27 463 712	11 784 847	9 081 714	8 968 853
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	834 660	73 107	498 643	162 561	..	100 349
Eslovenia	2 251	..	..	276	..	1 975
Yugoslavia	1 061	..	..	..	..	1 061
Total parcial	46 117 731	73 107	498 643	162 837	..	103 385
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	27 194	7 372	..	4 988	..	14 834
Islas Salomón	8 440	..	..	2 314	..	6 126
Kiribati	4 198	..	..	3 728	..	470
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papua Nueva Guinea	72 386	5 868	..	55 063	..	11 455
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	290 529	49 894	38 860	177 697	..	24 078
Tuvalu	38 227	23 847	..	12 084	..	2 296
Vanuatu	1 381 351	55 178	517 594	412 983	25 497	370 099
Total parcial	1 822 325	142 159	556 454	668 857	25 497	429 358
Total de países y territorios en desarrollo	120 137 098	37 242 708	34 951 810	20 705 302	12 416 860	14 820 418
Otros países sin especificar	8 680 761	..	5 262 152	2 610 811	807 798	..

ANEXO III b)
Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^d,
por grupos de países y por tipos de buque^b,
al 31 de diciembre de 2002
(en TPM)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Total: Monde^d	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	7 730	276	2	543	6 541	368
Australia	2 262	461	922	112	10	758
Austria	38	0	0	38	0	0
Bélgica	235	9	0	3	0	223
Canadá	1 507	735	237	126	19	390
Dinamarca	9 248	3 456	217	487	4 434	653
España	2 338	1 225	70	390	163	490
Estados Unidos	33 554	19 439	6 594	1 379	5 182	960
Finlandia	1 222	512	94	410	14	192
Francia	6 361	3 743	687	312	723	895
Gibraltar	1 396	698	30	289	227	152
Grecia	49 306	28 125	16 829	609	1 923	1 820
Irlanda	175	0	36	82	7	50
Islandia	78	1	1	2	0	74
Israel	891	3	0	3	882	4
Italia	11 500	3 739	2 808	1 111	1 005	2 837
Japón	17 379	6 218	5 022	2 294	593	3 252
Luxemburgo	2 038	1 061	20	69	115	773
Noruega	32 237	17 054	7 728	3 559	88	3 808
Nueva Zelandia	124	81	17	16	0	10
Países Bajos	7 255	209	95	3 545	2 019	1 387
Portugal	1 615	866	281	299	30	138
Reino Unido	17 020	6 853	2 971	1 319	3 630	2 248
Sudáfrica	59	4	0	0	30	25
Suecia	1 886	200	39	1 022	0	625
Suiza	1 010	0	921	40	39	10
Turquía	8 674	1 418	4 981	1 773	362	140
Total parcial	217 138	96 386	50 603	19 832	28 036	22 282
Países de libre matrícula						
Bahamas	49 601	27 998	9 215	6 964	2 377	3 047
Bermuda	6 812	1 864	3 598	263	420	667
Chipre	36 029	6 642	21 697	4 136	3 219	335
Liberia	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
Malta	42 610	17 345	19 963	3 922	1 112	268
Panamá	186 400	56 541	89 921	13 863	18 223	7 852
Total parcial	398 467	147 809	163 826	33 122	36 781	16 929

ANEXO III b) (continuación)

		<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	66	0	0	65	0	1
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	503	233	0	113	0	157
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	1 293	192	829	180	67	24
Eslovaquia	11	0	11	0	0	0
Estonia	234	15	48	119	0	51
Ex URSS ^e	..	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	9 903	2 256	1 106	4 346	298	1 898
Georgia	791	66	209	484	0	32
Hungría	6	0	0	6	0	0
Kazajistán	6	0	0	3	0	4
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	47	6	0	3	0	38
Lituania	416	12	116	218	0	69
Moldova	..	..	..	..	..	..
Polonia	776	10	668	19	0	78
República Checa	..	..	..	..	..	..
Rumania	758	99	222	288	0	149
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	38	8	3	15	0	10
Ucrania	1 081	64	160	684	22	150
Uzbekistán						
<i>Total parcial</i>	15 928	2 963	3 374	6 542	387	2 662
Países socialistas de Asia						
China	25 528	4 220	11 629	6 423	2 131	1 126
República Popular Democrática de Corea	1 179	39	261	821	0	58
Viet Nam	1 589	297	242	961	32	57
<i>Total parcial</i>	28 286	4 555	12 131	8 205	2 163	1 241
Países en desarrollo de África						
Argelia	1 011	32	288	245	0	446
Angola	50	5	0	28	0	18
Benin	0	..	..	..	..	..
Camerún	8	0	0	1	0	7
Cabo Verde	20	4	0	14	0	3
Comoras	240	33	109	89	0	9
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	1	0	0	1	0	0
Egipto	1 891	380	871	468	58	113
Eritrea	25	3	0	19	0	3
Etiopía	101	4	0	98	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	3

ANEXO III b) (continuación)

		<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>
Gambia	2	0	0	0	0	2
Ghana	102	12	0	25	0	65
Guinea	5	0	0	0	0	5
Guinea Ecuatorial	13	0	0	4	0	9
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya Árabe Libia	117	10	0	74	0	33
Kenia	16	8	0	2	0	7
Madagascar	33	7	0	19	0	7
Malawi	..	..	..	..	..	..
Marruecos	363	7	0	96	50	210
Mauricio	56	0	13	15	0	27
Mauritania	23	0	0	1	0	23
Mozambique	28	0	0	11	0	17
Nigeria	656	561	0	54	0	42
Uganda	..	..	..	..	..	..
República Democrática del Congo	15	0	0	0	0	15
República Unida de Tanzania	45	14	0	25	0	7
Santa Elena	0	0	0	0	0	0
Santo Tomé y Príncipe	120	18	29	65	2	7
Senegal	23	0	0	2	0	21
Seychelles	96	32	0	31	0	32
Sierra Leona	22	17	0	1	0	5
Somalia	6	2	0	2	0	2
Sudán	41	1	0	39	0	1
Togo	10	0	0	3	0	7
Túnez	193	60	26	12	0	94
Uganda	..	..	..	..	..	..
Total parcial	5 348	1 210	1 337	1 446	110	1 244
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua y Barbuda	6 541	34	326	2 530	3 564	87
Argentina	482	92	52	108	0	229
Barbados	527	56	264	110	17	79
Belice	1 883	492	271	794	35	291
Bolivia	574	443	23	82	2	25
Brasil	5 498	2 437	2 334	341	184	201
Chile	1 039	347	286	84	76	245
Colombia	86	10	0	53	0	23
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	124	38	6	37	0	43

ANEXO III b) (continuación)

		<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>
Dominica	5	2	0	2	0	1
Ecuador	447	386	0	3	0	58
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	7	0	0	0	0	7
Guyana	14	0	0	8	0	6
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	1 220	427	122	520	3	148
Islas Caimán	4 702	1 840	1 099	859	0	904
Islas Malvinas ^f	7	0	0	0	0	6
Islas Turcos y Caicos	..	..	..	..	..	..
Islas Vírgenes (Reino Unido)	31	0	0	30	0	1
Jamaica	126	3	73	44	0	6
México	1 207	860	0	50	0	297
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	2	0	0	1	0	1
Paraguay	52	9	0	40	2	1
Perú	174	27	0	65	0	82
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Saint-Kitts -et-Nevis	1	0	0	1	0	0
San Vicente y las Granadinas	9 535	705	4 703	3 439	212	477
Santa Lucía	..	..	..	..	..	..
Suriname	6	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	10	1	0	0	0	8
Uruguay	51	11	0	7	0	33
Venezuela	1 287	721	201	46	1	319
Total parcial	35 648	8 946	9 760	9 265	4 096	3 581
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	2 342	1 405	0	420	156	362
Bahrein	374	188	60	26	100	0
Bangladesh	587	131	9	385	61	0
Brunei Darussalam	422	420	0	3	0	0
Camboya	3 481	250	1 007	2 150	26	48
Emiratos Árabes Unidos	853	396	1	107	227	123
Filipinas	7 300	250	5 102	1 652	41	255
Hong Kong (China)	27 496	4 959	17 838	1 605	2 600	494
India	10 287	5 032	3 787	392	152	923
Indonesia	4 665	1 368	509	2 182	224	382
Irán, República Islámica del	7 098	4 178	1 836	792	179	113

ANEXO III b) (continuación)

		<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general^c</i>	<i>Porta-contenedores</i>
Iraq	243	99	0	82	0	62
Jordania	93	0	0	83	7	4
Kuwait	3 582	2 933	27	145	227	251
Líbano	310	2	133	166	0	9
Malasia	8 004	1 818	2 555	728	907	1 997
Maldivas	84	14	0	68	0	3
Myanmar	576	5	315	244	0	13
Omán	14	8	0	6	0	0
Pakistán	363	91	0	217	42	13
Qatar	770	208	270	82	184	26
República Árabe Siria	696	4	93	590	8	0
República de Corea	10 609	1 894	5 937	1 213	757	809
Singapur	33 618	16 035	9 226	1 925	4 512	1 921
Sri Lanka	95	11	0	74	0	10
Tailandia	2 838	406	748	1 318	219	146
Yemen	133	112	0	4	0	18
Total parcial	126 932	42 214	49 452	16 657	10 628	7 981
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1 316	100	872	220	0	125
Eslovenia	1	0	0	0	0	1
Yugoslavia	1	0	0	0	0	1
Total parcial	1 318	100	872	221	0	126
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	31	11	0	6	0	15
Islas Salomón	5	0	0	2	0	4
Kiribati	5	0	0	5	0	0
Nauru	0	0	0	0	0	0
Papua Nueva Guinea	85	3	0	70	0	13
Samoa	9	0	0	8	0	0
Tonga	396	68	71	221	0	36
Tuvalu	106	43	0	16	0	47
Vanuatu	1 378	90	836	335	29	88
Total parcial	2 016	214	907	663	29	203
Total de países y territorios en desarrollo	171 262	52 684	62 328	28 252	14 863	13 135
Otros países sin especificar	13 143	0	7 868	1 231	564	3 480

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay

Notas del anexo III

^a Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos conciernen a los pabellones de matrícula y no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países o territorios, o de sus autoridades, ni sobre la delimitación de sus fronteras.

^b Buques de 100 TRB o más, con exclusión de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.

^c Incluidos los mixtos de pasaje y carga.

^d Con exclusión de las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que representaban respectivamente 3,9 millones de TRB (4,2 millones de PM), 0,9 millones de TRB (1,9 millones de TPM) y 1,2 millones de TRB (1,8 millones de TPM).

^e Todas las repúblicas de la ex URSS que no han creado nuevos registros marítimos.

^f La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
