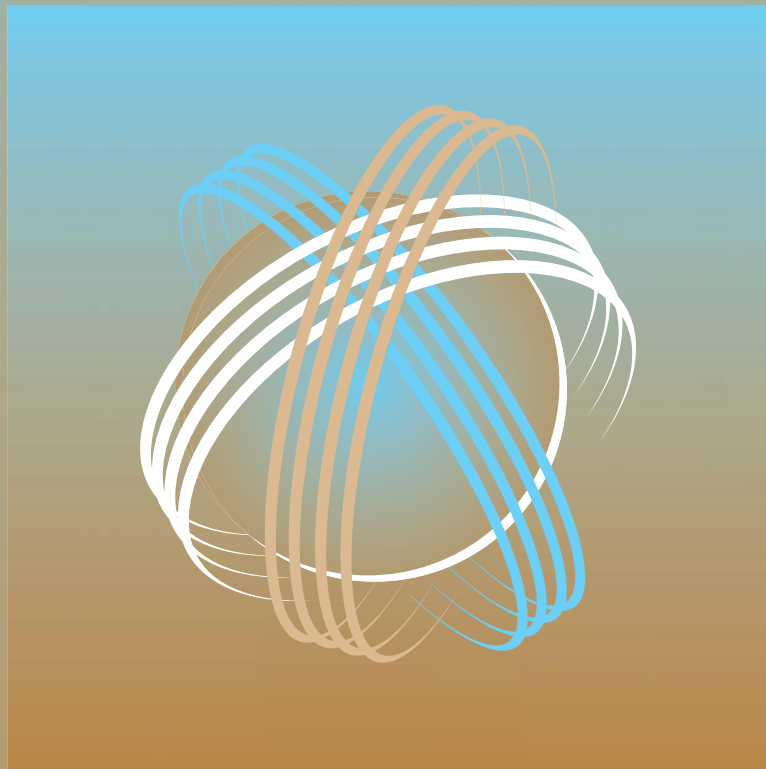


EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN **2007**

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO



NACIONES UNIDAS

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO
Ginebra

***EL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN 2007***

Informe de la secretaría de la UNCTAD



NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2007

NOTA

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/2007

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.07.II.D.14

ISBN 978-92-1-312338-6

ISSN 0252-5410

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS.....	v
SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS	ix
RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS	xi
CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES UTILIZADA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO ...	xiv
1. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial	1
B. El tráfico marítimo mundial	4
C. Sectores del comercio marítimo mundial	7
2. ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL	23
A. La estructura de la flota mundial.....	23
B. La propiedad de la flota mundial.....	30
C. El registro de buques	35
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano	37
3. 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	51
4. COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES.....	53
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	53
B. El mercado de fletes de carga seca a granel	61
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular.....	64
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial.....	74
E. Producción de contenedores.....	74

ÍNDICE (continuación)

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
5. NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL.....	81
A. Tráfico portuario de contenedores.....	81
B. Mejoras en el desempeño portuario.....	85
C. Cambio institucional y desarrollo de los puertos	86
D. Evolución del transporte interno	92
E. Otros acontecimientos	96
6. NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTACIÓN	99
A. Negociaciones sobre la facilitación del comercio en la OMC.....	99
B. Cuestiones jurídicas que afectan al transporte.....	100
C. Situación de las convenciones	111
7. EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: ASIA.....	117
A. La situación económica	117
B. Contenedorización.....	121
C. Evolución de la flota asiática.....	125
D. Examen de un país.....	127
E. Otros acontecimientos	127
<i>Anexos</i>	
I. Clasificación de los países y territorios.....	137
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países	141
III. a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 1º de enero de 2007 (en miles de TB)	143
b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 1º de enero de 2007 (en miles de TPM)	149

ÍNDICE (*continuación*)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
1. Crecimiento económico mundial, 2003-2006.....	2
2. Crecimiento en volumen del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2004-2006...	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica.....	4
4. Tráfico marítimo mundial en 2006, por tipo de carga y grupos de países.....	6
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica (1970-2006).....	8
6. Petróleo y gas natural: principales productores y comerciantes, y distribución de la capacidad mundial de refinación en 2006	9
7. Principales graneles: grandes productores, consumidores y comerciantes en 2006.....	14
8. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2005-2007.....	25
9. Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares	25
10. Distribución de la flota mundial de buques portacontenedores y su capacidad en TPM, por grupos de países, en 2007.....	26
11. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1º de enero de 2007	27
12. Tendencias a largo plazo en la edad media, por tipo de buque	28
13. Entregas de buques nuevos en los años que se indica	28
14. Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2006, por tipo de buque	29
15. Edad media del tonelaje desguazado, de 2000 a 2006, por tipo de buque.....	30
16. Los 35 países y territorios marítimos con las mayores flotas controladas, al 1º de enero de 2007	31
17. Control de la flota mundial, principales grupos de países, al 1º de enero de 2007.....	33
18. Los 35 pabellones de registro con el mayor tonelaje de peso muerto abanderado al 1º de enero de 2007.....	36
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2007	38
20. Pabellones de registro, principales grupos de países, al 1º de enero de 2007.....	42
21. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2006	44
22. Precios representativos de buques nuevos en los años que se indica	46
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2006.....	46

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
24. Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	48
25. Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota, en los años que se indica (toneladas transportadas por TPM)	48
26. Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota, en los años que se indica (miles de toneladas-milla por TPM)	49
27. Exceso de oferta de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica	50
28. Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica	50
29. Crecimiento de la oferta y la demanda en el transporte marítimo en contenedores, 2000-2007	51
30. Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes	52
31. Índices de fletes de petroleros, 2005-2007	54
32. Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2006-2007	55
33. Índices de fletes de carga seca, 2004-2007	62
34. Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares	65
35. Los 20 principales operadores de contenedores a finales de 2006	66
36. Tarifas de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores	68
37. Tarifas de los fletes (medias del mercado) por TEU en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular	69
38. Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales	70
39. Tráfico Europa-Lejano Oriente: reparto de la capacidad por compañías/agrupaciones	71
40. Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2004-2006	72
41. Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos	73
42. Estimación del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países	75
43. Flota mundial de contenedores	77
44. Producción mundial de contenedores	77

ÍNDICE (*continuación*)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
45. El tráfico de los puertos de contenedores de 62 países en desarrollo en 2004, 2005 y 2006	82
46. Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2004, 2005 y 2006.....	84
47. Parte porcentual de los operadores internacionales de terminales en el tráfico mundial de contenedores	87
48. Mercados del transporte por carretera: comparaciones entre países.....	94
49. Transporte de contenedores a plena carga entre China y Europa: desglose de modalidades	94
50. Cuantía del mercado mundial de los servicios de transitarios de mercancías y tasas de crecimiento, 2003-2006	96
51. Tasas del crecimiento real del PIB de las economías asiáticas que se indica, 1994-2006.....	118
52. Balanzas por cuenta corriente de las economías asiáticas que se indica, 1995-2006	119
53. Tasas de crecimiento del comercio de mercancías en Asia	120
54. Tráfico de contenedores en los 50 mayores puertos asiáticos principales, 2004, 2005 y 2006..	123
55. Tráfico portuario de contenedores en 25 países asiáticos, 2004, 2005 y 2006	124
56. Flota mercante asiática, por pabellón de registro y tipo de buque.....	126
57. Flota mercante, por pabellón de registro, de 37 países/territorios seleccionados	128
58. Distribución por edad de la flota mercante de los 34 países asiáticos que se indica	129
 <i>Gráfico</i>	
1. Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE, las exportaciones mundiales de mercancías (volumen) y el tráfico marítimo (volumen), 1994-2006	2
2. El tráfico marítimo internacional en determinados años	5
3. El tráfico marítimo mundial, por grupos de países.....	6
4. Crecimiento del comercio internacional contenedorizado, 1985-2006	20
5. La flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años	24
6. Parte del tonelaje en peso muerto con pabellón extranjero, 1989-2007	34
7. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2006	42
8. Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1996-2006	48
9. Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buque, en los años que se indica..	51

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Gráfico</i>	<i>Página</i>
10. Costos totales del transporte en porcentaje del valor de las importaciones: tendencia a largo plazo (1980-2005).....	76
11. Estimación de los costos totales del transporte en porcentaje del valor de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países.....	76
12. Evolución de los precios de contenedores nuevos.....	78
13. Evolución de las tarifas de arrendamiento.....	78
14. Desglose regional de tráfico de contenedores en 2005.....	85
15. Servicios totales de transitarios de mercancías: partes del mercado	95
16. Tarifas de los fletes desde Asia o hacia ella, 2004-2007	122
17. Mapa de Viet Nam.....	135
 <i>Recuadro</i>	
1. Estados Contratantes Partes en los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 30 de septiembre de 2007	112
2. Examen de un país: el programa de desarrollo portuario de Viet Nam.....	133

SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

Siglas

AIE	Agencia Internacional de la Energía
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
CESPAP	Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
c.i.f.	costo, seguro y flete
CSR	Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias
FEU	<i>Forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 40 pies)
FIS	Registro internacional francés de buques
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IOS	International Organization for Standardization (Organización Internacional de Normalización)
mbpd	millones de barriles por día
mmc	millones de metros cúbicos
n.d.	no disponible
n.e.p.	no especificado en otra parte
NIS	Registro internacional noruego de buques
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
PIB	producto interior bruto
TB	toneladas brutas (arqueo bruto)
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
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.
- 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.
- La presentación de los países en esta edición de *El Transporte Marítimo* es diferente de la de ediciones anteriores. La nueva clasificación es la que usa la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, así como por la UNCTAD en su *Manual de Estadísticas*. A los efectos del análisis estadístico, los países y territorios se agrupan por criterios económicos en tres categorías que se dividen a su vez en regiones geográficas. Las categorías principales son países desarrollados, países en desarrollo y economías en transición. Véase el anexo I para un desglose detallado de las nuevas agrupaciones. Toda comparación con datos de ediciones anteriores de esta publicación debería, por tanto, hacerse con cautela.

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

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 en Asia es el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

1. Desarrollo de la economía mundial y del tráfico marítimo

En 2006 continuó el fuerte crecimiento de la economía mundial, impulsado por la expansión de algunos dinámicos países en desarrollo. El PIB mundial creció 4,0%, el segundo mayor incremento de un decenio. El notable y sostenido crecimiento de China, la India y otros países en desarrollo dinámicos se está convirtiendo cada vez más en el motor principal de la actividad económica mundial. Los países desarrollados progresaron un 3,0%, mientras los países en desarrollo y las economías en transición tuvieron un crecimiento más rápido estimado en 6,9 y 7,5%, respectivamente.

Durante el mismo año, el volumen del comercio mundial de mercancías registró un incremento sustancial de 8,0%. Ello duplica con creces el incremento de la economía mundial, un hecho que pone de manifiesto el efecto de la creciente globalización y de la mayor integración económica. China siguió a la cabeza, con un aumento de las exportaciones del 22,0%. Habida cuenta de la importante vinculación cada vez mayor entre crecimiento económico, comercio y demanda de servicios de transporte marítimo, el tráfico mundial por mar (mercancías cargadas) se incrementó en 2006, cifrándose en 7.400 millones de toneladas. Empujada por la necesidad de diversificar las fuentes de suministro y por el creciente comercio Sur-Sur, la demanda de servicios de transporte marítimo medida en toneladas-milla aumentó un 5,5% en 2006 y se situó en 30.686.

2. Desarrollo de la flota mundial

La flota mercante mundial aumentó hasta 1.040 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a principios de 2007, con un notable crecimiento del 8,6%, que sobrepasó incluso el 7,2% del año anterior. El tonelaje de los petroleros se incrementó en 2006 un 8,1% y el de los graneleros un 6,2%; ambos tipos de buque sumados ahora representan el 72,0% del tonelaje total. La flota de cargueros creció un 4,9% en 2006. El aumento mayor correspondió a los portacontenedores, que se incrementaron en 17 millones de TPM, esto es, en un 15,5%.

El tonelaje encargado a finales de 2006 consistía en 118 millones de TPM de petroleros, 79 millones de graneleros, 8 millones de cargueros, 51,7 millones de portacontenedores y 45,6 millones de otros tipos de buque. Los pedidos ascendían a 6.908 buques con un tonelaje total de 302,7 millones de TPM.

La edad media estimada de la flota mundial disminuyó muy ligeramente a 12,0 años en 2006. Por tipos de buque, la flota más joven era la de portacontenedores con una edad media de 9,1 años. Ésta, en el caso de los petroleros, se mantuvo en 10 años, mientras la de los graneleros disminuyó un poco de 13,1 a 12,9 años, y la de los cargueros siguió siendo la mayor, con un promedio de 17,4 años y un 56,8% de los buques con más de 19 años de edad.

Por lo que atañe a la propiedad de la flota, a comienzos de 2007 los países en desarrollo controlaban aproximadamente el 31,2% del tonelaje

mundial en peso muerto, los países desarrollados del orden del 65,9%, y las economías en transición el 2,9% restante.

Desde que la UNCTAD empezó en 1989 a anotar el tonelaje con pabellón extranjero, esa parte aumentó todos los años hasta 2006. Entre enero de 2006 y 2007, sin embargo, disminuyó por primera vez ligeramente, desde 66,5 a 66,3% del total mundial. Los diez mayores registros internacionales y de libre matrícula representan en conjunto el 53,7% de la flota mundial. Del tonelaje restante, el 18,9% está matriculado en países desarrollados, el 1,3% en países en transición y el 27,7% en países en desarrollo.

3. La productividad de la flota mundial y la oferta y la demanda

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial -toneladas transportadas por TPM y miles de toneladas-milla por TPM- se situaron en 7,3 y 30,1 respectivamente. Ambas cifras supusieron unos pequeños descensos desde el año anterior.

El excedente total de tonelaje aumentó en 2006 a 10,1 millones de TPM, o sea el 0,7% de la flota mercante mundial, el mismo porcentaje que el año anterior. El exceso de capacidad del sector de petroleros se mantuvo en niveles modestos para cifrarse en 4,5 millones de TPM (1,4% de la flota total de buques tanque), mientras que la capacidad sobrante del sector de graneleros se mantuvo en 2,0 millones de TPM (0,6% de la flota de esos buques).

Por lo que hace a la oferta y la demanda de transporte en contenedores, en 2006, por primera vez desde 2001, el incremento de la flota superó al del tráfico contenedorizado. Con un incremento de la flota de casi 1,4 millones de TEU, la capacidad aumentó 13,5% en 2006; tal cosa supuso 2,5 puntos porcentuales más que el crecimiento del comercio en contenedores, que fue del 11% en ese mismo año.

4. Los mercados del tráfico y de los fletes

Aunque 2006 fue un buen año para su actividad, todos los segmentos del mercado de petroleros se mantuvieron por debajo de los muy notables niveles registrados en los dos años anteriores. Impulsados sobre todo por la boyante producción siderúrgica en Asia, el mercado de fletes de los cargueros se desempeñó mejor, con mejoras constantes en el sector de los buques de tamaño El Cabo y unos sólidos resultados ininterrumpidos en los sectores de

los buques de tamaño mediano y Panamax. A pesar de la presión a la baja sobre el mercado de portacontenedores como consecuencia de unas grandes entregas de tonelaje y muchos pedidos pendientes, la fuerte y continua demanda ayudó a mantener las tarifas en niveles saludables. En relación con el tráfico contenedorizado, la flota mundial de contenedores aumentó un 7,8% en 2006, cifrándose en unos 23,2 millones de TEU. La parte de los cargueros de altura en el total ascendió al 57,2%, por encima del porcentaje del año anterior.

En 2005, la parte del costo total del transporte marítimo en el valor de las importaciones aumentó y supuso el 5,9%, más que en el año anterior. El valor de todas las importaciones mundiales (c.i.f.) se incrementó 13,4% respecto del año anterior, mientras que el total de los servicios de transporte aumentó un 31,2%. Los países en desarrollo y las economías en transición siguieron teniendo los costos de transporte más altos. Esos costos expresados en porcentaje del valor de las importaciones aumentaron en 2005 en ambos grupos de países, con un 7,7% para los países en desarrollo y un 7,6% para las economías en transición. Los países desarrollados tienen los costos más bajos, estimados en 2005 en el 4,8% del valor de las importaciones.

5. Desarrollo de los puertos y del transporte multimodal

El tráfico mundial de los puertos de contenedores aumentó 13,4% para cifrarse en 440 millones de TEU en 2006, después de frenarse un poco en 2005 con un crecimiento de 8,7% tras una mejora de 12,8% en 2004. Los países en desarrollo manejaron 265,4 millones de TEU, esto es, el 65% del total mundial en 2006; ello mejora el 62,1% de 2005. En 2006 hubo 62 países con unos movimientos de más de 100.000 TEU, y en 2006 24 países registraron un crecimiento de dos dígitos frente a 22 en 2005. En su conjunto, por los 20 mayores puertos de contenedores de todo el mundo discurrieron 208,7 millones de TEU, es decir, el 51% del total mundial.

El transporte internacional por ferrocarril aumentó en 2006, con los mercados de China y la India registrando unas tasas de crecimiento del 11 y 8% respectivamente. En cuanto al mercado del transporte mundial por carretera, se estima que creció un 4,5% en 2006. Durante ese mismo año, el mercado total de servicios logísticos y de transitarios aumentó un 13,5%. El tamaño mundial de ese mercado se calcula en 93.000 millones de euros: el mercado europeo se llevó un tercio, mientras que la parte de los mercados

Asia-Pacífico y América del Norte se mantuvo en 27 y 29% respectivamente.

6. Cuestiones jurídicas y desarrollo de la regulación

Suspendidas a mediados de 2006, las negociaciones sobre la facilitación de los intercambios en la Organización Mundial del Comercio (OMC) se reanudaron en febrero de 2007. Las reuniones del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio se dirigieron sobre todo a desarrollar y debatir propuestas basadas en textos (o de la "tercera generación") sobre medidas específicas de facilitación del comercio que a la postre acabarían formando parte del acuerdo previsto. Otras cuestiones fueron la asistencia técnica y la implantación de capacidad, así como el "trato especial y diferenciado".

Respecto de otras cuestiones jurídicas que afectan al transporte, varias organizaciones internacionales siguen preparando y mejorando activamente las normas y pautas que se refieren a la seguridad de la cadena marítima y de suministro, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Normalización (ISO). Por su parte, la UNCTAD ha publicado los resultados de una encuesta muy amplia sobre los costos y la financiación del código PBIP (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1).

En mayo de 2007 se aprobó una nueva Convención internacional sobre la eliminación de restos de naufragios con los auspicios de la OMI, y se está trabajando en un proyecto de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

7. Acontecimientos económicos regionales: Asia

Las economías en desarrollo de Asia crecieron alrededor del 7,6% en 2006, mientras que los países desarrollados de la región lo hicieron en un 2,2%. Las exportaciones de la región aumentaron en un muy notable 18%, beneficiándose de la buena demanda mundial. Azerbaiyán, ayudado por las

exportaciones de petróleo, registró el mayor crecimiento del PIB con un incremento del 31%. Los países en desarrollo de la región siguieron incrementando sus ya considerables reservas en divisas, para alcanzar la suma sin precedentes de 2,5 billones de dólares.

Entre los operadores internacionales de terminales basados en Asia figuran Cosco Pacific, DP World, Evergreen, Hanjing, Hutchinson Port Holdings (HPH), ICTSI, NYK/Ceres y PSA International. En conjunto, mueven una cifra de más de 220 millones de TEU y alrededor de la mitad de todo el tráfico mundial de contenedores. Los puertos asiáticos siguieron creciendo a un buen ritmo, encabezados por Yantai (China), con un incremento del 112%, seguido de Yingkou (China), con un 59%, y Guangzhou (China), con un 40%. Por término medio, los puertos de China continental crecieron un 35% en 2006 frente a un 29% en 2005. Entre los puertos de otros países en desarrollo que lograron mejoras de dos dígitos figuran Colombo con 25%, Jawaharlal con 23%, Gwangyang con 22%, Ambarli con 21%, Incheon y Ho Chi Minh con 19%, Dubai con 17%, Tanjung Pelepas con 14%, Port Klang con 14%, Chittagong con 12% y Laem Chabang con 11%, seguidos de Karachi y Bangkok con 10%.

Del orden de un cuarto de los graneleros de todo el mundo navegan con pabellón asiático, al igual que uno de cada cuatro cargueros. El 21% de la flota mundial de buques de más de 100 TB está registrado en Asia. Con mucho, los registros mayores son los de Hong Kong (China) y Singapur, cada uno con alrededor de 32 millones de TB registrados. A continuación se encuentran China con 23 millones de TB, la República de Corea con 10 millones, la India con 8 millones y Malasia con 6 millones, seguidos de Indonesia, la República Islámica del Irán y Filipinas con aproximadamente 5 millones cada uno. Jordania registró el mayor incremento de su flota mercante con un espectacular 145%. Kazajistán tuvo una mejora del 70%, Viet Nam de un 27%, e Indonesia y Omán de un 20% cada uno. Otros países que también registraron un crecimiento de dos dígitos son Qatar (17%), la República de Corea (15%), Turkmenistán (15%) y Malasia (11%).

Recuadro

Clasificación de los buques utilizada en *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 toneladas brutas (TB), salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en que el tonelaje mínimo es de 1.000 TB. Dichas categorías comprenden los 20 tipos principales de buque que se indica a continuación.

Categorías utilizadas en el presente informe**Buques comprendidos en esas categorías****Petroleros**

Petroleros

Graneleros

Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros

Cargueros

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

Buques tanque para transportar petróleo/productos químicos, buques tanque para 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

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*Petroleros para el transporte de crudos*

Superpetroleros	300.000 TPM o más
Grandes petroleros	150.000 a 299.999 TPM
Suezmax	100.000 a 149.999 TPM
Aframax	50.000 a 99.999 TPM

Graneleros de carga seca

Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Panamax	50.000 a 79.999 TPM
Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

Fuente: Lloyd's Register - Fairplay.

Capítulo 1

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

En este capítulo se ofrece un panorama general de la demanda de los servicios de transporte marítimo en general, así como un examen y pronósticos de la evolución del tráfico marítimo mundial habida cuenta de las pautas de la economía y el comercio globales (por sectores). En 2006 continuó el fuerte crecimiento de la economía mundial, impulsado por la expansión de algunos dinámicos países en desarrollo. Las exportaciones de mercancías y el tráfico marítimo, que contribuyen al crecimiento económico mundial y a su vez se ven impulsados por él, han registrado también un incremento sustancial.

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial¹

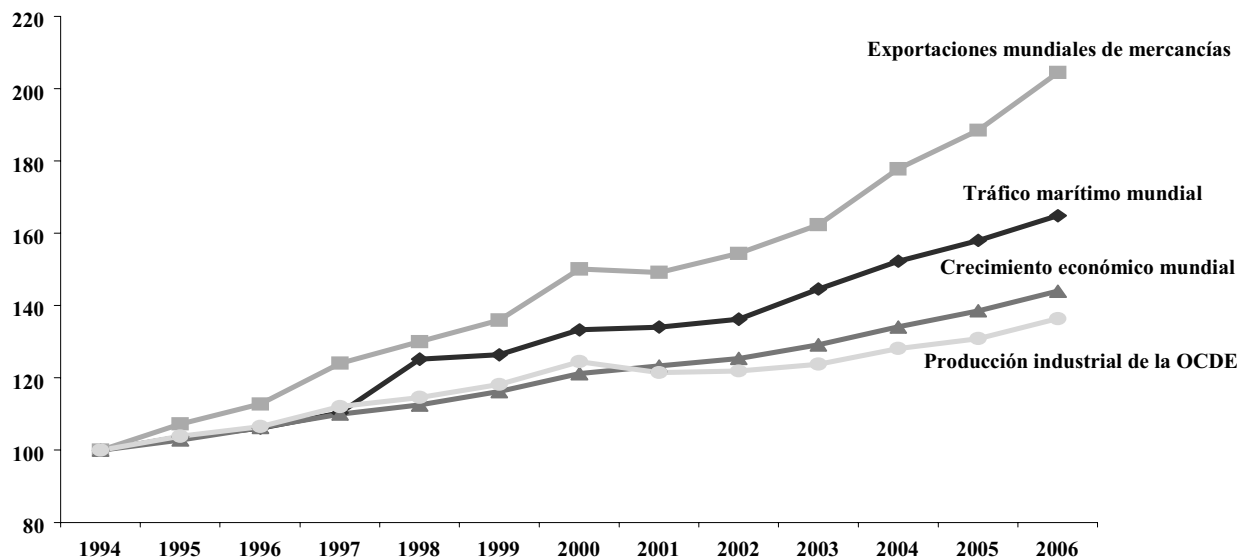
En 2006 la economía mundial creció con fuerza, con un aumento del producto interior bruto (PIB) de 4%. Ese crecimiento tuvo una base amplia, con unos incrementos del PIB superiores a los del año anterior en todos los grupos de países. El PIB creció 3% en los países desarrollados, 6,9% en los países en desarrollo y 7,5% en las economías en transición. El rápido aumento de las economías emergentes, en particular de China y la India, siguió ocupando un lugar destacado. El de China aumentó en mayor cuantía que en 2005, con un 10,7%, mientras que en la India se mantuvo igual, con un 9,2%. Al registrarse un fuerte y sostenido crecimiento en China, la India y otros países en desarrollo dinámicos, el motor principal de la actividad económica mundial ya no es sólo la producción industrial de los países desarrollados. Esto se advierte en el gráfico 1, que muestra cómo va cambiando la relación entre a) el crecimiento económico mundial (PIB), b) la producción industrial de los países de la OCDE, c) las exportaciones mundiales de mercancías, y d) el tráfico marítimo mundial. Mientras que la producción industrial de los países de la OCDE parece haberse desacelerado en los últimos años, el PIB mundial, las exporta-

ciones de mercancías y el transporte marítimo han seguido creciendo, un hecho que indica que los países distintos de los de la OCDE están causando un impacto mayor. La producción de los países en desarrollo emergentes y dinámicos y de las economías de transición está impulsando más y más el crecimiento económico mundial y el tráfico marítimo. Por ejemplo, mientras que el índice medio de 2006 de la producción industrial de la OCDE fue de 107,3 en los Estados Unidos, 106,3 en el Japón y 112,2 en Alemania, ascendió a 120 en el Brasil, a 148,6 en la India y a 132,8 en la Federación de Rusia.

En los Estados Unidos, el PIB aumentó 3,3%, mientras que esa cifra fue del 2,2% en el Japón y del 3% en la UE (25) (véase el cuadro 1). Impelidas por unos altos precios internacionales de la energía y los metales y la fuerte demanda exterior, las economías en transición crecieron 7,5% en 2006 frente al 6,4% de 2005. En cuanto a los países en desarrollo, además de los de Asia, la expansión económica se vio impulsada por un crecimiento más rápido del PIB en África (6,9%) y América Latina (5,7%). Esas tasas regionales de crecimiento, sin embargo, ocultan diferencias en el desempeño individual. Por ejemplo, mientras que el incremento del PIB en África del Norte se aceleró en 2006, se mantuvo igual en Sudáfrica y se desaceleró en el África subsahariana.

Gráfico 1

Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE, las exportaciones mundiales de mercancías (volumen) y el tráfico marítimo (volumen) 1994-2006
(1994=100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD basándose en OCDE, *Main Economic Indicators*, abril de 2006. UNCTAD GlobStat, Trade in Merchandise Database, <http://uds.unctad.org/intrastat>; UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números; y OMC, *Estadísticas del comercio internacional, 2006*, Tendencias seleccionadas a largo plazo, cuadro II,1.

Cuadro 1

Crecimiento económico mundial, 2003-2006^a

Región/país ^b	2003	2004	2005	2006 ^c
Mundo	2,6	4,1	3,4	4,0
Países desarrollados	1,8	3,1	2,4	3,0
<i>de los cuales:</i>				
Estados Unidos	2,5	3,9	3,2	3,3
Japón	1,4	2,7	1,9	2,2
Unión Europea	1,2	2,3	1,7	3,0
<i>de la cual:</i>				
Alemania	-0,2	1,3	0,9	2,8
Francia	1,1	2,3	1,2	2,2
Italia	0,0	1,1	0,0	1,9
Reino Unido	2,7	3,3	1,9	2,8
Países en desarrollo	5,1	7,1	6,5	6,9
Países en desarrollo, con exclusión de China	4,0	6,4	5,6	5,9
Economías en transición (CEI y Europa sudoriental)	7,1	7,7	6,4	7,5

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD con la base de datos del *Manual de Estadísticas* de la UNCTAD y el *Global Economic Outlook 2007* (mayo de 2007) del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

^a Los cálculos se basan en el PIB en dólares constantes de 2000.

^b Las regiones y los grupos de países corresponden a los que se definen en el *Manual de Estadísticas 2004* de la UNCTAD.

^c Datos preliminares.

A pesar de los buenos resultados registrados en 2006, la economía mundial se frenó en el segundo semestre del año. Se espera que esa desaceleración se mantenga a lo largo de 2007, estando sujeto el crecimiento a desequilibrios económicos mundiales, la seguridad en materia de energía y un aterrizaje duro o blando de la economía estadounidense.

2. El comercio de mercancías²

Evolución reciente del comercio internacional

En 2006 el comercio mundial de mercancías registró un notable crecimiento del 8% (véase el cuadro 2). Ese porcentaje duplica el incremento del PIB mundial y pone de relieve el efecto de la globalización y la intensificación de la integración económica. El aumento del comercio se vio sostenido especialmente por la creciente demanda de importaciones de China y de las economías en transición de la Comunidad de Estados Independientes (CEI). Si bien el incremento de las exportaciones de las economías en transición fue poco brillante en 2006, las exportaciones de Asia, especialmente de China (22%), y de América del Norte (8,5%) se aceleraron. Las de los Estados Unidos arrojaron los mejores resultados de un decenio (10,5%) como consecuencia de la recuperación de la inversión mundial.

En 2006, ese país figuraba como el segundo principal exportador mundial y como el primer importador, mientras que China ocupaba el tercer lugar tanto en las exportaciones como en las importaciones (en valor). La creciente industrialización de China y el dinámico progreso de otras economías en desarrollo tales como la India han hecho que surjan pautas comerciales nuevas. Los países en desarrollo y las economías en transición están aumentando su parte en el mercado mundial. En 2006, 13 de los 30 mayores exportadores e importadores (en valor) eran economías en transición y países en desarrollo, sobre todo de Asia. Esos países están también reforzando su posición como proveedores sustanciales de productos básicos y materias primas, incluso en mercados nuevos, y están emergiendo como importantes centros manufactureros. Por ejemplo, África y América Latina están atendiendo cada vez más a las necesidades de China de productos primarios, mientras que este último país está exportando cada vez más bienes de consumo a África y América Latina. En 2005, más del 80% de todas las exportaciones africanas (en términos de valor) a China consistían en combustible y productos para la minería, mientras que cerca del 100% de las exportaciones chinas a África eran maquinaria, manufacturas y textiles.

Cuadro 2

Crecimiento en volumen del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2004-2006 (En porcentaje)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2004	2005	2006		2004	2005	2006
8,0	6,0	8,0	Mundo	n.d.	n.d.	n.d.
8,0	6,0	8,5	América del Norte	10,5	6,5	6,5
7,0	4,0	7,5	Unión Europea (25)	6,5	3,5	6,5
8,0	5,0	1,0	África y Oriente Medio	14,0	13,0	8,5
13,0	8,0	2,0	América Latina	18,5	14,0	10,5
15,5	11,5	13,5	Asia	14,5	8,0	8,5
24,0	25,0	22,0	China	21,5	11,5	16,5
12,0	3,5	3,0	Comunidad de Estados Independientes	16,0	18,0	20,0

Fuente: Comunicado de prensa de la OMC, El comercio mundial en 2006 y las perspectivas para 2007, abril de 2007.

El comercio de manufacturas, que a su vez determina el tráfico marítimo contenedorizado, sigue aumentando de modo apreciable en términos de volumen (7%) y de valor (10%). En 2005 la parte

de las manufacturas exportadas en todo el mundo supuso el 72% del valor de las exportaciones mundiales (7,3 billones de dólares de un total de 10,1 billones).

En los principales países desarrollados, el crecimiento de la exportación se vio impulsado por la mayor demanda mundial de bienes de capital. A pesar de la apreciación de la moneda, las exportaciones europeas aumentaron en una tasa estimada en el 7,5%, registrándose aumentos de dos dígitos en los países de Europa sudoriental, que se beneficiaron del mayor comercio dentro de la UE. Las exportaciones del Japón crecieron 10% como consecuencia sobre todo del comercio de bienes de capital y de los relacionados con la industria del automóvil.

Las exportaciones de África y Oriente Medio se estancaron en ambos casos en 2006 por varias razones, como los recortes de la producción que afectaron a algunos países productores de petróleo y el conflicto entre Israel y el Líbano. Las exportaciones de América Latina aumentaron un 2% en comparación con el 8% de 2005. Con la excepción de Asia, el crecimiento de las importaciones en las demás regiones en desarrollo y las economías de transición fue mayor que el de las exportaciones.

La demanda de servicios de transporte aumenta lógicamente al unísono del crecimiento del comercio mundial y se ve impulsada por la fragmentación y globalización de la producción internacional. Como se indica en el gráfico 1, la correlación positiva entre PIB, exportaciones de mercancías y

transporte marítimo es evidente. En tal tesitura, el crecimiento del PIB mundial y del comercio de mercancías influye de modo directo en el tráfico marítimo y en la demanda de servicios de transporte. Tal como puede verse en la sección siguiente, con el fuerte crecimiento del PIB mundial en 2006 y el incremento cada vez mayor del comercio internacional de mercancías, la demanda de servicios de transporte y el volumen del tráfico marítimo también han ido en aumento.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

En 2006, se estima que las mercancías cargadas en los puertos de todo el mundo alcanzaron la cifra de 7.400 millones de toneladas (véanse el cuadro 3 y el gráfico 2). Ello equivale a una tasa de crecimiento anual de 4,3%. El petróleo crudo representó el 26,9% del total de mercancías, mientras que sus derivados supusieron el 9,2%. De todas las demás mercancías embarcadas, la parte mayor (63,9%) correspondió a carga seca, como graneles, mercancía fraccionada y bienes en contenedores. Un desglose geográfico por continentes de las mercancías totales embarcadas muestra la continua preponderancia de Asia, con una parte de 39,1%, seguida en orden descendente de América (21,5%), Europa (19,6%), África (10,7%) y Oceanía (9,1%).

Cuadro 3

Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica (En millones de toneladas)

Año	Carga de buques tanque	Carga seca	Principales graneles ^a	Total (todas las mercancías)
1970	1.442	1.124	448	2.566
1980	1.871	1.833	796	3.704
1990	1.755	2.253	968	4.008
2000	2.163	3.821	1.288	5.983
2006 ^b	2.674	4.742	1.828	7.416

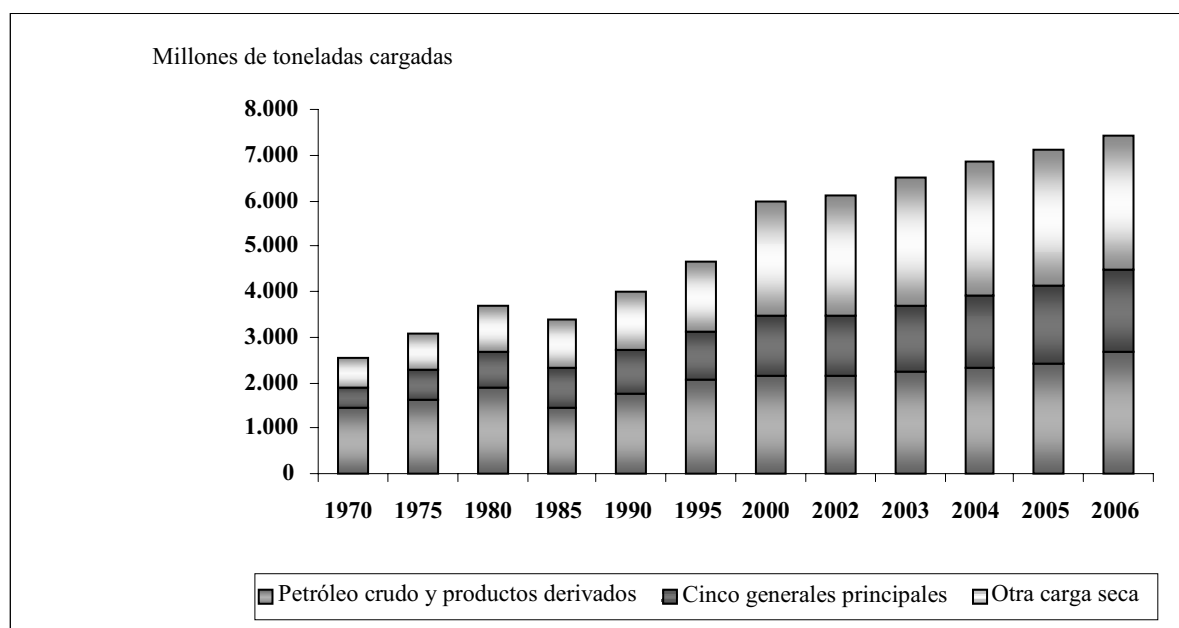
Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en el anexo II y en datos facilitados por fuentes especializadas.

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

^b Estimaciones.

Gráfico 2

El tráfico marítimo internacional en determinados años
(En millones de toneladas cargadas)



Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números.

2. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y en el gráfico 3 se desglosan los 7.400 millones de toneladas del comercio marítimo mundial por grandes segmentos de carga y grupos de países. En el anexo II se encontrarán mayores detalles sobre la distribución regional de ese comercio.

Países desarrollados

En 2006, la parte de los países desarrollados en las mercancías embarcadas fue del 36,2%, mientras que la de mercancías desembarcadas fue del 57,9%. En esos países, los crudos y los productos del petróleo representaron respectivamente el 5 y el 27,4% de cada una de esas categorías embarcadas. Europa siguió siendo la zona más importante de carga de las regiones desarrolladas, con una parte del 6,3% de todo el petróleo mundial embarcado. Por lo que hace a las mercancías desembarcadas, el 62,2% de los crudos y el 51,1% en los derivados del petróleo se descargaron en puertos ubicados en países desarrollados. América del Norte es la mayor receptora de petróleo (26,6%) seguida de cerca por Europa (22,3%) y el Japón (8,9%).

En el segmento de carga seca, la parte de los envíos mundiales de los países desarrollados se cifró en el 50,5% de las mercancías embarcadas y en el 57,2% de las desembarcadas. Europa se mantuvo como el mayor mercado de la carga seca, para absorber, respectivamente, 23,3 y 33,9% de la carga seca embarcada y desembarcada en todo el mundo. Entre las demás zonas de carga figuran los Estados Unidos (6,1%), el Canadá (3,2%), Australia (13,3%) y Nueva Zelandia (0,4%).

Países en desarrollo

En 2006, la parte de los países en desarrollo en las mercancías embarcadas en el mundo fue del 61,1%, mientras la correspondiente a las mercancías desembarcadas fue del 41,4%. La parte de los países en desarrollo fue del 89,5% en el caso de los crudos y del 66,2% en el de los productos del petróleo. Para las mercancías desembarcadas, esas proporciones fueron el 37,6% de los crudos y el 48,4% de los derivados. Por lo que atañe a la carga seca transportada por vía marítima, el 48,4% de esa carga se embarcó en puertos situados en regiones en desarrollo. Esos países representaron el 41,9% de la carga seca desembarcada en el mundo. Los países en desarrollo de Asia fueron los más activos, con 36,1%

Cuadro 4

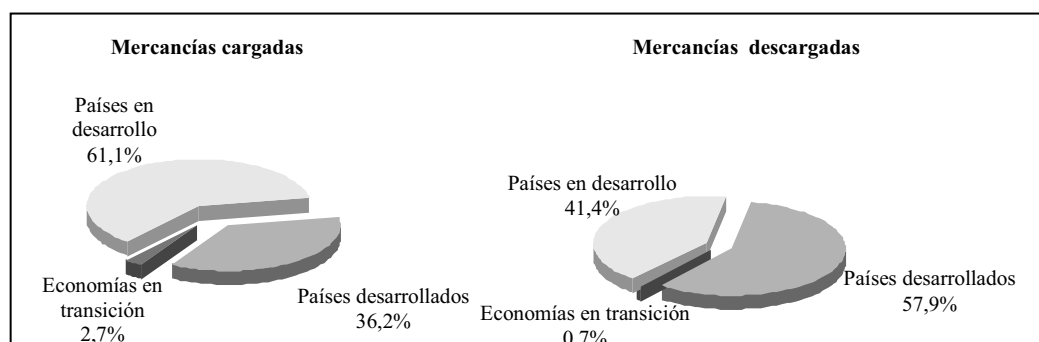
Tráfico marítimo mundial en 2006, por tipo de carga y grupos de países

Grupos de países	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
	Total	Crudos	Derivados	Carga seca	Total	Crudos	Derivados	Carga seca
Millones de toneladas								
Mundo	7.415,5	1.990,8	683,0	4.741,7	7.460,4	1.940,9	683,5	4.836,0
Países desarrollados	2.683,1	100,0	187,3	2.395,8	4.323,0	1.207,4	349,6	2.766,0
Economías en transición	202,6	108,4	43,3	50,9	50,2	4,3	2,8	43,1
Países en desarrollo	4.529,6	1.782,4	452,4	2.294,8	3.087,2	729,2	331,1	2.026,9
África	791,7	477,4	53,1	261,2	305,9	54,5	33,5	217,9
América	1.052,5	284,0	102,1	666,4	311,6	71,3	52,4	187,9
Asia	2.678,8	1.016,7	297,1	1.365,0	2.457,4	603,4	238,7	1.615,3
Oceanía	6,6	4,3	0,1	2,2	12,3	-	6,5	5,8
Porcentajes								
Mundo	100,0	26,9	9,2	63,9	100,0	26,0	9,2	64,8
Países desarrollados	36,2	5,0	27,4	50,5	57,9	62,2	51,1	57,2
Economías en transición	2,7	5,4	6,3	1,1	0,7	0,2	0,4	0,9
Países en desarrollo	61,1	89,5	66,2	48,4	41,4	37,6	48,4	41,9
África	10,7	24,6	7,8	5,5	4,1	2,8	4,9	4,5
América	14,2	14,3	14,9	14,1	4,2	3,7	7,7	3,9
Asia	36,1	51,1	43,5	28,8	32,9	31,1	34,9	33,4
Oceanía	0,1	0,2	-	-	0,2	-	1,0	0,1

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

Gráfico 3

El tráfico marítimo mundial, por grupos de países
(Variación porcentual del tonelaje)



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

de todas las mercancías embarcadas en el mundo y 32,9% de las desembarcadas. La parte de los países en desarrollo de América se estima en 14,2% de las mercancías cargadas y 4,2% de las descargadas. La de los países africanos se cifra en 10,7 y 4,1% de las mercancías embarcadas y de las desembarcadas, respectivamente. A las economías en transición corres-

pondió el 2,7% de las mercancías embarcadas y el 0,7% de las desembarcadas. Los envíos de petróleo cargados en puertos de esas economías se estiman en 5,7% del petróleo total embarcado en el mundo, reflejando en particular el petróleo enviado desde el mar Negro y el mar Báltico. La parte de Oceanía en

desarrollo siguió siendo casi nula, lo que traduce el tamaño de sus economías.

Un desglose por tipos de comercio indica la importancia del Asia en desarrollo. Su parte en los embarques mundiales en 2006 de crudos y derivados del petróleo se estima en 51,1 y 43,5%, respectivamente. Esto refleja la importancia de los productores de Asia occidental y de la actividad de refino en el Lejano Oriente. La segunda mayor región exportadora de petróleo crudo entre los países en desarrollo fue África, con una parte de los embarques mundiales estimada en 24,6%, seguida de la América en desarrollo con 14,3%. En cambio, por lo que hace a los productos de petróleo embarcados, la parte de la América en desarrollo fue, según las estimaciones, mayor, con 14,9% frente a 7,8% para África. Respecto de los embarques de carga seca, el Asia en desarrollo también tuvo la parte mayor, cifrada en 28,8%, seguida de la América en desarrollo (14,1%) y África (5,5%).

En cuanto al petróleo crudo desembarcado, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 31,1% del total mundial. A América y a África correspondió, respectivamente, 3,7 y 2,8%. En los productos del petróleo desembarcados, la parte de los países en desarrollo de Asia, América y África fue 34,9, 7,7 y 4,9% respectivamente. La Oceanía en desarrollo importó cantidades mínimas de crudo, mientras que su parte en las importaciones mundiales de derivados del petróleo se estima para 2006 en 1%.

Estas cifras muestran las disparidades de la estructura del comercio entre las diversas agrupaciones de países. A diferencia de los países en desarrollo, los desarrollados tuvieron una parte mayor de las mercancías descargadas en todo el mundo.

3. La demanda de servicios de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo medida en toneladas-milla. Se estima que en 2006 ese transporte sumó 30.686.000 millones de toneladas-milla, tras aumentar el 5,5%. La demanda de transporte de petróleo crudo y sus derivados hizo que en toneladas-milla esos productos aumentaran 3% en 2006 (5% en 2005). Para todos los tipos de carga seca, las toneladas-milla aumentaron 6,8%. Para las cinco principales cargas secas, registraron una

subida de 7%. Por lo que respecta al resto de la carga seca (mercancías de menor importancia y las transportadas en buques de línea), las toneladas-milla se incrementaron 5,3%. Con una parte creciente de las importaciones chinas de productos del petróleo procedente de América Latina y África occidental, la demanda de toneladas-milla corrió pareja con ese mayor comercio. Cabe esperar que las toneladas-milla aumenten más aprisa al alcanzarse el máximo de la capacidad de exportación de Australia de mineral de hierro y al tener que originarse las importaciones chinas de ese mineral en ubicaciones distantes tales como el Brasil. Además, la aparición de China como importador neto de carbón significa que el Japón, la República de Corea y la Provincia china de Taiwán pueden tener que encontrar fuentes alternativas para sus importaciones tradicionales de carbón desde China y aumentar sus importaciones desde Australia e Indonesia. Aquí también se espera que esto se traduzca en más toneladas-milla, aunque los volúmenes no cambien. De esta suerte, el transporte a larga distancia de energía y materias primas en apoyo del crecimiento de Asia, y especialmente de China, ha creado una demanda de servicios marítimos, tendencia ésta que se espera prosiga.

C. SECTORES DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

Como ya se dijo, la demanda de transporte marítimo se ve impulsada por el crecimiento económico mundial y el comercio. En las secciones siguientes se examina lo ocurrido en 2006 en varios sectores económicos (petróleo crudo y sus derivados, graneles y otras mercancías) que generan cargas que se transportan por mar.

1. El comercio marítimo de petróleo crudo y sus productos³

Evolución general

En buques tanque se transportaron 2.670 millones de toneladas, de las que del orden de los tres cuartos fueron petróleo crudo y el resto derivados. La parte de ese tráfico en el comercio marítimo mundial supuso en 2006 el 36,1%. En el cuadro 6 se indican los principales productores de petróleo y gas y los países que más participan en el comercio correspondiente.

Cuadro 5

El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica (1970-2006)
(En 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
1980	8.385	1.020	9.405	1.613	952	1.087	3.652	3.720	16.777
1990	6.261	1.560	7.821	1.978	1.849	1.073	5.259	4.041	17.121
2000	8.180	2.085	10.265	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.693
2001	8.074	2.105	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.035	2.810	1.273	7.464	7.810	25.854
2004	8.795	2.305	11.100	3.444	2.960	1.350	8.139	8.335	27.574
2005	9.239	2.510	11.749	3.711	3.124	1.385	8.615	8.730	29.094
2006	9.516	2.635	12.151	4.120	3.372	1.436	9.341	9.195	30.686

Fuente: Fearnleys, Review 2006.

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

Producción de petróleo crudo

La producción de petróleo crudo medida en millones de barriles por día (mbpd) aumentó por cuarto año consecutivo para cifrarse en 81,7 mbpd en 2006. Con todo, esa producción que había aumentado 1,2% en 2005, se incrementó a una tasa menor en 2006 (0,5%). Los principales productores de petróleo están ubicados en Asia occidental, América del Norte y África.

Los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)⁴ obtuvieron el 41,9% de la producción mundial de petróleo en 2005 y 2006. Esa producción fue de 34,1 mbpd en 2005 y de 34,2 mbpd en 2006. Así, correspondió a los países que no son de la OPEP la mayor parte de la producción mundial de petróleo (58,1%). En 2005 la producción de los países de la OCDE disminuyó 4,3%, y en 2006 2,2%. En consecuencia, su parte de mercado bajó a 23,7% en 2006 frente al 24,4% de 2005.

Miembros de la OPEP

Los principales productores de petróleo de Asia occidental y África son miembros de la OPEP. Su producción, en el caso de esos países de Asia occidental, aumentó en 2005 y 2006 para fijarse, respectivamente, en 23,7 y 24 mbpd. El mayor productor mundial de petróleo, la Arabia Saudita, obtuvo el 13,3% de la producción total mundial en 2006. Produjo 111,1 mbpd en 2005 108,6 mbpd en 2006. La producción de Kuwait creció 6,5% en 2005 y 2,3% en 2006; tal cosa se tradujo en una

parte del mercado de 3,2 y 3,3% en 2005 y 2006 respectivamente. La República Islámica del Irán mantuvo su nivel de producción en 4,2% mbpd, antes de aumentar moderadamente a 4,3 mbpd en 2006. Los Emiratos Árabes Unidos incrementaron la producción en 2005 y 2006 para alcanzar 3 mbpd. A pesar de un notable desempeño en 2004, la producción de petróleo de Iraq disminuyó 9,7% en 2005, para registrar una ligera recuperación en 2006 hasta 2 mbpd.

Los productores africanos de la OPEP aumentaron su producción en 2005 a 6,3 mbpd y mantuvieron ese nivel en 2006. Argelia produjo 2 mbpd tanto en 2005 como en 2006, mientras que la producción de la Jamahiriya Árabe Libia fue de 1,7 mbpd en 2005 y de 1,8 mbpd en 2006. La producción de Nigeria aumentó 3,1% para cifrarse en 2,6 mbpd en 2005, antes de disminuir un 4,6% en 2006.

Los miembros de la OPEP distintos de los de Asia occidental y África (Indonesia y Venezuela) aumentaron muy ligeramente su producción en 2005 hasta 4,1 mbpd (con un incremento del 0,2%). En 2006, el nivel de producción de petróleo disminuyó tanto en Venezuela como en Indonesia hasta 2,8 y 1 mbpd respectivamente.

La parte de los miembros de la OPEP distintos de los de Asia occidental registró un pequeño aumento en 2005 para situarse en 30,6%, antes de disminuir a 29,8% en 2006 a raíz de la menor producción de Nigeria, Indonesia y Venezuela.

Cuadro 6

Petróleo y gas natural: principales productores y comerciantes, y distribución de la capacidad mundial de refino en 2006
(Parte del mercado mundial en porcentaje)

	Porcentaje
Principales productores de petróleo	
OPEP	41,9
OCDE	23,7
Países distintos de los de la OPEP y la OCDE	34,4
Principales exportadores de petróleo	
Asia occidental	38,6
África	15,6
Economías en transición	13,6
Europa	11,0
América del Norte	10,9
Asia	7,8
Principales importadores de petróleo	
América del Norte	28,8
Europa	25,7
Japón	9,9
China	7,4
Otros países de Asia-Pacífico	21,2
Principales productores de gas natural	
Estados Unidos y Federación de Rusia	39,7
Asia-Pacífico	21,8
Asia occidental	19,4
Economías en transición	16,4
Canadá y México	13,3
África	10,4
Europa	10,3
América Latina	8,3
Principales exportadores de gas natural	
Qatar	14,9
Indonesia	14,0
Malasia	13,3
Argelia	11,7
Australia	8,5
Nigeria	8,3
Trinidad y Tabago	7,7
Omán	5,5
Brunei	4,5
Principales importadores de gas natural	
Asia	64,0
Europa	25,0
América del Norte	8,3
Capacidades principales de refino	
OCDE	53,4
Europa y economías en transición	27,8
Estados Unidos	20,3
Canadá y México	4,4
Asia occidental	8,5
China	8,2
América Latina	7,1
Japón	5,4
África	3,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos publicados en *BP Statistical Review of World Energy*, junio de 2007, así como otras fuentes especializadas, como la Agencia Internacional de Energía y la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

Los miembros de la OCDE

La producción de los miembros de la OCDE de América del Norte se redujo 3,1% en 2005 para situarse en 13,7 mbpd y se mantuvo constante en 2006. La de los Estados Unidos bajó 4,6% en 2005 y 0,3% en 2006. Consiguientemente, su parte de mercado pasó de 9% en 2004 a 8,5% en 2005 y 8,4% en 2006. Del mismo modo, la producción del Canadá disminuyó 1,4% en 2005 y 3,5% en 2006, mientras que la de México se redujo 1,7% en 2005 y 2% en 2006. La producción en la UE decreció desde 2,8 mbpd en 2004 a 2,5 mbpd en 2005 y 2,3 mbpd en 2006. En consecuencia, su parte en la producción mundial retrocedió desde 3,4% en 2004 a 3,1% en 2005 y 2,8% en 2006. La producción de Noruega también disminuyó desde 3,2 mbpd en 2004 a 3 mbpd en 2005 y 2,8 mbpd en 2006.

Otros productores

La producción total de los países distintos de los de la OPEP y la OCDE, entre los que figuran la Federación de Rusia, China y el Brasil, fue de 27,4 mbpd en 2005 para luego aumentar 2,6% en 2006 hasta 28,1 mbpd, con lo que su parte de mercado creció ligeramente para suponer el 34,4% en 2006. La Federación de Rusia incrementó su producción un 2,8% hasta unos 9,6 mbpd en 2005. En 2006 volvió a aumentar, aunque a un ritmo menor, para situarse en 9,8 mbpd. Esos incrementos se tradujeron en pequeñas mejoras de su parte de mercado, que fue 11,8% en 2005 y 12% en 2006. Entre los desempeños más notables tanto en 2005 como en 2006, figuraron los de Angola (que entró a formar parte de la OPEP en enero de 2007) y Azerbaiyán. En 2005, este último país aumentó su producción de petróleo un 43,5% para situarla en 4,5 mbpd, mientras que Angola registró un aumento de 26,3% hasta 1,2 mbpd. En 2006, la producción de Azerbaiyán creció 44,7%, mientras que la de Angola lo hizo a una tasa menor de 14,3%. La parte de mercado de Azerbaiyán en la producción mundial de petróleo se duplicó entre 2004 y 2006. La de Angola también aumentó desde 1,2% en 2004 a 1,7% en 2006.

Otros productores de petróleo también se han desempeñado bien en los últimos dos años. El Brasil aumentó su producción hasta 1,8 mbpd en 2006, con lo que su parte de mercado fue de 2,2%. China incrementó su producción 4,2% en 2005 y 1,6% en 2006. Su parte de mercado subió a 4,5% en 2005, porcentaje que se mantuvo en 2006. Otros pequeños productores obtuvieron resultados diversos, manteniendo o aumentando ligeramente su parte de mercado. Guinea Ecuatorial aumentó su

producción en 2005 en un 3,8% y en un 0,6% en 2006. A pesar de su buen desempeño en 2004 (con un incremento de 17,3%), la producción de petróleo de Viet Nam disminuyó 6,7% en 2005 y 7,8% en 2006. El Sudán incrementó su producción 9,2% en 2005 y 11,8% en 2006. Aunque su parte en la producción mundial sigue siendo muy pequeña con un 1,1%, el Perú tuvo buenos resultados, con un aumento de 18,1% en 2005 y de 4,5% en 2006.

Durante el año hubo varios acontecimientos que influyeron en las tendencias de la producción mundial. Del lado de la oferta, a finales de 2006 la OPEP anunció por primera vez en dos años que la producción de petróleo crudo de sus miembros se reduciría en 1,2 mbpd. Posteriormente anunció otro recorte -de 0,5 mbpd- con efecto desde el 1º de febrero de 2007. Por lo que supone de capacidad adicional, la normalización de las relaciones diplomáticas con la Jamahiriya Árabe Libia indica un potencial de oferta mundial de petróleo mayor. Durante el año, los Estados Unidos restablecieron relaciones diplomáticas plenas (rotas en 1980) con ese país y levantaron las sanciones comerciales. Una consecuencia es que se están haciendo inversiones estadounidenses en el sector petrolero libio. Otro hecho se refiere a la entrada en funcionamiento del nuevo oleoducto del Sudán, que corre a cargo de un consorcio conjunto de intereses chinos y malasio. Al unir un yacimiento de petróleo con un terminal de exportación y con el puerto del Sudán, se espera que el sistema redunde en una mayor producción.

La preocupación dominante en 2006 fue el repunte de los precios del petróleo, que alcanzaron máximos en verano de 2006 cuando el crudo Brent llegó a 78,69 dólares por barril. Mientras tanto, el precio anual de la cesta de la OPEP⁵ se mantuvo en unos 61 dólares por barril en 2006. Los precios del petróleo están sometidos a una presión a largo plazo: tienden a subir como consecuencia de una mayor demanda, especialmente de las economías en desarrollo que están creciendo rápidamente, como China y la India, y de unos ajustes lentos en la oferta. Además, los precios aumentaron en el último año por causa de la tensión política en Oriente Medio y cortes de producción en Nigeria y Alaska. La mucha volatilidad hizo que los precios del petróleo bajaran al final de verano y subieran de nuevo a finales de año. Los precios mensuales de la cesta de la OPEP bajaron desde 68,81 dólares en agosto a 54,97 dólares en octubre, antes de aumentar a 57,97 dólares en diciembre. La bajada de los precios se debió a los progresos logrados en las negociaciones con la República Islámica del

Irán, los aumentos en la oferta de petróleo de países distintos de los de la OPEP y la atenuación de los conflictos políticos en Oriente Medio.

Del lado de la demanda, la Agencia Internacional de la Energía (AIE) informó de que la demanda mundial de petróleo había aumentado ligeramente un 1% en 2006, con una cuantía media de 84,5 mbpd. La demanda de los países del TLCAN disminuyó un poco desde 30,6 mbpd en 2005 a 30,5 mbpd en 2006, mientras que los países del Pacífico que pertenecen a la OCDE, China y otros de Asia vieron su demanda de petróleo crecer desde 24 mbpd en 2005 a 24,5 mbpd en 2006. La demanda de petróleo en África se mantuvo constante en 2,9 mbpd.

Evolución de las refinerías

La producción total de refino en el mundo fue de 74,4 mbpd en 2005 y de cerca de 74,9 mbpd en 2006, lo que supuso unos incrementos de 1,5 y 0,7%, respectivamente. Más de la mitad de la producción mundial se obtiene en refinerías de países de la OCDE, aunque esa parte disminuyó algo desde 55,2% en 2004 a 54,2% en 2005 y 53,4% en 2006.

Los Estados Unidos siguen siendo el productor mayor, con 15,2 mbpd en 2005 y 2006 (un descenso de 1,6% respecto de 2004). Ello supone una pequeña disminución de la parte de mercado desde 20,5% en 2005 a 20,3% en 2006. El Canadá y México registraron ligeras caídas en 2005 y 2006, pero mantuvieron su parte de mercado en 2,5% (Canadá) y 1,9% (México). En su conjunto, correspondió a los miembros del TLCAN del orden del 25% de la producción mundial de las refinerías en 2005 y 2006.

El segundo lugar en la producción de las refinerías lo ocuparon Europa y la Federación de Rusia, con unas cifras de 20,9 mbpd en 2005 (un incremento de 1,9%) y 20,8 mbpd en 2006 (una disminución de 0,5%). Ello supuso una parte de mercado de 28% en 2005 y 27,8% en 2006. Las refinerías del Japón invirtieron la tendencia descendente de 2004 y aumentaron su producción 2,4% en 2005, antes de bajar de nuevo un 2,6% en 2006 para situarse en 4 mbpd.

En 2005, el mayor aumento de la producción se registró en China (9,9%), seguida de África (7,1%). Si bien la producción de esta última bajó en 2006 un 2,9% para cifrarse en 2,4 mbpd, la de China siguió creciendo, aunque a un ritmo menor (4%), para

alcanzar los 6,1 mbpd. Sus partes de mercado fueron 8,2% (China) y 3,2% (África). Las refinerías de América Latina vieron su producción disminuir ligeramente tanto en 2005 (con un descenso de 0,5%) y 2006 (1%). Consiguientemente, la parte de mercado de la región bajó desde 7,4% en 2004 a 7,3% en 2005 y 7,1% en 2006. Las refinerías de Asia occidental y Australasia evolucionaron en sentido opuesto a lo largo de 2005 y 2006, incrementando la primera su producción y registrando la segunda un acusado descenso. La producción de las refinerías de Asia occidental se incrementó tanto en 2005 como en 2006 cuando se cifró en 6,4 mbpd. En Australasia, la producción bajó 7,5% en 2005, situándose en 0,7 mbpd antes de reducirse otro 4,2% en 2006. Esto se tradujo en una mayor parte de mercado para Asia occidental, desde un 8,2% en 2005 a un 8,5% en 2006. La parte de mercado de Australasia se redujo aún más y quedó por debajo del 1% en 2006.

En varias partes del mundo se han emprendido varias iniciativas para expandir la capacidad de refino. Por ejemplo, en los últimos años, la India ha aumentado esa capacidad gracias a la refinería de Reliance Petroleum Jamnagar. Los planes para expandir esa refinería se proponen incrementar la capacidad desde 0,6 mbpd a 1,18 mbpd en 2008. En otras partes, Saudi Aramco firmó dos memorandos de entendimiento con Conoco Philips y Total para construir refinerías orientadas a la exportación en la Arabia Saudita. Se espera que la producción de esas refinerías cumpla las normas ambientales de los Estados Unidos y la Unión Europea.

Los envíos de petróleo crudo

En 2006, el tráfico marítimo de crudos siguió aumentando y se estima en 1.990 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga están sobre todo ubicadas en regiones en desarrollo, continuando a la cabeza de la lista Asia occidental con 897,2 millones de toneladas, seguida en orden descendente de África occidental (221 millones de toneladas), las costas septentrional y oriental de Sudamérica (133,9 millones de toneladas), África del Norte (133,8 millones de toneladas), el Caribe y Centroamérica (120,9 millones de toneladas), y África central (109,8 millones de toneladas). Las principales zonas de descarga están situadas en regiones desarrolladas, estimándose que los puertos norteamericanos recibieron 532,9 millones de toneladas y los europeos y japoneses 446,9 y 201 millones de toneladas respectivamente. Entre las principales regiones en desarrollo de descarga figuraban Asia meridional y oriental con

439,4 millones de toneladas y Asia sudoriental con 126,3 millones de toneladas.

En mayo de 2006, China recibió su primer suministro de crudo del nuevo oleoducto de 600 millas que une ese país con Kazajstán. Otro acontecimiento fue el memorando de entendimiento firmado por Kazajstán y Azerbaiyán para que las exportaciones de petróleo crudo kazako discurren por el oleoducto recién inaugurado Bakú-Tbilisi-Ceyhan. Ese oleoducto permite una vía de exportación independiente del sistema de oleoductos rusos y de los estrechos del Bósforo y de Turquía.

Envíos de productos del petróleo

En 2006, el tráfico mundial de derivados del petróleo siguió en aumento y se estima que alcanzó la cifra de 683 millones de toneladas. En su conjunto, esos envíos se vieron afectados por la capacidad mundial de refinación y también por las condiciones climáticas más suaves que influyen en el consumo estacional de combustibles. En varias partes del mundo se registró un incremento. Por ejemplo, las importaciones de América del Norte siguieron siendo vigorosas en el primer semestre de 2006 por causa del continuo impacto de la estación de huracanes de 2005 sobre las refinerías de los Estados Unidos. No obstante, en el último trimestre de 2006 se produjo una caída de las importaciones estadounidenses de derivados del petróleo. Si bien las importaciones europeas también aumentaron, China fue la fuente mayor de la demanda de productos transportados en buques cisterna con casi todo el suministro procedente de América Latina.

La producción de gas natural

La producción mundial de gas natural creció 2,8% en 2005 y 3,1% en 2006, llegando a un total de 2.865,3 millones de metros cúbicos (mmc). Expresada esa cifra en millones de toneladas de equivalente de petróleo, resultan 2.509 y 2.586,4 respectivamente. En conjunto, correspondió a la Federación de Rusia y a los Estados Unidos el 39,7% de toda la producción mundial en 2006. Esa parte es ligeramente inferior a la de 2004 de 41,3%. La producción de los Estados Unidos se redujo 2,8% en 2005 y aumentó 2,4% en 2006. La Federación de Rusia registró un crecimiento de la producción de 1,2% en 2005 y de 2,3% en 2006, con lo que se situó en 612.100 mmc. Sumada a la de los Estados Unidos, esa producción, como queda dicho, representó el 39,7%. El 60,3% restante correspondió a otros países, cuya producción

aumentó 5,3% en 2005 y 3,6% en 2006 cuando se cifró en 1.729 mmc. Por tanto, la parte de esos productores en la producción mundial total de gas se incrementó, y alcanzó el 60% en 2006.

Entre los principales hechos que en 2006 afectaron al mercado de gas natural licuado (GNL) figuran los afanes por nacionalizar el sector del gas natural en Bolivia, donde están las segundas mayores reservas de América Latina, lo que suscitó preocupaciones sobre las inversiones extranjeras en ese sector.

Los envíos de GNL

El transporte de GNL aumentó 6,1% en 2005 y creció a un ritmo más rápido en 2006 (11,8%) para situarse en 211.100 mmc. En consecuencia, los embarques de GNL, expresados en proporción de la producción mundial, se han incrementado en los últimos dos años. El Japón siguió siendo uno de los principales destinos de esos envíos, disminuyendo ligeramente en 2005 sus importaciones de ese producto antes de aumentar en 2006 un 7,2% para cifrarse en 81.900 mmc. El segundo mayor importador de GNL es la República de Corea con 30.400 mmc en 2005 y 34.100 en 2006. Sumadas ambas, las importaciones del Japón y de la República de Corea supusieron el 56,5% de todos los envíos de GNL en el mundo y el 54,9% de los de 2006. Entre otros importadores sustanciales figuran los Estados Unidos, España, Francia y la India. Este último país triplicó sus importaciones entre 2004 y 2006, que se situaron así en 8.000 mmc (con una parte de mercado de 3,8%). Durante el mismo año, China empezó a importar GNL (1.000 mmc) y ha señalado la recepción de un primer envío de Chevron en el primer terminal del país para recibir ese tipo de gas.

En 2005, los principales exportadores de GNL fueron Indonesia (31.460 mmc), Malasia (28.520), Qatar (27.100), Argelia (25.680), Australia (14.850), y Trinidad y Tabago (14.010). Otros exportadores menores fueron Nigeria (12.040 mmc), Omán (9.220) y Brunei (9.150). Durante ese mismo año, Egipto surgió como un nuevo proveedor de GNL (6.930 mmc), siendo los destinos principales España y los Estados Unidos. En 2006, las exportaciones de Indonesia, Malasia y Argelia disminuyeron respectivamente en 6,0, 1,7 y 3,9%. Entre los que lograron un desempeño más destacado en ese año figuran Egipto, cuyas exportaciones se duplicaron con creces para situarse en 14.970 mmc, Nigeria (con un incremento del 46%), Omán (25,2%) y Australia (21,4%).

En 2006, la capacidad de GNL aumentó al funcionar a plena capacidad proyectos iniciados en 2005 y otros terminados en ese mismo año de 2006. Además, se espera que se sumen a ellos en 2007 el proyecto Bayun Undan en Timor-Leste iniciado en 2006, y otros en Guinea Ecuatorial y Noruega, así como una mayor producción en Nigeria y Qatar. Se espera que este último país exporte alrededor de 77 millones de toneladas en 2011. En otras partes, Perú GNL está construyendo una planta de licuefacción en su costa del Pacífico. La capacidad prevista es de 4,4 millones de toneladas para exportar el producto a México y los Estados Unidos. Mientras tanto, Suez Energy International, que forma parte de la compañía francesa industrial y de energía Suez, ha anunciado un plan de 700 millones de dólares para atender a la demanda chilena. El plan se propone construir un terminal de regasificación al norte de Chile para abastecer a centrales de energía locales. También se espera que aumente la producción de GNL en Trinidad, una vez que se ejecuten los planes para tres yacimientos más de gas frente a la costa. Hay que señalar que aunque se haya anunciado una larga lista de proyectos de GNL, muchos se retrasaron en 2006 por demoras en las decisiones de invertir y en las aprobaciones financieras. Proyectos tales como Stockman, Sakhalin y Gorgon han visto revisado el calendario de sus planes.

Otro hecho sin relación con lo anterior es la controversia sobre los precios entre la Federación de Rusia y Ucrania, que perturbó el suministro de gas a países de Europa oriental y provocó inquietud sobre la seguridad energética de Europa. El incidente puso de relieve la importancia que tiene para Europa diversificar sus fuentes de energía; esa diversificación podría a la larga repercutir positivamente en el tráfico marítimo al impulsar la demanda de transporte.

La energía se encuentra cada vez más en el frontispicio de la agenda internacional, ya que lograr sostenibilidad y seguridad en el aprovisionamiento futuro de energía es una preocupación común a todas las naciones, tanto desarrolladas como en desarrollo. Al mismo tiempo, hay un creciente reconocimiento de las externalidades negativas asociadas a una utilización y una demanda cada vez mayores de energía, en particular a la luz de los temores sobre el cambio climático. La oferta futura de combustibles fósiles puede ser menos segura de lo que se creía. En este contexto, debería tomarse nota de un detallado informe que publicó en julio de 2007 el Consejo Nacional del Petróleo de los Estados Unidos. Se trata de la prestigiosa asociación

del sector entre cuyos 175 miembros figuran las principales compañías petroleras de todo el mundo⁶. El informe, titulado "Facing the Hard Truths about Energy" (Cómo afrontar la incómoda verdad sobre la energía)⁷, advierte sobre una penuria de petróleo y gas hacia 2015 y sugiere que en el año 2030 tendrá que sustituirse el 80% de la producción actual de petróleo. En esa tesitura, insta a que se hagan cuantiosas inversiones nuevas en proyectos en gran escala para desarrollar y suministrar energía en los años venideros. En ese contexto se hace referencia a estimaciones de la AIE en su World Energy Outlook (Perspectivas de la energía en el mundo) de 2006, según el cual se requerirán 20 billones de dólares en los próximos 25 años (equivalentes a 3.000 dólares por persona), necesi-tándose más de la mitad de esa suma para generar y distribuir electricidad.

2. Los envíos de carga seca⁸

Evolución general

Tal como se indica en el cuadro 3, los envíos de carga seca siguieron aumentando en 2006 y se estima que alcanzaron los 4.740 millones de toneladas. Esos envíos representaron el 63,9% de todas las mercancías embarcadas. Los cinco grandes productos que se transportan a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfato) suponen, según esas estimaciones, 1.830 millones de toneladas. La diferencia está constituida por graneles menores y mercancías transportadas en buques de línea regular, con 2.910 millones de toneladas. En el cuadro 7 figuran los principales participantes en la producción, consumo y comercio de algunos de los principales graneles.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición registró un aumento en 2006 (8,8%) para cifrarse en 1.240 millones de toneladas. Fue el tercer año consecutivo en que se rebasó la marca de los 1.000 millones de toneladas. El crecimiento se vio especialmente impulsado por la producción de China, que creció un 18,5% y se situó en 418,8 millones de toneladas. Esta tasa de crecimiento es muy parecida a la del año 2000 y fue la primera vez desde 2001 que quedó por debajo del 20%. En consecuencia, China sigue siendo la zona de mayor crecimiento y mayor mercado, con una parte de la producción mundial de acero de 33,9% en 2006 (31% en 2005). Además, la producción de acero bruto en Asia se benefició del incremento registrado

Cuadro 7

Principales graneles: grandes productores, consumidores y comerciantes en 2006
(Parte del mercado mundial en porcentaje)

	Porcentaje
Productores de acero bruto	
Europa	36,6
China	33,9
Asia occidental	12,4
India	9,4
República de Corea	3,9
Economías en transición	9,6
Japón	3,5
República de Corea	3,9
África	1,5
América Latina	3,6
Australia y Nueva Zelandia	0,7
Consumidores de acero bruto	
Asia	54,1
China	32,0
UE (27)	16,6
TLCAN	13,9
Economías en transición	4,3
Asia occidental	3,3
América Latina	2,5
África	1,9
Exportadores de mineral de hierro	
Australia	37,7
Brasil	34,2
India	13,8
Sudáfrica	3,9
Canadá	3,1
Suecia	2,6
Mauritania	1,7
Perú	0,9
Importadores de mineral de hierro	
China	45,6
Japón	18,9
Europa	18,8
Exportadores de carbón (térmico y coquificable)	
Australia	32,3
Indonesia	22,0
Sudáfrica	9,0
China	8,0
Colombia	8,0
Federación de Rusia	7,4
Canadá y Estados Unidos	6,0

	Porcentaje
Importadores de carbón (térmico y coquificable)	
Europa y Japón	54,6
República de Corea	10,7
Provincia china de Taiwán	9,1
India	6,2
Estados Unidos	4,2
Israel	1,8
China	1,3
Tailandia	1,3
Chile	0,6
Exportadores de cereales (con exclusión de granos de soja)	
Canadá y Estados Unidos	48,2
Argentina	9,4
Australia	9,5
Europa	8,8
China	3,3
Importadores de cereales	
Asia	33,3
África	21,7
América Latina	21,7
Asia occidental	14,5
Europa	5,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Clarkson Research Services, *Shipping Review & Outlook*, primavera de 2007, y *Dry Bulk Trade Outlook*, abril y junio de 2007.

en la India (7,6%), el Japón (3,3%) y, en menor medida, la República de Corea (1,2%). La producción de esos países fue de 116,2, 44 y 48,4 millones de toneladas respectivamente. Esos niveles se corresponden con partes del mercado de 9,4, 3,5 y 3,9% respectivamente.

Con la excepción de América Latina y Asia occidental, donde los niveles de producción se mantuvieron sin cambios o aumentaron muy poco, otras regiones y países registraron crecimientos apreciables en 2006. En los países del TLCAN, la producción aumentó 3%, invirtiendo así el desempeño negativo de 2005 cuando la producción disminuyó 4,8%. En ese crecimiento figuraron a la cabeza los Estados Unidos, que aumentaron su producción 3,6 millones de toneladas respecto del año anterior (con un incremento de 3,8%). El Canadá y México también invirtieron la tendencia de 2005 y registraron tasas similares de aumento (0,6%). Del mismo modo, la producción de acero de fundición en Europa, incluida la UE (25), cobró velocidad y progresó 6,2% en 2006 para cifrarse en 454,4 millones de toneladas (36,6% de parte de mercado). Se registraron fuertes incrementos en Luxemburgo (27,3%),

Polonia (19%), Eslovaquia (13,3%) y Bélgica (12,5%). Algunos países vieron disminuir su producción, mientras otros la mantuvieron en el nivel de 2005. Por ejemplo, hubo descensos de 8,5 y 7,2% en Finlandia y los Países Bajos, respectivamente, y una situación sin cambios en Hungría (2 millones de toneladas), Portugal (1,4 millones), Noruega (0,7 millones) y Eslovenia (0,6 millones). Grandes productores como Italia y Alemania registraron aumentos de 7,5 y 6,1% respectivamente. Mientras Alemania continuó siendo el sexto mayor productor mundial de acero bruto, Italia ganó un puesto y sustituyó al Brasil en el lugar noveno. Otros productores europeos menores como Serbia y Montenegro siguieron expandiendo la producción a una muy notable tasa del 38,5%, alcanzando 1,8 millones de toneladas en 2006.

En las economías en transición de la CEI la producción aumentó 5,8% para situarse en 119,7 millones de toneladas (9,6% de parte de mercado). La Federación de Rusia mantuvo su posición como el cuarto mayor productor mundial de acero bruto con un incremento de 6,8%, para alcanzar 70,6 millones de toneladas en 2006. Con ello, la parte de la produc-

ción total de las economías en transición de la CEI se incrementó desde 58,4% en 2005 a 60% en 2006. Mientras Ucrania, Belarús y Uzbekistán tuvieron aumentos de producción -5,7, 10 y 16,7%, respectivamente- en Kazajstán hubo un descenso de 6,7%.

En Asia occidental la producción de acero bruto aumentó ligeramente en un 0,8%, cifrándose en 2006 en 15,4 millones de toneladas (con una parte de mercado de 12,4%). La República Islámica del Irán aumentó su producción en 4,2% para situarse en 9,8 millones de toneladas (63,6% de la producción total de la región en 2006). La Arabia Saudita y Qatar registraron descensos de producción de 5 y 9,1% respectivamente.

La producción de África de acero de fundición progresó un 3,3% y se situó en 18,5 millones de toneladas en 2006 (1,5% de parte de mercado). Sudáfrica, el mayor productor regional, aumentó su producción 2,1% hasta 9,7 millones de toneladas. Egipto y Argelia tuvieron incrementos de 1,6 y 20% respectivamente, mientras que la Jamahiriya Árabe Libia produjo un 7,7% menos. En conjunto, la producción de esos tres últimos países ascendió a 8,4 millones de toneladas, con un aumento de 5% sobre el año anterior. En la Oceanía desarrollada, Australia incrementó la producción 1,3% para llegar a 7,9 millones de toneladas, mientras que la de Nueva Zelandia se mantuvo constante en 0,9 millones de toneladas. En Sudamérica, la producción de acero se mantuvo sin cambios con un total de 45,3 millones de toneladas (3,6% de parte de mercado). La caída de la producción del Brasil desde 31,6 millones de toneladas en 2005 a 30,9 millones de toneladas en 2006 se vio compensada por incrementos en productores menores como Colombia (50%), el Perú (12,5%), Chile (6,7%) y la Argentina (1,8%).

Hay que señalar que 2006 fue un año de crecimiento en todo el mundo y de consolidación de la industria siderúrgica. En su transcurso, Mittal Steel y Arcelor se fusionaron y consolidaron. Arcelor-Mittal (Luxemburgo) figura ahora a la cabeza del sector, con una producción de acero bruto de 118 millones de toneladas que representan del orden del 9,5% de la producción mundial. Entre otras fusiones recientes figuran las de Tata Steel (India) con el Grupo Coros (angloholandés), la compra por U.S. Steel de Lone Star Technologies, la participación de Evraz (Federación de Rusia) y del Crédit Suisse en Highveld Steel (Sudáfrica) y Vanadium Corp (Sudáfrica también); la fusión de SSAB Svenskt Staal AB (Suiza) con Ipsco (Estados Unidos-

Canadá), de Nucor (Estados Unidos) con el Grupo Harris Steel, de Essar Global (India) con Algoma Steel (Canadá) y de Minnesota Steel (Estados Unidos) y Ternium (Luxemburgo) con el Grupo Imsa (México).

Según MEPS⁹, el precio combinado y el índice de todos los productos siderúrgicos aumentaron en 2006. El índice global (1997 = 100) pasó de 139,2 en enero a 159,3 en diciembre de 2006. Ello supuso un alza de precios desde 555 dólares la tonelada en enero a 635 dólares en diciembre de 2006. Una tendencia similar se observó respecto de todos los índices y precios en la UE, América del Norte y Asia.

Con un desarrollo paralelo, la producción mundial de arrabio aumentó 10% en 2006 para cifrarse en 871,6 millones de toneladas. El incremento registrado en Asia (14,4%) fue el que más contribuyó a la expansión de la producción mundial. En Asia figuró a la cabeza China con un incremento de 19,8% y una parte mundial de 46,4%. Entre otros grandes productores figuran países europeos distintos de los de la UE con un aumento de 15% y las economías en transición con una subida de 6,4%. Sudamérica y Centroamérica son las únicas regiones que registraron un descenso de la producción (3,9%), que se situó en 36,8 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en el mundo creció mucho en 2006 con una tasa de incremento de 8,5%, lo que llevó el total a 1.113 millones de toneladas. En 2007 se espera un nuevo crecimiento del 5,9%. Si bien Asia, impulsada por China, sigue siendo el mayor consumidor mundial con una parte de 54,1%, el crecimiento del consumo fue mayor en otras regiones. El de Asia creció 6,1%, con un 9% en China. Ese consumo se incrementó 11,2% en la UE (27), 14,9% en otros países europeos, 12,9% en las economías en transición, 11,7% en América Latina, 11,1% en los países del TLCAN, 10,3% en Asia occidental y 9,7% en África. En 2006, el consumo aparente de acero se cifró en 184,7 millones de toneladas en la UE (27), en 154,9 millones en los países del TLCAN, en 48,4 millones en las economías en transición (con un 4,3% de parte de mercado), en 36,8 millones en Asia occidental, en 36 millones en América Latina, en 28 millones en países europeos distintos de los de la UE y en 21,6 millones en África.

Las previsiones para 2007 auguran una moderación del aumento del consumo en casi todas las regiones, con la excepción de los países del TLCAN, donde se espera un descenso del 3,1%, y de Asia, donde es previsible que un auge del consumo en China (13%) impulse al alza la demanda de toda la región (9,2%).

El tráfico de mineral de hierro

Todo incremento de la producción siderúrgica redundará en un mayor transporte de mineral de hierro, que en 2006 se estimó en 716 millones de toneladas. Australia y el Brasil representaron, respectivamente, 37,7 y 34,2% de las exportaciones mundiales y entre ambos hicieron casi los tres cuartos de los envíos mundiales. Las exportaciones australianas de mineral de hierro crecieron 12% y se situaron en 270 millones de toneladas, mientras que las del Brasil lo hicieron en un 8,9% hasta 245 millones de toneladas. Las demás exportaciones de mineral de hierro procedieron de la India (99 millones de toneladas), Sudáfrica (28 millones), el Canadá (22 millones), Suecia (19 millones), Mauritania (12 millones) y el Perú (6,5 millones). Esos países incrementaron sus exportaciones a ritmos diversos, que variaron desde un mínimo de 4,8% en el caso del Canadá y el Perú hasta un máximo de 13,2% en el de Mauritania.

China sigue siendo el destino principal de los envíos de mineral de hierro de todo el mundo, con 326,3 millones de toneladas descargadas en puertos de ese país, lo que supone un incremento de 18,4% respecto de 2005 y un aumento de la parte mundial hasta el 45,6%. Entre otros importadores apreciables de 2006 figuran el Japón con 135,3 millones de toneladas (un 2,3% de incremento) y Europa occidental con 134,6 millones de toneladas y un aumento de 3,8%. Importadores menores de Asia como la República de Corea, la Provincia china de Taiwán, Malasia e Indonesia registraron pequeños incrementos que fueron respectivamente, de 0,4, 0,9, 0,2 y 0,1 millones de toneladas. Las importaciones del Pakistán y Filipinas se mantuvieron sin cambios en 1,9 millones de toneladas y 4 millones de toneladas respectivamente. En otras partes del mundo las importaciones de mineral de hierro o bien disminuyeron, como en el Canadá y los Estados Unidos (con un descenso del 12,4%) y América Latina (con una disminución del 3,9%), o subieron como en África (en un 8,1%) y Asia occidental (con un ligero incremento de 0,7%). Así, en 2006 se importaron 43,9 millones de toneladas en la República de Corea, 15,5 millones en la

Provincia china de Taiwán, 4 millones en Malasia, 15,2 millones en Asia occidental, 8 millones en África, 9,2 millones en el Canadá y los Estados Unidos, y 7,4 millones en América Latina.

Las previsiones para 2007 indican una demanda mundial de mineral de hierro fuerte y sostenida, especialmente en China e Indonesia, los Países Bajos, España y la India. Se espera que las importaciones de América del Norte disminuyan, mientras se prevé que las de América Latina se mantengan en el nivel de 2006.

El tráfico de carbón

Los envíos de carbón se estiman para 2006 en 728 millones de toneladas. Los de carbón para centrales térmicas se calculan en 542 millones de toneladas, lo que representa el 74,4% de todos los envíos. Aunque los de carbón coqueable han disminuido desde 2001, su tasa de crecimiento anual medio en el último decenio se estima en 1,2% frente a 7,6% para el carbón térmico.

En conjunto, correspondió a Indonesia y Australia alrededor del 50% de los envíos mundiales de carbón para centrales térmicas. Desde 2005, Indonesia ha superado a Australia como el mayor exportador de ese carbón, creciendo sus envíos un 48,7% para cifrarse en 2006 en 160,6 millones de toneladas (un 22% del total). Se estima que las exportaciones de carbón térmico desde Australia fueron de 110,1 millones de toneladas, con un incremento de 3,5% respecto de 2005. En ese país las mayores exportaciones en 2006 tropezaron con limitaciones logísticas, lo que provocó grandes embotellamientos en algunos puertos y terminales.

Además de Indonesia y Australia, entre los principales exportadores de carbón térmico en 2006 figuran Sudáfrica (65,4 millones de toneladas), Colombia (58,3 millones), China y la Federación de Rusia (53,7 millones cada uno), y Venezuela (7,8 millones). Con la excepción de China y Sudáfrica, que registraron una disminución de sus exportaciones, los demás exportadores tuvieron aumentos en 2005 o se mantuvieron en el mismo nivel.

Desde 2005, las exportaciones de Australia de carbón de coque han representado del orden de los dos tercios de todas las exportaciones de ese tipo de carbón. Se estima que las de ese país disminuyeron ligeramente en 2006 a 124,4 millones de toneladas frente a 124,9 millones en 2005 (con un 32,2% de

todos los envíos mundiales de carbón térmico y coquificable). Una tendencia similar se observa en exportadores menores como el Canadá, los Estados Unidos y China. Las exportaciones de carbón coquificable de esos países parece que cayeron en 2 millones de toneladas, 1,2 millones y 2 millones respectivamente. Las previsiones para 2007 señalan una tendencia ascendente, ya que el crecimiento de las exportaciones de carbón de coque se verá estimulado por el firme crecimiento de las exportaciones australianas, así como por una mayor expansión de exportadores menores.

Los principales destinos de los envíos de ambos tipos de carbón son el Japón y la UE, que en su conjunto representaron alrededor del 54,6% de las importaciones mundiales de carbón en 2006. En ambos casos, en esas importaciones predomina el carbón coquificable, con una parte del 65% en el Japón y del 78,3% en la UE. Entre los importadores menores figuraron, por lo que atañe al carbón térmico, la Provincia china de Taiwán (58,6 millones de toneladas), la República de Corea (56,2 millones), los Estados Unidos (30,9 millones), la India (23,4 millones) e Israel (13 millones). Las importaciones de China y Tailandia casi se duplicaron, cifrándose respectivamente en 9,9 y 9,6 millones de toneladas. Las importaciones chilenas fueron de 4,4 millones de toneladas, con un incremento del 37,5% respecto de 2005. Por lo que hace al carbón de coque, entre los importadores menores figuran la India (21,9 millones de toneladas) y la República de Corea (21,8 millones), que registraron un incremento marginal respecto de 2005, así como el Brasil cuyas importaciones disminuyeron para situarse en 10,3 millones de toneladas (un descenso del 4,6%).

El mercado de cereales

Según el Consejo Internacional de Cereales, la producción de grano, especialmente de trigo, disminuyó desde 1.649 millones de toneladas en 2005 a 1.602 millones en 2006. Si bien el consumo humano se mantuvo igual, la demanda industrial de grano (maíz) aumentó para la producción de biocombustibles, especialmente en los Estados Unidos. La rigidez de la oferta y la mayor demanda industrial se tradujeron en unos precios mundiales más altos en 2006. Entre los pasos seguidos para solventar la penuria figuran la aplicación de unos mayores precios de apoyo para estimular la producción en la India y medidas específicas adoptadas por algunos exportadores para asegurar que la demanda interior se atendía adecuadamente. Por ejemplo, se ha

señalado que la Comisión de la UE redujo las licencias de exportación de grano.

Se estima que los envíos mundiales de cereales crecieron a una tasa modesta y que se situaron en 2006 en 281 millones de toneladas. El trigo supuso 109 millones de toneladas, mientras los cereales secundarios como maíz, cebada, grano de soja, sorgo, avena, centeno y mijo supusieron en total 172 millones de toneladas. En 2006, correspondió al Canadá y a los Estados Unidos el 48,2% de las exportaciones mundiales de cereales, sin contar la soja en grano. La parte de la Argentina fue del 9,4%, mientras Australia y la UE suministraron, respectivamente, 9,5% y 8,8% de todas las exportaciones. El resto de los envíos de grano se hizo por China (con una parte del 3,3%) y otros exportadores menores. Excepto en el caso de Australia y la Argentina, todos los demás exportadores registraron incrementos en 2006.

En ese año, Asia siguió siendo la principal zona de descarga de cereales (con exclusión del grano de soja) con 71,2 millones de toneladas, seguida de África y América Latina con 46,5 millones de toneladas cada una, Asia occidental (31 millones de toneladas), Europa, incluida la UE (11 millones de toneladas), y las economías en transición de la CEI (6,2 millones de toneladas). Aunque grandes importadores como el Japón y la República de Corea aumentaron sus compras, el descenso de las de China (con una caída del 62,9%) contribuyó a un declive del 2,6% de las importaciones de grano de Asia. A pesar de una disminución del 6,2% en las egipcias, las importaciones totales de África crecieron en 2006 un 4,3% como consecuencia sobre todo de que importadores menores registraron incrementos como Argelia (con un aumento del 1,4%), la Jamahiriya Árabe Libia (4,3%), Marruecos (7,3%), el Sudán (11,8%), Sudáfrica (23,5%) y Túnez (4,5%).

Las importaciones en América Latina aumentaron en 2006 en 4,3%. Ese crecimiento se vio estimulado por una mayor demanda en Sudamérica (15,7%) especialmente en el Perú (22,2%), Colombia (16,2%) y el Brasil (9,7%). Durante ese año, las importaciones de cereales de Asia occidental aumentaron a un ritmo más rápido (6,7%), impulsadas principalmente por la fuerte demanda del Irak (con un incremento de 61,3%), la Arabia Saudita (19,2%) y el Yemen (23,8%). En 2006, las importaciones europeas de grano bajaron un 16,7% por causa de una menor demanda de importaciones en la UE y otros países europeos, que disminuyeron

15,1 y 23,1%, respectivamente. Las economías en transición registraron un crecimiento de las importaciones del 6,7% gracias sobre todo a países distintos de la Federación de Rusia, que mantuvo su nivel de 2005.

Las previsiones para 2007 indican que los envíos mundiales de grano seguirán iguales, compensándose la tendencia más débil de las importaciones de Asia occidental y África con un crecimiento firme en todas las demás regiones, especialmente en la UE y América Latina.

El tráfico marítimo de otros graneles

Se estima que el comercio mundial de bauxita y alúmina fue de 72 millones de toneladas en 2006, dividido casi por igual entre los dos minerales. Guinea y Australia tienen alrededor de la mitad de las reservas mundiales de bauxita y Guyana, Jamaica, el Brasil y Suriname, en su conjunto, el 25%. En Viet Nam se han encontrado reservas nuevas. Entre las principales zonas de embarque de bauxita figura África con una parte que se calcula en un 40%, seguida de América (34,8%), representando tan sólo Jamaica el 13,2% del total mundial. Otras regiones exportadoras son Australia y Asia con partes de 12,4 y 11,1% respectivamente. Las principales zonas importadoras fueron Europa y América del Norte con partes en el total mundial de 47,5 y 41,7% respectivamente. Durante ese mismo año, los exportadores principales de alúmina fueron Australia con una parte de 43,8%, seguida de América (25,7%). Aquí también, sólo a Jamaica correspondió el 13,9% de los envíos mundiales de alúmina que atendían principalmente la demanda de América del Norte y Europa.

En 2006, la producción total de aluminio primario aumentó 6,2% para cifrarse en 33,2 millones de toneladas. La producción en China siguió aumentando a un ritmo muy notable, con un aumento de 19,8% para situarse en 9,3 millones de toneladas. La producción en otros países asiáticos también se incrementó hasta 3,5 millones de toneladas, un 11,3% más que en 2005. Otras regiones arrojaron resultados contrapuestos, con unos crecimientos de la producción en África, América Latina y Oceanía de 6,3, 4,3 y 1%, respectivamente. En contraste con el año anterior, la producción disminuyó tanto en América del Norte como en Europa occidental en un 0,9% en la primera y un 1,6% en la segunda.

En 2006, el comercio mundial de fosforita arrojó un total de 31 millones de toneladas. Marruecos sigue

siendo el mayor exportador, con casi la mitad de todos los envíos mundiales que se estiman en unos 13 millones de toneladas. Buena parte de los embarques en Marruecos sirven para satisfacer la demanda de ese producto en Europa y América. Los envíos de exportadores menores, tales como países en África y Asia occidental y las economías en transición, se estiman en alrededor de 4,0, 7,1 y 3,1 millones de toneladas respectivamente. El resto correspondió a otros exportadores de menor importancia. Las principales zonas de descarga fueron Asia, con unos 13 millones de toneladas, Europa (9,5 millones), América (5,2 millones) y Australia (0,8 millones). Para acrecentar la capacidad, el Gobierno de Marruecos fomenta la inversión privada mediante empresas conjuntas con compañías europeas y asiáticas. Se ha señalado que con el fin de financiar otros proyectos, se firmó un acuerdo para un crédito de 20 millones de dólares durante diez años con Proparco. En otros lugares, el potencial que ofrece la zona del mar Rojo como gran zona de exportación de fosforita y fertilizantes se tradujo en un efecto de propagación que beneficia a diversas actividades.

Se estima que los graneles secos de importancia menor alcanzaron la cifra de 949 millones de toneladas en 2006. El mayor incremento se registró en las exportaciones de productos siderúrgicos y cemento de China. Se estima que los envíos de acero y productos forestales aumentaron 8,3%, para alcanzar 429 millones de toneladas. El comercio de productos siderúrgicos representó el 59,4% de ese total y aumentó a un ritmo más rápido (12,8%) que el de productos forestales, que se incrementaron un 2,3% en 2006. Hubo otro comercio de graneles secos de menor importancia constituidos por productos agrícolas tales como azúcar, arroz, tapioca y harinas (semillas oleaginosas, soja y tortas de aceite) así como fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea). Se estima que las cantidades que fueron objeto de comercio en 2006 superaron ligeramente los 257 millones de toneladas, con un incremento de 2,8% respecto del año anterior. Los envíos de varios otros minerales y de productos a granel (como coque, minerales no ferrosos, metales, sal y cemento) también aumentaron para cifrarse en un total estimado en 263 millones de toneladas. Las previsiones para 2007 indican un crecimiento general constante, aumentando el comercio de manufacturas, especialmente de productos siderúrgicos, a una tasa superior a la de los otros graneles señalados de menor importancia.

3. El transporte contenedorizado de mercancías en buques de línea regular¹⁰

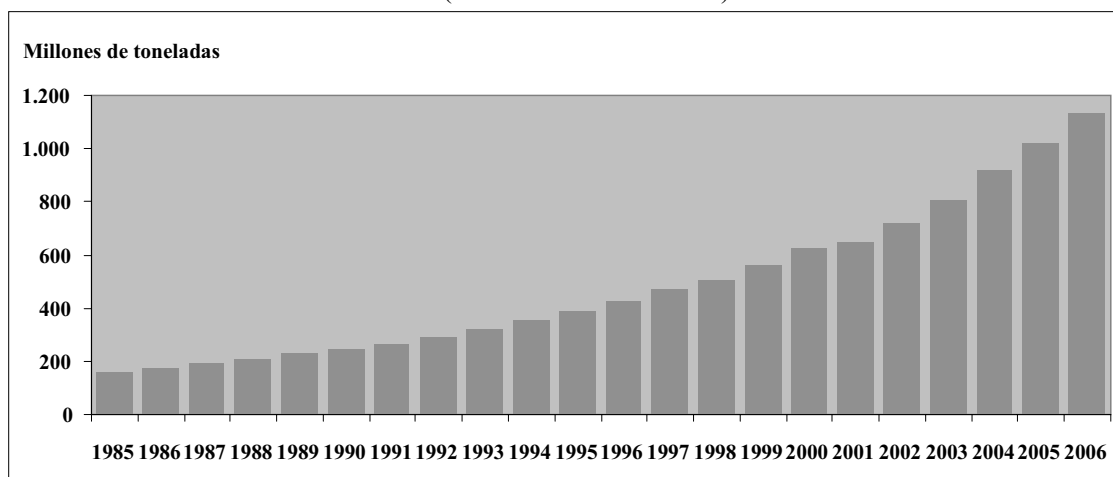
El resto de 1.960 millones de toneladas de carga seca se transporta cada vez más por las rutas que siguen los buques de línea regular. Clarkson Research Services estimó que el comercio de contenedores, medido en toneladas de carga, aumentó en 2006 11,2% para situarse en 1.130 millones de toneladas (véase el gráfico 4). En los últimos 20 años se estima que el comercio mundial de contenedores (en toneladas) aumentó a una tasa anual media de 9,8%, mientras que la parte de mercancías contenedorizadas en los envíos totales de carga seca creció desde 7,4% en 1985 a 24% en 2006. En este contexto, es importante señalar que el comercio de

manufacturas, que en términos de valor representó el 72% del comercio mundial de mercancías en 2005, está creciendo continuamente¹¹. Según Drewry Shipping Consultants, más del 70% del valor del tráfico marítimo internacional tiene lugar en contenedores.

En ese estado de cosas, el comercio contenedorizado está abocado a crecer y es probable que absorba una parte mayor de la carga seca mundial. Drewry Shipping Consultants estimó el comercio global en contenedores de 2006 en unos 129 millones de TEU. Una previsión hasta 2020 indicaba para ese comercio 157 millones de TEU en 2008, 219 millones en 2012 y 287 millones en 2016, superando los 371 millones de TEU en 2020.

Gráfico 4

Crecimiento del comercio internacional contenedorizado, 1985-2006 (En millones de toneladas)



Fuente: Clarkson Research Services, Shipping Review Database, primavera de 2007, pág. 101.

Lo acontecido en las principales rutas del comercio en contenedores en 2006 ilustra esa tendencia. El comercio en el Pacífico se estima en 18,5 millones de TEU, con un aumento de 10,1% respecto del año anterior. El tramo predominante Asia-Estados Unidos obtuvo, según los cálculos, un tráfico de 13,9 millones de TEU, un 12,1% más que en 2005. El comercio en la dirección opuesta, Estados Unidos-Asia, aumentó 4,5% y se estima en 4,6 millones de TEU. El desequilibrio entre el tráfico en dirección este y el de dirección oeste parece haberse ahondado en 2006, con el tráfico de carga Asia-Estados Unidos superando al de la dirección opuesta en 9,3 millones de TEU frente a los 8 millones de 2005. La siguiente ruta comercial más importante, la Asia-Europa, tuvo un comercio

calculado en 18,3 millones de TEU. El movimiento de carga en la dirección predominante desde Asia a Europa se estimó en 12,5 millones de TEU en 2006, frente a 10,8 millones en 2005. El tráfico en la dirección opuesta aumentó 5,4% con un total cifrado en 5,8 millones de TEU.

La ruta trasatlántica que une Europa con América del Norte se estima que movió 6,2 millones de TEU en 2006. El comercio en la dirección predominante, desde Europa a América del Norte, creció 2,6% respecto del año anterior, llevando el total a 3,9 millones de TEU. El tráfico en la dirección opuesta, América del Norte-Europa, creció a un ritmo ligeramente inferior con 2,3 de TEU. El rápido crecimiento de las rutas comerciales que unen Asia

y concretamente China con América del Norte y Europa pone de manifiesto el ininterrumpido papel de las dinámicas economías emergentes de Asia como motor del comercio mundial, así como el impacto de los nuevos procesos de producción y deslocalización desde centros tradicionales de producción en Occidente a países en desarrollo asiáticos. La aparición de Viet Nam como un importante factor de ese crecimiento es digna de señalar, especialmente a la luz de su reciente entrada en la OMC.

Además de las rutas comerciales Este-Oeste, las Norte-Sur y Sur-Sur están aumentando, un hecho que refleja en este último caso la nueva geografía del comercio y el papel de las economías en desarrollo emergentes como centros industriales. El comercio total Norte-Sur en 2006 se estima en 19,6 millones de TEU. El tráfico desde Europa a África occidental se calcula en 0,6 millones de TEU, mientras que el que discurre en dirección opuesta representó 0,3 millones de TEU. El primero se expandió a una tasa más rápida que el segundo, con crecimientos estimados en 10 y 2% respectivamente. El comercio de contenedores entre Europa y Oceanía

se estima que aumentó 6,3% para cifrarse en 0,5 millones de TEU en 2006. En esas rutas no se observan desequilibrios apreciables. Las mayores rutas comerciales que unen América del Norte y Europa con la América en desarrollo tuvieron un tráfico estimado en 5,2 millones de TEU y 3,3 millones de TEU respectivamente. Los desequilibrios en esas rutas son más pronunciados, pues el comercio que se origina en la América en desarrollo supone el doble del que procede de Europa y América del Norte. El tráfico de contenedores entre regiones en desarrollo y en el interior de ellas está creciendo a un ritmo rápido. Por ejemplo, se estima que el comercio intraasiático aumentó en 2006 en un 8,8%, situándose en 8,1 millones de TEU. Se espera que todavía crezca más aprisa con la deslocalización de producción desde China a países de Asia menos costosos tales como Viet Nam y la India. En noviembre de 2006, 48 países africanos firmaron acuerdos comerciales con China. Esto muestra el potencial de crecimiento que ofrece el comercio contenedorizado Sur-Sur, importando China materias primas e importando África bienes de consumo chinos.

Notas

¹ Para un panorama general más completo del desarrollo económico mundial, véase *Informe sobre comercio y desarrollo, 2007* de la UNCTAD, www.unctad.org.

² Basado en información publicada por la OMC en *El comercio mundial en 2006 y perspectivas para 2007*, Comunicado de prensa, abril de 2007; OMC, Statistics Database, *International Trade Statistics, 2006*; y *World Trade Report, 2006* (Informe sobre el comercio mundial) (www.wto.org).

³ Secretaría de la UNCTAD basándose en varias fuentes especializadas, como BP, *Statistical Review of World Energy, 2005, 2006 y 2007* (www.bp.com).

⁴ Arabia Saudita, Argelia, Emiratos Árabes Unidos, Indonesia, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Kuwait, Nigeria, Qatar, República Islámica del Irán y Venezuela. Angola se sumó a la OPEP el 1º de enero de 2007.

⁵ La cesta de referencia de la OPEP se estableció en junio de 2005 y está formada por lo siguiente: Saharan Blend (Argelia), Minas (Indonesia), Iran Heavy (República Islámica del Irán), Basra Light (Iraq), Kuwait Export (Kuwait), Es Sider (Jamahiriya Árabe Libia), Bonny Light (Nigeria), Qatar Marine (Qatar), Arab Light (Arabia Saudita), Murban (Emiratos Árabes Unidos) y BCF 17 (Venezuela).

⁶ Comprenden ExxonMobil, Chevron, ConomoPhilips, Occidental Petroleum Shell y PB.

⁷ Puede descargarse una copia del informe de la página web del Consejo Nacional del Petróleo en <http://www.npc.or>.

⁸ Secretaría de la UNCTAD basándose en varias fuentes especializadas como el Instituto Internacional del Hierro y del Acero (www.worldsteel.org), Clarkson Research Services, *Dry Bulk Trade Outlook*, abril de 2007, Clarkson, *Shipping Review & Outlook*, primavera de 2007, Fearnleys, *Review 2006*, Instituto Internacional del Aluminio, *Historical Statistics, 2006*, y Consejo Internacional de Cereales (www.igc.org.uk).

⁹ MEPS Internacional Ltd es un analista independiente internacional del acero que proporciona información sobre el mercado siderúrgico (www.meps.co.uk).

¹⁰ Basado en información publicada en *Shipping Review & Outlook*, Clarkson Research Services, otoño de 2006 y primavera de 2007; *Container Intelligence Monthly*, varios números; *Containerisation International Magazine*, varios números; y Containerisation International Online (www.ci-online.co.uk). Datos proporcionados por Drewry Consultants Ltd.

¹¹ UNCTAD, *Manual de Estadísticas 2006/2007* (www.unctad.org) y datos estadísticos sobre el comercio de la OMC (www.wto.org).

Capítulo 2

ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica del transporte marítimo mundial desde el lado de la oferta. La información y los datos abarcan en forma completa la estructura, propiedad y registro 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.

La flota mercante mundial ascendía a 1.040 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a comienzos de 2007, con un incremento anual notable del 8,6%. Los pedidos a los astilleros supusieron un total de 6.908 buques, con un tonelaje de 302,7 millones de TPM. Por lo que atañe a la propiedad de la flota, a principios de 2007 los países en desarrollo controlaban aproximadamente el 31,2% de la flota mundial en TPM, los países desarrollados del orden del 65,9% y las economías en transición el 2,9% restante. Desde que la UNCTAD empezó a registrar datos sobre el tonelaje con bandera extranjera en 1989, la parte de esa flota aumentó todos los años hasta 2006. Entre enero de 2006 y 2007, sin embargo, ese crecimiento se detuvo al haber un ligero descenso desde 66,5 a 66,35% del total mundial

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Crecimiento de la flota mundial y tipos principales de buque

En el gráfico 5 y en el cuadro 8 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2005, 2006 y 2007. Hacia finales de 2006, la flota mercante mundial superó por primera vez la cifra de 1.000 millones de TPM al situarse en 1.040 millones. El crecimiento anual al 1º de enero de 2007 fue de 8,6%, con un incremento de 82 millones de TPM.

En 2006 el tonelaje de petroleros aumentó un 8,1% y el de graneleros un 6,2%. Estos dos tipos representaron conjuntamente el 72,0% del tonelaje total, con un ligero descenso respecto del 72,9% de enero de 2006. La flota de cargueros creció 4,9% en 2006; como esa tasa fue inferior a la de crecimiento de toda la flota mercante mundial, la parte de esa categoría en la flota mundial disminuyó al 9,7%. En

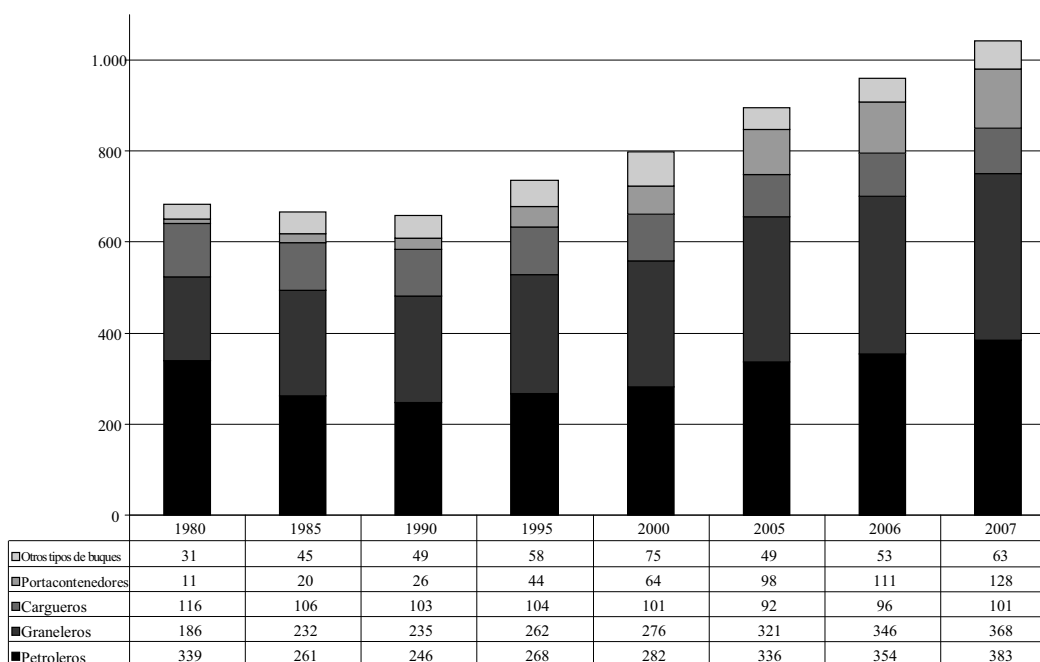
términos de tonelaje de peso muerto, la flota de buques portacontenedores aumentó en 17 millones de TPM, es decir, un 15,5%, y ahora representa el 12,3% de la flota total mundial. Este elevado incremento refleja la creciente proporción de manufacturas que se desplazan en contenedores. En realidad, desde 1980 la parte en TPM que se transporta en contenedores aumentó casi ocho veces, mientras que la relativa a los cargueros disminuyó sustancialmente desde el 17% en 1980 a menos del 10% actual. La parte de los petroleros también disminuyó, desde casi 50% en 1980 a 36,7% en 2007, mientras que la del tonelaje acarreado en graneleros de carga seca se ha mantenido estable desde 1985.

2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en 2006 tanto en número de buques como en capacidad medida en TEU; a comienzos de 2007 había 3.904 buques con una capacidad total de 9,4 millones de TEU, lo que representa un aumento del 11,7% en el número de

Gráfico 5

La flota mundial por principales tipos de buque^a en algunos años
(En millones de TPM)



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

^a Buques mercantes de 100 TB y más.

buques y del 16,2% en la capacidad en TEU respecto del año anterior. El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por buque que pasó de 2.324 TEU en enero de 2006 a 2.417 en enero de 2007 (véase el cuadro 9). Por lo que hace al registro de buques, el 54,26% del tonelaje contenedorizado está abanderado en los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, con un 28,4% en países desarrollados y un 16,5% en países en desarrollo de Asia. La parte de las demás regiones en desarrollo y de las economías en transición es en ambos casos inferior al 1% (véase el cuadro 10).

En los últimos 20 años, la capacidad de carga total en TEU de la flota mundial aumentó casi siete veces, con una tasa anual media de incremento del 10,8%, superior incluso en el último decenio a la del decenio anterior. En octubre de 2007, la flota mundial de portacontenedores ascendía a 12,5 millones de TEU, con 135 buques en servicio de 8.000 TEU y más. Siete de esos buques tienen una capacidad de más de 10.000 TEU, incluidos 6 portacontenedores de 12.508 TEU cuyo servicio

corre a cargo de Maersk Line de Dinamarca, la propietaria. Desde 1987, el tamaño medio de los portacontenedores se ha más que duplicado.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial

El cuadro 11 ofrece datos sobre la distribución por edad 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 2006 disminuyó muy poco para situarse en 12 años. Por tipo de buque, la flota más joven es la de los portacontenedores, con una edad media de 9,1 años; el 34,7% del tonelaje tiene menos de 5 años y sólo el 13% tiene 20 años o más. La edad media de los petroleros se mantuvo en 10 años, la de los graneleros disminuyó de 13,1 a 12,9 años y los cargueros siguieron siendo el tipo de buque más viejo, con un promedio de 17,4 años y un 58% de los buques con más de 19 años de edad. Únicamente el 10,1% de los cargueros tiene menos de 5 años, un hecho que refleja la tendencia a incrementar la contenedorización de la carga en general.

Cuadro 8

Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2005-2007^a
(Cifras de comienzos de año, en miles de TPM)

Tipos principales	2005	2006	2007	Variación porcentual ^a 2007/06
Petroleros	336.156	354.219	382.975	8,1
	37,5	36,9	36,7	-0,2
Graneleros	320.584	345.924	367.542	6,2
	35,8	36,0	35,3	-0,7
Mineraleros/graneleros/petroleros	9.695	7.817	5.614	-28,2
	1,1	0,8	0,5	0,5
Mineraleros/graneleros	310.889	338.107	361.928	7,0
	34,7	35,2	34,7	-0,5
Cargueros	92.048	96.218	100.934	4,9
	10,3	10,0	9,7	-0,4
Portacontenedores	98.064	111.095	128.321	15,5
	10,9	11,6	12,3	0,7
Otros tipos de buque	48.991	52.508	62.554	19,1
	5,5	5,5	6,0	0,5
Buques para el transporte de gas licuado	22.546	24.226	26.915	11,1
	2,5	2,5	2,6	0,1
Buques tanque de productos químicos	8.290	8.919	8.823	-1,1
	0,9	0,9	0,8	-0,1
Buques tanque diversos	1.001	1.261	1.168	-7,4
	0,1	0,1	0,1	0,0
Transbordadores y buques de pasaje	5.589	5.649	5.754	1,9
	0,6	0,6	0,6	0,0
Otros	11.565	12.453	19.894	59,8
	1,3	1,1	1,9	0,8
Total mundial	895.843	959.964	1.042.328	8,6
	100,0	100,0	100,0	

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

^a Buques de 100 TB y más.

Cuadro 9

Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares^a

Total mundial	1987	1997	2006	2007	Variación porcentual 2007/06
Número de buques	1.052	1.954	3.494	3.904	11,7
Capacidad en TEU	1.215.215	3.089.682	8.120.465	9.436.377	16,2
Tamaño medio de los buques	1.155	1.581	2.324	2.417	4,0

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

^a Buques de 100 TB y más. Cifras de principios de año, excepto para 1987, que se refieren a mediados de año.

Cuadro 10

Distribución de la flota mundial de buques portacontenedores y su capacidad en TPM, por grupos de países, en 2007^a
(Cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	TPM	Parte del total mundial
Total mundial	128.321.475	100,00
Países desarrollados	36.475.603	28,43
Países con economías en transición	167.314	0,13
Países en desarrollo	22.005.522	17,15
<i>de los cuales en:</i>		
África	186.895	0,15
América	663.146	0,52
Asia	21.114.005	16,45
Oceanía	41.476	0,03
Otros países y buques no asignados	51.364	0,04
Diez principales registros internacionales y de libre matrícula^b	69.621.672	54,26

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

^a Buques de 100 TB y más.

^b Los diez principales registros internacionales y de libre matrícula son las diez flotas mayores con más del 90% de su tonelaje controlado desde el extranjero. Véase el cuadro 19 para la lista de registros.

Por grupos de países, los buques registrados en los países desarrollados son los más jóvenes (con una edad media de 9,9 años en enero de 2007), seguidos de los registros de libre matrícula (11,5 años), los países en desarrollo (12,4 años) y las economías en transición (16,2 años). La sustitución de cargueros por portacontenedores es especialmente apreciable en las flotas registradas en países en desarrollo y en economías en transición. En esos grupos de países los portacontenedores se introdujeron más tarde que en los países desarrollados. Por consiguiente, en los países en desarrollo el 35,9% de los portacontenedores tiene menos de 5 años, frente a sólo el 9,6% de los cargueros. Para los buques de este último tipo registrados en esos países, el 60,4% tiene más de 19 años, frente a únicamente el 13,1% de los portacontenedores. En las economías en transición, el 73,8% de los cargueros tiene más de 19 años y el 47% de los portacontenedores menos de 5.

Por lo que atañe a las tendencias a largo plazo, la edad media de todos los tipos de buque ha disminuido en el último decenio, excepto en los cargueros, donde se ha mantenido prácticamente constante. La edad media se ha reducido en el caso de los petroleros un 32,7%, en el de los graneleros un 11,3% y en el de los portacontenedores un 23,8%. Hace dos décadas la edad media de los petroleros

era mayor que la de los graneleros (12,1 años frente a 10,7), mientras que hoy en día los petroleros son en promedio más jóvenes que los graneleros (10,0 años frente a 12,9) (véase el cuadro 12).

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto hasta ahora registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 71,1 millones de TPM en 2006 (véase el cuadro 13), y con un nuevo aumento respecto de las cifras récord del año anterior de 70,5 millones. En 2006 se entregaron 2.398 cargueros comerciales de 100 toneladas brutas y más, lo que fue también una cifra sin precedentes, con un incremento del 22% respecto de 2005. Por lo que hace al tonelaje y a los tipos de buque, las entregas se dividen aproximadamente por igual entre petroleros de 10.000 TPM y más (35% de las TPM entregadas), graneleros de 10.000 TPM y más (35%) y otros buques (30%); esta última categoría comprende todos los tipos de buques mercantes de 100 toneladas brutas y más. En cuanto al número de buques, el 74% de los entregados en 2006 pertenecen a la categoría de "otros tipos de buque", en comparación con el 13% de grandes petroleros y el 13% también de grandes graneleros.

Cuadro 11

Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque^a, al 1° de enero de 2007

(En porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipo de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media	Edad media
							2007 ^b	2006 ^b
(Años)								
Total mundial	Todos los buques	25,1	21,0	16,7	10,9	26,2	12,0	12,2
	Petroleros	30,3	25,0	16,4	14,6	13,6	10,0	10,0
	Graneleros	21,6	19,0	19,1	9,0	31,3	12,9	13,1
	Cargueros	10,1	12,6	10,9	9,6	56,8	17,4	17,5
	Portacontenedores	34,7	25,7	18,6	8,0	13,0	9,1	9,4
	Todos los demás	19,6	14,4	10,7	9,1	46,3	15,1	15,3
Siete principales países de libre matrícula^c	Todos los buques	27,6	21,3	16,7	10,5	24,0	11,5	
	Petroleros	31,1	24,9	16,6	15,7	11,8	9,8	
	Graneleros	24,7	19,7	18,4	7,8	29,5	12,3	
	Cargueros	11,5	14,3	13,2	9,6	51,3	16,5	
	Portacontenedores	39,0	23,5	16,0	7,9	13,5	8,9	
	Todos los demás	22,4	15,0	9,8	5,9	46,9	14,7	
Países desarrollados	Todos los buques	28,4	29,9	17,6	7,8	16,3	9,9	
	Petroleros	36,5	35,4	14,3	6,7	7,1	7,7	
	Graneleros	19,6	25,5	23,9	6,1	24,9	11,9	
	Cargueros	14,9	23,9	15,8	12,8	32,6	13,7	
	Portacontenedores	30,6	31,6	19,1	8,8	9,9	8,9	
	Todos los demás	22,4	19,9	15,0	10,7	31,9	13,0	
Economías en transición	Todos los buques	20,1	6,2	11,5	10,3	51,8	16,2	
	Petroleros	34,4	7,4	15,5	7,1	35,5	12,6	
	Graneleros	9,1	7,2	10,9	13,1	59,7	18,2	
	Cargueros	6,7	4,3	5,0	10,1	73,8	20,1	
	Portacontenedores	47,0	3,3	16,1	8,2	25,4	10,5	
	Todos los demás	32,0	7,0	14,8	10,0	36,3	13,1	
Países en desarrollo	Todos los buques	24,6	18,9	17,1	11,8	27,7	12,4	
	Petroleros	28,0	21,0	17,7	17,5	15,8	10,8	
	Graneleros	23,1	18,3	18,6	9,6	30,5	12,8	
	Cargueros	9,6	10,9	10,7	8,5	60,4	17,9	
	Portacontenedores	35,9	24,4	19,3	7,2	13,1	9,1	
	Todos los demás	17,6	12,9	10,5	7,8	51,2	15,9	

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

^a Buques de 100 TB y más.^b 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.^c Los registros de libre matrícula de este grupo son los de Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta, Panamá y Vanuatu.

Cuadro 12

Tendencias a largo plazo en la edad media, por tipo de buque

	Tipo de buque	1987	1997	2007	Variación porcentual 2007/97	Variación porcentual 2007/87
Total mundial	Todos los buques	11,7	14,9	12,0	-19,5	2,6
	Petroleros	12,1	14,9	10,0	-32,7	-16,9
	Graneleros	10,7	14,6	12,9	-11,4	20,9
	Cargueros	13,7	17,3	17,4	0,4	27,0
	Portacontenedores	n.d.	12,0	9,1	-23,8	n.d.
	Todos los demás	n.d.	15,3	15,1	-1,3	n.d.

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

Nota: Buques de 100 TB y más. Los datos de 1997 y 2007 son cifras de principios de año; los de 1987 son de mediados de año.

Cuadro 13

Entregas de buques nuevos en los años que se indica^a

Año	Petroleros ^b			Graneleros ^b			Otros ^c			Total		
	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques
1980	99	7,0	70.707	135	4,7	34.815	552	4,4	7.971	786	18,0	22.901
	<i>13</i>	<i>39</i>		<i>17</i>	<i>26</i>		<i>70</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1985	72	3,9	54.167	339	14,7	43.363	539	5,7	10.575	950	25,0	26.316
	<i>8</i>	<i>16</i>		<i>36</i>	<i>59</i>		<i>57</i>	<i>23</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1990	81	8,7	107.407	119	9,6	80.672	523	4,0	7.648	723	23,0	31.812
	<i>11</i>	<i>38</i>		<i>16</i>	<i>42</i>		<i>72</i>	<i>17</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1997	69	7,5	108.696	299	18,8	62.876	699	10,5	15.021	1.067	36,8	34.489
	<i>6</i>	<i>20</i>		<i>28</i>	<i>51</i>		<i>66</i>	<i>29</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1998	120	12,6	105.000	217	11,6	53.456	704	11,1	15.767	1.041	35,3	33.910
	<i>12</i>	<i>36</i>		<i>21</i>	<i>33</i>		<i>68</i>	<i>31</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
1999	161	19,1	118.634	195	13,0	66.667	589	8,8	14.941	945	40,5	42.857
	<i>17</i>	<i>47</i>		<i>21</i>	<i>32</i>		<i>62</i>	<i>22</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2000	154	20,8	135.065	188	13,1	69.681	1.202	10,5	8.735	1.544	44,4	28.756
	<i>10</i>	<i>47</i>		<i>12</i>	<i>30</i>		<i>78</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2001	112	14,4	128.571	310	21,0	67.742	1.048	9,8	9.351	1.470	45,2	30.748
	<i>8</i>	<i>32</i>		<i>21</i>	<i>46</i>		<i>71</i>	<i>22</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2002	182	23,4	128.571	226	14,1	62.389	1.131	11,5	10.168	1.539	49,0	31.839
	<i>12</i>	<i>48</i>		<i>15</i>	<i>29</i>		<i>73</i>	<i>23</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2003	281	29,4	104.626	161	11,2	69.565	1.265	8,6	6.798	1.707	49,2	28.822
	<i>16</i>	<i>60</i>		<i>9</i>	<i>23</i>		<i>74</i>	<i>17</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2004	294	27,0	91.837	264	13,9	52.652	1.262	7,9	6.260	1.820	49,4	27.143
	<i>16</i>	<i>55</i>		<i>15</i>	<i>28</i>		<i>69</i>	<i>16</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2005	315	29,0	92.063	308	23,2	75.325	1.341	16,8	12.528	1.964	70,5	35.896
	<i>16</i>	<i>41</i>		<i>16</i>	<i>33</i>		<i>68</i>	<i>24</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	
2006 ^d	322	24,7	76.578	310	25,2	81.290	1.766	21,2	12.026	2.398	71,1	29.648
	<i>13</i>	<i>35</i>		<i>13</i>	<i>35</i>		<i>74</i>	<i>30</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	

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

^a La parte porcentual de cada tipo de buque figura en cursiva.

^b Buques de más de 10.000 TPM.

^c Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 TB.

^d Cifras provisionales.

Las entregas de petroleros establecieron un récord por lo que hace al número de buques (322 unidades de 10.000 TPM y más en 2006). No obstante, como el tamaño medio de esos buques disminuyó, las TPM entregadas en 2006 fueron un 16% menos que en 2003, que registró un máximo. En los últimos diez años, el tamaño medio de los petroleros aumentó hasta el máximo de 135.065 TPM que se alcanzó en 2000, para luego disminuir desde entonces todos los años hasta un tamaño medio de 76.578 TPM en 2006. El tamaño de los graneleros sigue una tendencia opuesta a la anterior: las TPM por unidad han ido aumentando continuamente en los últimos años, alcanzando las 81.290 TPM en 2006. En total, en este último año se entregaron 310 graneleros con un tonelaje total de 25,2 millones de TPM. Ese año también registró un récord en el número y tonelaje de los demás tipos entregados, como buques para el transporte de automóviles, portacontenedores, buques cisterna de GNL y cargueros en general, de los que se entregó un total de 1.766 unidades con un tonelaje total de 21,2 millones de TPM.

5. Desguace de buques

La tendencia en el desguace de buques guarda relación con la de las entregas; así, mientras en 2006 se alcanzó un récord sin precedentes en la construcción de buques nuevos, también hubo un máximo de desguaces. En total, éstos supusieron sólo el 0,6% de la flota mundial existente (véase el

cuadro 14). Esto supone únicamente un sexto del porcentaje que se desguazó en 2002. En esa actividad sigue correspondiendo a los petroleros la parte mayor de todos los tipos de buque, aunque por primera vez en ese decenio su participación fue menos de la mitad del tonelaje total desguazado (2,7 millones de TPM, que equivalen al 45% del total del año). Correspondió a otros tipos de buque el 30%, cifrándose en 1,8 millones de TPM en 2006, mientras los graneleros tuvieron una parte de 21,7%, con 1,3 millones de TPM desguazadas.

La edad media de los buques desguazados en 2006 fue la más elevada en el caso de los cargueros (32,3 años), seguidos de los petroleros (30 años), los graneleros (28,9 años) y los portacontenedores (28,1 años) (véase el cuadro 15). Para todos los tipos de buque la edad media de desguace ha aumentado desde comienzos del decenio, aunque con algunas fluctuaciones. Por lo general, esa actividad está negativamente correlacionada con lo que ocurre con los fletes, ya que si éstos suben es menos ventajoso económicamente para los propietarios vender sus buques a los desguazadores. La India, China, Bangladesh y Turquía representan 41, 27, 14 y 9%, respectivamente, de la capacidad total mundial de reciclado. El tonelaje total de los buques desguazados en China cayó desde 2,3 millones de toneladas en 2003 a sólo 150.000 toneladas en 2005, aumentando algo -a 190.000 toneladas- en 2006.

Cuadro 14

Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2006, por tipo de buque
(En millones de TPM y porcentajes)

Año	Millones de TPM					Total en porcentaje de la flota mundial	Porcentajes				
	Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total		Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	4,5	-	0,9	0,9	6,3	0,7	71,4	-	14,3	14,3	100,0
2006	2,7	0,2	1,3	1,8	6,0	0,6	45,0	3,3	21,7	30,0	100,0

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

Cuadro 15

Edad media del tonelaje desguazado, de 2000 a 2006, por tipo de buque^a
(En años)

Año	Petroleros	Graneleros	Portacontenedores	Cargueros
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9
2006	30,0	28,9	28,1	32,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 51, N° 1/2, 2007, cuadro 2.2.

^a Buques de 300 TB o más.

B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Los 35 países y territorios con las mayores flotas controladas

En el cuadro 16 figuran las mayores flotas controladas por nacionales (definida la nacionalidad como el país del domicilio) con arreglo al tonelaje de peso muerto¹². Nacionales de los 35 países principales controlaban en su conjunto el 95,33% de la flota mundial, con un incremento desde el 95,17% de enero de 2006, y una cifra récord desde que la UNCTAD empezó a registrar esa parte del mercado en 1989. Grecia sigue siendo el país con la mayor flota controlada, con un total de 170,2 millones de TPM y 3.084 buques, seguida del Japón (147,5 millones de TPM y 3.330 buques), Alemania (85,0 millones de TPM y 2.964 buques), China (70,4 millones de TPM y 3.184 buques) y Noruega (48,7 millones de TPM y 1.810 buques). Sumados todos ellos, esos cinco países tienen una parte del mercado del 53,3%.

La flota controlada por griegos utiliza la bandera nacional en el 29% de su tonelaje de peso muerto, frente al 71% que enarbola pabellón extranjero. Por lo que atañe a los tipos de buque, esa flota tiene 82,5 millones de TPM de graneleros, 73,5 millones de TPM de petroleros, 7,0 millones de TPM de portacontenedores, 4,7 millones de TPM de cargueros y 2,4 millones de TPM de otros buques. Las partidas mayores de la flota controlada por griegos con bandera extranjera son 14,0 millones de TPM de petroleros con pabellón liberiano y 14,9 millones de TPM de graneleros con pabellón maltés. El tamaño

medio de los buques con bandera griega es de 70.000 TPM, frente a 51.000 TPM en el caso de los buques de pabellón extranjero controlados por griegos.

La flota controlada por japoneses es de pabellón extranjero en un 92% y comprende 77,3 millones de TPM de graneleros, 42,1 millones de TPM de petroleros, 10,5 millones de TPM de portacontenedores, 8,8 millones de TPM de cargueros y 8,8 millones de TPM de otros buques. Hay la notable cifra de 799 graneleros controlados por japoneses con un tonelaje conjunto de 62,7 millones de TPM que están abanderados en Panamá. Los buques de pabellón extranjero controlados por japoneses tienen un tamaño medio de 52.000 TPM, que es tres veces mayor que el de los buques de bandera japonesa, que comprenden unidades menores de carga y descarga por rodadura y otras utilizadas en el tráfico de cabotaje.

La flota controlada por alemanes utiliza bandera extranjera en un 85% de su tonelaje en peso muerto. Más de la mitad de toda esa flota está constituida por portacontenedores (46,2 millones de TPM), seguidos de petroleros con 18,9 millones de TPM, graneleros con 12,2 millones, cargueros con 6,8 millones y otros buques con 1 millón. Los portacontenedores controlados por alemanes que enarbolan el pabellón de Liberia suponen 19,1 millones de TPM. Por lo que hace a los portacontenedores y cargueros controlados por alemanes, 820 están registrados en Antigua y Barbuda, representando el 28% de aquella flota en lo que hace a número de buques. Los buques con bandera extranjera controlados por alemanes son en promedio ligeramente

Cuadro 16

Los 35 países y territorios marítimos con las mayores flotas controladas, al 1° de enero de 2007^a

País o territorio de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto en miles de TPM						
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial	Total en porcentaje de la flota mundial, al 1° de enero de 2006	Variación porcentual del total
Grecia	707	2.377	3.084	49.771	120.411	170.181	70,75	17,39	18,02	-0,63
Japón	719	2.611	3.330	11.822	135.685	147.507	91,99	15,07	14,52	0,55
Alemania	403	2.561	2.964	12.843	72.200	85.043	84,90	8,69	7,89	0,80
China	1.870	1.314	3.184	32.229	38.162	70.390	54,21	7,19	7,22	-0,03
Noruega	768	1.042	1.810	13.907	34.790	48.697	71,44	4,98	5,01	-0,03
Estados Unidos	847	919	1.766	22.705	25.555	48.261	52,95	4,93	5,18	-0,24
Hong Kong (China)	296	393	689	19.180	25.873	45.053	57,43	4,60	4,84	-0,23
República de Corea	662	379	1.041	14.486	17.802	32.287	55,14	3,30	3,27	0,03
Reino Unido	375	480	855	9.504	17.252	26.757	64,48	2,73	2,35	0,39
Singapur	499	295	794	14.887	10.836	25.723	42,12	2,63	2,53	0,09
Provincia china de Taiwán	97	477	574	4.076	20.781	24.858	83,60	2,54	2,69	-0,15
Dinamarca	306	475	781	9.817	12.061	21.878	55,13	2,24	2,16	0,08
Federación de Rusia	1.629	574	2.203	6.462	11.644	18.106	64,31	1,85	1,84	0,01
Italia	575	164	739	11.559	4.403	15.962	27,58	1,63	1,60	0,03
India	404	52	456	13.288	1.529	14.817	10,32	1,51	1,52	0,00
Suiza	29	341	370	810	11.691	12.501	93,52	1,28	1,30	-0,02
Bélgica	74	152	226	6.462	6.028	12.490	48,26	1,28	1,27	0,00
Arabia Saudita	63	87	150	949	10.912	11.861	92,00	1,21	1,25	-0,04
Turquía	448	426	874	6.370	4.557	10.927	41,70	1,12	1,13	-0,02
Irán (República Islámica del)	156	28	184	8.845	1.148	9.994	11,49	1,02	1,08	-0,06
Países Bajos	501	238	739	4.338	4.407	8.745	50,39	0,89	0,97	-0,08
Emiratos Árabes Unidos	51	315	366	615	6.304	6.918	91,12	0,71	0,50	0,21
Indonesia	679	114	793	4.382	2.301	6.684	34,43	0,68	0,69	0,00
Malasia	303	54	357	6.285	372	6.657	5,59	0,68	1,06	-0,38
Suecia	161	185	346	1.888	4.530	6.418	70,58	0,66	0,70	-0,05
Chipre	97	125	222	2.439	3.714	6.153	60,36	0,63	n.a.	n.a.
Francia	168	141	309	2.865	3.101	5.965	51,98	0,61	0,54	0,07
Canadá	219	121	340	2.676	3.269	5.945	54,99	0,61	0,72	-0,11
Brasil	136	15	151	2.559	2.316	4.875	47,50	0,50	0,52	-0,03
Kuwait	39	29	68	3.419	1.364	4.783	28,51	0,49	0,56	-0,07
España	186	161	347	918	3.502	4.420	79,23	0,45	0,45	0,00
Filipinas	221	35	256	2.023	1.115	3.137	35,52	0,32	0,55	-0,23
Viet Nam	322	30	352	2.542	502	3.045	16,50	0,31	n.a.	n.a.
Tailandia	260	38	298	2.498	415	2.913	14,25	0,30	0,35	-0,06
Australia	46	39	85	1.338	1.531	2.869	53,37	0,29	0,29	0,00
Total (35 países o territorios)	14.316	16.787	31.103	310.758	622.061	932.819	66,69	95,33	95,17	0,15
Total mundial	16.407	18.415	34.822	329.259	649.298	978.557	66,35	100,00	100,00	

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

^a Buques de 1.000 TB 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 (es decir, la sociedad madre) en la flota. En varios casos, determinar esto ha supuesto una cuestión de apreciación. 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 Comprende buques matriculados en segundos registros tales como CSR (España), DIS (Dinamarca), FIS (Francia) y NIS (Noruega). En el caso del Reino Unido se incluyen los buques registrados en la Isla de Man; los buques de bandera británica comprenden los que están abanderados con ese pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas. En los Estados Unidos, por razones históricas, la cifra comprende los buques registrados en las Islas Marshall.

menores (28.000 TPM) que los que tienen bandera alemana (32.000 TPM).

En 2006, Noruega sustituyó a los Estados Unidos como el país con la quinta mayor flota controlada, con un total de 48,7 millones de TPM. Menos del 4% en esa flota usa el primer registro noruego y el 25% el Registro Internacional Noruego (NIS). La mitad del tonelaje controlado por noruegos consiste en petroleros (24,8 millones de TPM), seguidos de 9,9 millones de TPM de cargueros, 8,6 millones de TPM de graneleros, 5,0 millones de TPM de otros tipos y menos de medio millón de TPM de portacontenedores. Un total de 5 millones de TPM de petroleros está registrado en las Islas Marshall, y 3,2 millones de TPM de cargueros utilizan el pabellón de las Bahamas. Con 33.000 TPM, el tamaño medio de los buques de bandera extranjera controlados por noruegos es casi el doble de los de pabellón nacional.

Por lo que se refiere a las mayores flotas controladas por nacionales de países en desarrollo, las más importantes se encuentran en Asia, además de en el Brasil.

La flota controlada por chinos está registrada en un 46% en China, frente a un 54% que tiene pabellón extranjero. Más de la mitad de esa flota así controlada son graneleros (38,3 millones de TPM), seguidos de petroleros con 14,0 millones de TPM, cargueros con 9,8 millones, portacontenedores con 7,1 millones y otros buques con 1,2 millones. Entre las banderas más empleadas por buques controlados por chinos figuran las de Hong Kong (China), Panamá y Liberia. El tamaño medio de los buques controlados por chinos es de 22.000 TPM, siendo en promedio los buques de pabellón extranjero un 70% mayor que los de bandera china.

Hong Kong (China) controla una flota de 45 millones de TPM, y aunque también cuenta con un gran registro de buques nacionales que utilizan operadores extranjeros, el 57% del tonelaje controlado por Hong Kong (China) está registrado en una bandera diferente. Esa flota controlada consiste en graneleros con 21,5 millones de TPM, petroleros con 16,4 millones, otros buques con 3,8 millones, cargueros con 1,8 millones y portacontenedores con 1,6 millones. Un total de 9,6 millones de TPM de graneleros y petroleros está registrado bajo la bandera de Panamá.

La República de Corea controla una flota de 32,3 millones de TPM, de la que el 55% tiene pabellón

extranjero. Esa flota está compuesta de graneleros con 16,6 millones de TPM, petroleros con 9,2 millones, portacontenedores con 2,5 millones, otros tipos con 2,1 millones y cargueros con 1,8 millones. Un total de 12,3 millones de TPM de petroleros y graneleros controlados por la República de Corea navegan con bandera de Panamá.

La flota controlada por nacionales de Singapur supone 25,7 millones de TPM, con un 64% (16,6 millones de TPM) de petroleros, seguidos de graneleros con 4,2 millones, portacontenedores con 3,3 millones, cargueros con 1,2 millones y otros tipos con 0,5 millones. Aunque la bandera de Singapur se utiliza a su vez por un gran número de navieras extranjeras, las compañías de ese país registran el 42% de su flota en pabellones foráneos, incluidos 4,5 millones de TPM de petroleros matriculados en Liberia.

La flota controlada por indios es de 14,8 millones de TPM, de la que el 90% tiene bandera nacional. Esta última comprende todos los petroleros de la India, que constituyen el 58% (8,6 millones de TPM) del total del país. El resto de la flota consiste en 4,6 millones de TPM de graneleros y 1,1 millones de TPM de otros tipos, así como un pequeño número de cargueros y portacontenedores.

La flota controlada por nacionales de la Arabia Saudita de 11,9 millones de TPM está constituida casi en su totalidad (95%) por petroleros, en su mayoría registrados en Liberia (6,7 millones de TPM) y las Bahamas (2,7 millones). El 8% de la flota controlada por esos nacionales navega con pabellón del propio país.

La flota cuyos propietarios están domiciliados en la República Islámica del Irán tiene pabellón nacional en el 89% del tonelaje, con 6 millones de TPM de petroleros y 1,7 millones de graneleros.

Compañías o nacionales domiciliados en los Emiratos Árabes Unidos (EAU) controlan 366 buques con un total de 6,9 millones de TPM. Esta flota comprende petroleros con 2,8 millones de TPM y graneleros con 2 millones. Los buques controlados desde los EAU están registrados en una gran diversidad de pabellones, como los de Belice, Comoras, el Iraq, Jordania, Kiribati, Mongolia, la República Popular Democrática de Corea, Somalia, Saint Kitts y Nevis y Turkmenistán. La partida mayor de la flota con pabellón extranjero controlada por nacionales de los EAU es la de petroleros con bandera de Bahamas y que desplazan 1 millón de TPM.

En Indonesia están domiciliados propietarios de buques que controlan 6,7 millones de TPM, que comprenden petroleros con 3 millones de TPM, cargueros con 1,6 millones, graneleros con 0,9 millones y portacontenedores y otros tipos con alrededor de 1,1 millones. Un total de 1,1 millones de TPM de los petroleros controlados por indonesios está registrado en Singapur, y el 66% de la flota navega con pabellón nacional.

La flota de propietarios domiciliados en Malasia asciende a 6,7 millones de TPM y en un 94% tiene bandera nacional, como casi todos los petroleros (3 millones de TPM) y 1,9 millones de los 2,1 millones de TPM de los demás tipos de buque. El Brasil controla una flota de 4,9 millones de TPM, con 2,1 millones de TPM de petroleros y 1,6 millones de otros tipos de buque, con un 51% de su flota bajo pabellón nacional y 1,1 millones de TPM registrados en Panamá. La flota controlada por kuwaitíes de 4,8 millones de TPM consiste sobre todo en petroleros, con un total de 3,2 millones de TPM, así como portacontenedores con 0,9 millones de tonelaje, estando registrados estos últimos en la Arabia Saudita, Bahrein, los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Qatar. En total, el 71% de la flota contro-

lada por nacionales de Kuwait enarbola pabellón nacional. Filipinos controlan una flota de 3,1 millones de TPM, compuesta en un 62% por graneleros; y el 64% de esa flota navega bajo bandera filipina. La flota controlada por nacionales de Viet Nam de 3 millones de TPM está registrada con pabellón nacional en el 84% de su tonelaje, que comprende 231 cargueros con un total de 1,3 millones de TPM. La flota controlada desde Tailandia tiene en un 86% pabellón nacional, con 1,1 millones de TPM de graneleros; hay 17 portacontenedores, con 0,24 millones de TPM, registrados en Singapur.

2. Participación de grupos de países en el control de la flota mundial

Tal como se indica en el cuadro 17, los países en desarrollo controlan aproximadamente el 31,2% del tonelaje mundial en peso muerto, los países desarrollados del orden del 65,9% y aquéllos con economías en transición el 2,9% restante. Un total del 49% del tonelaje controlado por los países en desarrollo está registrado nacionalmente, mientras sólo el 26% del tonelaje controlado por los países desarrollados navega con pabellón nacional.

Cuadro 17

Control de la flota mundial, principales grupos de países, al 1º de enero de 2007^a (En porcentajes de las TPM)

País de domicilio	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total
Países desarrollados	17,3	48,6	65,9
Países con economías en transición	1,2	1,7	2,9
Países en desarrollo	15,2	16,0	31,2
Total	33,7	66,3	100,0

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

^a Estimación de la secretaría de la UNCTAD con datos sobre la propiedad en los 35 países con mayor flota, que representan el 95,3% de las TPM de los buques con 1.000 TB y más, así como datos de los registros de todos los países.

Aproximadamente el 47% de las TPM mundiales está controlado por países europeos, del orden del 46% por países de Asia y el Pacífico, y un 6% más o menos por países de América. Los países africanos controlan menos del 1% de la flota mundial. En todas las regiones más de la mitad de las TPM enarbolan bandera extranjera, con un porcentaje del 70% en el caso de Europa, 65% en el de Asia y 53% en el de América.

Los países en desarrollo cada vez son más activos en la compraventa de buques. A título de ejemplo, a mediados de 2007, la Shipping Corp de la India anunció un ambicioso plan de expansión de la flota. Su propósito es adquirir 72 buques con un costo de 4.000 millones de dólares en cinco años, de los que ya se había pedido el 25%. Está previsto que los primeros 12 buques se entreguen entre 2008 y 2010. Al mismo tiempo, un conglomerado naviero de Sri

Lanka señaló la venta de portacontenedores en razón de la baja de los fletes y de los altos costos de mantenimiento, mientras que una compañía turca encargó dos nuevos graneleros de 176.000 TPM a un astillero chino. Al parecer, el Gobierno de China está incitando a los constructores navales del país a que cumplan la meta fijada para 2010 de que la mitad de sus importaciones de GNL se transporte en buques construidos en China y propiedad de nacionales del país.

3. Tendencias en la parte de pabellones extranjeros

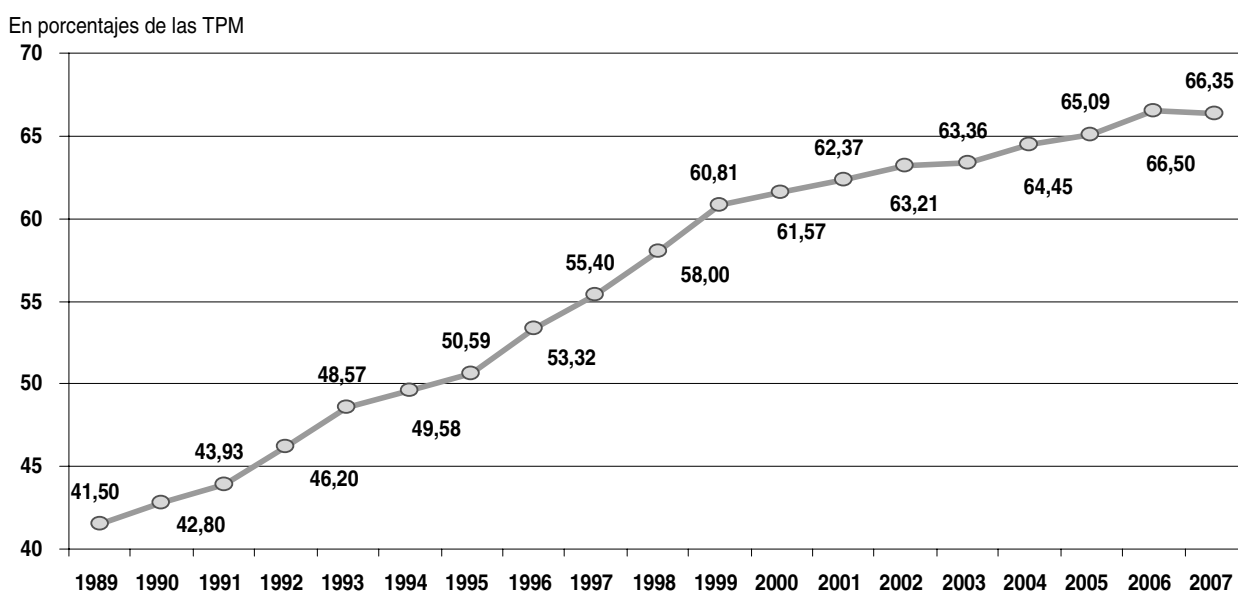
Desde que la UNCTAD empezó a registrarla en 1989, la proporción del tonelaje abanderado con pabellón extranjero aumentó todos los años hasta 2006. Entre enero de 2006 y ese mismo mes de 2007, sin embargo, por primera vez tal proporción disminuyó ligeramente, desde 66,5 a 66,35% (véase el gráfico 6). El incremento del recurso a banderas foráneas se ve limitado por restricciones comerciales en muchos países con un tráfico de cabotaje importante, así como por el comercio estatal, casos ambos que pueden estar reservados a buques de pabellón nacional. Al mismo tiempo, varios países han reducido la carga fiscal de los buques nacionales, logrando así en algunos casos el retorno de

buques registrados anteriormente en pabellones extranjeros. Por lo general, las motivaciones de una empresa naviera para recurrir a pabellones extranjeros pueden ser regímenes fiscales más favorables, condiciones de financiación de los buques y la posibilidad de emplear personal navegante de otros países. No cabe extraer conclusiones generales en lo que respecta a la seguridad de los buques con pabellón extranjero en comparación con los nacionales.

Hay que señalar que los "pabellones extranjeros" incluidos en los cálculos de la proporción de banderas nacionales y foráneas (cuadros 16 y 17, y gráfico 6) excluyen segundos registros como el CSR (España), el DIS (Dinamarca), el FIS (Francia) y el NIS (Noruega), así como los buques registrados bajo los pabellones de, por ejemplo, las Islas Marshall para los Estados Unidos, la Isla de Man y las Islas Caimán para el Reino Unido, y las Antillas Neerlandesas para los Países Bajos. Si se incluyen esos segundos registros y también los internacionales, la parte de los buques con "pabellón extranjero" asciende a más del 71% de la flota mundial en tonelaje de peso muerto. En la sección C se habla con más detalle de las principales banderas de registro de la flota mundial.

Gráfico 6

Parte del tonelaje en peso muerto con pabellón extranjero, 1989-2007^a



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

^a Cargueros de 1.000 TB y más.

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Pabellones de registro

En el cuadro 18 figuran, clasificados con arreglo al tonelaje de peso muerto, los 35 países y territorios con las flotas mayores registradas bajo su bandera¹³. En conjunto, suman 959 millones de TPM, que corresponden al 92% de la flota mundial. Los cinco mayores registros representan en total el 48%, y los diez primeros el 68% de las TPM mundiales. El mayor pabellón de registro sigue siendo Panamá con 232 millones de TPM (22,3% del total mundial), seguido de Liberia (105 millones y 10,1%). A continuación de esos dos primeros registros figuran cinco pabellones que tienen cada uno entre 51 y 55 millones de TPM (cerca del 5% de la flota mundial). Son las Bahamas, Grecia, Hong Kong (China), las Islas Marshall y Singapur.

La bandera del mayor registro mundial, Panamá, se usa sobre todo por propietarios de buques del Japón, Grecia, China, Provincia china de Taiwán y Suiza. Los japoneses representan alrededor de la mitad del tonelaje registrado en Panamá y las otras cuatro economías en conjunto suponen una cuarta parte; sumadas, corresponden a las cinco economías los tres cuartos de la flota registrada en Panamá. Desde la perspectiva del país de domicilio, los propietarios del Japón y Suiza son los que recurren más a Panamá para abanderar sus buques, teniendo ambos países más del 75% de la flota controlada nacionalmente registrada en Panamá. Por lo que atañe a los tipos de buque, el 33% del tonelaje mundial en peso muerto de los graneleros enarbola el pabellón de Panamá.

El segundo mayor registro, Liberia, se utiliza predominantemente por propietarios de Alemania (sobre todo para portacontenedores), así como de Grecia, la Federación de Rusia y la Arabia Saudita (sobre todo para petroleros). La Arabia Saudita recurre a Liberia para abanderar más de la mitad de la flota controlada por nacionales saudíes. En Liberia está abanderado más del 10% del tonelaje mundial, aunque sólo el 2% del número de buques, en razón esto último del gran tamaño medio de los buques con pabellón liberiano. Aparte de Panamá y Liberia, hay cuatro otros registros -las Bahamas, Malta, Antigua y Barbuda y San Vicente y las Granadinas- con menos del 1% de buques registrados controlados por intereses domiciliados en esos mismos países (cuadro 18).

Aunque por lo general abiertos a cualquier naviero, casi todos los registros de libre matrícula están en realidad especializados en algunos países de domicilio. Por ejemplo, tres cuartos de las TPM registradas en Malta son propiedad de griegos, más del 90% de la flota de Antigua y Barbuda es propiedad de alemanes, y del orden del 60% de las TPM de San Vicente y las Granadinas pertenece a griegos y chinos.

Algunos registros de buques están basados en territorios que son o han sido dependientes. Entre ellos figuran las Islas Marshall, que pertenecen a los Estados Unidos, así como la Isla de Man, Bermudas y las Islas Caimán, que pertenecen al Reino Unido. Aunque puede haber existido una relación especial entre los propietarios de buques de un país y esos segundos registros, ahora éstos no difieren de los registros tradicionales de libre matrícula. Menos de una cuarta parte de la flota registrada en las Islas Marshall está controlada por los Estados Unidos, y sólo alrededor de un tercio de la registrada en la Isla de Man tiene en realidad propietarios domiciliados en el Reino Unido. En el caso de las Bermudas, hay más propietarios de Hong Kong (China), Suecia, Alemania y los Estados Unidos que del Reino Unido. Del mismo modo, el pabellón de las Islas Caimán se emplea con mayor frecuencia por propietarios de Grecia, los Estados Unidos, Alemania e Italia que por británicos. Entre los 35 principales pabellones de registro, hay tres "segundos registros nacionales", a saber, los de Noruega (NIS), Dinamarca (DIS) y Francia (FIS). Un dato interesante es que esos segundos registros nacionales también están cada vez más abiertos a nacionales de otros países. La parte de TPM controlada desde el extranjero asciende aproximadamente al 40% en el NIS, 5% en el DIS y 70% en el FIS. En este último caso, hay más tonelaje propiedad de belgas que de franceses.

Catorce de los 35 principales registros tienen mayormente propietarios que son nacionales de sus propios países. Éstos son Grecia, China, la República de Corea, el Japón, la India, Italia, Alemania, los Estados Unidos, la República Islámica del Irán, la Federación de Rusia, Turquía, Bélgica, Indonesia y la Provincia china de Taiwán. Hay, además, siete países o economías que proporcionan su pabellón tanto a sus propios nacionales como a una proporción apreciable de extranjeros. Son Hong Kong (China) (con, aproximadamente, el 61% de tonelaje controlado desde el extranjero), Singapur (70%), el Reino Unido (56%), Malasia

Cuadro 18

Los 35 pabellones de registro con el mayor tonelaje de peso muerto abanderado al 1º de enero de 2007^a

Pabellón de registro	Número de buques	Parte del total mundial, buques	Tonelaje en peso muerto, miles de TPM	Parte del total mundial, TPM	Parte acumulada, TPM	Tamaño medio de los buques	Parte de nacionales del país de registro ^b
Panamá	7.199	7,58	232.148	22,27	22,27	32.247	0
Liberia	1.908	2,01	105.227	10,10	32,37	55.150	0
Bahamas	1.394	1,47	55.238	5,30	37,67	39.625	0
Grecia	1.459	1,54	55.145	5,29	42,96	37.796	92
Islas Marshall	963	1,01	54.644	5,24	48,20	56.744	26
Hong Kong (China)	1.159	1,22	54.341	5,21	53,41	46.886	39
Singapur	2.080	2,19	51.043	4,90	58,31	24.540	30
Malta	1.287	1,36	40.201	3,86	62,17	31.236	0
China	3.700	3,90	34.924	3,35	65,52	9.439	99
Chipre	966	1,02	29.627	2,84	68,36	30.670	8
NIS	614	0,65	20.285	1,95	70,30	33.038	61
República de Corea	2.829	2,98	16.540	1,59	71,89	5.847	96
Japón	6.713	7,07	15.083	1,45	73,34	2.247	100
Isla de Man	360	0,38	14.225	1,36	74,70	39.514	38
India	1.185	1,25	14.190	1,36	76,06	11.974	98
Italia	1.566	1,65	13.279	1,27	77,34	8.480	92
Alemania	875	0,92	13.172	1,26	78,60	15.054	99
Reino Unido	1.596	1,68	12.810	1,23	79,83	8.026	44
Estados Unidos	6.422	6,76	12.354	1,19	81,02	1.924	83
Antigua y Barbuda	1.081	1,14	10.400	1,00	82,01	9.621	0
DIS	418	0,44	10.004	0,96	82,97	23.933	97
Bermuda	149	0,16	9.361	0,90	83,87	62.829	6
Irán (República Islámica del)	475	0,50	8.953	0,86	84,73	18.848	100
Malasia	1.101	1,16	8.571	0,82	85,55	7.784	76
San Vicente y las Granadinas	1.063	1,12	8.552	0,82	86,37	8.045	0
Federación de Rusia	3.650	3,84	7.612	0,73	87,10	2.085	94
Turquía	1.182	1,25	7.223	0,69	87,80	6.111	99
Bélgica	233	0,25	6.995	0,67	88,47	30.019	93
Filipinas	1.843	1,94	6.704	0,64	89,11	3.637	39
Indonesia	4.286	4,51	6.392	0,61	89,72	1.491	94
Países Bajos	1.258	1,33	5.828	0,56	90,28	4.633	67
Islas Caimán	157	0,17	4.637	0,44	90,73	29.538	7
FIS	55	0,06	4.636	0,44	91,17	84.296	30
Provincia china de Taiwán	629	0,66	4.398	0,42	91,60	6.991	93
Tailandia	790	0,83	4.320	0,41	92,01	5.469	66
Los 35 principales	62.645	65,99	959.062	92,01		15.309	32
Total mundial	94.936	100,00	1.042.351	100,00		10.980	34

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

^a Buques de 100 TB y más.^b La parte estimada se basa en datos sobre buques de 1.000 TB y más.

(24%), los Países Bajos (33%), Filipinas (61%) y Tailandia (34%).

No existe una definición clara de registro "abierto" o de libre matrícula. En vista de las diferencias que han quedado apuntadas en lo que atañe a las flotas controladas desde el extranjero pero registradas nacionalmente, cualquier distinción entre registros "nacionales" o "abiertos" no puede ser muy tajante. En la sección siguiente se examinan con mayor detalle los vínculos entre propiedad y matrícula para los 10 principales registros de libre matrícula y los 35 principales países de domicilio.

2. Nacionalidad de los intereses de control

En el cuadro 19 se presenta la nacionalidad de control de las TPM abanderadas en los principales registros internacionales y de libre matrícula para los 35 mayores países de domicilio. Hay que señalar que las cifras sobre la propiedad -es decir, sobre el "país de domicilio" de los intereses que controlan los buques- no son siempre exactas. Las acciones de una compañía pueden estar en manos de un gran número de nacionales de diferentes países. Una compañía puede tener menos del 100% de las acciones de sociedades de terceros países. Especialmente en el caso de los portacontenedores, existe una clara distinción entre los propietarios de los buques, que en muchos casos son alemanes o griegos, y los operadores, que fletan los buques y venden servicios de transporte marítimo bajo su propio nombre. No obstante, para casi todos los buques es posible identificar no sólo el país donde están abanderados, sino también aquél desde donde cada buque se controla comercialmente.

Como puede advertirse en el cuadro 19, casi todos los registros internacionales y de libre matrícula se especializan en ciertos países de domicilio. Panamá es el único registro que abandera buques de todos y cada uno de los 35 países que figuran en el cuadro, pero con una parte muy elevada de buques controlados por japoneses; las Bahamas, Chipre, Malta y las Islas Marshall tienen abanderada una elevada proporción de buques controlados por griegos; y Liberia, y especialmente Antigua y Barbuda, tienen registrados muchos buques propiedad de alemanes.

El cuadro 20 muestra el registro del tonelaje de los principales grupos de países, así como la proporción del tonelaje en peso muerto controlado por nacionales y extranjeros, es decir, los países de domicilio de los propietarios de los buques. Como puede verse,

los países en desarrollo abanderan el 64,8% del tonelaje mundial, los países desarrollados un 33,9% y los países en transición el 1,4% restante.

Entre los países en desarrollo, los de América cuentan con la mayor proporción (29% del tonelaje mundial en peso muerto), seguidos de los de Asia (21%), África (10%) y Oceanía (menos de la mitad del 1%). Por lo que respecta a África, el 95% del tonelaje con pabellones de países de ese continente corresponde a la bandera de Liberia, cuyo registro se dirige mayormente desde oficinas ubicadas en los Estados Unidos. En el caso de América, las TPM con bandera extranjera comprenden buques registrados en Panamá, las Bahamas, Antigua y Barbuda, y San Vicente y las Granadinas, así como numerosos registros de libre matrícula menores, tales como los de Barbados, Belice, Bolivia, Dominica, Honduras, Jamaica, y Saint Kitts y Nevis. En Asia, los principales registros controlados por extranjeros son los de Singapur, Hong Kong (China) y cada vez más Filipinas, así como registros de libre matrícula menores tales como los de Camboya, Mongolia y Myanmar. La mayoría de las TPM registradas en Oceanía enarbola pabellones de Tuvalu y Vanuatu, que tienen ambos registros abiertos. La mayor flota registrada de los países en transición es la de la Federación de Rusia, donde los intereses de control están domiciliados en su mayoría en el propio país; en los países en transición no hay grandes registros de libre matrícula.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

El tonelaje encargado al 31 de diciembre de 2006 era de 118 millones de TPM de petroleros (39% de los pedidos mundiales totales en tonelaje de peso muerto), 79 millones de TPM de graneleros (26,2%), 8 millones de TPM de cargueros (2,6%), 51,7 millones de TPM de portacontenedores (17,1%) y 45,6 millones de TPM de otros tipos de buque (15,1%). El tonelaje total encargado en esa fecha registraba un máximo desde comienzos del decenio, con 6.908 buques y un tonelaje total de 302,7 millones de TPM (véase el cuadro 21). El gráfico 7 ilustra lo ocurrido con los cuatro principales tipos de buque en los últimos seis años. El tonelaje de portacontenedores encargados se triplicó con creces desde diciembre de 2006 (un incremento de 220%), los pedidos de petroleros aumentaron 193%, los de graneleros 154% y los de cargueros 102%.

Cuadro 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula, al 1° de enero de 2007^a

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas		
	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%
Grecia	546	22.211	10,2	288	18.834	19,5	228	12.632	25,0
Japón	2.082	112.196	51,6	102	5.570	5,8	59	3.608	7,1
Alemania	34	5.231	2,4	659	30.022	31,1	39	2.281	4,5
China	460	15.567	7,2	51	2.977	3,1	5	211	0,4
Noruega	68	1.580	0,7	40	2.695	2,8	268	6.836	13,5
Estados Unidos	145	2.278	1,0	105	3.610	3,7	166	10.352	20,5
Hong Kong (China)	159	10.579	4,9	23	1.116	1,2	7	638	1,3
República de Corea	297	15.904	7,3	4	463	0,5	0	0	0,0
Reino Unido	43	1.010	0,5	34	1.132	1,2	86	1.906	3,8
Singapur	78	2.470	1,1	42	4.833	5,0	11	389	0,8
Provincia china de Taiwán	306	10.202	4,7	76	5.793	6,0	2	110	0,2
Dinamarca	31	732	0,3	8	231	0,2	71	948	1,9
Federación de Rusia	12	177	0,1	86	7.265	7,5	6	37	0,1
Italia	10	138	0,1	19	1.133	1,2	8	461	0,9
India	26	751	0,3	2	154	0,2	1	8	0,0
Suiza	234	9.431	4,3	10	280	0,3	2	97	0,2
Bélgica	12	256	0,1	0	0	0,0	13	168	0,3
Arabia Saudita	12	289	0,1	26	6.660	6,9	15	2.788	5,5
Turquía	45	375	0,2	3	53	0,1	9	351	0,7
Irán (República Islámica del)	7	88	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Países Bajos	33	321	0,1	42	763	0,8	34	1.283	2,5
Emiratos Árabes Unidos	111	1.719	0,8	20	1.097	1,1	19	1.147	2,3
Indonesia	42	541	0,2	1	79	0,1	3	102	0,2
Malasia	18	91	0,0	0	0	0,0	11	73	0,1
Suecia	7	68	0,0	9	380	0,4	9	69	0,1
Chipre	14	746	0,3	6	272	0,3	16	625	1,2
Francia	12	229	0,1	3	131	0,1	40	1.187	2,3
Canadá	4	43	0,0	2	32	0,0	14	557	1,1
Brasil	7	1.101	0,5	3	456	0,5	1	149	0,3
Kuwait	2	109	0,0	1	42	0,0	0	0	0,0
España	58	422	0,2	0	0	0,0	11	1.366	2,7
Filipinas	16	318	0,1	0	0	0,0	1	28	0,1
Viet Nam	9	165	0,1	1	65	0,1	0	0	0,0
Tailandia	10	62	0,0	0	0	0,0	1	17	0,0
Australia	4	80	0,0	2	355	0,4	2	95	0,2
Total de 35 países/territorios	4.954	217.480	100,0	1.668	96.492	100,0	1.158	50.517	100,0
Parte porcentual de los 35 países/territorios	15,9	23,3		5,4	10,3		3,7	5,4	

Cuadro 19 (continuación)

Islas Marshall			Malta			Chipre			País o territorio de domicilio
Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Miles de TPM	Nº de buques	%	
190	11.687	23,9	473	25.832	74,2	15.540	313	54,1	Grecia
5	205	0,4	1	27	0,1	467	19	1,6	Japón
190	10.185	20,8	59	1720	4,9	4.998	185	17,4	Alemania
2	72	0,1	13	216	0,6	238	10	0,8	China
66	6.582	13,5	62	503	1,4	791	17	2,8	Noruega
191	12.889	26,4	8	68	0,2	22	7	0,1	Estados Unidos
9	584	1,2	2	46	0,1	19	1	0,1	Hong Kong (China)
2	455	0,9	5	131	0,4	76	3	0,3	República de Corea
10	721	1,5	8	114	0,3	1.216	25	4,2	Reino Unido
6	330	0,7	0	0	0,0	30	1	0,1	Singapur
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Provincia china de Taiwán
4	260	0,5	7	197	0,6	47	2	0,2	Dinamarca
4	75	0,2	69	788	2,3	1.532	51	5,3	Federación de Rusia
2	156	0,3	39	857	2,5	11	3	0,0	Italia
0	0	0,0	1	38	0,1	0	0	0,0	India
14	417	0,9	24	447	1,3	68	4	0,2	Suiza
0	0	0,0	10	72	0,2	9	1	0,0	Bélgica
3	928	1,9	0	0	0,0	0	0	0,0	Arabia Saudita
32	933	1,9	127	1.933	5,6	0	0	0,0	Turquía
0	0	0,0	14	871	2,5	148	2	0,5	Irán (República Islámica del)
1	2	0,0	5	32	0,1	159	23	0,6	Países Bajos
9	354	0,7	11	310	0,9	525	11	1,8	Emiratos Árabes Unidos
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Indonesia
3	37	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Malasia
3	18	0,0	1	9	0,0	9	2	0,0	Suecia
38	1.082	2,2	16	484	1,4	2.439	97	8,5	Chipre
0	0	0,0	4	45	0,1	0	0	0,0	Francia
4	143	0,3	16	64	0,2	60	2	0,2	Canadá
2	605	1,2	0	0	0,0	0	0	0,0	Brasil
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Kuwait
2	98	0,2	1	17	0,0	309	8	1,1	España
0	0	0,0	0	0	0,0	2	1	0,0	Filipinas
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Viet Nam
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Tailandia
1	73	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Australia
793	48.893	100,0	976	34.823	100,0	28.715	788	100,0	Total de 35 países/territorios
2,5	5,2		3,1	3,7		3,1	2,5		Parte porcentual de los 35 países/territorios

Cuadro 19 (continuación)

País o territorio de domicilio	Isla de Man			Antigua y Barbuda			San Vicente y las Granadinas			Bermuda		
	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%
Grecia	46	3.953	28,5	3	26	0,3	85	2.376	36,2	2	88	1,5
Japón	4	13	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Alemania	55	822	5,9	869	9.020	92,5	4	20	0,3	21	747	12,9
China	0	0	0,0	0	0	0,0	111	2.198	33,5	0	0	0,0
Noruega	52	2.519	18,1	11	147	1,5	27	99	1,5	5	58	1,0
Estados Unidos	5	289	2,1	7	20	0,2	27	198	3,0	29	381	6,6
Hong Kong (China)	0	0	0,0	0	0	0,0	6	96	1,5	15	2.127	36,6
República de Corea	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Reino Unido	90	5.281	38,0	5	44	0,5	12	158	2,4	6	339	5,8
Singapur	2	94	0,7	0	0	0,0	5	77	1,2	1	155	2,7
Provincia china de Taiwán	0	0	0,0	0	0	0,0	3	4	0,1	0	0	0,0
Dinamarca	67	501	3,6	17	117	1,2	15	37	0,6	0	0	0,0
Federación de Rusia	0	0	0,0	5	14	0,1	25	285	4,3	0	0	0,0
Italia	2	150	1,1	0	0	0,0	19	229	3,5	0	0	0,0
India	0	0	0,0	0	0	0,0	8	120	1,8	0	0	0,0
Suiza	0	0	0,0	4	184	1,9	17	302	4,6	0	0	0,0
Bélgica	0	0	0,0	1	4	0,0	9	29	0,4	3	23	0,4
Arabia Saudita	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3	0,0	0	0	0,0
Turquía	2	7	0,0	9	36	0,4	18	87	1,3	0	0	0,0
Irán (República Islámica del)	0	0	0,0	0	0	0,0	3	7	0,1	0	0	0,0
Países Bajos	1	2	0,0	16	71	0,7	7	13	0,2	1	273	4,7
Emiratos Árabes Unidos	0	0	0,0	0	0	0,0	18	103	1,6	0	0	0,0
Indonesia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Malasia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Suecia	3	97	0,7	1	2	0,0	2	5	0,1	15	1.239	21,3
Chipre	4	150	1,1	1	44	0,4	3	29	0,4	0	0	0,0
Francia	2	8	0,1	1	4	0,0	17	56	0,9	1	7	0,1
Canadá	0	0	0,0	0	0	0,0	7	27	0,4	0	0	0,0
Brasil	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Kuwait	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
España	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Filipinas	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Viet Nam	0	0	0,0	3	10	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0
Tailandia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Australia	0	0	0,0	1	6	0,1	0	0	0,0	5	371	6,4
Total de 35 países/territorios	335	13.885	100,0	954	9.750	100,0	449	6.557	100,0	104	5.809	100,0
Parte porcentual de los 35 países/territorios	1,1	1,5		3,1	1,0		1,4	0,7		0,3	0,6	

Cuadro 19 (continuación)

Total de los diez mayores registros de libre matrícula internacionales					Total de la flota nacional controlada, miles de TPM	Diez principales registros en porcentaje de la flota nacional total controlada	País o territorio de domicilio
Nº de buques	% de buques	Miles de TPM	% de TPM	Tamaño medio de los buques			
2.171	19,3	113.153	22,5	52.120	170.181	66,5	Grecia
2.272	20,2	122.085	24,3	53.735	147.507	82,8	Japón
1.246	11,1	56.026	11,1	44.965	85.043	65,9	Alemania
652	5,8	21.479	4,3	32.944	70.390	30,5	China
605	5,4	21.663	4,3	35.806	48.697	44,5	Noruega
683	6,1	30.089	6,0	44.054	48.261	62,3	Estados Unidos
222	2,0	15.203	3,0	68.484	45.053	33,7	Hong Kong (China)
311	2,8	17.029	3,4	54.757	32.287	52,7	República de Corea
314	2,8	11.878	2,4	37.827	26.757	44,4	Reino Unido
146	1,3	8.378	1,7	57.383	25.723	32,6	Singapur
387	3,4	16.108	3,2	41.622	24.858	64,8	Provincia china de Taiwán
205	1,8	2.952	0,6	14.399	21.878	13,5	Dinamarca
253	2,3	10.159	2,0	40.153	18.106	56,1	Federación de Rusia
102	0,9	3.136	0,6	30.744	15.962	19,6	Italia
38	0,3	1.071	0,2	28.178	14.817	7,2	India
305	2,7	11.042	2,2	36.205	12.501	88,3	Suiza
48	0,4	559	0,1	11.642	12.490	4,5	Bélgica
57	0,5	10.668	2,1	187.161	11.861	89,9	Arabia Saudita
236	2,1	3.738	0,7	15.840	10.927	34,2	Turquía
26	0,2	1.114	0,2	42.837	9.994	11,1	Irán (República Islámica del)
147	1,3	2.849	0,6	19.381	8.745	32,6	Países Bajos
199	1,8	5.255	1,0	26.405	6.918	76,0	Emiratos Árabes Unidos
46	0,4	722	0,1	15.699	6.684	10,8	Indonesia
32	0,3	201	0,0	6.276	6.657	3,0	Malasia
51	0,5	1.894	0,4	37.129	6.418	29,5	Suecia
194	1,7	5.827	1,2	30.036	6.153	94,7	Chipre
79	0,7	1.664	0,3	21.058	5.965	27,9	Francia
49	0,4	927	0,2	18.928	5.945	15,6	Canadá
13	0,1	2.311	0,5	177.788	4.875	47,4	Brasil
3	0,0	150	0,0	50.138	4.783	3,1	Kuwait
80	0,7	2.212	0,4	27.649	4.420	50,0	España
18	0,2	348	0,1	19.343	3.137	11,1	Filipinas
10	0,1	230	0,0	22.996	3.045	7,6	Viet Nam
11	0,1	79	0,0	7.204	2.913	2,7	Tailandia
14	0,1	973	0,2	69.476	2.869	33,9	Australia
11.225	100,0	503.172	100,0	44.826	932.819	53,9	Total de 35 países/territorios
36,1		53,9			100,0		Parte porcentual de los 35 países/territorios

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

^aBuques de 1.000 TB y más.

Cuadro 20

Pabellones de registro, principales grupos de países, al 1º de enero de 2007^a
(En porcentajes en TPM)

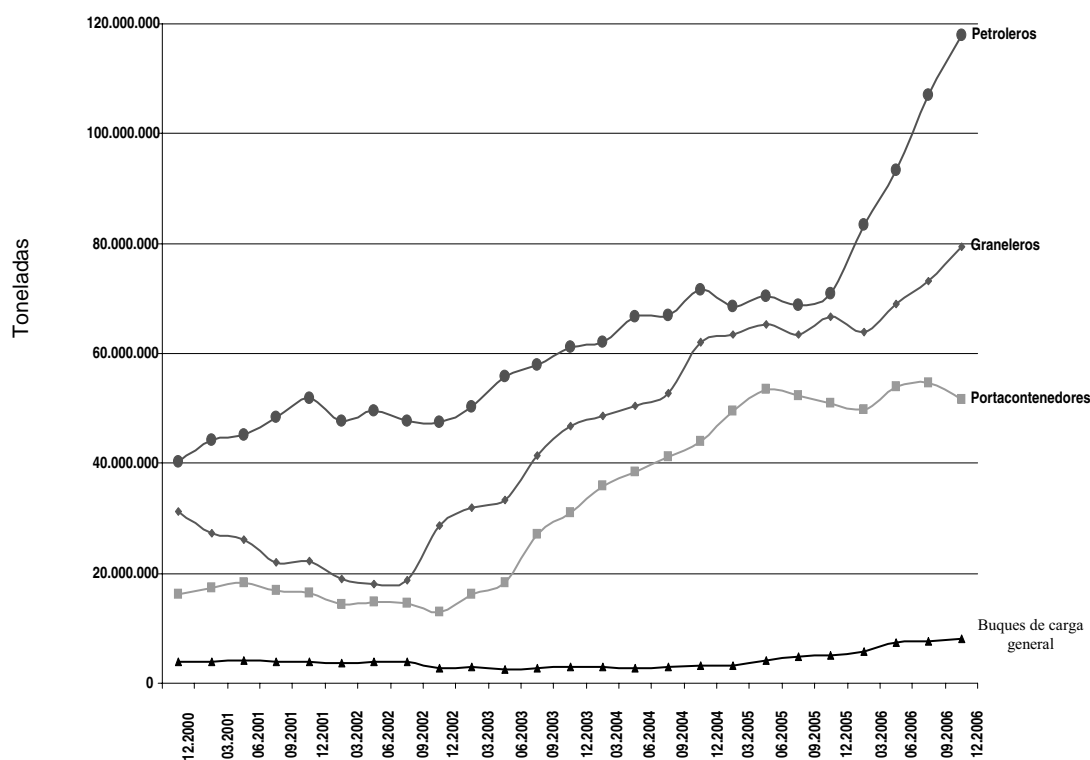
Pabellón de registro	Control nacional	Control exterior	Total por grupo de países
Países desarrollados	17,3	16,6	33,9
Países con economías en transición	1,2	0,1	1,4
Países en desarrollo	15,2	49,6	64,8
Total	33,7	66,3	100,0

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

^a La estimación de la secretaría de la UNCTAD se basa en datos sobre la propiedad de los 35 principales países con más buques, que representan el 95,3% del tonelaje mundial en peso muerto de buques de 1.000 TB y más, así como en datos de los registros de buques de 100 TB y más de todos los países.

Gráfico 7

Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2006^a



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

^a Buques de 100 TB y más.

Por lo que atañe al tamaño medio de los buques, los mayores que se encargan siguen siendo los petroleros, aunque su desplazamiento disminuyó en promedio desde 142.001 TPM en diciembre de 2000 a 109.470 en diciembre de 2006. Habida cuenta del menor tamaño de los buques, el incremento del tonelaje encargado de petroleros refleja un crecimiento muy notable del número de buques, que ahora se cifra en más de un millar, habiéndose casi cuadruplicado desde diciembre de 2000. El tamaño de los portacontenedores aumentó hasta mediados de 2004: en marzo de ese año el tamaño medio se situó en 54.467 TPM, reflejando la parte mayor de buques de tamaño superior al que permite el canal de Panamá (post-Panamax). Desde 2004, sin embargo, los pedidos nuevos comprendieron también cada vez más buques Panamax y barcos de enlace; tal cosa redujo el tamaño medio a 45.247 TPM en diciembre de 2006, con una reducción del 17% desde su máximo.

A mediados de 2007 los pedidos de petroleros en todo el mundo habían alcanzado, según las informaciones, la cifra más alta de todos los tiempos. Los buques tanque para el transporte de petróleo crudo encargados se cifraban en 100 millones de TPM (36% de la flota existente) y los que se destinan a acarrear productos del petróleo ascendían a 50 millones de TPM (44%). Los pedidos de graneleros suponían 125 millones de TPM a mediados de 2007, que equivalían al 34% de la flota. Los mayores portacontenedores en construcción en septiembre de 2007 eran ocho unidades de 13.092 TEU. En total, en septiembre de 2007 había encargados 278 portacontenedores con capacidad de 8.000 TEU y más. Los pedidos totales de ese tipo de buque superaban los 6,2 millones de TEU después de que los principales transportistas marítimos y los grandes armadores firmaran numerosos contratos nuevos.

2. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

Los precios de todos los tipos de buques nuevos han seguido aumentando en comparación con las cifras del año anterior. El mayor incremento (39,7%) correspondió a petroleros de 110.000 TPM, seguidos de los cargueros (33,3%). Desde comienzos del decenio, los precios de todos los tipos de buque han subido, oscilando las alzas desde un

tercio para los buques cisterna que transportan GNL hasta casi el doble para los petroleros de 110.000 TPM (véase el cuadro 22).

Los precios de los buques de segunda mano fluctúan más que los de los buques nuevos. Los precios de graneleros de cinco años de edad se triplicaron entre 2001 y 2006, alcanzando niveles que son en realidad más altos que los precios de los buques nuevos correspondientes (véanse los cuadros 22 y 23). En 2006, un granelero de cinco años de edad de 170.000 TPM costaba 81 millones de dólares frente a sólo 25 millones un lustro antes, y un petrolero también de cinco años de 300.000 TPM costaba 121 millones de dólares frente a 60 millones en 2001.

Los buques más caros son los que transportan GNL, que en 2006 costaban 220 millones de dólares, que equivalen a casi 1.500 dólares por metro cúbico. Los precios por TPM dependen mucho del tamaño del buque al haber economías de escala apreciables. A 433 dólares la tonelada de peso muerto, el precio de un petrolero de 300.000 toneladas era sólo el 41% del de un petrolero de 45.000 TPM. En el caso de los graneleros, el precio por tonelada de un buque de 170.000 TPM era de 412 dólares, la cifra más baja de todos los tipos de buque del cuadro, y representa el 60% del precio por tonelada de un buque de 45.000 TPM. Los portacontenedores eran más caros que los petroleros y los graneleros: un portacontenedor de 2.500 TEU costaba, en 2006, 18.400 dólares por TEU (equivalentes a unos 1.400 dólares por TPM). En agosto de 2007, los transportistas estaban pagando al parecer 165 millones de dólares (12.600 dólares por TEU) por ocho buques nuevos de 13.092 TEU, cuya entrega estaba prevista por los astilleros de la República de Corea para 2011. Por lo que hace a los precios de graneleros nuevos, en septiembre de 2007 eran un 50% más altos que a finales de 2006, llegando, por ejemplo, a 51 millones de dólares para un buque del tamaño que permite el canal de Panamá (Panamax). Los precios de segunda mano de los graneleros alcanzaron récords históricos al duplicarse las cifras de finales de 2006; con 75 millones de dólares un granelero de cinco años de edad del tamaño Panamax era casi un 50% más caro que un buque de nueva construcción.

Cuadro 21

Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2006^a

Principios de mes	Petroleros			Graneleros			Cargueros		
	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM
Diciembre de 2000	40.328	284	142.001	31.208	486	64.214	3.966	446	8.892
Marzo de 2001	44.361	319	139.061	27.221	439	62.007	3.963	441	8.986
Junio de 2001	45.123	339	133.105	26.103	400	65.258	4.154	419	9.914
Septiembre de 2001	48.386	381	126.998	21.944	337	65.115	3.967	393	10.094
Diciembre de 2001	51.894	399	130.060	22.184	353	62.845	3.826	372	10.286
Marzo de 2002	47.836	404	118.405	19.027	300	63.425	3.758	357	10.525
Junio de 2002	49.564	425	116.622	18.132	283	64.069	3.932	353	11.139
Septiembre de 2002	47.774	431	110.845	18.869	283	66.676	3.979	369	10.782
Diciembre de 2002	47.591	488	97.523	28.641	391	73.251	2.832	257	11.018
Marzo de 2003	50.284	515	97.639	32.019	441	72.605	2.958	263	11.249
Junio de 2003	55.771	540	103.279	33.408	455	73.425	2.592	250	10.368
Septiembre de 2003	57.856	580	99.752	41.499	575	72.172	2.841	269	10.562
Diciembre de 2003	61.123	631	96.867	46.732	640	73.019	3.068	295	10.400
Marzo de 2004	62.096	615	100.969	48.761	671	72.670	3.021	312	9.683
Junio de 2004	66.652	649	102.699	50.545	696	72.623	2.838	317	8.954
Septiembre de 2004	66.969	661	101.314	52.768	703	75.061	2.921	323	9.043
Diciembre de 2004	71.563	701	102.087	62.051	796	77.953	3.306	370	8.935
Marzo de 2005	68.667	679	101.129	63.404	792	80.055	3.312	388	8.536
Junio de 2005	70.520	686	102.799	65.326	801	81.556	4.079	456	8.945
Septiembre de 2005	68.741	693	99.193	63.495	788	80.578	4.777	521	9.170
Diciembre de 2005	70.847	724	97.855	66.614	805	82.750	5.088	584	8.712
Marzo de 2006	83.385	791	105.417	63.829	784	81.415	5.798	634	9.145
Junio de 2006	93.277	887	105.160	69.055	859	80.390	7.370	683	10.791
Septiembre de 2006	106.912	987	108.321	73.226	898	81.543	7.602	715	10.632
Diciembre de 2006	118.008	1.078	109.470	79.364	988	80.328	8.004	737	10.860
Porcentaje del total, diciembre de 2006	39,0	15,6		26,2	14,3		2,6	10,7	

Cuadro 21 (continuación)

Portacontenedores			Otros buques			Total			Principios de mes
Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	
16.140	394	40.964	8.870	1.087	8.160	100.513	2.697	37.268	Diciembre de 2000
17.350	435	39.884	10.154	1.132	8.970	103.048	2.766	37.255	Marzo de 2001
18.393	441	41.708	11.790	1.138	10.360	105.563	2.737	38.569	Junio de 2001
16.943	413	41.025	12.181	1.153	10.564	103.421	2.677	38.633	Septiembre de 2001
16.550	393	42.111	13.501	1.201	11.242	107.955	2.718	39.719	Diciembre de 2001
14.476	355	40.776	12.839	1.200	10.700	97.936	2.616	37.437	Marzo de 2002
14.793	362	40.865	15.415	1.324	11.643	101.836	2.747	37.072	Junio de 2002
14.509	338	42.927	15.342	1.292	11.875	100.473	2.713	37.034	Septiembre de 2002
13.000	296	43.919	16.174	1.386	11.669	108.238	2.818	38.409	Diciembre de 2002
16.281	326	49.943	16.199	1.365	11.868	117.742	2.910	40.461	Marzo de 2003
18.296	367	49.853	17.085	1.367	12.498	127.152	2.979	42.683	Junio de 2003
27.216	503	54.107	18.062	1.484	12.171	147.475	3.411	43.235	Septiembre de 2003
30.974	580	53.403	19.277	1.492	12.920	161.174	3.638	44.303	Diciembre de 2003
35.840	658	54.468	20.068	1.520	13.203	169.786	3.776	44.965	Marzo de 2004
38.566	724	53.268	22.833	1.682	13.575	181.434	4.068	44.600	Junio de 2004
41.172	808	50.956	24.368	1.714	14.217	188.198	4.209	44.713	Septiembre de 2004
43.904	880	49.891	27.361	1.898	14.416	208.185	4.645	44.819	Diciembre de 2004
49.624	1.006	49.328	27.328	1.940	14.087	212.335	4.805	44.190	Marzo de 2005
53.605	1.101	48.688	29.884	2.002	14.927	223.414	5.046	44.275	Junio de 2005
52.378	1.132	46.271	31.209	2.158	14.462	220.600	5.292	41.686	Septiembre de 2005
50.856	1.124	45.245	33.147	2.285	14.506	226.551	5.522	41.027	Diciembre de 2005
49.749	1.130	44.026	36.750	2.373	15.487	239.512	5.712	41.931	Marzo de 2006
53.876	1.185	45.465	39.768	2.522	15.768	263.347	6.136	42.918	Junio de 2006
54.676	1.199	45.601	42.322	2.714	15.594	284.738	6.513	43.718	Septiembre de 2006
51.717	1.143	45.247	45.612	2.962	15.399	302.706	6.908	43.820	Diciembre de 2006
17,1	16,5		15,1	42,9		100,0	100,0		Porcentaje del total, diciembre de 2006

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

^a Buques de 100 TB y más.

Cuadro 22

Precios representativos de buques nuevos en los años que se indica^a
(A finales de año, en millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	Variación porcentual 2006/05	Variación porcentual 2006/00
Graneleros de 45.000 TPM	11	24	25	20	22	30	28	31	10,7	55,0
Petroleros de 45.000 TPM	18	29	34	29	30	38	43	47	9,3	62,1
Graneleros de 72.000 TPM	14	32	29	23	25	35	35	40	14,3	73,9
Petroleros de 110.000 TPM	22	42	43	41	41	56	58	81	39,7	97,6
Graneleros de 170.000 TPM	27	45	40	40	47	61	59	70	18,6	75,0
Petroleros de 300.000 TPM	47	90	85	76	75	105	120	130	8,3	71,1
GNL de 150.000 m³	200	225	245	165	155	190	205	220	7,3	33,3
GPL de 78.000 m³	44	78	68	60	59	77	89	92	3,4	53,3
Cargueros de 20.000 TPM	12	24	21	19	16	20	18	24	33,3	26,3
Portacontenedores puros de 2.500 TEU	26	52	50	35	38	42	42	46	9,5	31,4

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

^a El tamaño de los buques en diferentes años no siempre coincide completamente

Cuadro 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2006
(A finales de año, en millones de dólares)

Buque ^a	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variación porcentual 2006/05	Variación porcentual 2006/00
Petroleros de 40.000 TPM	27	26	24	28	40	45,0	47,5	5,6	75,9
Petroleros de 95.000 TPM	39	33	30	38	57	59,5	66,0	10,9	69,2
Petroleros de 150.000 TPM	50	43	42	48	74	76,0	85,0	11,8	70,0
Petroleros de 300.000 TPM	71	60	53	75	107	108,0	121,0	12,0	70,4
Graneleros de 45.000 TPM	15	12	15	21	30	25,0	37,5	50,0	150,0
Graneleros de 70.000 TPM	16	14	17	28	41	30,0	46,0	53,3	187,5
Graneleros de 170.000 TPM	25	25	29	46	65	58,0	81,0	39,7	224,0

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

^a El tamaño de los buques en diferentes años no siempre coincide completamente.

Notas

¹² La información en este capítulo se basa en datos sobre buques de 1.000 TRB y más, ya que el país de domicilio de los propietarios de buques menores no siempre puede conocerse. Los buques de 1.000 TRB y más representan el 93,9% (978.557 TPM) del total mundial de 1.042.351 TPM para todos los buques de 100 TRB y más.

¹³ La información en este capítulo se basa en datos sobre buques de 100 TB y más, excepto cuando se considera el país de domicilio del propietario del buque. En este último caso, los datos corresponden a buques de 1.000 TB y más.

Capítulo 3

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, así como la capacidad de transporte en contenedores. 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.

La productividad de la flota mundial disminuyó ligeramente en 2006, cifrándose en 7,1 toneladas transportadas por TPM y 29.400 toneladas-milla por TPM. El excedente mundial de tonelaje aumentó a 10,1 millones de TPM, esto es, el 1,0% de la flota mercante mundial. Por lo que atañe a la oferta y la demanda de portacontenedores, en 2006, por primera vez desde 2001 el crecimiento de la flota (oferta) superó al incremento del comercio contenedorizado (demanda).

A. PRODUCTIVIDAD

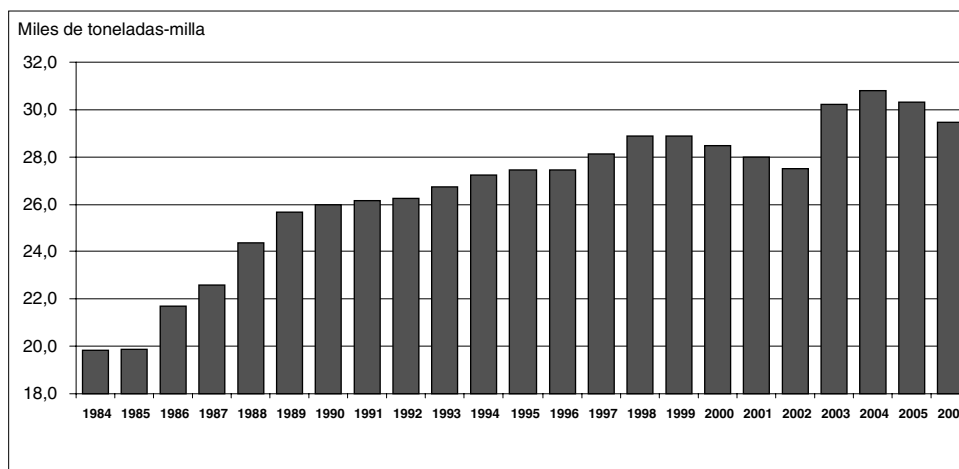
Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y tonelada-milla por TPM figuran en el gráfico 8 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportadas por TPM disminuyeron en 2006 ligeramente a 7,1, mientras los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto se redujeron a 29,4. El descenso marginal de la productividad medida en toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM) refleja la mayor tasa de expansión de la flota en comparación con el crecimiento de la carga transportada. La disminución habida al comparar de un año a otro la productividad, medida en toneladas-milla por TPM, también se debió al crecimiento de la flota, que superó un poco al aumento del tráfico marítimo y de las distancias viajadas. A pesar de las fluctuaciones a corto plazo, hay una tendencia

positiva a la larga en lo que se refiere a la productividad de la flota, que aumentó un 50% en 20 años (gráfico 8). Entre las principales razones de esa tendencia positiva figuran la mayor productividad portuaria y unas estadías menores, lo que aumenta la proporción del tiempo que los buques pasan en el mar y disminuye la que transcurre en puerto.

En el cuadro 25 se facilitan datos complementarios sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y por tipo de buque. La productividad en términos de carga transportada por TPM disminuyó ligeramente en los petroleros desde 6,4 en 2005 a 6,1 en 2006, mientras que en los graneleros se mantuvo en 5,1 toneladas por TPM. Los volúmenes de carga transportados por TPM del resto de la flota también disminuyeron un poco desde 10,3 a 9,7.

Gráfico 8

Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1996-2006



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Cuadro 24

Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica

Año	Flota mundial (millones de TPM)	Carga total (millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (miles de millones)	Toneladas transportadas por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1990	658	4.008	17.121	6,1	26,0
1995	735	4.651	20.188	6,3	27,5
2000	808	5.871	23.016	7,3	28,5
2004	896	6.846	27.635	7,6	30,8
2005	960	7.109	29.045	7,4	30,3
2006	1.042	7.416	30.686	7,1	29,4

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register - Fairplay (TPM: datos de mediados de año para 1990 y de finales de año para todas las demás fechas); 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 petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota^a, en los años que se indica
(En toneladas transportadas por TPM)

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos	Toneladas transportadas por el resto de la flota (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
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	2.073	7,3	1.255	4,6	122	7,9	2.533	10,5
2004	2.204	6,6	1.588	5,1	78	8,0	2.690	11,3
2005	2.279	6,4	1.717	5,1	71	9,1	2.666	10,3
2006	2.331	6,1	1.834	5,1	61	10,9	2.818	9,7

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 El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques que figuran en el cuadro 8.

En el cuadro 26 se presentan datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas en petroleros, graneleros y el resto de la flota. En 2006, los miles de toneladas-milla por TPM de los petroleros disminuyeron desde 33,2 a 31,7, mientras que las cifras correspondientes de graneleros lo hicieron ligeramente desde 25,5 a 25,4. La productividad del resto de la flota, medida en toneladas-milla por TPM, se redujo un poco desde 33,6 a 31,5. Al

margen de las fluctuaciones a corto plazo, la productividad del resto de la flota, que comprende cada vez más portacontenedores, ha registrado una tendencia positiva a la larga desde 1970, mientras que los petroleros y los graneleros tenían en 1970 una productividad mayor que hoy día; comparados con la situación de 1980, sin embargo, ambos tipos de buque han visto también incrementarse su productividad.

Cuadro 26

Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota^a, en los años que se indica
(En 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 en el 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	6.837	28,3
2004	11.100	33,0	8.139	26,2	418	43,1	8.335	34,9
2005	11.749	33,2	8.615	25,5	320	41,0	8.730	33,6
2006	12.151	31,7	9.341	25,4	n.a.	n.a.	9.195	31,5

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

^a El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques que figuran en el cuadro 8.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje. El exceso de capacidad de petroleros, graneleros y cargueros fue en 2006 de 10,1 millones de TPM, ligeramente por encima de la cifra del año anterior. La parte de tonelaje sobrante en porcentaje de la flota mercante de todo el mundo se situó en 2005 en tan sólo 0,7% y aumentó a 1,0% en 2006. La oferta de tonelaje en el sector de petroleros se cifró en 2006 en 367,4 millones de TPM, ya que los buques nuevos entregados superaron el tonelaje desguazado, retirado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 9). La capacidad redundante aumentó a 6,1 millones de TPM, esto es, al 1,7% de la flota total mundial de buques tanque. En 2006, la oferta total de graneleros se incrementó en 21,8 millones de TPM hasta 361,8 millones de TPM. El exceso de capacidad de ese tipo de buque fue de 3,4 millones de TPM, equivalentes al 0,9% de la flota de graneleros. Por lo que hace a la flota de cargueros convencionales, la capacidad sobrante estuvo ligeramente por debajo del nivel del año

anterior, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,64 millones de TPM, es decir, el 1,4% de la flota mundial de ese sector. El tonelaje redundante de los cargueros quedó por debajo del millón de TPM en los últimos años.

Por lo que atañe al crecimiento de la oferta y la demanda de portacontenedores, en el cuadro 29 se compara el cambio anual del tráfico contenedorizado (TEU) y el incremento anual de la capacidad de transporte en contenedores de la flota mundial (también en TEU). En 2006, por primera vez desde 2001, el incremento de la flota superó al del tráfico contenedorizado. Con un aumento de la flota de casi 1,4 millones de TEU, la capacidad progresó un 13,5% en 2006; ello supuso 2,5 puntos porcentuales más que el crecimiento del tráfico contenedorizado, que fue del 11% en ese año. En 2007, se estima que la capacidad de transporte en contenedores ha aumentado a una tasa anual de 13,4%, lo que supone 2,4 puntos porcentuales más que el incremento estimado de la demanda. Los pedidos de portacontenedores en septiembre de 2007 se cifraban en 6,2 millones de TEU, que representan el 60% de la flota existente.

Cuadro 27

Exceso de oferta de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica
(Cifras de finales de año)

	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006
	Millones de TPM						
Flota mercante mundial	658,4	808,4	844,2	857,0	895,8	960,0	1.042,3
Excedente total^a	63,7	18,4	21,7	10,3	6,2	7,2	10,1
Flota en actividad^b	594,7	790,0	822,5	846,7	889,6	952,8	1.032,2
	Porcentajes						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	2,3	2,6	1,2	0,7	0,7	1,0

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

^a Estimaciones medias anuales de petroleros, graneleros y cargueros. Se entiende por excedente de tonelaje el que no es explotado plenamente por diversas causas: explotación reducida, buques desarmados, tonelaje inactivo, etc.

^b Estimación de la secretaría de la UNCTAD. Flota mundial menos tonelaje sobrante de petroleros, graneleros y cargueros.

Cuadro 28

Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica^a
(Promedios anuales en millones de TPM)

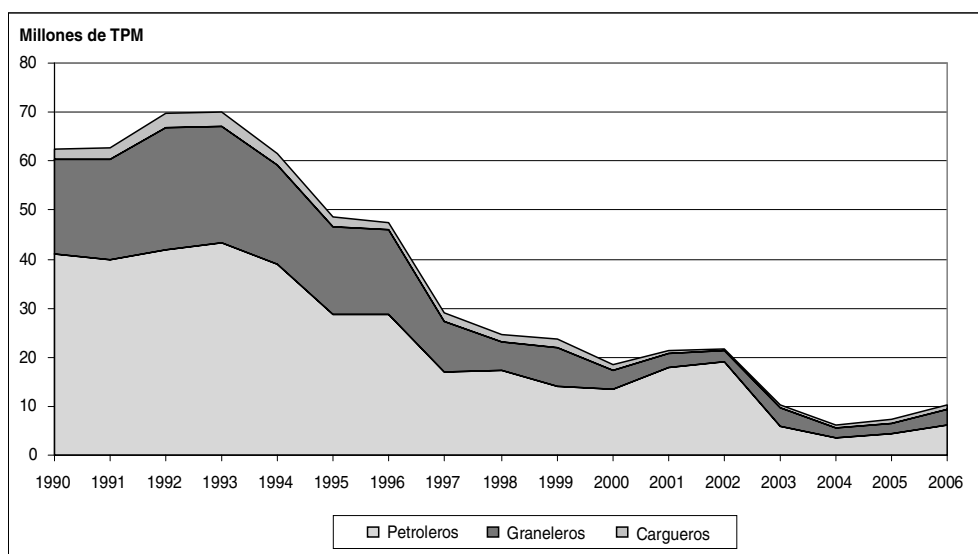
	1990	2000	2003	2004	2005	2006
Flota mundial de petroleros	266,2	279,4	286,0	298,3	312,9	367,4
Excedente total de petroleros	40,9	13,5	6,0	3,4	4,5	6,1
Proporción del excedente en la flota mundial de petroleros (porcentaje)	15,4	4,8	2,1	1,1	1,4	1,7
Flota mundial de graneleros	228,7	247,7	297,5	325,1	340,0	361,8
Excedente total de graneleros	19,4	3,8	3,6	2,1	2,0	3,4
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros (porcentaje)	8,2	1,5	1,2	0,6	0,6	0,9
Flota mundial de cargueros convencionales	63,6	59,3	43,4	43,6	45,0	44,7
Excedente de cargueros convencionales	2,1	1,1	0,7	0,7	0,7	0,6
Proporción del excedente en la flota mundial de cargueros convencionales (porcentaje)	3,3	1,8	1,6	1,6	1,6	1,4

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

^a La sumas de todos los sectores agregados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados. Quedan excluidos los petroleros y los graneleros de menos de 10.000 TPM, así como los cargueros convencionales y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

Gráfico 9

Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buque, en los años que se indica



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

Cuadro 29

Crecimiento de la oferta y la demanda en el transporte marítimo en contenedores, 2000-2007^a
(Tasas anuales de crecimiento)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Crecimiento del tráfico contenedorizado (TEU)	11,0	2,0	11,0	11,0	13,0	11,0	11,0	11,0
Crecimiento de la flota de portacontenedores (TEU)	7,8	7,8	8,5	8,0	8,0	10,5	13,5	13,4
Diferencia	3,2	-5,8	2,5	3,0	5,0	0,5	-2,5	-2,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, varios números

^a Flota de portacontenedores: cifras de finales de año. Los datos de 2007 son estimaciones.

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

En el cuadro 30 figura información sobre el comercio, la propiedad de la flota y los buques de pabellón nacional de los principales países que practican el comercio. En él se ponen de relieve las semejanzas y las diferencias entre los servicios de transporte marítimo de esas naciones. En 2006, los Estados Unidos generaron el 12,2% del comercio mundial mientras que sólo poseían el 4,9% de tonelaje total. Alemania, China y el Japón figuran entre las cuatro principales naciones comerciales, con 8,5, 7,3 y 5,1% del comercio mundial respectivamente; esos tres países también tienen todos ellos una parte importante en la flota controlada, aunque sólo una pequeña proporción de esa flota enarbola pabellón

nacional. El Reino Unido y Francia generan el 4,3 y el 4,2% del comercio mundial respectivamente; el Reino Unido tiene una parte de 2,7% en la flota controlada nacionalmente, mientras Francia, con una parte similar de comercio mundial, tiene una parte mucho menor en la flota controlada (0,6%).

Junto con China, Hong Kong (China), la República de Corea y Singapur figuran entre las economías en desarrollo de Asia con la parte mayor del comercio mundial, con 2,7, 2,6 y 2,1%, respectivamente. La República de Corea controla el 3,3% de la flota por lo que hace a la propiedad. El único país latinoamericano entre las principales naciones que comercian es México, con una parte de 2,1% del comercio mundial, pero con sólo intereses muy pequeños en la propiedad de los buques.

Cuadro 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(A principios de 2007)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial (controlada), en términos de TPM
Estados Unidos	12,19	4,93
Alemania	8,47	8,69
China	7,29	7,19
Japón	5,06	15,07
Reino Unido	4,34	2,73
Francia	4,23	0,61
Países Bajos	3,63	0,89
Italia	3,50	1,63
Canadá	3,15	0,61
Bélgica	2,99	1,28
Hong Kong (China)	2,72	4,60
República de Corea	2,63	3,30
España	2,15	0,45
Singapur	2,10	2,63
México	2,09	0,14
Federación de Rusia	1,82	1,85
Provincia china de Taiwán	1,77	2,54
Malasia	1,21	0,68
India	1,20	1,51
Austria	1,16	1,28
Suiza	1,13	1,28
Suecia	1,13	0,66
Arabia Saudita	1,11	1,21
Emiratos Árabes Unidos	1,09	0,71
Australia	1,06	0,29
Total	79,24	66,78

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del *Manual de Estadísticas de la UNCTAD* (comercio) y de Lloyd's Register - Fairplay (propiedad de la flota).

Por lo que respecta a los grupos de países, a comienzos de 2007 los países en desarrollo controlaban aproximadamente el 31,2% del tonelaje mundial en peso muerto, mientras que generaban el 61,1% de las exportaciones mundiales (en toneladas). Los países desarrollados controlaban del orden

del 65,9% del tonelaje mundial y generaban el 36,2% de las exportaciones totales. Las economías en transición controlaban el 2,9% restante de TPM y generaban el 2,7% de las exportaciones mundiales.

Capítulo 4

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 principales sectores de buques de línea y de graneleros; se señalan las tarifas de esos fletes en proporción de los precios de algunos productos básicos y se estima lo que se paga por el transporte en porcentaje del valor de las importaciones. Aunque 2006 fue un buen año para todos los segmentos del mercado de petroleros, sus cifras se mantuvieron por debajo de los niveles tan altos registrados en los dos años anteriores. Impulsado sobre todo por la boyante producción de acero en Asia, el mercado de fletes de los cargueros se desempeñó mejor, con subidas constantes en el sector de los buques de tamaño El Cabo y unos sólidos e ininterrumpidos buenos resultados en los sectores de los buques de tamaño Panamax y mediano. A pesar de la presión a la baja sobre el mercado de portacontenedores como consecuencia de unas grandes entregas de tonelaje y de pedidos, la continuación de la fuerte demanda ayudó a mantener los fletes en niveles saludables.

A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS PRODUCTOS¹⁴

1. El comercio marítimo de crudo y sus derivados

En 2006 los fletes de los buques cisterna evolucionaron en una situación de altos precios del petróleo, unas mayores tensiones geopolíticas, temores sobre perturbaciones en los suministros, decisiones de la OPEP de recortar la producción y una creciente demanda. La fuerza principal que impulsó a los buques tanque en 2006 siguió siendo la demanda cada vez mayor de petróleo. Si bien las importaciones de los Estados Unidos y Europa occidental continuaron aumentando de forma moderada, la demanda de las economías en expansión, especialmente China, se ha estado incrementando exponencialmente. A lo que parece, el crecimiento sostenido de los precios del petróleo en los últimos años ha tenido hasta ahora repercusiones limitadas sobre la demanda.

Las proyecciones para 2007 apuntan a mayores incrementos en la demanda total de petróleo (2% en 2007 frente a 1% en 2006), nuevos recortes en la

oferta de la OPEP, posibles perturbaciones en la producción de Nigeria, el Iraq y la República Islámica del Irán, un mayor aumento de la flota de buques tanque e incertidumbre sobre la progresiva aplicación de la Regla 13G del anexo I de la MARPOL sobre la supresión para 2010 de los petroleros monocasco¹⁵.

2. Los fletes de los buques tanque

Los cinco índices de fletes que se calculan para los petroleros disminuyeron durante el año (véase el cuadro 31). No obstante, hay que señalar que la disminución de esos índices desde enero hasta diciembre fue menos pronunciada en 2006, excepto para el tonelaje menor (25.000 a 70.000 TPM) y para los buques tanque que transportan derivados.

A pesar de la tendencia descendente observada, un examen más detenido de las tarifas medias al contado y de los ingresos equivalentes en los fletamentos por tiempo indica que los propietarios de petroleros obtuvieron beneficios. El cuadro 32 presenta los fletes medios medidos en la escala mundial Worldscale (WS)¹⁶, una medida unificada para establecer las tarifas al contado en el mercado de

buques tanque. El cuadro se centra en las rutas tradicionales que sirven de pauta y no se propone ser exhaustivo. Por ejemplo, la ruta cada vez más importante desde África occidental a China, que recurre a buques grandes, no está incluida en el cuadro. En éste, las principales zonas de carga que figuran son el Golfo Pérsico, África occidental, el Mediterráneo, el Caribe y Singapur, mientras las principales zonas de descarga están en el Lejano Oriente, Sudáfrica, Europa noroccidental, el Mediterráneo, el Caribe y la costa este de América del Norte.

Los cuadros 31 y 32 muestran una gran volatilidad en las tarifas y ponen de manifiesto una insólita tendencia contraestacional en todos los segmentos

del mercado. Mientras la habitual tendencia estacional se observó durante el primer trimestre, ello no ocurrió en el último. Los fletes medios aumentaron en el primer trimestre por causa de la demanda de invierno, pero alcanzó un máximo en verano, especialmente en agosto, y disminuyó cuando normalmente se hubiera esperado un incremento estacional en el último trimestre del año. Los máximos contraestacionales observados durante el verano fueron el resultado de las especulaciones sobre otra estación de huracanes en el golfo de México, la acumulación cautelar de existencias por temor a posibles perturbaciones en el suministro de petróleo y la oportunidad ofrecida por los cupos de producción relativamente altos mantenidos por la OPEP.

Cuadro 31

Índices de fletes de petroleros, 2005-2007
(Cifras mensuales)

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Tanker		
	>200	120-200	70-120	25-70	Derivados	Índice de crudos	Índice de derivados
2005							
Octubre	109	186	249	376	385	1.532	1.815
Noviembre	179	225	269	358	312	2.174	1.801
Diciembre	149	257	257	286	284	2.147	1.296
Promedio	100	157	191	271	287	1.494	1.331
2006							
Enero	112	163	193	314	342	1.945	1.565
Febrero	116	168	176	267	282	1.672	1.378
Marzo	86	127	163	204	225	1.098	979
Abril	63	108	133	208	213	985	818
Mayo	79	132	158	217	241	1.090	1.118
Junio	100	138	150	225	233	1.154	1.038
Julio	114	148	173	232	271	1.377	1.076
Agosto	114	171	170	231	256	1.330	1.244
Septiembre	109	139	140	212	234	1.391	1.249
Octubre	87	147	190	213	217	1.281	1.095
Noviembre	74	118	133	199	194	1.223	853
Diciembre	66	136	189	210	251	996	931
Promedio	93	141	164	228	247	1.295	1.112
2007							
Enero	63	124	187	209	219	1.316	1.185
Febrero	65	116	159	237	226	1.190	907
Marzo	81	112	145	220	282	1.094	1.065
Abril	63	122	145	229	264	1.398	1.096
Mayo	79	108	161	235	244	1.236	1.045
Junio	63	110	113	211	242	1.006	1.151
Julio	59	91	128	216	208	1.026	941
Agosto	52	85	97	185	174	977	900

Fuente: Resumen en *Lloyd's Shipping Economist*, varios números; los índices de *Baltic Tanker* corresponden al primer día hábil del mes. El tamaño de los buques se expresa en TPM.

Cuadro 32

Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2006-2007
(Wordscale (WS))

Tipo de buque	Rutas	2005 Dic	2006													
			Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic		
Petroleros muy grandes (más de 150.000 TPM)																
	Golfo Pérsico-Japón	126	110	104	83	56	74	101	112	120	109	69	68	58		
	Golfo Pérsico-República de Corea	137	110	104	76	56	68	102	119	109	109	72	66	59		
	Golfo Pérsico-Europa	122	94	100	77	60	69	80	90	95	95	75	0	58		
	Golfo Pérsico-Caribe/costa este de América del Norte	113	87	101	70	59	68	89	92	90	93	68	66	55		
	Golfo Pérsico-Sudáfrica	185	116	135	75	52	70	120	100	121	127	81	..	64		
Suezmax (100.000 a 149.999 TPM)																
	África occidental-Europa noroccidental	227	167	168	128	129	147	145	154	176	135	157	115	122		
	África occidental-Caribe/costa este de América del Norte	244	164	150	129	120	143	129	159	174	135	148	122	130		
	Mediterráneo-Mediterráneo	285	178	179	125	119	144	137	150	168	146	155	130	161		
Aframax (50.000 a 99.999 TPM)																
	Europa noroccidental-Europa noroccidental	243	148	154	126	101	144	123	155	140	122	180	120	151		
	Europa noroccidental-Caribe/costa este de América del Norte	264	171	197	154	175	174	175	173	191	181	173	..	200		
	Caribe-Caribe/costa este de América del Norte	235	241	211	204	133	195	186	205	200	170	235	187	231		
	Mediterráneo-Mediterráneo	271	195	148	149	149	165	154	187	176	144	197	115	178		
	Mediterráneo-Europa noroccidental	257	149	137	137	145	159	138	177	182	146	202	121	207		
	Indonesia-Lejano Oriente	335	251	166	132	123	115	152	201	218	223	171	154	152		
Tamaño mediano (menos de 50.000 TPM)																
	Mediterráneo-Mediterráneo	327	342	203	165	191	205	200	224	230	230	204	229	190		
	Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte	286	303	0	173	189	218	215	270	265	265	197	201	174		
	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	272	267	228	217	216	219	231	221	238	166	211	179	243		
Todos los petroleros que transportan derivados																
70.000 a 80.000 TPM	Golfo Pérsico-Japón	298	297	167	112	146	218	180	174	227	240	165	121	172		
50.000 a 60.000 TPM	Golfo Pérsico-Japón	316	355	210	157	165	229	225	202	260	255	160	155	194		
35.000 a 50.000 TPM	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	248	294	251	223	211	215	220	263	258	211	202	170	282		
25.000 a 35.000 TPM	Singapur-Asia oriental	398	438	399	226	208	382	298	255	406	381	222	223	302		

Cuadro 32 (continuación)

Tipo de buque	Rutas	Variación porcentual 2005-2006	2007									
			Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	
Petroleros muy grandes (más de 150.000 TPM)												
	Golfo Pérsico-Japón	-54,0	58	59	82	50	81	63	63	56	54	
	Golfo Pérsico-República de Corea	-57,0	58	55	81	53	72	60	55	53	52	
	Golfo Pérsico-Europa	-52,4	54	52	66	45	69	60	50	45	43	
	Golfo Pérsico-Caribe/costa este de América del Norte	-51,3	53	48	73	49	63	60	45	45	43	
	Golfo Pérsico-Sudáfrica	-65,4	57	..	..	55	97	..	..	54	..
Suezmax (100.000 a 149.999 TPM)												
	África occidental-Europa noroccidental	-46,2	130	107	126	128	105	108	96	78	79	
	África occidental-Caribe/costa este de América del Norte	-46,7	129	116	116	113	108	112	99	79	79	
	Mediterráneo-Mediterráneo	-43,5	154	113	136	124	110	113	87	78	75	
Aframax (50.000 a 99.999 TPM)												
	Europa noroccidental-Europa noroccidental	-41,2	169	168	138	139	129	105	128	87	104	
	Europa noroccidental-Caribe/costa este de América del Norte	-24,2	167	185	130	170	178	124	126	97	..	
	Caribe-Caribe/costa este de América del Norte	-1,7	174	211	187	156	170	140	170	105	115	
	Mediterráneo-Mediterráneo	-34,3	231	121	157	146	173	107	117	94	106	
	Mediterráneo-Europa noroccidental	-19,4	188	110	161	140	142	103	115	91	117	
	Indonesia-Lejano Oriente	-54,6	149	124	125	156	142	143	129	112	120	
Tamaño mediano (menos de 50.000 TPM)												
	Mediterráneo-Mediterráneo	-41,9	281	273	247	216	233	150	230	..	156	
	Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte	-39,2	200	213	195	203	..	..	200	167	148
	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	-10,7	212	205	214	207	198	161	176	161	158	
Todos los petroleros que transportan derivados												
70.000 a 80.000 TPM	Golfo Pérsico-Japón	-42,3	156	133	146	135	133	132	137	153	140	
50.000 a 60.000 TPM	Golfo Pérsico-Japón	-38,6	185	161	182	172	185	168	184	188	175	
35.000 a 50.000 TPM	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	13,7	209	222	288	233	223	242	201	155	133	
25.000 a 35.000 TPM	Singapur-Asia oriental	-24,1	303	257	276	223	313	246	292	294	302	

Fuente: Drewry Shipping Insight, varios números.

Nota: Dos puntos (..) significan que no se comunicó la tarifa.

Los mercados de fletes en 2007

A comienzos de 2007, todos los sectores de los buques tanque se caracterizaron por una persistente volatilidad de las tarifas medias al contado. El cuadro general que se desprende del cuadro 32 es que esas tarifas siguieron debilitándose en enero, se recuperaron un poco en algunas rutas en febrero, bajaron en casi todas ellas en abril y empezaron a recuperarse en mayo en la mayoría. Los fletes siguieron fluctuando en los meses siguientes, sin perjuicio de mostrar una tendencia general negativa. En septiembre, las tarifas de varios sectores de petroleros eran inferiores a los niveles de enero de 2007. Si bien los ingresos medios al contado registraron una tendencia descendente y se vieron interrumpidos por fluctuaciones grandes, el fletamento por tiempo equivalente se desempeñó mejor y mantuvo sus niveles, con menores variaciones y no necesariamente a la baja.

La presión descendente de los fletes al contado reflejó, entre otras cosas, la reducida actividad a raíz de una demanda de invierno más débil (temperaturas más suaves), un exceso de oferta en las zonas de carga del Golfo Pérsico y, más concretamente, de petroleros monocasco en el mercado al este de Suez, interrupciones en la producción de las refinerías, suministros restringidos por los recortes de la OPEP y períodos extensos de suspensión de actividad en las refinerías para labores de mantenimiento.

Mientras tanto, los incrementos señalados obedecieron a la menor oferta y también a un descenso de las existencias. Lo que ocurrió en el primer trimestre se ajustó a una tendencia estacional (con el final de la demanda de invierno), reduciéndose la actividad en abril por inmobilizaciones de refinerías en Asia-Pacífico y Europa. El aumento de la demanda de verano en mayo (época en que se conduce más en los Estados Unidos y se recurre en mayor medida al aire acondicionado) se tradujo en una mayor demanda de gasolina, que a su vez incrementó la demanda de petróleo crudo por parte de las refinerías.

En las secciones siguientes figura más información sobre lo acontecido en 2006 en las diversas categorías de buques tanque.

Grandes petroleros y superpetroleros

Como ya se ha dicho, 2006 se caracterizó por muchas variaciones en los fletes y por unos ingresos medios inferiores a los del bienio anterior. En todas

las rutas, el descenso en abril reflejó la tendencia estacional con el final del invierno y los mayores trabajos de mantenimiento en las refinerías. Además de esos factores, jugaron otros elementos. Por ejemplo, los incrementos registrados en las tarifas durante el año reflejaron variaciones en la oferta y la demanda. El máximo de agosto pudo deberse a especulaciones sobre otra estación de huracanes en el golfo de México, a las tensiones políticas en Asia occidental y al cierre a principios de agosto del yacimiento de petróleo de la bahía de Prudhoe explotado por el BP en Alaska. La caída en octubre fue consecuencia del exceso de capacidad de superpetroleros en el Golfo Pérsico, mientras que la de noviembre también reflejó los recortes anunciados por la OPEP, las mayores existencias de productos y las inmobilizaciones en las refinerías.

En 2006 la variabilidad de los ingresos osciló mucho, con máximos justo a comienzos de año y durante el verano y bajadas a principios del segundo trimestre, especialmente en abril, y a finales de año. Por ejemplo, en la ruta desde el Golfo Pérsico al Japón, los fletes medios acabaron en 2005 en 126 WS y llegaron a un mínimo de 56 WS en abril antes de subir a 120 WS en agosto y retroceder a 58 WS en diciembre. En términos de ingresos, los equivalentes en promedio anual de los fletamentos por tiempo para los propietarios de superpetroleros en esa ruta fueron de 51.550 dólares diarios frente a los 59.070 de 2005 y los 95.250 de 2004.

Aunque no se indique en el cuadro 32, hay que señalar que las tarifas medias en la ruta de África occidental al golfo de México o al Lejano Oriente se desempeñaron mejor que las rutas tradicionales de los superpetroleros, ya que los crecientes volúmenes en esas rutas siguieron elevando las tarifas. Por ejemplo, aunque con una tendencia descendente, los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo para buques de 260.000 TPM en la ruta de África occidental al golfo de México fueron de 43.400 dólares diarios en diciembre de 2006, que es una cifra superior al nivel en que los fletes acabaron el año en las rutas desde el Golfo Pérsico al Japón, la República de Corea y Europa. El creciente comercio Sur-Sur entre África y China por causa de las mayores importaciones chinas de petróleo del África occidental incrementa la demanda de superpetroleros. La debilidad registrada en los fletes al contado de esos buques y en el mercado de fletamentos se debió, entre otras cosas, a un descenso de la demanda en la OCDE, a los recortes en las exportaciones de la OPEP y a un tiempo suave en el Hemisferio Norte.

La evolución de los fletes en esas rutas en los próximos años es difícil de predecir habida cuenta de la incertidumbre sobre la posición que los principales importadores como China y la India adoptarán con respecto a las normas de la OMI sobre la eliminación de petroleros monocasco para el año 2010. Es probable que el sector de grandes petroleros y superpetroleros sea el más afectado por ese hecho. A finales de 2006, la flota de superpetroleros se estimaba en un poco más de 500 buques. Del orden del 65% eran de doble casco y estaban ya operando, con un incremento de 4,3% respecto de 2005. Los pedidos se estiman aproximadamente en el 35% de la flota existente, esperándose que en su mayoría se entreguen en 2008 y 2009. Si bien se prevé que zonas exportadoras como los países del Golfo Pérsico apliquen estrictamente los nuevos reglamentos una vez alcanzado el plazo de 2010, la situación es menos clara en lo que atañe a importadores de Oriente. Los Estados Unidos y la Unión Europea¹⁷ han tomado ya medidas para prohibir el tráfico de petroleros monocasco.

Petroleros de tamaño Suezmax

Un rasgo particular de los buques de dimensiones máximas permitidas por el canal de Suez (Suezmax) es la ventaja de su tamaño, especialmente en puertos con limitaciones de calado tales como los estadounidenses. Esos buques requieren menos gabaraje que los superpetroleros y atraen, por tanto, más cargamento cuando en los puertos de destino hay restricciones. Este tonelaje se emplea en el comercio desde África occidental a Europa noroccidental y desde África occidental al Caribe/costa este de América del Norte, así como en el que discurre por el Mediterráneo. Los fletes en esas rutas bajaron a comienzos de 2006 y fluctuaron bastante durante el resto del año, con máximos en enero, febrero y agosto. Al igual que en el sector de grandes petroleros y superpetroleros, los fletes en el mercado de los buques Suezmax se vieron afectados por variaciones estacionales, descendiendo en marzo y abril cuando el auge de la demanda de invierno terminó y se recuperaron en mayo cuando empezó la campaña de verano (utilización del aire acondicionado, mayor conducción de automóviles en los Estados Unidos, etc.). A diferencia del sector de los petroleros mayores, es menos probable que el mercado de los buques Suezmax se vea afectado por el plazo del año 2010 para la eliminación de los buques tanque monocasco a tenor de las normas de la OMI. Esto se debe a que el sector cuenta con menos monocascos; también está menos influido por los mercados en Occidente (los Estados Unidos y la Unión Europea),

donde los buques tanque monocasco ya se están prohibiendo en el comercio marítimo. Se espera que la demanda del tonelaje Suezmax aumente, especialmente en África occidental, el mar Negro y el Mediterráneo, en razón del incremento de la producción de petróleo. Los fletes medios del tráfico desde África occidental a Europa comenzaron el año en 167 WS, llegaron a su punto más bajo en noviembre (115 WS) y terminaron el año en 122 WS.

En la ruta África occidental-Caribe/costa este de América del Norte los ingresos equivalentes medios anuales de los fletamentos por tiempo fueron de 46.000 dólares diarios en 2006 frente a 47.550 en 2005 y 64.800 en 2004. En 2006, los fletes medios más altos fueron los de comienzos de año y los más bajos los de abril. En el tráfico entre África occidental y el Caribe/costa este de América del Norte, las tarifas medias variaron, con 164 WS en enero, un máximo de 174 WS en agosto y un descenso en el último trimestre cuando se situaron en 130 WS en diciembre.

Los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo para un buque de 40.000 TPM fueron de 56.300 dólares diarios en enero, 59.500 en agosto y 42.000 en diciembre. Aunque en cotas inferiores a los del bienio anterior, los ingresos medios se mantuvieron en un buen nivel, a pesar de la competencia potencial de los superpetroleros que cargaban en África occidental y de las posibles perturbaciones de la producción en la región por los conflictos políticos. Excepto en el mar del Norte, donde la producción está disminuyendo, cabe esperar que la demanda futura de tonelaje Suezmax se incremente, especialmente en vista de las mayores exportaciones de petróleo de África occidental.

Las rutas que cruzan el Mediterráneo siguieron una tendencia similar, situándose las tarifas medias en un máximo a comienzos de año, bajando a un mínimo de 119 WS en abril y recuperándose gradualmente para cifrarse en 161 WS en diciembre. Esos niveles fueron inferiores a los logrados en 2005 por causa, entre otras cosas, de la fluidez del tráfico en los estrechos turcos, donde, a diferencia de 2005, las rutas que cruzaron esos puntos de tránsito en la estación invernal de 2006 no encontraron perturbaciones ni retrasos grandes.

Petroleros de tamaño Aframax

Los buques Aframax suelen utilizarse por lo general en las rutas siguientes: i) Europa noroccidental a

otros destinos de la región, así como al Caribe y a la costa este de América del Norte; ii) desde el Caribe a otros destinos de la región, así como a la costa este de América del Norte; iii) a través del Mediterráneo y desde él a destinos en Europa noroccidental; y iv) desde Indonesia a destinos en el Lejano Oriente.

Tal como se indica en el cuadro 32, las variaciones estacionales de los años anteriores en este sector de buques no se observaron en 2006. Los fuertes máximos registrados en 2004 y 2005 en las rutas del mar del Norte no se produjeron en 2006 en razón de las temperaturas más suaves y de la introducción de buques rompehielos para el transporte de petróleo ruso desde el mar Báltico. En el Mediterráneo, el tráfico más fluido en los estrechos turcos mantuvo los fletes en un nivel más bajo.

Las tarifas medias en todas las rutas, excepto en las que discurren desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos, iniciaron el año en niveles inferiores a los de finales de 2005. En conformidad con las características del mercado de buques Aframax, los cambios en los fletes fueron repentinos y pronunciados. En términos de ingresos, el bienio anterior fue excepcional en comparación con 2006. Por ejemplo, los ingresos equivalentes anuales medios de los fletamentos por tiempo en las rutas que cruzan el Mediterráneo disminuyeron desde 43.915 dólares en 2004 a 39.000 en 2005 y 31.750 en 2006.

Durante el año, las tarifas medias presentaron fluctuaciones, registrando las rutas que discurren en la zona de Europa noroccidental el nivel más bajo en abril (101 WS) y el más alto en octubre (180 WS). Para un buque de 80.000 TPM, los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo fueron de 21.600 dólares diarios en abril y de 66.000 en octubre. Los fletes medios para el tráfico desde el Caribe a otros destinos en la misma zona y en la costa este de América del Norte alcanzaron un máximo de 241 WS en enero y un mínimo de 133 WS en abril. Ello se tradujo en unos ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo que oscilaron desde 47.000 dólares diarios en enero a 17.000 en abril. La tarifa media más alta en el tráfico que navega por el Mediterráneo fue de 197 WS en octubre, mientras el punto más bajo (115 WS) se alcanzó inmediatamente después en el mes siguiente. Tal cosa correspondió a una caída en los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo desde 44.100 dólares diarios a 17.000 para un buque de 70.000 TPM.

Petroleros de tamaño mediano

Estos buques se emplean por lo común en las rutas que cruzan el Mediterráneo, en las que van desde puertos de ese mar a destinos en el Caribe y la costa este de América del Norte y en las que van desde el Caribe al golfo de México y la costa este de América del Norte.

Las fluctuaciones registradas en los sectores de superpetroleros y de buques Suezmax y Aframax también se dejaron sentir en los buques de tamaño mediano. A finales de 2006, los fletes medios de las rutas desde el Mediterráneo y el Caribe estaban en un nivel inferior al del año anterior. En enero comenzaron con mayor solidez, pero inmediatamente empezaron a fluctuar, alcanzando su punto más bajo en marzo en las rutas desde el Mediterráneo y en septiembre en las que partían del Caribe. En todas ellas, las tarifas más altas se observaron a comienzos de año. Por ejemplo, los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo en la ruta desde el Caribe a la costa este de América del Norte fueron, para un buque de 60.000 TPM, de 40.900 dólares diarios en diciembre de 2005 (272 WS), de 42.800 dólares en enero de 2006 (267 WS) y de 22.300 dólares en septiembre de 2006 (166 WS). Esas fluctuaciones reflejaron la tendencia estacional, a cuyo tenor los fletes se refuerzan durante el primer trimestre del año como consecuencia de la demanda de invierno, bajan en marzo y abril al terminar esa demanda y empezar los trabajos de mantenimiento de las refinerías, y aumentan durante el verano al empezar la época en que se conducen más automóviles. Los fletamentos estimados por tiempo de un año para un buque Suezmax de cinco años (95.000 a 110.000 TPM) fueron de 36.000 dólares diarios en enero de 2005 y de 32.500 en diciembre de 2006. Las tarifas empezaron en 32.100 dólares diarios en enero de 2007 y llegaron a 33.000 en mayo.

Petroleros que sólo transportan derivados

Las mayores necesidades de transporte que ocasiona la expansión económica de Asia, especialmente de China y la India, explican el desempeño positivo en general de este sector. Dicho esto, los ingresos medios equivalentes de los fletamentos por tiempo para los buques tanque que transportan productos del petróleo disminuyeron en comparación con los dos años anteriores. Por ejemplo, esos ingresos en la ruta Caribe-costa este de América del Norte/golfo

de México fueron de 21.400 dólares diarios en 2006 frente a 25.240 en 2005 y 24.550 en 2004.

Las tarifas fluctuaron con las tendencias estacionales y también por variaciones en la demanda. Los fletes en todas las rutas alcanzaron un máximo en enero, al reflejar la alta demanda estacional del invierno y disminuyeron lentamente durante el año. En marzo se registró la tarifa media más baja en la ruta Golfo Pérsico-Japón para buques entre 70.000 y 80.000 TPM (112 WS), mientras en los buques más pequeños que transportan sólo derivados (50.000 a 60.000 TPM) por la misma ruta, el flete más bajo fue de 155 WS en noviembre. Las tarifas más altas registradas por buques de la gama de 70.000 a 80.000 TPM fueron consecuencia de que se estuvieran aumentando las existencias en Oriente y de la mayor demanda de queroseno en el Japón. A finales de 2006, los fletes medios para viajes desde el Golfo Pérsico al Japón y desde Singapur a Asia occidental disminuyeron en comparación con sus niveles durante el mismo período de 2005. Por ejemplo, para buques de 50.000 a 60.000 TPM, las tarifas medias al contado en la ruta desde el Golfo Pérsico al Japón fueron de 194 WS en diciembre de 2006 frente a 316 WS en diciembre de 2005. Ese descenso se tradujo en unos ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo para buques de 55.000 TPM de 24.700 dólares diarios en diciembre de 2006 en comparación con 45.900 en diciembre de 2005.

La excepción en la tendencia descendente seguida en las otras rutas de los buques que transportan derivados fue el tráfico desde el Caribe a la costa este de América del Norte/golfo de México, donde los fletes medios al contado aumentaron a 282 WS en diciembre de 2006 desde los 248 WS registrados en diciembre de 2005.

Se prevé que el consumo de gasolina crezca más aprisa en China, donde se espera que entren en servicio refinerías modernas con una capacidad anual de 90 millones de toneladas. Tal cosa probablemente aumentará la demanda de petroleros. En la zona del Atlántico, si bien la demanda de gasolina en los Estados Unidos y de gasóleo en Europa seguirá aumentando, la capacidad de las refinerías es limitada y su expansión está sujeta a limitaciones, como las relacionadas con consideraciones ambientales. En consecuencia, se espera que la demanda del transporte de derivados crezca en lo futuro con efectos probables en las tarifas.

El mercado de fletamentos de petroleros por tiempo determinado

En 2006, el total de fletamentos se situó en 27,26 millones de TPM con enero, febrero, abril, agosto y diciembre registrando cada uno menos de 2 millones de TPM, y con marzo, mayo, julio, septiembre y octubre registrando más de 2 pero menos de 3 millones de TPM. En julio y noviembre esa actividad fue muy notable, aproximándose a 4 millones de TPM mensuales. El mes mejor fue noviembre con 3,94 millones de TPM, mientras el peor fue a comienzos de año en enero con 1,1 millones de TPM. En comparación con los fletamentos del año anterior, el desempeño de 2006 fue muy sólido. En algunos meses, como enero y mayo, los niveles de 2006 casi duplicaron los logrados en los meses correspondientes del año anterior. Mientras en noviembre de 2006 esas actividades duplicaron con creces las de noviembre de 2005, las de junio de 2006 más que cuadruplicaron las de ese mismo mes de 2005.

Del orden del 58% de todos los fletamentos fueron en 2006 a largo plazo con 24 años o más, seguidos de los de menos de 6 años (24%) y de los comprendidos entre 2 y 24 años (14%). El resto correspondió a fletamentos que duran entre 6 y 12 años. Los grandes petroleros y los superpetroleros representaron alrededor del 54% de todos los fletamentos. A los buques tanque en la parte inferior de la gama (10.000 a 50.000 TPM) correspondió alrededor del 11%. Los fletamentos del primer semestre del 2007 mantuvieron un buen ritmo, con una actividad que se situó en 3,8 millones de TPM, esto es, más del triple del nivel de enero de 2005. Los fletamentos crecieron con mayor rapidez en febrero y marzo, cifrándose respectivamente en cerca de 4,2 y 4,3 millones de TPM. En abril y mayo disminuyeron, con 2,3 y 1,9 millones de TPM respectivamente. En los meses siguientes fluctuaron antes de situarse por debajo del millón de TPM en septiembre.

Los fletes variaron así a lo largo del año. Por ejemplo, para un fletamento por tiempo de un año de un buque de cinco años de edad de 280.000 TPM oscilaron desde 56.500 dólares diarios en diciembre de 2005 a 55.000 en enero de 2006, con altibajos en los meses siguientes para alcanzar un máximo de 64.500 dólares diarios en septiembre y terminar el año en 54.400 dólares. En el primer trimestre de 2007, esas tarifas disminuyeron gradualmente, con un mínimo de 50.500 dólares diarios en febrero, marzo y abril y un máximo de 54.000 dólares en mayo. En los meses siguientes se mantuvieron

constantes, pero bajaron ligeramente en septiembre a 53.000 dólares diarios.

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL¹⁸

1. El tráfico marítimo de carga seca

En 2006 este mercado se benefició del incremento del comercio de graneles, recurriéndose a buques de tamaño diverso. El factor que impulsó la demanda de los buques del tamaño El Cabo fue el aumento de la producción de acero, especialmente en China, que a su vez estimuló el comercio de mineral de hierro. La demanda de tonelaje Panamax se vio favorecida por el constante crecimiento de los envíos de cereales y del fuerte comercio de carbón, empujado también por el aumento de la producción siderúrgica y de las necesidades energéticas de China y la India. La demanda de buques del tamaño mediano grande se vio también respaldada por el comercio de productos del acero, convirtiéndose China, como ya se señaló en el capítulo 1, en el mayor productor y manteniéndose los Estados Unidos y la Unión Europea como las principales regiones importadoras de acero. Entre otros cargamentos que estimulan al mercado de los buques de ese tamaño figuran los granos de soja y las semillas oleaginosas, la bauxita y el aluminio. Los buques menores, de tamaño mediano sencillo, se beneficiaron de la mayor producción siderúrgica, ya que acostumbran a acarrear materias primas relacionadas con esa producción, como coque y arrabio, así como productos agrícolas como arroz. A raíz de la mayor demanda de graneles, a finales de 2006 la capacidad de transporte aumentó, con un crecimiento de la flota mundial de graneleros de 8% (25,3 millones de TPM) para cifrarse en 345,9 millones de TPM.

2. Los fletes de carga seca

A finales de 2006 los fletes de carga seca mejoraron mucho en comparación con los comienzos del año. El Índice de Carga Seca del Báltico se duplicó con creces, pasando desde un mínimo de 2.081 en enero a un máximo de 4.397 en diciembre. El promedio de ese índice fue en 2006 de 3.239, alrededor del 0,4% menos que la media de 2005. Los buques de tamaño Panamax y El Cabo se beneficiaron ambos de unas tarifas más altas, registrando los primeros el incremento mayor (123,5%).

En el cuadro 33 figuran los índices mensuales de los fletamentos por tiempo y por viaje de los cargueros *tramp*, que registraron un aumento sustancial a lo

largo del año. En diciembre de 2006, los fletamentos por tiempo de esos buques alcanzaron el nivel de 484, con un incremento del 60% respecto de su nivel de enero de 2006. Los fletamentos por viaje también se incrementaron apreciablemente, duplicándose entre enero y diciembre y situándose en 594. No obstante, a pesar de esos crecimientos, ambos índices medios fueron en 2006 bastante inferiores a los del bienio anterior.

Fletamentos por tiempo de cargueros (viajes)

En enero de 2006 los fletes siguieron bajando para los buques de tamaño El Cabo fletados para viajes transatlánticos de ida y vuelta. En comparación con el mes anterior, esos fletes fueron alrededor del 13% más bajos. Luego subieron en febrero y marzo para situarse en 35.330 y 37.910 dólares diarios respectivamente y disminuyeron nuevamente a 29.180 dólares diarios en mayo, su nivel más bajo del período de enero a junio. En este último mes, las tarifas fueron de 33.370 dólares diarios, un 19% más que en enero. En el segundo semestre hubo mejoras, situándose los fletes en 41.100 dólares diarios en julio y alcanzando un máximo en agosto con más de 60.000 dólares. En septiembre y octubre bajaron un poco para subir una vez más y terminar el año en 67.420 dólares. Las cifras de final de año fueron más del doble de las de enero de 2006.

La fuerte tendencia alcista que caracterizó a los fletes en esa ruta durante la segunda mitad del año continuó en 2007, traducándose en ingresos apreciablemente más altos para los propietarios de buques tamaño El Cabo. En enero de 2007, las tarifas de las rutas transatlánticas subieron alrededor del 9,2% a 73.628 dólares diarios. En los meses siguientes prosiguió el crecimiento, antes de llegar a un máximo de 109.380 dólares diarios en mayo. Luego fluctuaron ligeramente para situarse en 140.370 dólares en septiembre.

Los fletes en la ruta Singapur-Japón a Australia registraron una tendencia similar a la observada en la ruta transatlántica. Para los buques de tamaño El Cabo que se emplean en aquélla, los fletes disminuyeron en enero de 2006, recibiendo los propietarios de los buques 25.840 dólares diarios, lo que suponía un descenso del 25% respecto del mes anterior. Esas cifras aumentaron en febrero y alcanzaron su nivel más alto -37.440 dólares- en marzo antes de bajar nuevamente en abril y mayo. En junio, los buques en esa ruta lograron 32.090 dólares diarios, un 24% más que enero. En el segundo semestre hubo mejoras, aumentando las tarifas aproximada-

Cuadro 33

Índices de fletes de carga seca, 2004-2007

Período	Fletamentos por tiempo de cargueros <i>tramp</i> (1972 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros <i>tramp</i> (1985 = 100)			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Enero	536	505	302	491	553	677	294	632
Febrero	585	481	298	480	613	715	292	577
Marzo	579	530	327	550	451	565	321	644
Abril	519	507	326	576	558	624	325	707
Mayo	439	440	323	671	533	552	304	
Junio	385	373	331		401	412	359	
Julio	416	313	360		478	342	421	
Agosto	458	290	417		562	285	475	
Septiembre	471	328	447		514	352	518	
Octubre	499	379	450		503	391	522	
Noviembre	538	346	447		544	376	463	
Diciembre	592	320	484		701	332	594	
Promedio anual	501	401	376	554	534	469	407	640

Fuente: Índices recopilados por Maritime Research y publicados en Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*, marzo de 2007.

Nota: Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

mente en un cuarto en julio a 39.850 dólares diarios. Desde entonces se movieron al alza y alcanzaron un máximo en noviembre con 66.625 dólares, alrededor del 46% por encima del mismo mes de 2005. Los fletes terminaron el año en un nivel ligeramente más bajo, con 64.930 dólares, que suponían más del doble que la cifra de comienzos de año.

En 2007 la evolución de los fletes en la ruta Singapur-Japón a Australia fue también muy parecida a la de la ruta transatlántica: subieron a 66.630 dólares diarios en enero y bajaron en febrero antes de volver a subir y alcanzar su nivel máximo en mayo con 102.570 dólares, casi cuatro veces más que el nivel de mayo del año anterior. En junio bajaron a 78.505 dólares diarios antes de incrementarse nuevamente y cifrarse en 135.870 dólares en septiembre.

Los fletes del tonelaje Panamax desplegado en las rutas desde Europa Septentrional a la costa este de Sudamérica y desde el Lejano Oriente a Australia se deterioraron a comienzos de 2006. En enero, en la ruta transatlántica a la costa oriental de Sudamérica se situaron en 14.380 dólares diarios, mientras en la que discurre desde el Lejano Oriente a Australia

fueron un poco más altas, con 16.800 dólares. Esas tarifas disminuyeron en febrero a un mínimo de 13.620 dólares y se recuperaron en los meses siguientes, con un máximo de 20.540 dólares diarios en junio. En la ruta desde el Lejano Oriente a Australia los ingresos mejoraron en los meses posteriores, cifrándose en 21.880 dólares diarios en junio. En ese mes, el *Alabama* fue fletado por Bunge para transportar 71.002 t desde Ámsterdam a la costa este de América del Norte por 20.000 dólares diarios.

Los fletes en la ruta transatlántica registraron un crecimiento constante en el tercer trimestre de 2006 antes de debilitarse a comienzos del cuarto trimestre y elevarse de nuevo a finales de año. Las cifras fueron respectivamente de 22.550 dólares diarios en julio, 31.700 en septiembre, 25.927 en octubre y 32.370 en diciembre.

En el primer semestre de 2007 las tarifas en la ruta transatlántica mejoraron continuamente, comenzando en 34.560 dólares diarios en enero y alcanzando un máximo de 51.945 dólares en mayo. En los meses siguientes hubo incrementos graduales para situarse en 70.470 dólares diarios en septiembre.

En la ruta Lejano Oriente-Australia los fletes aumentaron de modo apreciable en la segunda mitad de 2006, comenzando en 23.250 dólares diarios en julio y alcanzando un máximo de 37.400 dólares en noviembre antes de terminar el año en un nivel algo más bajo, con 36.240 dólares diarios en diciembre. El fletamento a principios de noviembre del *CMB Italia* por China Steel para transportar 76.000 t desde el Japón a Australia a 38.500 dólares diarios ilustra la mejora de las tarifas. En enero de 2007 éstas bajaron en la ruta Lejano Oriente-Australia en alrededor del 7% y en febrero en otro 3%, situándose respectivamente de 33.700 y 32.630 dólares diarios. A partir de marzo los fletes registraron una tendencia ascendente, antes de cifrarse en 73.985 dólares diarios en septiembre.

En enero de 2006, las tarifas para tonelaje de tamaño mediano grande fletado para viajes de ida y vuelta entre el Lejano Oriente y Australia mejoraron ligeramente respecto del mes anterior, con 16.280 dólares diarios. Excepto en febrero, cuando hubo un ligero descenso, los fletes mejoraron de manera constante y alcanzaron un máximo de 31.635 dólares a finales de año. A principios de 2007 bajaron un poco, descendiendo más del 8% en enero, antes de aumentar en los meses siguientes y llegar a un nuevo máximo de 40.105 dólares diarios en mayo de 2007. En el mes siguiente, las tarifas crecieron gradualmente y alcanzaron 54.845 dólares diarios en septiembre.

A comienzos de 2006, los fletes de los buques de tamaño mediano desde Europa septentrional a la costa occidental de África bajaron, con un mínimo de 12.800 dólares diarios. En los dos meses siguientes se registraron mejoras cuando se llegó a 14.500 dólares en febrero y 15.150 dólares en marzo. Luego hubo fluctuaciones durante el resto del año antes de alcanzarse un máximo de 17.000 dólares en diciembre, alrededor de un 21% más que en diciembre de 2005. En el primer semestre de 2007, los fletes siguieron una tendencia positiva, creciendo más aprisa en abril y situándose en 25.000 dólares diarios en mayo, casi el doble que la cifra de ese mismo mes del año anterior. Durante los meses siguientes, los fletes mejoraron y se situaron en 34.000 dólares en septiembre.

Fletamentos por tiempo de cargueros (períodos)

Las estimaciones de las tarifas de los fletamentos por períodos de 12 meses (entrega rápida) indican que en el primer semestre de 2006 los fletes se debilitaron, antes de recuperarse de modo aprecia-

ble en la segunda mitad del año. En los buques de todos los tamaños, las tarifas fluctuaron a lo largo del año, pero fueron bastante superiores a los niveles de 2005, en algunos casos en alrededor del 50%. Los buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM y de uno a cinco años de edad lograron 34.000 dólares diarios en enero de 2006 y 35.000 en junio, antes de subir casi al doble (62.000 dólares) en septiembre. El año acabó con 61.500 dólares diarios, casi dos veces más que en diciembre de 2005. Buques menores en la gama de 150.000 a 170.000 TPM de cinco a diez años de edad iniciaron el año en 24.000 dólares diarios, registraron un mínimo de 23.100 dólares en mayo, antes de recuperarse a 26.000 dólares en junio, y se duplicaron en septiembre para situarse en 54.000 dólares por día. Esas cifras bajaron en los dos meses siguientes, cerrando el año en 50.000 dólares, casi el doble que en diciembre de 2005.

Los fletes de los buques Panamax en la gama de 70.000 a 75.000 TPM y de uno a cinco años de edad empezaron en 17.800 dólares diarios en enero, bajaron en febrero y subieron a 17.000 dólares en marzo, cifra que se mantuvo hasta mayo. En junio esas tarifas aumentaron del orden del 11%, con un máximo de 31.000 dólares diarios en septiembre. Luego bajaron algo en los meses siguientes, terminando el año en 30.000 dólares, un flete superior en más del 50% al del mismo mes del año anterior. En el caso del tonelaje Panamax de cinco a diez años de edad se registró una tendencia similar, empezándose el año en niveles modestos, fluctuando en el segundo semestre antes de experimentar una fuerte recuperación en el tercer trimestre, y manteniéndose así hasta finales de año. Las tarifas fueron de 15.600 dólares diarios en enero, 27.000 en septiembre y 29.520 en diciembre. Los buques de 10 a 15 años se situaron al comienzo del año en 12.500 dólares diarios y llegaron a un máximo de 24.000 dólares en septiembre antes de acabar el año en 21.250 dólares.

Las tarifas también mejoraron para los buques de tamaño mediano de cinco a diez años de edad, siendo a principios de 2006 algo menores que en diciembre del año anterior. En enero eran de 14.000 dólares diarios, antes de bajar en febrero. Después se registró alguna recuperación, que duró hasta el final del tercer trimestre cuando se alcanzaron los fletes más altos. En septiembre éstos fueron de 26.500 dólares diarios y fluctuaron antes de cerrar el año en 24.000 dólares. La tendencia en el caso de los buques de uno a cinco años fue igual al de los buques de cinco a diez años. Las tarifas cayeron a 16.000 dólares diarios en enero y a 15.750 en febrero. En los meses siguientes aumentaron

gradualmente y alcanzaron un máximo de 28.500 dólares diarios en septiembre, antes de volver a caer en octubre y noviembre y terminar el año en diciembre en 27.250 dólares.

Los buques de tamaño mediano de 10 a 15 años siguieron una tendencia similar, con unos ingresos a comienzos de año por debajo del nivel registrado a finales del año anterior y con una buena recuperación desde marzo hasta septiembre, antes de descender un poco en el último trimestre de 2006. En la gama de 35.000 a 37.000 TPM las tarifas fueron de 12.100 dólares diarios en enero, 21.000 en septiembre y 18.250 en diciembre.

En el primer semestre de 2007, en los buques de todos los tamaños, con independencia de la edad, los fletes siguieron aumentando, con niveles que en algunos casos duplicaron con creces los logrados en 2005.

Fletamentos por viaje de graneleros

A pesar de algunas fluctuaciones mensuales, los buques de tamaño El Cabo presentaron una evolución positiva en 2006, especialmente en el tercer trimestre. El transporte de mineral de hierro desde el Brasil a China comenzó el año pagándose a 22 dólares la tonelada -un 7% menos que en el mes anterior- y se mantuvo en ese nivel o algo por encima durante el año, con un máximo de 35,21 dólares en agosto. El mejor desempeño fue desde junio a septiembre, para después empezar un descenso, sin perjuicio de mantenerse en niveles superiores a los vigentes a comienzos de año. Los fletes para acarrear carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental empezaron en enero en 11,15 dólares la tonelada y mejoraron muy ligeramente en febrero y marzo antes de caer en abril y mayo, cuando fueron de 12,70 y 11,90 dólares respectivamente. En los meses siguientes hubo una nueva recuperación y se alcanzó un máximo de 23 dólares la tonelada en noviembre, antes de terminar el año en 21,60 dólares.

En enero de 2006 las tarifas de los buques Panamax que transportan cereales entre América del Norte y Europa occidental bajaron ligeramente respecto de su nivel anterior. A mediados del segundo trimestre empezaron a mejorar y registraron un crecimiento gradual e ininterrumpido desde mayo hasta septiembre. En octubre bajaron un poco antes de subir de nuevo en noviembre para terminar el año en diciembre en 32,30 dólares, un 50% más que en diciembre de 2005. En el caso de los buques de

tamaño mediano que llevan chatarra desde la costa oeste de los Estados Unidos a la República de Corea continuó la tendencia negativa observada a finales del año anterior. Los fletes en esa ruta y para ese tipo de transporte disminuyeron a 37,30 dólares la tonelada en enero y así continuaron hasta marzo, empezando a recuperarse en mayo con 36,50 dólares y alcanzando un máximo en octubre con 57,25 dólares. Luego descendieron ligeramente una vez más, antes de terminar el año en 57,50 dólares la tonelada.

En el primer semestre de 2007 todas esas tarifas aumentaron, con un pequeño descenso en febrero en los buques de tamaño El Cabo que llevan carbón desde Sudáfrica a Europa occidental y en los de tamaño medio que hacen la ruta desde la costa oeste de los Estados Unidos a la República de Corea. En mayo de 2007, lo que percibían los buques de tamaño El Cabo que transportan mineral de hierro desde el Brasil a China y carbón desde Sudáfrica a Europa occidental era más del doble que en mayo de 2006 en ambos casos. En mayo de 2007, los buques de tamaño Panamax que acarrear grano desde América del Norte a Europa occidental y en los de tamaño mediano que transportan chatarra desde la costa oeste de los Estados Unidos a la República de Corea los fletes duplicaban los vigentes en mayo del año anterior. En los meses siguientes, los de los buques de tamaño El Cabo que se dedican al comercio de carbón desde Sudáfrica a Europa occidental disminuyeron a 23,60 dólares la tonelada en junio, antes de subir y llegar a 37,50 dólares en septiembre, más del doble del nivel de septiembre de 2006. Por lo que respecta al transporte de hierro desde el Brasil a China, hubo una pequeña disminución en junio antes de subir a 71,75 dólares la tonelada en septiembre, lo que suponía duplicar con creces las cifras de un año antes. A partir de junio, las tarifas de los buques Panamax que transportan cereales entre América del Norte y Europa occidental aumentaron gradualmente hasta situarse en 71,40 dólares la tonelada en septiembre.

C. EL MERCADO DE FLETES DE LOS BUQUES DE LÍNEA REGULAR¹⁹

1. Evolución de los mercados

Aspectos generales

En conjunto, 2006 se caracterizó por un aumento de la oferta (13,1%) que superó al de la demanda (11,2%) y una cifra importante de pedidos de portacontenedores. A finales de 2006, la capacidad

total de estos buques, incluidos los completamente celulares, se incrementó en 1,63 millones de TEU respecto del año anterior para cifrarse en 11,72 millones de TEU, con un crecimiento de 13,1%. Los portacontenedores completamente celulares aumentaron hasta 9,43 millones de TEU, que incrementó la parte de esos buques al 80,7% de la capacidad mundial de transporte en contenedores, es decir, unos dos puntos porcentuales por encima de su parte en 2005. A los buques de carga general correspondió el 13,9%, representando los buques monocasco 1,04 millones de TEU -8,9%- y los multicasco 0,59 millones, esto es, el 5%. Los buques de carga y pasaje por rodadura mantuvieron su capacidad casi igual, con alrededor de 0,3 millones de TEU equivalentes a un 2,5%. Si bien en términos absolutos los graneleros mantuvieron su capacidad de transportar contenedores en unos 0,20 millones de TEU, su parte, expresada en proporción de la capacidad total mundial de acarrear contenedores, disminuyó desde 1,9% en 2005 a 1,6% en 2006. El resto de la capacidad mundial de transporte de contenedores correspondió a buques frigoríficos, buques tanque especializados y buques de pasaje.

El cuadro 34 muestra que las adiciones a la flota de portacontenedores celulares en 2006 ascendieron a 1,3 millones de TEU, señalándose muy pocos desguaces. Se espera que el incremento de la flota mundial de esos buques continúe, con pedidos de 4,36 millones de TEU que representan cerca del 50% de la flota en servicio al 1º de enero de 2007. A finales de 2006, el 78,5% de la capacidad de esa flota correspondía a 621 portacontenedores celulares de más de 3.000 TEU. Las previsiones eran que sólo el 3,4% de los pedidos se entregaría en 2006, mientras que se espera un 26,1% para 2007 y un 70,5% para 2008 o después. En 2006 los pedidos parecían centrarse en el extremo más alto del tamaño de los portacontenedores. A finales de 2006, los buques de tamaño mayor al que permite el canal de Panamá representaban el 24,5% del número total de portacontenedores celulares encargados. En septiembre de 2006 entró en servicio el mayor portacontenedores que navega, el *Emma Maersk*, en la ruta entre China y Europa. Ese buque tiene una capacidad de 14.300 TEU con una estiba de 22 filas de contenedores; los siguientes buques mayores tienen 18 filas.

Cuadro 34

Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares*(En miles de TEU a comienzos de año)*

Año	Desguaces	Adiciones	Flota al 1º de enero	Pedidos al 1º de enero
2005	0	778	7.165	1.652
2006	0	955	8.120	4.259
2007	17	1.316	9.436	4.360

Fuente: Secretaría de la UNCTAD basándose en *Containerisation International*, marzo de 2007, y datos suministrados por Lloyd's Shipping Register - Fairplay. La flota mundial y la capacidad adicional comprenden buques de 100 TB y más.

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

En el transcurso de 2006 la capacidad de transporte de los diez principales operadores de portacontenedores aumentó un 26,5% hasta 5,7 millones de TEU, lo que suponía un 48,5% de la capacidad total mundial de transporte en contenedores a finales de 2006 (véase el cuadro 35). La parte de los 20 principales operadores de buques de línea regular se incrementó un 19,6% para situarse en 7,6 millones de TEU. En conjunto, los 20 principales operadores disponían del orden del 65% de la capacidad total de transporte en contenedores. Maersk Line, MSC y el Grupo CMA-CGM

mantenían su posición a la cabeza de la lista. La parte colectiva de esas tres grandes navieras era de alrededor del 26,5% de la capacidad total en transporte de contenedores a finales de 2006. Maersk Line siguió en primer lugar, con un 13,4%, si bien MSC y CMA-CGM continuaron reforzando su posición al hacerse cargo de buques que otros estaban descartando o subarrendando en 2006. Las mayores mejoras correspondieron a Hapag-Lloyd (8 puestos), COSCON (3 puestos) y CSAV NORASIA (1 puesto). Entre los transportistas que perdieron posiciones figuran Evergreen (3 puestos) APL, CSCL, Hanjin, MOL, NYK, OOCL y Wan Hai. Los seis operadores restantes, a saber, Hamburg Sud, HMM, K Line, PIL, Yang Ming y ZIM, se mantuvieron igual.

Cuadro 35

Los 20 principales operadores de contenedores a finales de 2006*(Número de buques y capacidad total de transporte (TEU))*

Clasificación	Operador	País/Territorio	Número de buques en 2006	Capacidad TEU en 2006
1	Maersk Line	Dinamarca	484	1.573.551
2	MSC	Suiza	320	1.019.725
3	CMA-CGM Group	Francia	167	517.213
4	Hapag Lloyd	Alemania	136	454.526
5	COSCO	China	134	390.354
6	CSCL	China	122	387.168
7	Evergreen	Provincia china de Taiwán	127	377.334
8	APL	Singapur	105	342.461
9	Hanjin	República de Corea	78	337.378
10	NYK	Japón	85	283.109
Total parcial			1.758	5.682.819
11	MOL	Japón	91	281.967
12	OOCL	Hong Kong (China)	71	275.057
13	K Line	Japón	86	267.988
14	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	82	240.433
15	Zim	Israel	74	203.228
16	Hamburg Sud	Alemania	73	159.039
17	HMM	República de Corea	36	157.208
18	PIL	Singapur	67	123.084
19	CSAV	Chile	29	117.873
20	Wan Hai	Provincia china de Taiwán	69	113.532
Total de 1 a 20			2.436	7.622.228
Flota mundial de portacontenedores celulares al 1° de enero de 2007			8.331	11.720.000

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, www.ci-online.co.uk.

Parece que las repercusiones financieras de las importantes consolidaciones de 2005 (es decir, A. P. Moller y P&O Nedlloyd, y Hapag-Lloyd y CP Ships) han sido más pronunciadas de lo que se esperaba. Maersk comunicó unas pérdidas de alrededor de 607 millones de dólares en sus servicios de contenedores durante el primer semestre de 2006. Tal cosa se achacó, entre otras cosas, a la situación producida por la integración de P&O Nedlloyd, los precios más altos del combustible y unas tarifas menores. Del mismo modo, KLine señaló que unos fletes más bajos y unos costos de combustible más altos habían entrañado un descenso apreciable de sus beneficios, mientras OOIL, la compañía matriz de OOCL, indicó una merma de 28,2 millones de

dólares entre la primera mitad de 2005 y ese mismo período de 2006. La propia OOCL comunicó una caída del 3,9% en los ingresos medios por TEU en el primer trimestre del año y Evergreen anunció una pérdida neta durante los primeros nueve meses del año de unos 70 millones de dólares.

En el capítulo de la regulación, entre los acontecimientos con posibles repercusiones en el transporte marítimo cabe señalar los relacionados con la inmunidad antitrust conferida a las conferencias marítimas y con la labor de la OMI sobre las emisiones la atmósfera desde buques. Al parecer, Singapur habría decidido decretar una exención en bloque del artículo 34 de su Ley de la competencia

para las conferencias marítimas con efecto retroactivo desde el 1° de enero de 2006, mientras se espera que Malasia adopte una medida similar. En otro hecho distinto, Australia decidió mantener la inmunidad antitrust de las compañías de transporte marítimo en su Ley sobre prácticas comerciales, quedando eliminados de esa disposición los acuerdos en preparación. Entretanto se señala que la India está redactando una legislación sobre la inmunidad antitrust de las compañías de navegación. En cambio, en la Unión Europea, el Reglamento N° 4056/86 del Consejo se ha anulado, quedando así abolida la exención en bloque con efecto desde octubre de 2008²⁰. Si bien no se prevé sustituir ese reglamento, la Asociación Europea de Transportistas Marítimos ha propuesto una alternativa a la exención antitrust, especialmente en forma de un modelo de asociación comercial²¹. Mientras tanto, en los Estados Unidos, la Comisión de modernización de las leyes antitrust está examinando qué hacer con la protección actual de las navieras.

Otro hecho relacionado con la regulación que podría repercutir en las actividades de las líneas marítimas de transporte en contenedores es la revisión, con los auspicios de la OMI, del anexo VI de la MARPOL, que trata de las normas sobre las emisiones a la atmósfera desde buques, y que establece límites a las de óxido de azufre y de óxido de nitrógeno desde los escapes de los buques²². Se están estudiando varias posibilidades, entre ellas una propuesta patrocinada por INTERTANKO, que propugna un límite global del 1% a las emisiones de azufre que se aplicaría en 2010 y del 0,5% en 2015, además de una eliminación en todo el sector de los combustibles destilados residuales²³.

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El fletamento de portacontenedores

La evolución general del transporte con líneas regulares queda muy bien reflejada en el mercado de fletamentos de portacontenedores. Este mercado está dominado por propietarios alemanes, con los corredores de Hamburgo controlando aproximadamente el 75% de todos los fletes de contenedores disponibles en el mercado. Desde 1998, la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS)²⁴ publica el "Índice de Hamburgo" en el que figura un análisis de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buques, por períodos mínimos de tres meses. En el cuadro 36 se presentan las tarifas

medias anuales y mensuales de los portacontenedores publicadas por el VHSS.

En 2006, las tarifas de los fletamentos de todos los tipos de portacontenedores disminuyeron en general entre aproximadamente 16 y 37%, aunque el descenso se vio algo moderado por la fuerte demanda. La mayor caída se registró en los buques con aparejo/sin aparejo en la gama de 1.000 a 1.299 TEU. El sector que tuvo el retroceso menos pronunciado fue el de los buques menores sin aparejo en la gama de 200 a 299 TEU, con una merma del 15,9%.

En el primer trimestre de 2007, los fletes mensuales medios siguieron fluctuando. Sin embargo, a pesar de la tendencia descendente de algunos de ellos, por lo general, con la excepción de los buques sin aparejo de 200 a 299 TEU y de aquellos con aparejo/sin aparejo en la gama de 300 a 500 TEU, el nivel de las tarifas alcanzado en mayo fue superior al logrado a comienzos de año. Con la excepción de los buques con aparejo/sin aparejo de 600 a 799 TEU, los promedios mensuales en septiembre de otras categorías de portacontenedores fueron superiores a los de mayo.

Las tarifas de los fletes en las principales rutas

A finales de 2006, el nivel de todos los fletes de las tres principales rutas contenedorizadas (Pacífico, Asia-Europa y Transatlántica) estaba en todas ellas por debajo del nivel de finales de 2005, con la excepción de la ruta transatlántica en dirección este (véase el cuadro 37). En el último trimestre de 2006, las tarifas del tráfico transatlántico desde los Estados Unidos a Europa aumentaron un 5,6% respecto del mismo trimestre de 2005. En la dirección opuesta disminuyeron 2,9% y se situaron en 1.762 dólares por TEU.

Las rutas que cruzan el Pacífico y la Europa-Asia son las principales de contenedores que unen Oriente y Occidente. En la primera, los fletes disminuyeron tanto en la dirección este predominante (que enlaza Asia con América del Norte) como en dirección oeste, aunque en esta última se registró alguna recuperación a mediados de año. En el cuarto trimestre de 2006, en la dirección este que es la que predomina en la ruta transpacífica, hubo una caída del 11% respecto del cuarto trimestre de 2005. Los fletes en la dirección contraria bajaron un 5,8% para cifrarse en 777 dólares por contenedor. Entre los factores que explican ese descenso hay que señalar el gran número de buques que entraron en servicio y la fuerte competencia entre transportistas.

Cuadro 36

Tarifas de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores
(En dólares por plaza de 14 toneladas/día)

Tipo de buque	Promedios anuales										Promedios mensuales en 2006										Promedios mensuales en 2007									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Sin aparejo																														
200-299	16,70	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67	27,18	26,75	28,33	26,08	28,72	28,60	26,10	27,00	26,90	24,30	22,80	27,40	26,52	28,35	28,01	27,76	27,08	26,90	27,58	25,92	28,25	
300 a 500	13,96	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67	22,13	23,94	17,04	17,04	20,17	21,79	26,10	18,40	25,40	23,00	23,60	20,90	19,29	21,91	22,59	24,23	20,83	21,80	23,20	23,17	24,84	
Con aparejo^a																														
Sin aparejo																														
2.000 a 2.299	6,92	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51	9,88	10,92	10,73	10,86	10,55	10,98	11,00	10,70	10,80	10,40	10,40	9,00	8,96	9,60	10,06	10,84	11,21	11,15	12,92	12,92	12,44	
2.300 a 3.400 ^a				5,96	9,29	13,16	13,04	10,18	12,01	9,88	9,88	10,92	10,35	8,87	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	9,15	9,51	10,50	10,95	9,98	10,18	11,04	11,04	10,82	
Con aparejo^b																														
Sin aparejo																														
200 a 299	17,23	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04	19,13	32,37	30,94	28,75	31,10	28,67	27,80	28,70	27,60	27,60	26,30	26,43	28,96	29,34	30,08	28,27	28,71	31,05	29,75	32,66		
300 a 500	12,76	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04	28,12	23,23	20,69	21,47	19,75	23,47	18,90	21,20	23,00	21,10	19,80	23,70	21,42	19,88	20,38	19,07	21,32	19,91	21,23	24,63	23,49	
600 a 799 ^b				9,26	12,25	19,61	23,70	16,62	16,08	17,60	15,85	17,30	18,22	17,00	16,80	16,60	16,60	17,30	15,00	15,00	13,97	15,66	16,54	15,43	16,94	17,56	16,60	16,65	16,44	
700 a 799 ^c				9,11	12,07	18,37	21,96	16,73	16,86	17,05	17,08	15,98	17,80	18,41	18,70	18,00	15,70	15,10	15,40	14,80	14,20	15,70	15,86	16,18	16,55	17,17	16,79	18,08	17,33	
1.000 a 1.299	8,24	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28	15,04	15,54	14,42	15,46	15,89	15,91	14,40	14,30	14,30	13,50	11,30	10,50	11,52	12,72	13,24	12,70	13,03	14,08	14,21	15,11	14,98	
1.600 a 1.999	7,54	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77	12,32	10,67	10,99	12,25	13,19	13,91	11,70	11,70	12,10	12,10	10,50	10,43	10,99	11,56	11,87	11,97	12,82	14,06	14,05	14,05	14,05	

Fuente: Hamburg Shipbrokers' Association. www.vhss.de/englisch/hax.html.

^a Esta categoría se creó en 2002. Los datos del primer semestre de ese año corresponden a buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen al menos 22 nudos.

^b Que hacen de 16 a 17,9 nudos.

^c Que hacen al menos 18 nudos.

Cuadro 37

Tarifas de los fletes (medias del mercado) por TEU en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular
(En dólares por TEU y variación porcentual)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2005						
Primer trimestre	1.867	800	801	1.795	886	1.544
Variación porcentual	-1,5	0,4	0,0	-2,5	-1,1	1,5
Segundo trimestre	1.845	781	821	1.794	906	1.655
Variación porcentual	-1,2	-2,4	2,5	0,0	2,2	7,2
Tercer trimestre	1.906	815	815	1.778	935	1.725
Variación porcentual	3,3	4,3	-0,7	-0,9	3,2	4,2
Cuarto trimestre	1.878	825	825	1.709	1.009	1.815
Variación porcentual	-1,5	1,2	1,2	-3,9	7,9	5,2
2006						
Primer trimestre	1.836	815	793	1.454	995	1.829
Variación porcentual	-2,2	-1,2	-3,9	-14,9	-1,4	0,8
Segundo trimestre	1.753	828	804	1.408	1.010	1.829
Variación porcentual	-4,5	1,6	1,4	-3,2	1,5	0,0
Tercer trimestre	1.715	839	806	1.494	1.041	1.854
Variación porcentual	-2,2	1,3	0,2	6,1	3,1	1,4
Cuarto trimestre	1.671	777	792	1.545	1.066	1.762
Variación porcentual	-2,6	-7,4	-1,7	3,4	2,4	-5,0
2007						
Primer trimestre	1.643	737	755	1.549	1.032	1.692
Variación porcentual	-1,7	-5,1	-4,7	0,2	-3,2	-4,0
Segundo trimestre	1.675	765	744	1.658	1.067	1.653
Variación porcentual	1,9	3,8	-1,4	7,0	3,4	-2,3

Fuente: *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk.

Nota: Las tarifas comprenden todas las partidas, esto es, los factores de ajuste de moneda y los de ajuste por combustible, además de los gravámenes por manipulación en los terminales donde se hayan convenido unas tarifas puerta a puerta, y el transporte terrestre cuando existan tarifas para el desplazamiento desde donde están depositados los contenedores hasta el muelle. Todas son tarifas medias de la totalidad de los productos acarreados por los principales transportistas. Las tarifas hasta los Estados Unidos o desde ellos se refieren a la media de las tres costas.

Al parecer, éstos aplicaron recargos por combustible y por la estación alta en un intento de enjugar sus costos. Por ejemplo, durante el tercer trimestre, las líneas marítimas que son miembros del Acuerdo Transpacífico de Estabilización (TSA) anunciaron su intención de extender el recargo de la estación alta de 400 dólares por TEU desde el 30 de noviembre de 2006 hasta el 28 de febrero de 2007.

En la ruta Europa-Asia, las tarifas de los contenedores en la dirección Europa a Asia disminuyeron 4% para situarse en 792 dólares, mientras que en la dirección Asia-Europa esa cifra fue de 1.545 dólares en el último trimestre de 2006, un 9,6% menos que en el cuarto trimestre de 2005.

La tendencia a la baja prosiguió en 2007. En el primer trimestre de ese año, los fletes medios en las tres rutas descendieron en comparación con sus niveles anteriores. La excepción fue un incremento exiguo (0,2%) registrado en la dirección predominante de la ruta Europa-Asia. Muestra esa tendencia el que APL comunicara una baja del 6% en los fletes medios durante el primer trimestre de 2007.

Un extremo de interés para los fletes es el de las tasas de manipulación cobradas en los terminales. El debate sobre esas tasas prosiguió durante el año, instando el Consejo de la Federación de Armadores de la ASEAN a los gobiernos nacionales a abolir esos recargos, que se incluirían, en cambio, en las

tarifas generales. Debe recordarse que en respuesta a la demanda de los transportistas, el Gobierno indonesio intervino en septiembre de 2005 para establecer unas tasas de manipulación más bajas (de 95 dólares por TEU frente a 150). Más recientemente, según informes de prensa, se ha puesto en entredicho la lógica de esas tasas, ya que no se aplican con arreglo a mecanismos de mercado y no se ajustan al Código de Conducta de las Naciones Unidas de las Conferencias Marítimas²⁵. En China, a raíz de una investigación sobre las tasas de manipulación en los terminales efectuada por el Ministerio de Comunicaciones, se publicó en abril un informe. Al parecer, el Ministerio, en principio, se opone a que se aplique una tasa de manipulación en razón de que ello no es compatible con la premisa básica de una competencia leal. Como continuación al informe, el Ministerio de Comunicaciones envió una advertencia a seis conferencias marítimas, entre ellas la Conferencia del Lejano Oriente, el TSA y el Acuerdo Interasiático (AIDA), solicitando que modifiquen sus tasas de manipulación. Hay que tener presente que a principios de 2002 varias conferencias marítimas introdujeron unos recargos de manipulación en los terminales chinos de 45 a 67 dólares por TEU. Esas tasas siempre se han objetado.

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

En los últimos veinte años se estima que el tráfico mundial de contenedores (en toneladas) ha aumentado a una tasa anual media de 9,8% (véase el capítulo 1). La parte de las mercancías contenedori-

zadas en el transporte total de carga seca se incrementó desde el 7,4% en 1985 al 24% en 2006. Drewry Shipping Consultants calculó el tráfico mundial de contenedores en 2006 en unos 129 millones de TEU. Una previsión hasta 2020 estimaba ese tráfico en 2008 en 157 millones de TEU, en 2012 en 219 millones y en 2016 en 287 millones, para superar los 371 millones en 2020. Clarkson Shipping ha calculado que ese comercio, medido en volumen de carga, aumentó en 2006 un 11,2% para situarse en 1.134 millones de toneladas.

Lo ocurrido en las principales rutas de contenedores ilustra esa tendencia (cuadro 38). En 2006 se estima que por el Pacífico discurrieron 18,5 millones de TEU. Para la dirección predominante Asia-Estados Unidos, se estiman 13,9 millones, un 12,1% más que el año anterior. El tráfico en la dirección contraria, Estados Unidos-Asia, aumentó 4,5% y se calcula en 4,6 millones de TEU. El desequilibrio entre ambas direcciones parece haberse ahondado en 2006, superando los flujos Asia-Estados Unidos a los de la dirección contraria en 9,3 millones de TEU frente a 8 millones en 2005.

Las pautas del tráfico contenedorizado probablemente se verán afectadas por la expansión prevista del canal de Panamá, especialmente por lo que hace al tráfico desde la costa este de Norteamérica o al que se dirige a ella. Como se recordará, en octubre de 2006 los panameños votaron a favor de un plan de expansión del canal de 5.250 millones de dólares. Con ello se quiere duplicar casi la capacidad anual de tránsito, que ahora está estimada en unos 40 buques diarios.

Cuadro 38

Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales (En millones de TEU y variación porcentual)

Año	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2005	12,4	4,4	10,8	5,5	2,1	3,8
2006	13,9	4,6	12,5	5,8	2,3	3,9
Variación porcentual	12,1	4,5	15,7	5,4	9,5	2,6
2007 (previsión)	14,8	5,0	14,4	6,1	2,4	3,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, octubre de 2007, pág. 5.

La ruta Asia-Europa creció a un ritmo más rápido, estimándose su tráfico en 18,3 millones de TEU en 2006. Los flujos en la dirección predominante de Asia a Europa se calcularon en 12,5 millones de

TEU en 2006, frente a 10,8 millones de TEU en 2005. En comparación, el tráfico que discurre en dirección opuesta aumentó a una tasa más baja de 5,4% hasta un total estimado en 5,8 millones de

TEU. En el cuadro 39 se indica la parte de las principales compañías y grupos que hacen esa ruta. La Conferencia Marítima del Lejano Oriente (FEFC) es uno de los principales grupos que participan en el comercio de contenedores Europa-Asia. En octubre de 2006, MSC se sumó a la Conferencia, lo que se tradujo en un incremento de la capacidad en dirección oeste. El tráfico total desde Asia a Europa

efectuado por miembros de la FEFC alcanzó los 6,7 millones de TEU en 2006, registrando las rutas al Báltico septentrional el incremento mayor. Se estima que corresponde a MSC un 20% de las rutas desde el Mediterráneo o que se dirigen a él. Se ha señalado que más de 400 buques ofrecen 50 servicios semanales en el comercio Asia-Europa, previéndose para 2007 el despliegue de 50 buques más.

Cuadro 39

Tráfico Europa-Lejano Oriente: reparto de la capacidad por compañías/agrupaciones²⁶
(En porcentaje)

Operador	Mediados de 2005	Mediados de 2006
Maersk Sealand	12,5	21,4
Grand Alliance	22,2	14,5
New World Alliance	10,7	12,9
K Line y Yang Ming	6,8	5,8
CMA-CGM/Norasia y otros	9,7	5,7
CSAV NORASIA	1,2	2,2
Total	63,1	62,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, septiembre de 2006.

El tráfico en la ruta transatlántica que une Europa con América del Norte se estimó en 2006 en 6,2 millones de TEU. En la dirección predominante -la de Europa a América del Norte- se incrementó hasta un total de 3,9 millones de TEU. Los flujos en la dirección contraria también crecieron, cifrándose en 2,3 millones de TEU. El rápido aumento del tráfico en las rutas que unen Asia, y especialmente China, con América del Norte y Europa pone de relieve el continuo papel de las dinámicas economías emergentes asiáticas como motor del comercio mundial, así como el impacto de los nuevos procesos de producción y de la deslocalización desde los centros convencionales en Occidente a países en desarrollo de Asia. Merece la pena señalar la importante contribución de Viet Nam a ese crecimiento, especialmente a la luz de su reciente adhesión a la OMC.

Además del comercio Oriente-Occidente, el que tiene lugar entre Norte-Sur está aumentando, al igual que el Sur-Sur, lo que es un reflejo de la nueva geografía del comercio y del papel de las economías en desarrollo emergentes como centros industriales. El comercio total Norte-Sur se estimó en 19,6 millones de TEU en 2006. El que se dirige desde

Europa a África Occidental se calculó en 0,6 millones, mientras que el que discurre en dirección contraria fue de 0,3 millones. El primero creció a un ritmo más rápido que el segundo, con unas tasas de crecimiento estimadas en 9,9 y 2,4% respectivamente. Las principales navieras que prestan servicio a África occidental tanto desde Europa como desde el Lejano Oriente fueron Maersk Line y Safmarine, CMA CGM, Delamas y OTAL. A principios de 2006, COSCON y ZIM y Delamas emprendieron sendos servicios nuevos entre el Mediterráneo y África occidental. El tráfico en la ruta Europa-África meridional también aumentó en 2006. Hapag-Lloyd anunció en el segundo semestre del año que entraría en esa ruta con un servicio autónomo, mientras la nueva naviera South Africa Independent Line inició un servicio con dos buques de 600 TEU.

El tráfico de contenedores entre Europa y Oceanía se estima que aumentó un 6,3% para cifrarse en 0,5 millones de TEU en 2006. Para las rutas más importantes que unen América del Norte y Europa con la América en desarrollo se calculan 5,2 millones y 3,3 millones de TEU respectivamente. Los desequili-

brios de esos flujos de carga son más pronunciados en el tráfico en dirección norte, duplicando el que se dirige al sur.

El tráfico de contenedores entre regiones en desarrollo y dentro de ellas está aumentando a un ritmo más rápido. Por ejemplo, el que tiene lugar entre Oceanía y Asia nororiental se estimó en 1,5 millones de TEU en 2006, con un incremento del 7,1% respecto del año anterior. El crecimiento del comercio intraasiático se estima en 8,8%, cifrándose en 8,1 millones de TEU en 2006. Se espera que ese volumen crezca aún más rápidamente con la deslocalización de la producción desde China a países asiáticos menos caros como Viet Nam y la India. En noviembre de 2006, 48 países africanos firmaron acuerdos comerciales con China. Esto muestra el potencial de crecimiento que presenta el comercio contenedorizado Sur-Sur, importando China materias primas y África bienes de consumo de China. Para aprovechar las posibilidades comerciales que puedan surgir, Hamburg Sud y NYK establecieron un enlace exclusivo Lejano Oriente-Durban.

El tráfico en las rutas Lejano Oriente/Asia meridional/Oriente Medio también experimentó un fuerte crecimiento en 2006. El que se dirige desde otras partes de Asia al subcontinente indio aumentó

un 9%, mientras se estima que el que discurre en dirección contraria se incrementó un 12,3%. El tráfico que se origina en Oriente Medio y se dirige a Asia progresó en un porcentaje estimado en 4,9, y el que transcurre en dirección opuesta en 9,8. En todas esas rutas, los tramos predominantes fueron los que se originaban en el Lejano Oriente, aunque el crecimiento de la ruta Asia-Oriente Medio se ha desacelerado en comparación con el incremento del 16,6% registrado en 2005.

4. El índice de los fletes marítimos

En el cuadro 40 puede verse la evolución de los fletes de las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos alemanes durante el período de 2004 a 2006. El índice global medio del 2006 disminuyó 4 puntos desde el nivel de 2005 para situarse en 100 puntos (1995 = 100). El índice medio de las entradas bajó también 4 puntos a 93 en el transcurso del año. Las cifras mensuales indican que las tarifas registraron un descenso, con algunas fluctuaciones y un mejor desempeño en los tres primeros trimestres del año. En el tráfico de salidas, el nivel medio de 2006 descendió asimismo 4 puntos para situarse en 106. Aquí también, las tarifas que rigieron en los tres primeros trimestres del año fueron más altas.

Cuadro 40

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2004-2006 (Cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general				Índice de las entradas				Índice de las salidas			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Enero	93	96	104	88	88	89	95	89	98	101	113	86
Febrero	93	95	105	88	88	88	95	89	98	102	113	87
Marzo	96	95	106	86	92	88	97	88	101	102	114	85
Abril	100	98	105	87	96	91	96	91	104	105	113	84
Mayo	99	103	101		96	97	92		103	108	110	
Junio	99	108	104		95	101	94		103	114	113	
Julio	100	108	105		97	102	96		103	115	113	
Agosto	100	106	98		97	100	92		102	111	103	
Septiembre	100	106	96		98	100	92		102	112	100	
Octubre	100	109	95		96	102	93		104	116	97	
Noviembre	96	111	91		90	104	89		101	118	93	
Diciembre	94	110	87		89	103	86		100	117	88	
Promedio anual	98	104	100	87	94	97	93	89	102	110	106	86

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con información publicada por Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 51, Nº 3, marzo de 2007, págs. 60 y 61.

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

En el cuadro 41 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 2006. En las láminas de caucho, el aumento de los fletes fue inferior al incremento del precio f.o.b. medio y se tradujo en un descenso al 6,3% de la proporción del costo del transporte respecto de los precios en 2006. El precio f.o.b. del yute se mantuvo igual, mientras los fletes crecieron un 22%; esto explica el aumento de la proporción citada al 37,2% en 2006. Para el cacao en grano procedente de Ghana hubo una subida del 3,5% del precio, mientras que hubo un incremento del 1,6% en los fletes. Por tanto, la proporción de éstos respecto de los precios disminuyó un poco al 3,9% en 2006. El precio c.i.f. del aceite de coco registró una caída del 1,6% en 2006, lo que

unido a un aumento de los fletes en un 12,4%, redundó en un incremento de la proporción de los segundos respecto de los primeros desde el 12,7% en 2005 al 14,5% en 2006. La proporción de los fletes respecto de los precios f.o.b. del té creció ligeramente desde 9,2 a 9,3%, por causa de una subida del 12,8% en las tarifas del transporte marítimo unida a un alza del 11,7% en los precios en 2006. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa aumentó un 1,5%, mucho menos que el notable 49% registrado en 2005. Como los fletes disminuyeron 8,4%, el coeficiente del transporte también descendió desde el 5,7% de 2005 al 5,1% en 2006. El precio del café de Colombia exportado a Europa desde puertos del Atlántico y el Pacífico aumentó ligeramente en un 1,1%, mucho menos que el 39% de incremento que hubo en 2005. Los fletes de ese café embarcado en puertos del Atlántico disminuyeron 2,4%, mientras que en el caso de los puertos del Pacífico bajaron un 9,1%. Como consecuencia de esos cambios, los coeficientes disminuyeron a 3 y 3,7% respectivamente.

Cuadro 41

Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos
(En porcentaje)

Producto	Ruta	Tarifas en porcentaje del precio ^a						
		1970	1980	1990	2003	2004	2005	2006
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,50	8,90	15,50	8,30	7,50	8,00	6,30
Yute	Bangladesh-Europa	12,10	9,80	21,20	29,00	27,60	30,50	37,20
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,40	2,70	6,70	3,30	3,70	4,00	3,90
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,90	12,60	n.a.	11,50	10,10	12,70	14,50
Té	Sri Lanka-Europa	9,50	9,90	10,00	7,80	8,60	9,20	9,30
Café	Brasil-Europa	5,20	6,00	10,00	6,80	6,50	5,70	5,10
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,20	3,30	6,80	3,90	2,30	3,10	3,00
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,50	4,40	7,40	4,80	2,60	4,10	3,70

Fuente: 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 1990-2006).

^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) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té se indican los precios de subasta en Kenya. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen cuando existen los recargos por combustible y los factores de ajuste monetario, y un gravamen 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 *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 a 2006, los precios de los productos se han tomado de la publicación citada de la UNCTAD (véase la página web de esta última).

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

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

En el cuadro 42 se presentan estimaciones de los pagos totales por el concepto del transporte en porcentaje del valor total de las importaciones, por grupos de países. Casi todos los datos recientes disponibles se refieren a 2005. En ese año, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) aumentó 13,4% respecto del año anterior, mientras que los fletes totales pagados por los servicios del transporte crecieron un 31,2%. La proporción de los fletes en el valor de las importaciones se mantuvo en 5,9% en 2005, un porcentaje superior al de 2004. En 1990 y 2000 esa proporción fue de 5,3 y 5% respectivamente. El gráfico 10 muestra la tendencia a largo plazo que caracterizó a este coeficiente durante un período de 25 años. Si bien parece que la proporción de los fletes respecto del valor de las importaciones registró alguna volatilidad, se advierte, sin embargo, una clara tendencia descendente.

Un desglose regional indica que los países desarrollados tienen los costos de transporte más bajos. En 2005, el valor total de las importaciones de esos países aumentó 1,8%, mientras que los costos totales de transporte lo hicieron en un 15,1%. En consecuencia, subió la proporción de los segundos respecto del primero, situándose en 4,8%. Esa cifra fue de 4,7% en 2004, de 4,3% en 2000 y de 4,4% en 1990. En los países en desarrollo el valor de sus importaciones creció en 2005 un 16,8% y sus costos de transporte estimados un 49,8%. El coeficiente resultante se incrementó desde 6% en 2004 a 7,7% en 2005, menos que el 8,6 y el 6,6% registrados en 1990 y 2000 respectivamente. Las economías en transición, por su parte, vieron aumentar el valor de sus importaciones en 2005 un 22,4%, mientras que los costos de transporte estimados subieron un 69,7%. La proporción de la cuantía de los fletes respecto del valor de las importaciones fue 7,6% en 2005, 5,5% en 2004, 6,6% en 2000 y 5,5% en 1990. Entre los factores que pueden explicar el importante aumento de los pagos por transporte figuran el incremento del comercio, el del costo de los combustibles en los últimos años, el auge de las tarifas de transporte marítimo y la parte cada vez mayor de los servicios de transporte aéreo.

Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo crecieron un 49,8% en 2005, un incremento que reflejó en parte los importantes desafíos que afrontan algunas regiones en desarrollo. Entre ellos figuran restricciones en materia de infraestructura y un acceso limitado a los sistemas de comercio mundiales, así como poca conexión con ellos. Además, en muchos pequeños países en desarrollo insulares, las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga, y los elevados costos de transbordo y enlace contribuyen también a elevar los precios del transporte.

Dentro del grupo de los países en desarrollo, los de África registraron un incremento de sus costos de transporte del 13,4%. En 2005, correspondió a los países en desarrollo de Asia el 77% del valor de las importaciones y el 58,9% de los pagos por transporte de todos los países en desarrollo. En 2004, esas partes fueron respectivamente de 77 y 75%. África registró la mayor proporción del transporte respecto del valor de las importaciones, que disminuyó ligeramente para cifrarse en 10% en 2005. La parte de los países en desarrollo de América en el valor total de las importaciones del grupo fue de 13,1%, mientras la de los costos estimados del transporte se situó en 7,5%. Esas partes fueron, respectivamente, de 15 y 11% en 2004. Los pequeños países en desarrollo insulares de Oceanía figuran en segundo lugar después de África por lo que hace al coeficiente del transporte, que se cifró en 9,6% en 2005 frente a 10% en 2004. En su conjunto, los países en desarrollo presentan los costos de transporte más altos, seguidos de las economías en transición y, en último lugar, de los países desarrollados (véase el gráfico 11).

E. PRODUCCIÓN DE CONTENEDORES²⁷

La producción y el arriendo de contenedores se ven influidos por lo que ocurre en el transporte marítimo y en el comercio contenedorizado. En el período de 2002 a 2006, la flota mundial de contenedores creció a una tasa anual media de 9% (véase el cuadro 43). Su cuantía total ascendió a unos 23,2 millones de TEU, un 40% más que en 2002. En 2006 esa flota se incrementó un 7,8%, un crecimiento inferior al de 2003 y 2004 que fue muy alto. En los últimos años, la parte de los transportistas marítimos como propietarios de contenedores ha ido creciendo gradualmente, desde el 53,5% en 2002 al 54,5%

Cuadro 42

**Estimación del costo total del transporte de las importaciones en el
comercio mundial, por grupos de países^a**
(En miles de millones de dólares)

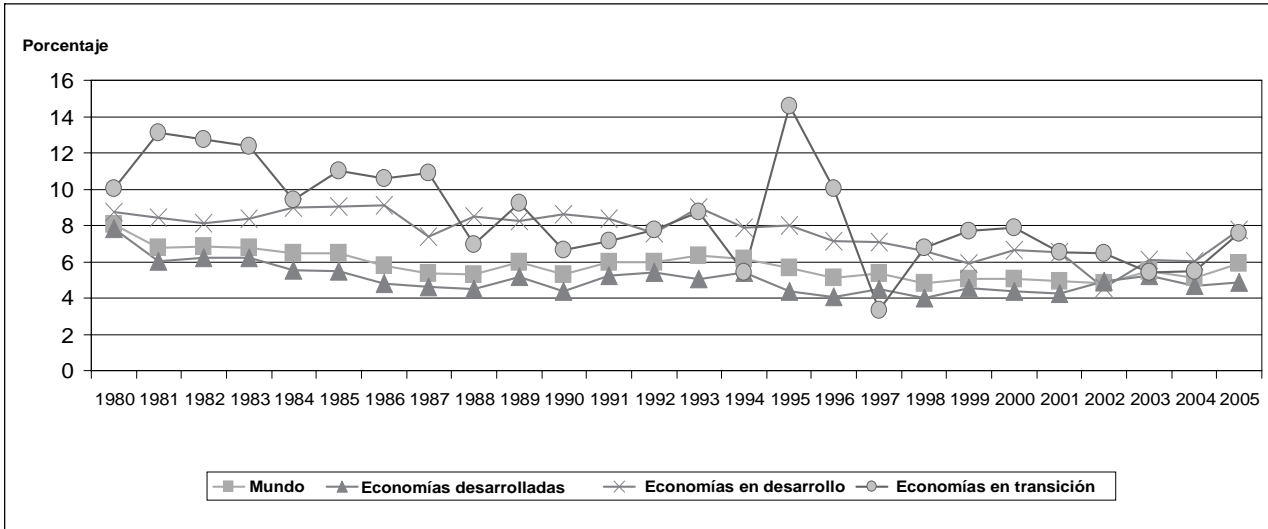
Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
1990	Total mundial	189,8	3.590,2	5,3
	Países desarrollados	115,2	2.635,6	4,4
	Economías en transición	10,2	154,5	6,6
	Países en desarrollo	69,0	800,1	8,6
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	9,1	97,0	9,4
	América	7,6	127,2	6,0
	Asia	52,3	570,9	9,2
	Oceanía	0,5	4,9	9,5
2000	Total mundial	333,4	6.642,1	5,0
	Países desarrollados	200,8	4.617,7	4,3
	Economías en transición	9,4	120,0	7,8
	Países en desarrollo	126,1	1.904,4	6,6
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	12,5	131,0	9,6
	América	19,5	388,9	5,0
	Asia	94,0	1.379,1	6,8
	Oceanía	0,5	5,4	9,5
2004	Total mundial	481,8	9.446,6	5,1
	Países desarrollados	296,3	6.909,1	4,7
	Economías en transición	14,2	259,3	5,5
	Países en desarrollo	173,5	2.877,6	6,0
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	21,6	210,3	10,3
	América	19,4	444,1	4,4
	Asia	130,2	2.215,1	5,9
	Oceanía	0,8	8,0	10,0
2005	Total mundial	632,4	10.712,2	5,9
	Países desarrollados	341,1	7.035,7	4,8
	Economías en transición	24,1	317,5	7,6
	Países en desarrollo	259,9	3.359,0	7,7
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	24,6	246,9	10,0
	América	19,4	441,1	4,4
	Asia	153,0	2.588,1	5,9
	Oceanía	0,8	8,8	9,6

Fuente: Cálculos basados en la publicación de la UNCTAD *Manual de Estadísticas 2006/2007* (cuadro 1.1); FMI, *Balance of Payments Statistic*; y FMI, *Direction of Trade Statistics*.

^a Los datos de este cuadro no son comparables con los publicados en ediciones anteriores de este informe por causa de los cambios en fuentes y metodología. Los totales mundiales comprenden todos los países, pero los agregados regionales de las importaciones y el costo de su transporte durante los últimos años podrían estar distorsionados en razón de la lentitud con que informan algunos países.

Gráfico 10

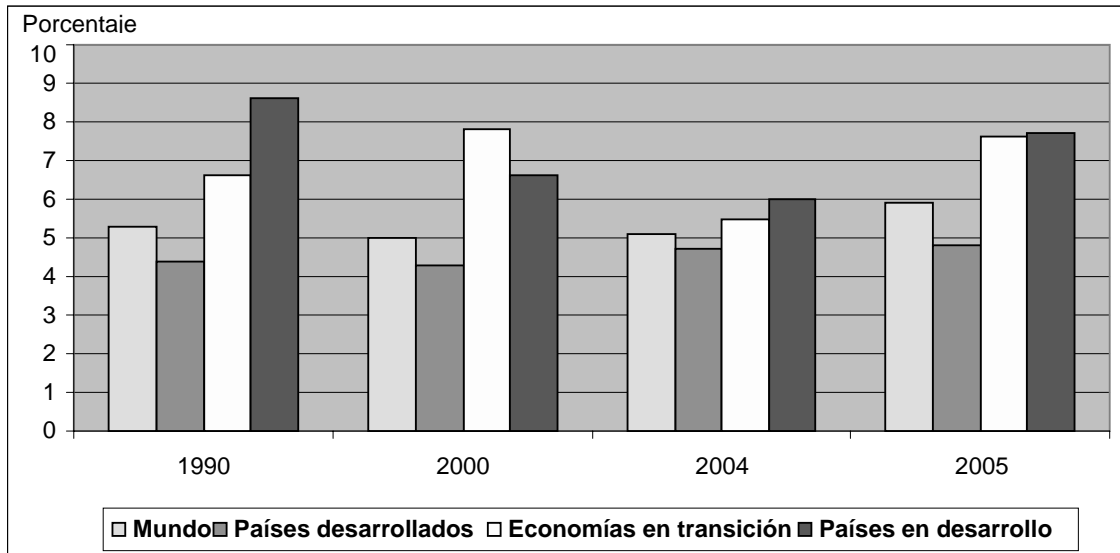
**Costos totales del transporte en porcentaje del valor de las importaciones:
tendencia a largo plazo (1980-2005)**
(En porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con los datos del cuadro 42.

Gráfico 11

**Estimación de los costos totales del transporte en porcentaje del valor de las
importaciones en el comercio mundial, por grupos de países**
(En porcentajes)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con los datos del cuadro 42.

en 2004 y el 57,2% en 2006. La flota total de los arrendadores fue de 9,9 millones de TEU, que representan el 42,8% de la flota mundial.

Cuadro 43

Flota mundial de contenedores
(En miles de TEU)

Año	Flota mundial	Arrendadores	Porteadores
2002	16.425	7.635	8.790
2003	17.960	8.370	9.590
2004	19.980	9.080	10.900
2005	21.500	9.340	12.160
2006	23.170	9.910	13.260

Fuente: *Containerisation International*, agosto de 2006, pág. 43.

La industria que fabrica contenedores experimentó en todo el mundo una recuperación en 2006. Se produjo un total de 3,1 millones de TEU, contando todos los tipos de contenedores (véase el cuadro 44). La tendencia general al alza que había comenzado en 2001 se vio en parte impulsada por la fuerte recuperación económica en Asia y el crecimiento de China y la India como grandes agentes económicos. Alrededor de dos tercios de los contenedores nuevos se necesitaban por lo general para atender al espacio cada vez mayor de que se disponía en la creciente flota de portacontenedores. El tercio restante se requería para sustituir a los contenedores viejos o deteriorados. Por lo tanto, esa demanda se vio impedida especialmente por los nuevos portacontenedores encargados. La producción se desarrolló en un contexto de volatilidad de precios a cuyo tenor el contenedor de tipo común costaba a comienzos de año 1.450 dólares por TEU, para incrementarse más de la

Cuadro 44

Producción mundial de contenedores
(En miles de TEU)

	2005	2006
Comunes para cargas secas	2.197	2.738
Especiales para cargas secas	67	80
Totalmente frigoríficos	170	165
Cisternas	13	15
Tipos regionales	103	102
Total	2.550	3.100

Fuente: *Containerisation International*, febrero de 2007, pág. 41

mitad en el tercer trimestre hasta 2.100 dólares. Después, esos precios fluctuaron entre 1.800 y 2.000 dólares. Por su parte, los precios de los contenedores también se vieron afectados por la volatilidad de los precios de las materias primas utilizadas en su fabricación, a saber, el acero corten y la madera de los revestimientos. Por lo general, el costo de las materias primas representa del orden de la mitad del precio final de un contenedor nuevo. En el segundo trimestre de 2006, los precios del acero y la madera habían bajado un 20% desde sus niveles de un año antes. El precio medio en 2006 de contenedores nuevos de 20 pies era de 1.850 dólares (véase el gráfico 12).

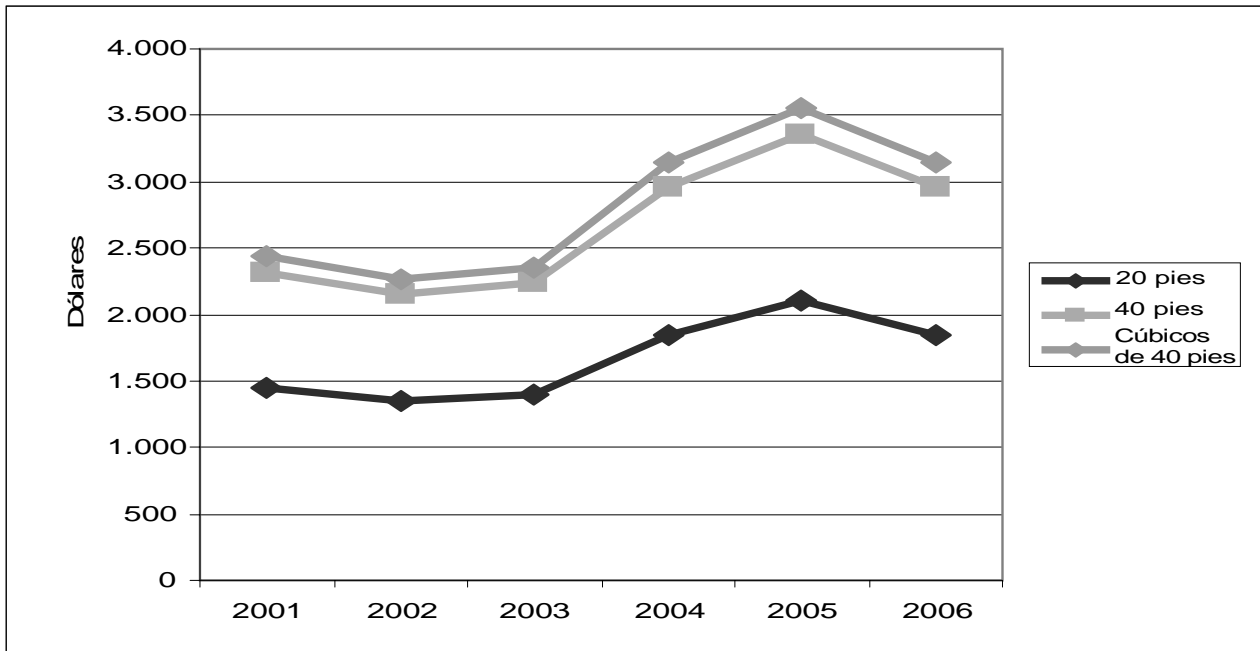
Arriendo de contenedores

Los precios de los contenedores arrendados disminuyeron gradualmente a lo largo del segundo semestre de 2005, situándose cerca de 0,50 dólares diarios en el primer trimestre de 2006. La demanda de esos contenedores aumentó ligeramente en los últimos tres trimestres de 2006, subiendo un poco los precios hasta 0,70 dólares a finales de año (véase el gráfico 13). Para asegurar la rentabilidad de su inversión, los arrendadores fueron cautelosos en su estrategia de inversiones en 2006. Aunque tanto los precios de los arriendos como los de contenedores nuevos son determinantes importantes en toda estrategia de inversión en contenedores, los arrendadores se mantuvieron prudentes con el fin de evitar lo sucedido en 2004 y 2005, cuando la adquisición con afanes previsores de contenedores nuevos llevó al sector de fabricación a operar casi a plena capacidad. Esto a su vez impulsó gradualmente los precios hacia arriba, generando un exceso de oferta de contenedores nuevos y amenazando con perjudicar a los arrendadores.

En 2006, los arrendadores compraron del orden de 1,1 millones de TEU, un 35,4% más que el año anterior, pero menos que los 1,3 millones de TEU adquiridos en 2004. Menos de la mitad de las compras se destinaron a sustituir contenedores viejos y deteriorados. Hay que recordar que en 2005 casi el 70% se empleaba para mantener y sustituir a la flota existente.

Gráfico 12

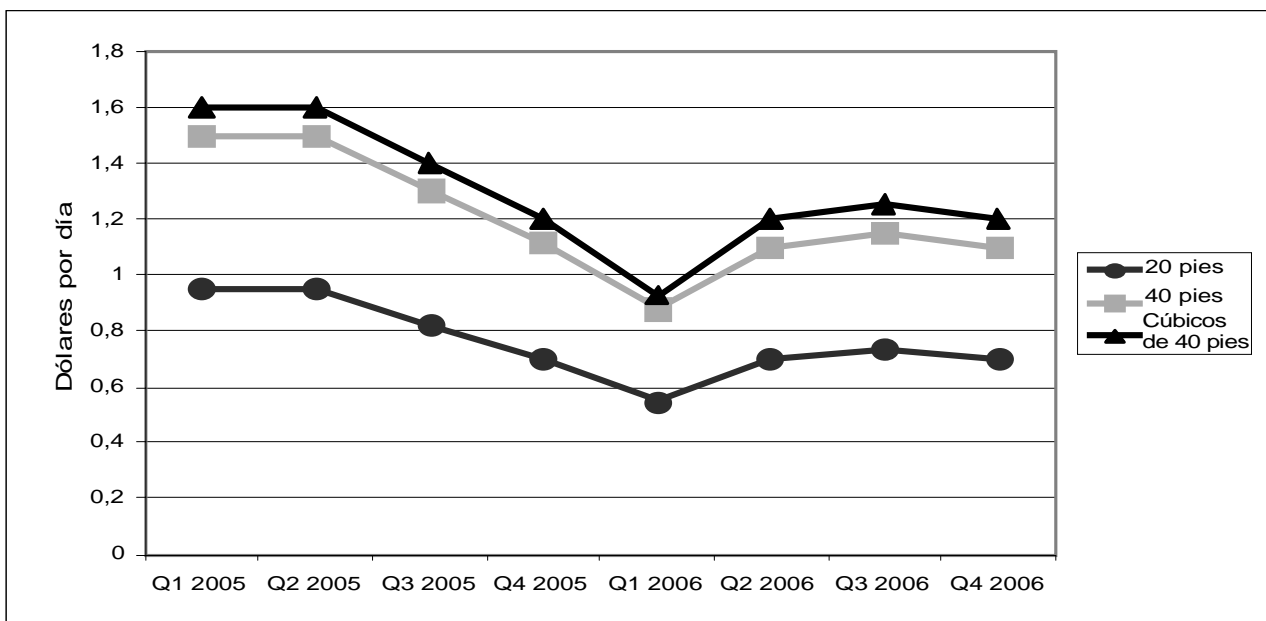
Evolución de los precios de contenedores nuevos
(En dólares)



Fuente: Containerisation International, septiembre de 2006, pág. 39.

Gráfico 13

Evolución de las tarifas de arrendamiento
(En dólares por día)



Fuente: Containerisation International, febrero de 2007, agosto de 2006 y febrero de 2006.

Notas

¹⁴ Secretaría de la UNCTAD basándose en Drewry Shipping Consultants, *Shipping Insight*, varios números; Fearnleys, *Review 2006*; Clarkson Research Services, *Shipping Review and Outlook*, 2006 y 2007.

¹⁵ El Convenio revisado MARPOL en su anexo I, titulado *Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos*, se aprobó en octubre de 2004 y entró en vigor el 1º de enero de 2007. Incorpora varias enmiendas, como la Regla modificada 13G (Regla 20 en el anexo revisado) y Regla 13H (Regla 21 en el anexo revisado) sobre la introducción de los requisitos de doble casco para los petroleros. Para más información, véase la página web de la OMI, www.imo.org.

¹⁶ Se encontrará más información sobre el sistema WS en www.worldscale.co.uk. Véase también Worldscale Association Ltd (Londres) y Worldscale Association NYC Inc.

¹⁷ Reglamento (CE) N° 457/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de abril de 2007 por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, *DO L 113, 30.4.2007*, págs. 1 y 2. Este reglamento entró en vigor el 20 de mayo de 2007; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2007/l_113/l_11320070430_en00010002.pdf.

¹⁸ Secretaría de la UNCTAD basándose en Drewry Shipping Consultants, *Shipping Insight*, varios números; Fearnleys, *Review 2006*; Clarkson Research Service, *Shipping Review and Outlook*, 2006 y 2007, y Clarkson Research Service, *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo y junio de 2007.

¹⁹ Secretaría de la UNCTAD basándose en Drewry Shipping Insight, varios números; *Containerisation International*, varios números; *Containerisation International Online* (www.ci-online.co.uk); Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, varios números y *Shipping Review & Outlook*, 2006 y 2007; *Dynaliners Trades Review*, 2007; *Lloyds Shipping Economist*, varios números; y *Fairplay*, varios números.

²⁰ Véase el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) N° 1419/2006 de 25 de septiembre de 2006 derogando el Reglamento (CEE) N° 4056/86 que establece normas detalladas para la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado sobre el transporte marítimo, y modificando el Reglamento (CE) N° 1/2003 en lo que atañe a la ampliación de su ámbito para incluir los servicios de cabotaje e internacionales de buques *tramp*, *DO L 269, 28.9.2006*, págs. 1 a 3; http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_269/l_26920060928en00010003.pdf. Véase también la propuesta de un reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo derogando el Reglamento del Consejo (CEE) N° 954/79 sobre la ratificación por los Estados Miembros de la Convención de las Naciones Unidas de un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas o su adhesión a la misma, COM/2006/0869, de 30 de enero de 2007; http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006_0869en01.pdf.

²¹ <http://www.elaa.net/documents/RevisedELAAProposal.pdf>.

²² Las normas del anexo VI de MARPOL se aprobaron en septiembre de 1997 y entraron en vigor el 19 de mayo de 2005. Comprenden un límite global del 4,5% para el contenido de azufre del fueloil. También establecen zonas especiales de control de emisión de SOx (SECAS) con controles más estrictos, donde el contenido de azufre del fueloil usado a bordo de los buques no podrá exceder del 1,5%. El anexo VI también fija límites a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores diésel, prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que reducen el ozono, y también la incineración a bordo de ciertos productos. Las enmiendas a los anexos técnicos de MARPOL 73/78 pueden aprobarse usando el procedimiento de la "aceptación tácita", por el que esas enmiendas entran en vigor en una fecha específica a menos que un número convenido de Estados Partes se oponga. En la práctica, las enmiendas se suelen aprobar, bien por el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, bien por una Conferencia de las Partes en la MARPOL. Para más información sobre la labor que hace el MEPC acerca de las emisiones a la atmósfera, véase la página web de la OMI, www.imo.org.

²³ Véase el comunicado de prensa *INTERTANKO praises swift action by IMO Secretary General* (INTERTANKO elogia las rápidas medidas del Secretario General de la OMI), 20 de abril de 2007, www.intertanko.com, que hace referencia a una propuesta presentada por la OMI, en noviembre de 2006.

²⁴ www.vhss.de/englisch/hax.html.

²⁵ Jati Damas, "Indonesia THC Breaks International Code of Conduct", *Containerisation International*, 20 de diciembre de 2006 (www.ci-online.co.uk).

²⁶ Grand Alliance comprende las rutas transatlántica, transpacífica y Europa-Lejano Oriente. MISC participa sólo en la última de esas rutas. Desde febrero de 2006, Grand Alliance engloba a Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL y MISC Bhd. Esta última participa únicamente en la ruta Europa-Lejano Oriente. La New World Alliance (APL, MOL y HMM) cubre las rutas transpacífica, Asia/Europa y Asia/Mediterráneo, cooperando en esta última con Yangming. APL y MOL eran miembros de Global Alliance hasta que se formó en 1997 la New World Alliance que la sustituyó. La NWA tiene además un acuerdo de ocupación de espacios con Evergreen, que abarca el mercado Estados Unidos/Asia.

²⁷ Secretaría de la UNCTAD con información publicada en *Containerisation International*, números de 2006 y 2007.

Capítulo 5

NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Este capítulo examina el movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, las mejoras en el desempeño portuario, los cambios institucionales, los avances en los puertos y el transporte terrestre. El tráfico mundial de los puertos de contenedores creció 13,4% para alcanzar en 2006 una cifra estimada en 440 millones de TEU, después de frenarse un poco en 2005 con un incremento de 8,7% tras un progreso de 12,8% en 2004. El tráfico por vías fluviales aumentó de modo muy apreciable en China. También en este país, el tráfico ferroviario aumentó un 11%, en la India un 8,0%, en Europa un 4,9%, en los Estados Unidos un 3% y en el Japón 1,3%. Se estima que el mercado mundial del transporte por carretera creció 4,5% en 2006.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

El crecimiento del tráfico mundial de los puertos de contenedores (medido en TEU, unidades equivalentes de 20 pies) aumentó un 8,7% en 2005. Ello supuso un descenso desde el 12,8% del año anterior, pero fue parecido a la tasa de crecimiento de 2002 a 2003 de 8,2%. Las cifras preliminares de 2006 indican un incremento de 13,5% respecto de 2005.

En el cuadro 45 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial de los puertos de contenedores de 62 países en desarrollo con un movimiento anual nacional de más de 100.000 TEU durante el período de 2004 a 2006. Los datos de 2005 indican un tráfico de 387,6 millones de TEU, con un incremento anual frente a 2004 de 31 millones de TEU. En 2005 la tasa de crecimiento del movimiento de contenedores en los países en desarrollo fue de 10,03%, con un total de 241 millones de TEU que suponen el 62% de todo el tráfico mundial. La tasa de aumento fue inferior a la lograda en 2004 (12,6%). Cifras preliminares para 2006 apuntan a

un ritmo similar de incremento -10,29%- en los países en desarrollo.

Los datos de los países en desarrollo revelan que su parte en los movimientos de contenedores en el mundo creció aproximadamente un tercio más que la de los países desarrollados en el período de 2004 a 2005. Hubo 22 países con un aumento de dos dígitos en 2005 respecto de 2004 del total de los 62 países en desarrollo examinados. Los 10 principales países en lo que atañe al crecimiento expresado en porcentaje fueron Kuwait (77,4), Benin (61,8), Perú (40,9), Colombia (31,8), Bahrein (31,5), Panamá (26,3), la República Unida de Tanzania (25,1), Egipto (24,7), Jamaica (22,8) y China (21,7). La tasa de crecimiento en los países en desarrollo puede variar de un año a otro, por causa a veces de fuertes fluctuaciones del comercio, el efecto de péndulo de las mercancías que se transbordan, una mejor comunicación de los datos o una falta de ellos en algunos años. Por lo general, los países desarrollados tienden a registrar un crecimiento bajo más bien marginal, mientras que los países en desarrollo tienden a un crecimiento de consuno con las fuerzas del mercado.

Cuadro 45

El tráfico de los puertos de contenedores de 62 países en desarrollo en 2004, 2005 y 2006
(En TEU)

País o territorio	2004	2005	Cifras preliminares de 2006	Variación porcentual 2004/05	Variación porcentual 2005/06
China	54.943.153	66.871.473	81.927.000	21,71	22,51
Singapur	21.329.100	23.192.200	24.796.000	8,74	6,92
Hong Kong (China)	21.984.000	22.427.000	23.539.000	2,02	4,96
República de Corea	14.173.106	14.885.942	15.521.072	5,03	4,27
Provincia china de Taiwán	13.029.492	12.791.429	13.101.870	-1,83	2,43
Malasia	11.775.743	12.027.045	13.365.018	2,13	11,12
Emiratos Árabes Unidos	9.001.636	9.845.927	10.969.305	9,38	11,41
Indonesia	5.716.307	5.653.176	5.737.754	-1,1	1,5
Brasil	5.056.793	5.410.427	6.116.889	6,99	13,06
Tailandia	4.847.000	5.115.213	5.701.145	5,53	11,45
India	4.467.229	4.984.079	5.642.558	11,57	13,21
Arabia Saudita	3.185.699	3.732.706	3.919.027	17,17	4,99
Egipto	2.959.895	3.690.691	4.632.070	24,69	25,51
Filipinas	3.701.044	3.593.544	3.973.974	-2,9	10,59
Turquía	2.966.972	3.170.357	3.337.403	6,85	5,27
Sudáfrica	2.704.690	3.111.121	3.553.179	15,03	14,21
Panamá	2.428.762	3.067.637	2.949.072	26,3	-3,87
Viet Nam	2.466.869	2.905.154	2.605.323	17,77	-10,32
Omán	2.515.546	2.727.341	2.543.284	8,42	-6,75
Sri Lanka	2.220.525	2.455.297	3.079.132	10,57	25,41
México	1.903.581	2.145.269	2.676.749	12,7	24,77
Chile	1.665.925	1.813.173	1.788.879	8,84	-1,34
Puerto Rico	1.667.868	1.727.389	1.729.000	3,57	0,09
Jamaica	1.360.623	1.670.820	2.150.408	22,8	28,7
Pakistán	1.405.306	1.564.827	1.760.956	11,35	12,53
Argentina	1.485.399	1.449.508	1.649.677	-2,42	13,81
Irán (República Islámica del)	1.369.244	1.325.643	1.528.518	-3,18	15,3
Colombia	884.182	1.165.255	1.437.762	31,79	23,39
Bahamas	1.184.800	1.135.131	1.463.000	-4,19	28,88
Venezuela	921.205	1.120.492	1.186.798	21,63	5,92
Perú	703.716	991.474	1.005.000	40,89	1,36
Bangladesh	714.420	808.924	897.139	13,23	10,91
Costa Rica	917.441	778.651	828.781	-15,13	6,44
Guatemala	966.338	776.395	809.348	-19,66	4,24
Côte d'Ivoire	670.000	710.000	-	5,97	-
Kuwait	379.658	673.472	750.000	77,39	11,36
Ecuador	595.863	632.722	671.087	6,19	6,06
Marruecos	660.713	560.682	-	-15,14	-
Honduras	557.998	553.013	593.800	-0,89	7,38
Yemen	491.171	508.085	590.981	3,44	16,32
Líbano	389.876	464.976	594.601	19,26	27,88
Uruguay	424.791	454.531	519.218	7,00	14,23
Ghana	385.902	440.761	471.368	14,22	6,94

Cuadro 45 (continuación)

País o territorio	2004	2005	Cifras preliminares de 2006	Variación porcentual 2004/05	Variación porcentual 2005/06
Kenya	438.597	436.671	479.355	-0,44	9,77
República Árabe Siria	416.653	422.231	-	1,34	-
Trinidad y Tabago	582.464	421.466	307.727	-27,64	-26,99
Jordania	358.723	392.177	430.000	9,33	9,64
República Dominicana	559.906	368.230	377.352	-34,23	2,48
Cuba	290.484	317.105	-	9,16	-
Angola	288.981	316.396	-	9,49	-
Senegal	331.191	309.000	-	-6,7	-
República Unida de Tanzania	244.479	305.866	352.548	25,11	15,26
Bahrein	193.112	253.950	-	31,5	-
Mauricio	290.118	253.772	266.425	-12,53	4,99
Camboya	213.916	211.141	221.490	-1,3	4,9
Togo	184.998	203.372	-	9,93	-
Djibouti	159.359	193.600	-	21,49	-
Benin	97.801	158.201	-	61,76	-
Guam	140.803	150.960	147.972	7,21	-1,98
Camerún	136.605	143.284	88.248	4,89	-38,41
El Salvador	92.857	103.483	124.331	11,44	20,15
Madagascar	104.000	102.000	-	-1,92	-
Total parcial	218.304.628	240.191.857	264.908.593	10,03	10,29
Otros, comunicado^a	2.992.265	821.154	540.047	-72,56	-34,23
Total comunicado^b	221.296.893	241.013.011	265.448.640	8,91	10,14
Total mundial^c	356.678.110	387.693.380	440.000.000	8,7	13,49

Fuente: Cuadro recopilado con información que figuraba en *Containerisation International Online* en mayo de 2007 y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y 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%.

^c Aunque se procura por todos los medios obtener datos actualizados, las cifras de 2006 son en algunos casos estimaciones. Los datos del tráfico portuario no suelen comunicarse por los puertos hasta transcurrido bastante tiempo del final del año natural. En algunos casos, tal cosa se debe a la publicación de cuentas nacionales al cerrarse el año financiero. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que no se incluyan puertos menores; por tanto, en algunos casos las cifras reales pueden ser mayores que las que se indican. Las de 2005 se consideran por lo general más fiables y, por ello, se citan más a menudo en los textos correspondientes.

En 2006 las cifras preliminares indicaban una tasa de crecimiento de los contenedores en los países en desarrollo de 10,3%, con un movimiento de 264,9 millones de TEU. Actualmente hay 24 países con aumentos de dos dígitos en 2006 entre los 62 países en desarrollo enumerados. Datos preliminares obtenidos por la UNCTAD muestran que el tráfico

mundial de contenedores se incrementó en alrededor del 13,4% y se situó en 2006 en 440 millones de TEU²⁸. Según la información de que se dispone para 2006, China cuenta ahora con 13 puertos por los que discurre más de 1 millón de TEU. Son, de mayor a menor tráfico, los siguientes: Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Ningbo, Guangzhou,

Tianjin, Xiamen, Dalian, Lianyungang, Zhongshan, Yantai, Fuzhou y Yingkou. Estos puertos crecieron por término medio un 18,75% en 2006 respecto del año anterior. Los puertos chinos (incluidos la Provincia china de Taiwán y Hong Kong (China)) movieron 102,1 millones de TEU en 2005, lo que representa alrededor del 26,6% del tráfico mundial de los puertos de contenedores. En 2006 las cifras preliminares indican que ese tráfico aumentó a 118,6 millones de TEU, un 16% más que en 2005.

En el cuadro 46 figuran los 20 mayores puertos de contenedores de todo el mundo. El tráfico en esos

puertos se situó en 208,7 millones de TEU en 2006, con un aumento del 14,6% respecto de 2005, que se había incrementado un 13,5% respecto de 2004. En la lista hay 13 puertos de países en desarrollo, todos ellos de Asia, estando los demás en países desarrollados de Europa (4) y los Estados Unidos (3). De esos 13 puertos de países en desarrollo, 8 están situados en China (incluidos la Provincia china de Taiwán y Hong Kong (China)). Los otros están ubicados en Malasia (2), la República de Corea, los Emiratos Árabes Unidos y Singapur.

Cuadro 46

Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2004, 2005 y 2006
(En millones de TEU y variación porcentual)

Puerto	2004	2005	2006	Variación porcentual	
				2005/04	2006/05
Singapur	21.329.100	23.192.200	24.792.400	8,74	6,90
Hong Kong (China)	21.984.000	22.427.000	23.539.000	2,02	4,96
Shanghai	14.557.200	18.084.000	21.710.000	24,23	20,05
Shenzhen	13.655.500	16.197.173	18.468.900	18,61	14,03
Busan	11.491.968	11.843.151	12.030.000	3,06	1,58
Kaohsiung	9.714.115	9.471.056	9.774.670	-2,50	3,21
Rotterdam	8.291.994	9.288.349	9.690.052	12,02	4,32
Dubai	6.428.883	7.619.219	8.923.465	18,52	17,12
Hamburgo	7.003.479	8.087.545	8.861.545	15,48	9,57
Los Ángeles	7.321.440	7.484.624	8.469.853	2,23	13,16
Qingdao	5.139.700	6.307.000	7.702.000	22,71	22,12
Long Beach	5.779.852	6.709.818	7.290.365	16,09	8,65
Ningbo	4.005.500	5.208.000	7.068.000	30,02	35,71
Amberes	6.050.442	6.482.061	7.018.799	7,13	8,28
Guangzhou	3.304.000	4.685.000	6.600.000	41,80	40,88
Port Klang	5.243.593	5.543.527	6.320.000	5,72	14,01
Tianjin	3.814.000	4.801.000	5.900.000	25,88	22,89
Nueva York/New Jersey	4.478.480	4.792.922	5.092.806	7,02	6,26
Tanjung Pelepas	4.020.421	4.177.121	5.000.000	3,90	19,70
Bremen/Bremerhaven	3.469.253	3.735.574	4.450.000	7,68	19,12
Total de los 20 principales	167.082.920	186.136.340	208.701.855	13,52	14,63

Fuente: *Containerisation International*, mayo de 2007.

Los puertos que ocupan los puestos 1 a 7 se mantuvieron en el mismo lugar que el año anterior después de arrojar resultados contrapuestos en el crecimiento de su tráfico. Singapur ocupó el segundo puesto, con 24,7 millones de TEU y una tasa de

crecimiento de 6,9% en 2006 respecto del año anterior. Ese aumento supuso un descenso desde el 8,74% de 2005 respecto de 2004. En 2006 Singapur pudo reclamar el título del mayor puerto mundial de contenedores; sin embargo, en comparación con

algunos de sus rivales más próximos, sus tasas de crecimiento fueron poco brillantes. Las primeras indicaciones del primer trimestre de 2007 situaban el tráfico de ese puerto en 6,6 millones de TEU, un 14,2% más que en 2006, hecho éste que muestra que la liza por la primera posición será muy disputada.

El segundo puerto de mayor movimiento sigue siendo Hong Kong (China). Aunque su tasa de crecimiento de 4,9% supone una mejora respecto del crecimiento del 2% en 2005, las perspectivas son que seguirá bajando en el cuadro de posiciones como consecuencia de los progresos más fuertes de la competencia. Las primeras indicaciones del primer trimestre de 2007 mostraban un aumento de sólo un 0,8% respecto de 2006, con 5,38 millones de TEU, a pesar de un mes de febrero especialmente intenso. Los puertos de China continental continúan registrando resultados muy notables: Shanghai y Shenzhen presentaron, un año más, incrementos espectaculares en su tráfico, con 20% (23,8% en 2005) y 14,3% (18,7% en 2005) respectivamente. Los primeros datos de 2007 indican un incremento de tráfico de 44 y 40%, con unas cifras mensuales de 1,8 millones y 1,4 millones de TEU respectivamente.

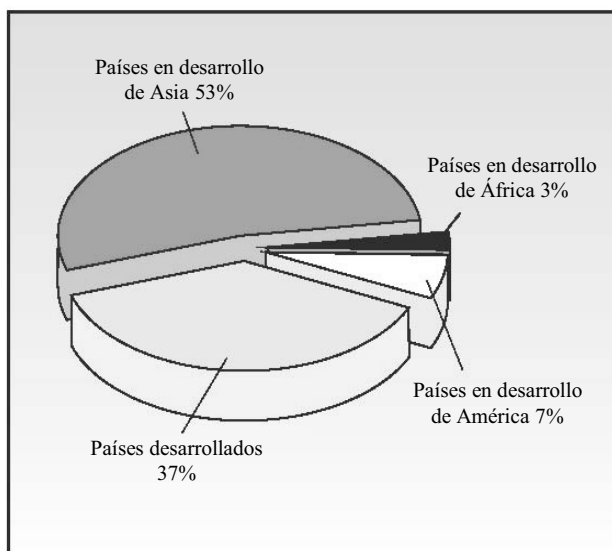
Busan registró una modesta mejora de 1,6%, mientras Kaohsiung saltó a un crecimiento de 3,2% desde un retroceso en 2005. El aumento de Rotterdam fue de 4,3%, un descenso desde las cifras de dos dígitos de 2005. Hamburgo, a pesar de un notable incremento de 9,6%, fue superado por Dubai, que tuvo un progreso todavía más notable del 17%. Por término medio, entre 2000 y 2005 el puerto de Dubai creció alrededor del 20% anual. Los Ángeles se mantuvo en décima posición, a pesar de crecer un 13,2%. De los diez puertos restantes, Guangzhou subió tres puestos hasta la 15ª posición, con una muy notable tasa de crecimiento de más del 40%. Ese crecimiento resulta espectacular cuando se recuerda que en 2005 figuró por vez primera entre los 20 principales puertos de contenedores. Qingdao y Ningbo subieron dos puestos. Port Klang bajó dos, y Long Beach, Tianjin, Nueva York y Amberes bajaron uno. Un nuevo puerto entre los 20 principales fue el de Bremen/Bremerhaven en el puesto 20, quedando fuera el de Laem Chabang.

Los 20 puertos mayores representaron el 48% del tráfico mundial de contenedores en 2005 (47,6% en 2004). Cifras preliminares muestran que en 2006 ese tráfico creció en promedio un 14,6%.

En el gráfico 14 figura el desglose del comercio contenedorizado por regiones: los países en desarrollo de Asia representan aproximadamente el 53% de los movimientos en todo el mundo de contenedores, un poco más que el 52% de 2004.

Gráfico 14

Desglose regional del tráfico de contenedores en 2005



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con información de www.ci-online.co.uk.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2006 Shanghai comunicó un total de 537 millones de toneladas de carga, estableciendo firmemente su posición como el puerto de mayor tráfico del mundo, un título que había arrebatado el año anterior a Singapur. Éste tuvo en 2006 un tráfico de 448,5 millones de toneladas. Guangzhou registró un incremento de 16,4%, con un movimiento total de carga que pasó de 250,9 millones en 2005 a 300 millones en 2006. En Europa, Rotterdam logró una ligera mejora hasta 378,2 millones de toneladas desde los 370,2 millones del año anterior. Amberes progresó hasta 167,4 millones de toneladas desde 160,1 millones y Hamburgo hasta 134,8 millones desde 125,7 millones.

En Malasia, Westport señaló que había manejado unos 452 contenedores por hora al descargar el *MV Puccini* de CMA-CGM en 2006. En esa ocasión se movieron 3.559 contenedores, alcanzándose un máximo en la segunda hora de operaciones. Durante este tiempo, dos grúas hicieron 61 movimientos en

una hora y otra 60. Cinco grúas más utilizadas en la operación estaban haciendo entre 48 y 59 movimientos por hora. Si bien en condiciones ideales los récords siguen superándose, el que se mantengan esas cifras en cualquier puerto durante un período de tiempo prolongado no parece ser la norma. Algunos puertos como el de Jebel Ali (Emiratos Árabes Unidos) han introducido grúas gemelas de izada capaces de manejar dos FEU o cuatro TEU simultáneamente. Ese puerto empezó a trabajar con ese dispositivo en junio de 2006 para proceder a la descarga de un buque. En quizá el mayor desplazamiento de una sola vez de contenedores, ese puerto logró 8.571 movimientos en 41 horas con el buque de 9.000 TEU *MSC Rania*. Como los portacontenedores siguen aumentando de tamaño, es probable que los operadores de terminales presten atención a los tiempos de inmovilización de los buques con el fin de disipar los temores sobre los embotellamientos portuarios.

En el terminal de contenedores de Chiwan en Shenzhen (China), están en servicio grúas capaces de izar seis TEU o tres FEU. En un esfuerzo por lograr todavía más eficiencia en el manejo de contenedores, un destacado fabricante de grúas ha empezado a estudiar una capaz de descargar simultáneamente cuatro FEU u ocho TEU.

El mayor asegurador mundial de puertos y terminales, el Club TT, señaló un incremento de los siniestros en el último trimestre de 2006, imputables al parecer a errores humanos. Hubo bastantes casos de vuelco de contenedores transportados en carretillas-pórtico, probablemente por exceso de velocidad.

El terminal de contenedores Tecondi en Santos (Brasil), aumentó su productividad un 17,7% en 2006 respecto del año anterior. Ese terminal, el tercero por orden de importancia de ese puerto, comunicó la adquisición de dos grúas-pórtico para buques de tamaño mayor del que permite el canal de Panamá con un costo de 7 millones de dólares, mejorando el movimiento de contenedores hasta 42 por hora.

El terminal de contenedores Shahid Rajaei de Bandar Abbas, en la República Islámica del Irán, vio aumentar su tráfico hasta 1,4 millones de TEU, un 9% más que en 2005. La mejora comenzó con la construcción de un terminal nuevo, con ocho grandes grúas de puerto para buques de tamaño superior al Panamax. Con un calado de 17 m se espera que su capacidad se triplique hasta 6 millones de TEU.

En enero de 2006 se inauguró la primera fase de Pusan Newport (PNP), en la República de Corea, con un costo de más de 9.000 millones de dólares. Es propiedad de un consorcio en el que participan Samsung Corporation, el Grupo Hanjin y Hyundai Engineering & Construction, así como DP World, que también se hace cargo del funcionamiento. El primer cliente de PNP fue MSC y durante su primer año en servicio el puerto manejó 238.866 TEU con el objetivo de llegar a 800.000 y una capacidad de 3,5 millones. Todavía quedan por ejecutarse las fases dos, tres y cuatro, que consisten en tres muelles de 50.000 TPM (3.000 a 4.000 TEU) con una longitud total de 1,05 km y una zona portuaria de 63 ha. Tres consorcios, dirigidos por Ssangyong Construction, Posco Construction y Hyundai Development, han presentado propuestas al Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesca de la República de Corea para su construcción.

El terminal de contenedores de Inchon, propiedad de PSA International, se propone aumentar su capacidad en 400.000 TEU anuales, añadiendo un segundo muelle a sus actuales instalaciones para contenedores en junio de 2008. En 2006, por ese puerto discurrieron aproximadamente 1,38 millones de TEU. Paralelamente, el operador local del terminal está invirtiendo 70,34 millones de dólares en la construcción de un muelle nuevo con una capacidad anual de 185.000 TEU, que se terminará en 2009.

En Malasia están en marcha planes para invertir 142 millones de dólares en el Northport de Port Klang para tener mayor calado, disponer de grúas-pórtico que permitan descargar directamente desde buques de tamaño superior al Panamax hasta 22 contenedores, y ampliar la longitud del muelle a 3.350 m. El Westport de ese mismo puerto manejó 6,3 millones de TEU en 2006, un 14% más que en 2005. Port Klang tiene ahora una zona franca (Port Klang Free Zone - PKFZ) de 405 ha recién terminada.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL Y DESARROLLO DE LOS PUERTOS

Existe una clara tendencia a que puertos geográficamente dispersos acaben anexionados por una misma compañía en forma de un operador mundial de terminales, un operador multiportuario o un conglomerado de empresas cuya sociedad matriz puede ser un Estado o una institución financiera. En 2006 esa tendencia recibió mucha publicidad con la oferta de DP World para hacerse con P&O Ports. Previamente DP World había adquirido otro rival, CSX World Terminals, impulsando a la compañía

hacia arriba en la lista de las más importantes y a la primera fila del proscenio. En 2006, por lo que hace a los operadores mundiales de terminales de puertos, Hutchison Port Holdings (HPH) se mantuvo a la cabeza con unos movimientos de 59,3 millones de TEU. Inmediatamente detrás figuran PSA International con 51,3 millones, y después APM Terminal (43 millones), DP World (42 millones), Cosco Pacific (32,5 millones), Eurogate (12,5 millones) y SSA Marine (11,9 millones). Cosco Pacific registró el mayor crecimiento respecto del año anterior con un 24,8%, seguido de cerca por PSA International con 24,6%. La diferencia entre los puestos primero y segundo se está acortando y, con una actuación que sorprendió al sector, PSA International adquirió una participación del 20% en su rival HPH por 4.400 millones de dólares, además del derecho a comprar el resto si la

sociedad madre, Hutchison Whampoa, decidía vender. Otro grupo portuario que dio pruebas de un fuerte crecimiento fue International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), con un incremento del 36% en los resultados del primer trimestre de 2007. En el cuadro 47 figura la parte del tráfico mundial de contenedores de los principales participantes en el mercado mundial de terminales. HPH se mantuvo en primer lugar en el período de 2004 a 2006, aunque la diferencia con sus rivales se ha estrechado. Mientras en 2004 contaba con una ventaja de cuatro puntos porcentuales sobre su rival más cercano, PSA International, luego esa diferencia se redujo a 1%. El incremento de PSA International también puede compararse con los de DP World y APM Terminals, cuando su parte de mercado en 2004 fue igual para los tres del 9%, pero que ahora ha aumentando a un 10%.

Cuadro 47

Parte porcentual de los operadores internacionales de terminales en el tráfico mundial de contenedores
(En porcentajes)

Operadores mundiales de terminales	2004	2005	2006
HPH	13	13	13
PSA International	9	11	12
APM Terminals	9	10	10
DP World ^a	9	9	10
Cosco Pacific	6	7	7
Eurogate	3	3	3
SSA Marine	3	3	3
Parte total del tráfico mundial	53	56	57
Tráfico mundial (millones de TEU)	356,6	387,7	440,0

Fuente: Adaptado por la secretaría de la UNCTAD con información obtenida por Dynamar B.V.

^a DP World comprende CSX World Terminals y P&O Ports durante los tres años.

Los operadores mundiales de terminales han aumentado su parte del mercado mediante un mejor desempeño y la adquisición de más concesiones. Está apareciendo una tendencia a que puertos y terminales acaben en manos de operadores mundiales o bien siendo propiedad de fondos de capital gestionados por inversores institucionales. En el Reino Unido, ABP fue comprada por Admiral Acquisitions y PD Ports por Babcock & Brown Infrastructure Limited, mientras que en MDHC, propiedad de Peel Holdings, que también controla

los puertos de Medway y Clyde, tiene una participación del 49% el Deutsche Bank.

La tendencia del Reino Unido en los 25 años siguientes a la primera privatización portuaria es que ahora todos los puertos privados sean propiedad de instituciones financieras. Las únicas excepciones son MDHC, con la participación del 49% del Deutsche Bank, y Forth Ports, que todavía está dirigido por una compañía portuaria "tradicional". Sin embargo, se especula acerca de cuando Forth Ports seguirá el mismo camino que otros puertos habida cuenta de

que entre sus activos figura el puerto de Tilbury, ubicado en la parte sudoriental del país que está creciendo muy aprisa. Desde su privatización en 1993 la cotización de las acciones de Forth Ports se ha multiplicado por diez.

La razón de que sean instituciones financieras las que controlan los puertos es que en una era en que las mercancías se transportan cada vez más en contenedores los puertos son un negocio estable que tiene unos precios bajos en comparación con otros sectores. La aparición de la red de puertos de distribución y enlace ha hecho aumentar mucho el número de contenedores que se manejan y, por tanto, los ingresos de los puertos. Éstos, en los países en desarrollo, pueden resultar así atractivos para los inversores extranjeros. Cuando se hacen esas inversiones, invariablemente se hace una revisión de la gestión y del funcionamiento, lo que redundará a menudo en una mayor eficiencia.

Quizá otra tendencia emergente que procede del Reino Unido es la introducción de un gravamen de 11 dólares por TEU para enjugar los costos de infraestructura en el puerto de Felixstowe. El costo de las conexiones externas de carretera y ferrocarril con el puerto ha sido transferido desde el Gobierno a las autoridades portuarias y a los usuarios. Tradicionalmente se ha aceptado que las administraciones públicas nacionales o locales deberían financiar toda la infraestructura hasta los límites del puerto. Felixstowe, el mayor puerto de contenedores del Reino Unido, manejó 3 millones de TEU en 2006 y logró que se aprobara su solicitud de construir instalaciones adicionales que elevarán la capacidad total a 5,2 millones de TEU.

El Reino Unido fue el primer país del mundo que privatizó sus puertos con la creación de ABP en 1983, una práctica que cundió en todo el mundo. Sin embargo, para que los proyectos portuarios atraigan inversión extranjera directa (IED) tienen que reunirse condiciones que sólo se dan en países en desarrollo con un volumen apreciable de importación/exportación. Los puertos de transbordo tendrán dificultades para convencer a sus clientes que paguen un recargo por una infraestructura que beneficia a las mercancías que se importan y exportan.

En otros lugares de Europa, la Federación de Rusia tiene previstas grandes reformas portuarias a través de su organismo estatal, RosMorPort, que se estableció en 2003 para gestionar más de 40 puertos. Como parte de las reformas, ese organismo ha

pedido un préstamo de 96 millones de dólares al Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. Se espera que Ust-Luga, uno de los puertos rusos de contenedores más reciente, alivie la congestión en San Petersburgo y absorba parte del comercio con los Estados bálticos para convertirse en el mayor puerto de contenedores de la Federación de Rusia. Los trabajos de construcción empezaron en un terminal de contenedores en el puerto de Ust-Luga a principios de 2007. Se pensaba terminar dos muelles con una longitud total de 440 m a finales de ese año y empezar las operaciones a principios de 2009. El terminal contará con una capacidad anual de 3 millones de TEU con un potencial de crecimiento hasta 6 millones. Eurogate tendrá una participación del 26% en el proyecto, que constituirá uno de los poquísimos intereses extranjeros en puertos rusos. En el puerto de Novorossiysk del mar Negro está en marcha un plan de expansión de 700 millones de dólares para construir terminales nuevos destinados a cereales, fertilizantes, madera y contenedores, además de un segundo terminal de gran calado para petroleros. En el otro extremo de la Federación de Rusia, Vladivostok está registrando un incremento de las materias primas que se envían a China, con un tráfico que se espera alcance 250.000 TEU y una capacidad de 300.000 TEU hacia 2010. El operador de terminales de contenedores de la Federación de Rusia NCC, en asociación con la Far-Eastern Shipping Company (FESCO), empezará a construir un terminal de contenedores en Vladivostok a finales de 2007. La primera fase permitirá una capacidad de 120.000 TEU en 2010. La segunda se iniciará en 2011 y servirá para llegar a 250.000 TEU en 2014.

El puerto de Illichivsk, en Ucrania, figuraba en mayo de 2007 entre los primeros terminales de contenedores de los países de la CEI y del Báltico en acomodar portacontenedores de Maersk Line con capacidad superior a los 5.000 TEU. Como parte de un servicio regular entre Ucrania y China se desplegarán en ese servicio ocho portacontenedores de 5.000 TEU. Los movimientos de contenedores en el puerto de Illichivsk son del orden de 26 por hora y se espera que el tráfico sea de 800.000 TEU a finales de 2007.

En Asia oriental sigue aumentando el tráfico de contenedores en puertos chinos. El tráfico de todos los puertos de China continental superó en 2001 al de Hong Kong (China), entonces el mayor puerto de contenedores del mundo. En 2007, es probable que Shanghai se haga con ese título. El puerto de

Shenzhen no se queda muy atrás y se considera que ocupará el segundo puesto en un próximo futuro.

Se espera que Ningbo, puerto chino natural de gran calado, ocupe el tercer puesto los próximos años. Detrás de ese crecimiento se encuentra el programa público de inversiones, que hizo que en el décimo plan quinquenal (2001-2005) se invirtieran unos 8.700 millones de dólares de dinero público en puertos. Se piensa que esa cifra se duplicará si se incluye la inversión privada. Las inversiones chinas en instalaciones portuarias nuevas parecen no tener fin, con el anuncio en su 11º plan quinquenal de que la expansión de la red de puertos es una prioridad. En el puerto de Tianjin se invertirán 385 millones de dólares en un cuarto muelle nuevo, un terminal para contenedores con capacidad de 2 millones de TEU. Entrará en servicio en 2012 y se construirá en la zona portuaria de Dongjiang, que se convertirá en una zona de libre comercio. El puerto de Fuzhou manejó más de 1 millón de TEU en 2006 y fue así el decimotercer puerto chino en superar la marca del millón de TEU. El Terminal Internacional de Contenedores de Fuzhou (FICT) de PSA International sólo empezó sus actividades en 2003. En 2007 comenzará a operar un tercer muelle, lo que elevará la longitud total de todos ellos a casi 1.000 m y su capacidad a 1,2 millones de TEU. HPH y Huizhou Port Affaire Group Co. Ltd. firmaron un acuerdo para operar como empresa mixta en los terminales internacionales de contenedores del puerto de Huizhou (HPIC) en la provincia de Guangdong, en China meridional. El puerto cuenta con cuatro muelles para servicios múltiples y cinco más para petroleros capaces de manejar no sólo mercancías no contenedorizadas como petróleo y GPL, sino también contenedores y graneles.

En Asia sudoriental, en 2006 hubo huelgas en varios grandes puertos indonesios a raíz de la imposición de un impuesto sobre el valor añadido del 10%. Entre los planes gubernamentales de reformas portuarias figura un cambio de las leyes mercantiles de transporte marítimo que impiden a los inversores extranjeros controlar más del 49% de las instalaciones y actividades portuarias. Otros planes consisten en agrupar 141 puertos internacionales en 25 centros de distribución mediante una serie de proyectos de una cuantía de 1.500 millones de dólares, entre los que figura el Newport de Yakarta, con la construcción de un puerto de más de 245 ha por valor de 500 millones de dólares. En la provincia de Aceh, el puerto de Dublin está invirtiendo en una concesión de 50 años con el puerto del Sabang ubicado en la isla de Weh, justo en el

extremo norte de Sumatra. En la entrada septentrional del corredor marítimo más frecuentado del mundo -los estrechos de Malaca- se encuentra un puerto natural con un calado de 18 m ideal para el tráfico de transbordo. Tailandia anunció planes para construir un nuevo puerto de contenedores en Pak Bara, capaz de manejar 2,4 millones de TEU cuando entre en servicio. Ese puerto se encuentra a unas 150 millas de las rutas marítimas internacionales y tiene un calado natural de 13 m que podría aumentarse hasta 25. Las conexiones por carretera y ferrocarril con el resto de Tailandia tendrán que mejorarse si se quiere aumentar las mercancías que se transbordan. Tanto Sabang como Pak Bara están ubicados en la misma latitud, a 300 millas uno de otro. En Brunei Darussalam, PSA International anunció que se retiraba del terminal de contenedores de Muara sólo 6 años después de firmar un arriendo de 25 años. En Singapur, el Gobierno hizo públicos planes para incrementar su capacidad portuaria a 50 millones de TEU hacia 2018. El Gobierno de Filipinas anunció que está ofreciendo una concesión para operar el puerto de Batangas, esperándose que se cierre un acuerdo a finales de 2007.

En el sur de Viet Nam, el puerto de Saigón ha firmado varios proyectos con compañías internacionales para desarrollar sus posibilidades y sacar provecho de su situación cerca de las rutas marítimas internacionales. APM Terminals y Saigon Port Company convinieron en construir un nuevo terminal de contenedores con un calado de 14 m en Cai Mep Thuong, 15 millas al sur de la ciudad de Ho Chi Minh, con un costo de 186 millones de dólares. SSA Marine y Saigon Port Company construirán un puerto de contenedores en Cai Mep Ha con una inversión total de 160 millones de dólares. PSA International y Saigon Port Company construirán el puerto de Thi Vai en la provincia de Ba Ria-Vung Tau, y el proyecto Hiep Phuoc en la ciudad de Ho Chi Minh, que se prevé esté acabado en 2010. HPH y Saigon Investment Construction & Commerce Company Ltd (SICC) han firmado una concesión de 50 años para convertir también conjuntamente un emplazamiento sin explotar en la provincia de Ba Ria-Vung Tau en Viet Nam en un terminal de contenedores nuevo. La zona de Cai Mep y Thi Vai en la provincia de Ba Ria-Vung Tau está propuesta para ser un puerto de gran calado en el Plan Maestro detallado del Gobierno del país. Se espera que el nuevo terminal entre en servicio en 2011, con una longitud de muelle de 730 m, un calado de 14 m y una zona portuaria de 33 ha en total (véase el

recuadro 2 del capítulo 7, donde figura un informe sobre el desarrollo portuario de Viet Nam).

En Asia meridional, el mayor puerto del Pakistán, Karachi, tiene previsto completar la primera fase de sus planes de expansión con un calado de 18 m en 2009. También, el Gobierno ha firmado una concesión de 40 años con PSA International para que gestione el terminal de aguas profundas de Gwadar. Actualmente, este último puerto tiene una capacidad de 500.000 TEU, una longitud de muelle de 602 m y un calado en el mismo de 14,5 m, con la posibilidad de aumentarlo a 16 m. El Gobierno se propone convertir este puerto, que es el segundo de gran calado después de Karachi, en una zona de libre comercio conectada con una carretera costera de 700 km entre las dos ciudades.

En la India, a principios de 2007 empezaron los trabajos para construir un terminal de contenedores en Vallaradam capaz de manejar de 8.000 a 9.000 TEU. En torno al puerto habrá una Zona Económica Especial de 115,25 ha y otra en Puthuvypen de 285,84 ha. También está en marcha un proceso de licitación para desarrollar un terminal internacional de aguas profundas para el transbordo de contenedores en Vizhinjam. El proyecto ha encontrado dificultades en aspectos relacionados con la seguridad y la falta de interés de los grandes operadores internacionales. En un intento de salvar el proyecto, el Gobierno anunció su propósito de establecer conexiones por carretera y ferrocarril. El terminal de contenedores frente a la costa de Mumbai tiene planes para llegar a 1,2 millones de TEU en dos fases. Mumbai ha estado perdiendo tráfico a favor del puerto de Jawaharlal Nehru, que se estableció en 1989 para aliviar la presión sobre Mumbai. Del mismo modo, en Sandshead, en Bengala occidental, el Gobierno se propone establecer un puerto de gran calado. También el pequeño puerto de aguas someras de Puducherry en la India sudoriental formará parte de una empresa conjunta de 475 millones de dólares entre el Grupo Subhas y Om Metals para transformarlo en un puerto de gran calado que estará construido en 2014. Todo ello forma parte de las inversiones de la India de 320.000 millones de dólares para desarrollar infraestructuras, de los que los puertos recibirán 11.000 millones en planes que duplicarán la capacidad portuaria para el año 2012. También se espera que el transporte marítimo reciba un impulso de 9.000 millones de dólares. En el puerto de Tuticorin en la India sudoriental, el operador mundial de terminales PSA International hizo una huelga de trabajo lento a raíz de un desacuerdo

con las autoridades locales sobre una reducción del 54% de las tarifas por TEU. El tráfico anual de 377.000 TEU podría bajar al mínimo contractual de 300.000, a menos que pueda zanjarse la controversia.

En Bangladesh, como consecuencia del bloqueo por parte de los transportistas marítimos de los puertos del país, el Gobierno decidió aprobar unas reformas con arreglo a un sistema de transferencia de operaciones y servicios (Service Operation Transfer - SOT) en el nuevo terminal de contenedores del puerto de Chittagong. Para el funcionamiento del terminal no se requerirá dinero público. Los empleados de ese terminal parecen estar en contra del sistema SOT. Sin embargo, el Gobierno sigue adelante con sus planes para aumentar el papel del sector privado en los puertos.

Sri Lanka logró un préstamo de 300 millones de dólares del Banco Asiático de Desarrollo (BASD) para expandir el puerto de Colombo con un dragado de hasta 20 m que permitirá recibir los portacontenedores más recientes y mejorar las ayudas a la navegación. Se espera que la capacidad del puerto pase de 3,3 millones de TEU a 5,7 millones en 2010.

En Oriente Medio, a finales de 2006 APM Terminals firmó una concesión de 25 años para los puertos de Mina Salman y Khalifa bin Salman en Bahrein. La concesión comenzará cuando se inaugure el segundo de esos puertos, que estará listo a finales de 2008. APM Terminals proporcionará el equipo necesario para el funcionamiento, principalmente cuatro grúas-pórtico para buques de un tamaño superior al Panamax y otras sobre neumáticos para contenedores. También hay planes para construir una carretera de 40 km entre Bahrein y Qatar. Los puentes se llevarán la mitad del costo de 1.800 millones de dólares y el resto los trabajos de construcción en terreno ganado al mar.

En Omán, la primera fase del terminal de contenedores de Oman International se inauguró oficialmente en 2006 con 4 grúas de muelle para buques de tamaño superior al Panamax, 8 grúas-pórtico sobre neumáticos, 2 para llegar a la traca de los buques y 1 flota de 15 tractores y 33 remolques. La terminación de la segunda fase está prevista para 2007 y brindará 520 m más de muelle y 28 ha de zona portuaria. El puerto de Salalah anunció planes para aumentar su capacidad más del 200% hasta unos 4,5 millones de TEU. Se espera que los trabajos, que ya han comenzado, acaben en 2008.

En Kuwait se espera privatizar el puerto de Shuwaikh a finales de 2007 y hay planes para dragar el canal actual de 8,5 m hasta 14 m. En los Emiratos Árabes Unidos, el puerto de Fujairah se propone construir muelles para mercancías en general. Una nueva carretera prevista, que reducirá la distancia entre Fujairah y Dubai de 120 km a 80 km beneficiará mucho al Emirato. El puerto de Khor Fakkan inauguró un nuevo muelle de contenedores de 400 m con un calado de 16 m. El puerto recibió su mayor portacontenedores, el *CMA-CGM Fidelion* de 9.414 TEU, y en el primer mes de 2007 el tráfico de contenedores fue un 10% superior al del mismo período del año anterior. El puerto de Abu Dhabi se propone levantar un complejo industrial de 2.500 millones de dólares en el puerto de Khalifa bin Salman. En 2006 se firmó una concesión de 25 años con APM Terminals. Sharjah (el tercer Emirato mayor de los siete), situado en el Golfo Pérsico, se propone aumentar el tamaño de las zonas francas. El puerto de Saqr en los Emiratos Árabes Unidos septentrionales se inauguró en enero de 2007 con el propósito de alcanzar los 3 millones de TEU en cinco años.

En la República Árabe Siria, ICTSI firmó una concesión de diez años para operar el terminal de contenedores de Tartous, el primer puerto de ese país en introducir asesoramiento exterior en la manipulación de contenedores. Ese puerto cuenta con un muelle de 540 m y una zona de apoyo de 250.000 m². ICTSI tiene planes para invertir aproximadamente 39 millones de dólares en el nuevo terminal de contenedores durante el tiempo de la concesión.

En otras partes del Oriente Medio se están haciendo licitaciones para el puerto de Khalifa y su zona industrial (KPIZ) en Abu Dhabi. KPIZ, ubicada en una isla recuperada del mar en el área de Taweelah entre Dubai y Abu Dhabi, se propone convertirse en un gran centro de distribución industrial, logístico y de transbordo. La isla se unirá con tierra firme por una carretera de 4,5 km como parte de unos planes de desarrollo para construir más de 100 km² de zona industrial, logística y comercial. Se espera que los primeros buques atraquen en KPIZ hacia septiembre de 2009, cuando la capacidad de manipulación del puerto sea de 2 millones de TEU, que aumentará a 8 millones para 2015.

En Asia occidental, la larga controversia jurídica sobre la privatización del puerto de Mersin en Turquía siguió por sus pasos contados en los tribunales, rechazándose finalmente las demandas de

varios sindicatos para que se cancelara esa privatización. Alrededor de 50 concesiones portuarias estaban esperando el desenlace de ese asunto que sentaría jurisprudencia. HPH se hizo con la licitación de la concesión durante 49 años del puerto de Izmir. En otros lugares de Turquía, DP World adquirió emplazamientos sin explotar en el puerto de Yarimca para convertirlos en una instalación de 1 millón de TEU.

En América, México se propone establecer un megapuerto en Colonet en la Baja California peninsular, 150 millas al sur de San Diego. Se prevé que todo el proyecto, con los enlaces ferroviarios, cueste en torno a los 9.000 millones de dólares y tenga capacidad para 6 a 8 millones de TEU. En Sudamérica, en Buenaventura (Colombia), el grupo español TCB adquirió una participación del 30% en el Complejo Portuario Industrial de Buenaventura, SA (CPIBSA), la compañía que tiene la concesión para el futuro terminal de contenedores del puerto de Buenaventura. El puerto ecuatoriano de Guayaquil otorgó una concesión de 20 años a ICTSI de Manila. Este último invertirá 170 millones de dólares en los primeros tres años de actividad. También en el Ecuador, en Manta, un puerto natural de aguas profundas, empezó a aplicarse una concesión de 30 años a HPH. Ese puerto contará con una longitud total de muelle de 1.700 m y un calado de 16 m, además de una zona total de 63 ha. En el Brasil, el mucho tráfico de Santos propició la expansión del puerto de Imbituba en 2006 cuya capacidad pasó de 150.000 TEU anuales a 400.000. En Chile, San Antonio cedió terreno a Valparaíso cuando varios clientes, como MSC y NYK, trasladaron sus actividades marítimas. El tráfico de contenedores de San Antonio disminuyó en 2006 en alrededor del 12% respecto del año anterior. Paralelamente, el de Valparaíso aumentó un 65% a 217.697 TEU en el primer trimestre de 2007 frente a 131.819 TEU en el mismo período de 2006. El Terminal Internacional de Manzanillo en la entrada caribeña del canal de Panamá empezó los trabajos para incrementar su capacidad desde 1,5 millones de TEU a 2,2 millones mediante la construcción de un muelle de contenedores de 400 m, además de la compra de equipo, con seis nuevas grúas-pórtico (tres de ellas para buques de tamaño mayor al Panamax).

En África, DP World está invirtiendo 400 millones de dólares en un terminal de contenedores nuevo en el Puerto de Doraleh (Djibouti). La primera fase contará con seis grúas-pórtico para buques de tamaño mayor al Panamax y una longitud de muelle

de 1.050 m y se espera que entre en servicio a finales de 2008 con capacidad para 1,5 millones de TEU. Está prevista una segunda fase que duplicará esa capacidad. Mientras, en Dakar (Senegal), DP World invertirá más de 100 millones de euros en infraestructura y equipo que doblará con creces la capacidad de la actual terminal para llegar a unas 550.000 TEU. En la República Unida de Tanzania el grupo portuario Kuwait Gulf Link Ports International (KGLPI) se hizo con un contrato para desarrollar más el puerto septentrional de Tanga como parte de un programa de 400 millones de dólares que comprende la construcción de muelles nuevos y labores de drenaje.

D. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNO

Transporte fluvial

Los sistemas que recurren a vías de agua internas siguen siendo un medio importante de transporte en muchos países en desarrollo y desarrollados donde otros sistemas están poco avanzados o bien congestionados. Los operadores están buscando cada vez más soluciones multimodales para reducir los costos del transporte. En la Federación de Rusia, las mercancías transportadas por vías fluviales ascendieron a 170 millones de toneladas en 2005. En Europa, esa cifra fue de 465 millones. En Asia, por el río Yangtze discurrieron 795 millones de toneladas en 2005 y las estimaciones para 2006 elevan esa cifra a alrededor de 1.000 millones. El tráfico en ese río ha estado creciendo a alrededor del 25% anual, registrándose en puertos como el de Taicang un asombroso incremento del tráfico del 139% en 2006. El tercer mayor río del mundo recibirá alrededor de 1.870 millones de dólares de inversión en sus puertos durante el 11° plan quinquenal de China (2006-2010). Casi toda esa inversión se hará en los puertos de Chongqing, Wuhan y Nanking, sirviendo Shanghai de centro regional de enlace. Longtan, en el puerto de Nanking, se encuentra en la segunda etapa de construcción que servirá para elevar el tráfico de contenedores a 1,4 millones de TEU. Se espera que hacia 2010 esa cifra se duplique hasta 3 millones, una vez completada la cuarta fase del desarrollo. En 2006, Wuhan, 1.000 km al oeste de Shanghai, registró unos movimientos de 25 millones de toneladas con 250.000 TEU. Actualmente existen en China cerca de 8.000 km de canales por los que pueden navegar buques de más de 1.000 TPM; se espera que en 2010 se haya llegado a 10.000 km y en 2020 a 19.000. En otras partes de Asia, el río Irrawaddy en Myanmar trans-

portó unos 23,23 millones de pasajeros y 3,89 millones de toneladas de mercancías en 2006.

Transporte por ferrocarril

Desarrollo del mercado

Según la Unión Internacional de Ferrocarriles, en 2006 se registraron aumentos sustanciales del tráfico ferroviario en todo el mundo con desempeños varios en países y regiones.

En Europa, el tráfico de mercancías medido en toneladas-kilómetro creció 4,9% respecto del año anterior, en el que hubo un descenso de 2,4%. Varios transportistas de mercancías tuvieron aumentos de dos dígitos. La recuperación del transporte ferroviario, especialmente del tráfico internacional de mercancías en Europa sudoriental (con un incremento del 5%), sigue propiciando una mayor integración continental.

El crecimiento también fue apreciable en las economías europeas en transición, registrando los ferrocarriles rusos un aumento del 5,0% en el tráfico de mercancías.

En Asia, el buen desempeño de los ferrocarriles chinos prosiguió con una expansión del transporte de mercancías del 11%, mientras los ferrocarriles indios tuvieron uno de sus mejores años en el último decenio con un crecimiento del 8,0%.

El tráfico de mercancías por ferrocarril en el Japón se incrementó a una tasa moderada de 1,3%, al igual que en años anteriores.

En los Estados Unidos, los transportistas de mercancías por ferrocarril también tuvieron un buen año con una tasa de incremento de 3,0% respecto de 2005. Todos los ferrocarriles estadounidenses transportaron cerca de 3 billones de toneladas-kilómetro (2,788 billones en 2006).

En marzo de 2007, con miras a asegurar el crecimiento futuro de los ferrocarriles, los miembros de la Unión Internacional de Ferrocarriles se fijaron varios objetivos estratégicos, como la integración del transporte de mercancías en la cadena logística mundial, incluidos puertos, compañías navieras, operadores de contenedores y transitarios; el desarrollo de redes intercontinentales e intermodales de transporte de mercancías por ferrocarril, centrándose en particular en los corredores Asia-Europa, el corredor China-India y en Asia el Ferrocarril Transasiático; el establecimiento de

redes autónomas de transporte o corredores de mercancías; la atracción de socios nuevos para financiar la construcción, modernización y funcionamiento de los ferrocarriles en esos corredores futuros; y por último, una interoperabilidad técnica y práctica. Hay que señalar que el Protocolo de 3 de junio de 1999 que modifica el Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril de 9 de mayo de 1980 (Protocolo de 1999) entró en vigor el 1º de julio de 2006²⁹.

Desarrollo de la infraestructura

Con el fin de mejorar y extender los servicios ferroviarios en 2006 se procuró en muchas regiones mejorar la infraestructura física.

En Asia, el acuerdo sobre el Ferrocarril Transasiático propiciado por la CESPAP prevé la creación de una red ferroviaria integrada para mercancías a través de Europa y Asia. Comprende alrededor de 81.000 km de líneas de ferrocarril -los 12.600 km del corredor de Asia sudoriental, los 32.500 km del corredor de Asia nororiental, los 13.200 km del corredor de Asia central y el Cáucaso, y los 22.600 km de Asia meridional -corredor República Islámica del Irán-Turquía- que conectan a 28 países de la región.

En el plano nacional, los Ferrocarriles Indios anunciaron que construirán un enlace de 350 km entre Jiribam (India) y Moreh (Myanmar) que unirá a la India con otros países asiáticos. El Gobierno de Myanmar señaló que compartirá parte del costo del proyecto. El enlace Jiribam-Imphal-Moreh costará 649 millones de dólares, mientras el de Tamu-Kalay-Segyí en Myanmar costará 296 millones. La modernización de la línea Segyí-Chungu-Myohaung se ha cifrado en 62,5 millones de dólares.

China espera que el volumen de la carga contenedorizada que se transporta por ferrocarril aumentará a 10 millones de TEU en 2010, lo que supone un 6,0% de todas las mercancías de la red ferroviaria. Por ello, China está prestando atención a ese segmento hasta ahora minoritario del transporte contenedorizado y se propone desarrollarlo para atender a la creciente demanda. La falta en ese país de capacidad para acarrear el volumen cada vez mayor de contenedores se ha convertido en un cuello de botella para lograr un transporte eficiente. Según el Ministerio de Ferrocarriles de China, en 2006 sólo el 1,5% del tráfico total de contenedores del país de 75,8 millones de TEU llegaba a los puertos o salía de ellos en ferrocarril. Entre tanto, la cifra de mer-

cancías contenedorizadas que viajan por ferrocarril en China continental es del orden de 3 millones de TEU al año, lo que representa alrededor del 2,2% de todas las mercancías transportadas por el sistema ferroviario, según ese Ministerio. Éste también se propone construir 18 grandes terminales ferroviarias para contenedores que servirán de pivote en las 18 principales ciudades del continente, entre ellas Shanghai, Beijing y Guangzhou, para 2020.

En África se emprendieron varios proyectos en 2006 para construir ferrocarriles de mercancías, en particular con miras a transportar materias primas. En el Senegal se prevé construir un ferrocarril de 750 km que unirá la zona minera cerca de Falémé con el puerto de Dakar para transportar mineral de hierro. En Gabón hay un plan similar para unir las minas de hierro de Belinga con el actual ferrocarril Trans-Gabon Railway, que permitirá acceder a la costa atlántica mediante una nueva línea. En Guinea hay un proyecto de ferrocarril de 1.000 km desde Nimba al puerto de aguas profundas de Matakang con un costo de 3.000 millones de dólares. Servirá para transportar mineral de hierro y otros productos tales como café, algodón y bananas. Sudán tiene planes para establecer una nueva línea ferroviaria desde Jartum a Port Sudan en el mar Rojo con un costo de 2.000 millones de dólares. La línea irá paralela a la que ya existe de vía única.

Transporte por carretera

Desarrollo del mercado

El mercado mundial del transporte de mercancías por carretera y los servicios conexos pueden estimarse en 2006 en torno a los 600.000 millones de dólares³⁰. El sector del transporte por carretera, incluidos el alquiler de camiones, los servicios de arrendamiento y el transporte de pasajeros, se calcula que en ese año generó unos ingresos totales de 866.500 millones de dólares, con una tasa de crecimiento anual compuesta de 4,6%. Se prevé que para 2011 el valor del sector total de camiones y autobuses (incluidos los arrendamientos y alquileres y el transporte de pasajeros) habrá crecido 29,8% para cifrarse en 1.124.500 millones de dólares. La tasa de crecimiento anual compuesta en el sector en el período de 2006-2011 se estima en 5,4%. Si el transporte de mercancías y los servicios conexos mantienen su parte del 70% de todo el transporte por carretera en 2011, como fue el caso en 2006, cabe estimar que el transporte de mercancías por carretera supondrá un valor de alrededor de 790.000 millones de dólares en 2011.

El mercado sigue estando muy dominado por pequeñas y medianas empresas, estimándose que las cuatro mayores compañías del sector tienen una parte conjunta del mercado mundial de sólo el 7%. Esas cuatro compañías actúan todas ellas en todo el mundo y cuentan con una amplia cadena logística y de suministro. La segmentación del mercado pone de manifiesto el carácter fragmentado y competitivo del transporte por carretera y del sector de los camiones. Por lo que atañe a las diferencias geográficas,

los mercados de Asia, Europa y los Estados Unidos del transporte por carretera se estiman cada uno entre un cuarto y la mitad del mercado mundial medido en valor, mientras al resto del mundo corresponde alrededor del 8%. En un estudio³¹ se dice que los mercados chino e indio son con mucho los mayores en lo que hace al número de establecimientos y las plantillas, mientras que el de los Estados Unidos es el mayor si se mide en ventas totales expresadas en dólares (véase el cuadro 48).

Cuadro 48

Mercados del transporte por carretera: comparaciones entre países

	Establecimientos totales	Empleo total	Ventas totales (millones de dólares)
Brasil	140,2	1.52,9	1.185,7
China	18,0	19,7	627,4
Francia	428,7	4.67,5	553,2
Alemania	304,6	3.32,2	347,2
India	26,2	28,5	1.819,1
Japón	200,0	2.18,1	163,2
Federación de Rusia	165,2	1.80,1	1.667,5
Reino Unido	443,2	4.83,3	653,5
Estados Unidos	100,0	100,0	100,0

Fuente: Informes Barnes.

Desarrollo de la infraestructura

La globalización ha obligado a centrarse en la importancia de tener alternativas a las rutas marítimas internacionales a menudo congestionadas. El volumen de mercancías que se pueden transportar por vía terrestre entre Asia (China) y Europa es muy limitado³². El transporte por ferrocarril, en particular por el Transiberiano, puede representar de un 3 a 4% de todo el volumen. Al transporte por carretera le corresponde más o menos esa misma proporción, mientras que del 90% al 95% de las mercancías en el tráfico Asia-Europa se transporta por vía marítima (véase el cuadro 49).

En este contexto están floreciendo proyectos interregionales de infraestructura, y, en particular, la revitalización de la "ruta de la seda" como un puente terrestre comercial entre Asia y Europa está recibiendo mucha atención. China anunció en 2006 que construiría 12 carreteras en su provincia noroccidental de Xinjing, conectando mejor el sistema viario chino con carreteras en la Federación de Rusia, Kazajistán, el Pakistán y otros países. Las

nuevas carreteras forman parte del proyecto viario asiático promovido por la CESPAP, que prevé 140.000 km de carreteras en 32 países asiáticos.

Cuadro 49

Transporte de contenedores a plena carga entre China y Europa: desglose de modalidades³³ (En millones de TEU de plena carga)

	Dirección oeste	Dirección este	Total
Por mar	4,5	2,5	7,0
Por ferrocarril	<0,2	<0,1	<0,3
Por carretera (camiones)	<0,03	<0,03	<0,06

Fuente: Cámara de Comercio de los Estados Unidos, *Land Transport Options between Europe and Asia*.

Se espera que las mejoras de la red viaria asiática y su conexión con la red de carreteras europeas aumenten las mercancías transportadas por vía terrestre, sobre todo en el caso de algunas que tienen un valor alto. No obstante, ello debería también considerarse en el contexto de la sostenibilidad. Por tanto, usuarios y transportistas están manifestando mucho interés en las soluciones intermodales que

combinan el transporte por carretera y ferrocarril y que usan también vías de transporte a través del mar Negro y el mar Caspio. También están considerando utilizar el transporte terrestre Asia-Europa para después llegar a los Estados Unidos vía el océano Atlántico y así evitar la congestión en las líneas marítimas del Pacífico.

Logística

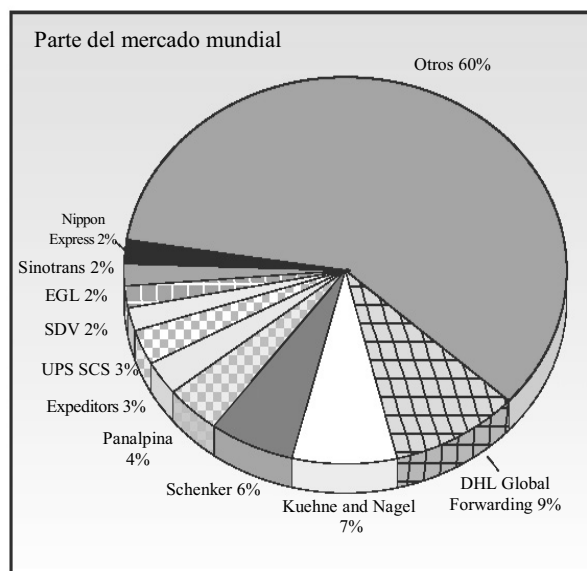
En los últimos años muchos transitarios han incrementado sus actividades para sacar provecho de la tendencia actual hacia el aprovisionamiento en el exterior y para atender a los requisitos de los cargadores de unos servicios logísticos y de suministro más sofisticados, definidos frecuentemente como logística de terceros (Third Party Logistics-3PL), especialmente a escala global. Muchas de las grandes compañías se han fijado como objetivo estratégico convertirse en proveedores de una logística mundialmente integrada. Esas compañías han procurado introducir servicios de valor añadido en ambos extremos de la cadena de suministro, ya sea orgánicamente o mediante adquisiciones. Datos de 2006³⁴ indican que Europa es el mercado mayor para los servicios de transitarios y de logística, con una parte de un poco más de un tercio. Asia-Pacífico (29%) ha superado a América del Norte (27%) conforme su mercado, tanto el intraasiático como el relacionado con el exterior, sigue creciendo rápidamente.

El mercado mundial de servicios de transitarios y de logística se encuentra en un estado de racionalización y consolidación. Ahora hay un pequeño grupo de compañías importantes que aducen contar con una cobertura mundial. DHL Global Forwarding es el mayor proveedor de logística si se toman en cuenta los ingresos de intermediación en el transporte aéreo y marítimo y en el despacho de aduanas. Kuehne & Nagel y Schenker son con la anterior las tres compañías principales (véase el gráfico 15). Luego viene a una gran distancia el siguiente transitario, Panalpina. Se piensa que muchas de las compañías, salvo las tres que figuran a la cabeza, son posibles objetivos para su adquisición, ya sea por otros compradores del sector que quieren aumentar su tamaño o por compañías de capital privadas que quieren sacar provecho a un mercado boyante. En términos de parte de mercado, DHL tiene alrededor del 9% de todo el mercado mundial de servicios de transitarios y de logística. Las diez compañías más importantes tienen en conjunto del orden del 40% de ese mercado. La razón principal

de esa situación son las bajas barreras que existen para entrar en el mercado y salir de él, ya que requiere muy poco capital establecer unos servicios de esa índole.

Gráfico 15

Servicios totales de transitarios de mercancías: parte de mercado



Fuente: Datamonitor.

También ha habido una consolidación entre otras compañías dedicadas a la logística tales como Agility (una combinación de PWC Logistics, GeoLogistics y varias otras adquisiciones menores); CEVA Logistics (anteriormente TNT Logistics), que en 2007 lanzó una oferta para adquirir EGL Logistics, otra gran compañía; Geodis, que ha adquirido Wilson Logistics; ABX; DSV (conocida antes como DFDS Transport); C. H. Robinson; Kintetsu, que tiene mucha presencia en el comercio japonés, pero poca en otras partes; y, por último, Sinotrans, el proveedor chino de logística, que se centra en el mercado de China, donde también opera mediante varias empresas conjuntas.

Fuera del sector tradicional de transitarios, compañías navieras mediante entidades especializadas, como Maersk Logistics, y transportistas exprés que integran varias actividades, como Fedex, están también entrando en el mercado de servicios logísticos. La buena rentabilidad del mercado, las perspectivas de crecimiento y la índole de los servicios de transitarios y de logística que no requieren muchos activos han hecho al sector muy atractivo para inversores externos.

Aunque a un ritmo más lento que el año anterior, el mercado de esos servicios siguió creciendo en 2006 respaldado por el continuo crecimiento del comercio en Europa y en Asia-Pacífico, mientras la economía estadounidense no se desaceleraba tanto como se temía. El comercio intraasiático fue también una de las claves de las fuerzas impulsoras y ha hecho que muchas compañías adopten estrategias de desarrollo (véase el cuadro 50). En 2006, casi todos los transitarios y los proveedores de servicios logísticos importantes lograron resultados excepcionales. La compañía Kuehne & Nagel, que tiene su base en Europa, aumentó su cifra de negocios un 30% y sus beneficios un 52%. Panalpina declaró un incremento de beneficios del 43%, incrementando sus ingresos un 11%. DHL Global Forwarding vio como daba buen resultado su adquisición de Exel. Los ingresos de su división de transporte de mercancías por vía aérea se dispararon casi un 70% y en el caso del transporte marítimo un 40%. El transitario estadounidense Expeditors anunció un fuerte crecimiento durante el año, con una subida de sus ingresos netos del 21% y de las ganancias netas del 23%, cifrándose estas últimas en 235 millones de dólares. UTi Worldwide, mientras tanto, registró un aumento de sus ingresos brutos del 28% hasta 3.600 millones de dólares, ascendiendo los ingresos netos a 1.200 millones, con un incremento del 27%.

No cabe duda de que los proveedores de servicios de logística y los transitarios están disfrutando de un período excepcional que ha durado varios años. Esto ha hecho que atraigan mucha atención de la comunidad financiera desde la perspectiva de las oportunidades de inversión y de las fusiones y adquisiciones. Se prevé que 2007 será otro año dinámico para el sector, que se encuentra todavía en un estado de mucha fluidez. Es probable que esas perspectivas se vean afectadas por factores relacionados con la seguridad (15,6%), los requisitos tecnológicos (14,9%), y otros aspectos.

Impulsado mayormente por la globalización, se espera que en su conjunto el mercado de los servicios de los transitarios siga aumentando a una tasa del 9,4% en los próximos cinco años. Se prevé que para 2010 el mercado llegará a 150.700 millones de euros. Estas buenas previsiones, sin embargo, están sujetas a riesgos que las harían disminuir, como el enfriamiento de la economía estadounidense y su posible impacto sobre el comercio transpacífico y transatlántico. Además, algunos clientes tienen una imagen negativa de los transitarios por considerar que aportan poco valor añadido, proporcionando una serie de servicios según los productos y basados en los costos.

Cuadro 50

**Cuantía del mercado mundial de los servicios de transitarios de mercancías
y tasas de crecimiento, 2003-2006**
(En millones de euros)

	2003	2004	2005	2006
Total mundial	72.530.000	81.211,00	92.862,00	105.317,00
Tasa de crecimiento porcentual		12,00	14,30	13,40

Fuente: Datamonitor, *Global Freight Forwarding 2007*.

E. OTROS ACONTECIMIENTOS

La UNCTAD hizo recientemente un estudio global sobre el impacto del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que impuso obligaciones bastante amplias a gobiernos, compañías navieras y autoridades portuarias. Se recibieron 55 respuestas a los cuestionarios enviados a puertos, que representaban del orden del 16% del tráfico mundial portuario (en toneladas); las respuestas se basaban en el transporte marítimo internacional de

2004 y suponían el 24% de los movimientos de contenedores en los puertos (en TEU). Las cifras iniciales que se comunicaron sobre los costos de los puertos que respondieron oscilaban desde un mínimo de 3.000 dólares hasta un máximo de 35 millones, mientras que los costos anuales señalados iban desde 1.000 dólares a 19 millones. Los costos iniciales de los puertos relacionados con el Código PBIP se estiman entre 1.100 millones de dólares y 2.300 millones, y entre 400 millones y 900 millones anualmente a partir de entonces. Esos costos equivalen a un incremento

de los pagos por el transporte marítimo internacional de alrededor del 1% en lo que respecta al gasto inicial y del 0,5% en lo que atañe al gasto anual. El estudio completo titulado

"Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing" puede descargarse en http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20071_en.pdf.

Notas

²⁸ Estimación.

²⁹ Para una lista de los Estados miembros, véase la página web de la Organización Intergubernamental de Transporte Internacional por Ferrocarril, www.otif.org.

³⁰ Datamonitor, una compañía de información empresarial, ha hecho un análisis de alto nivel del transporte vial por carretera y del mercado de camiones, <http://www.datamonitor.com/>.

³¹ Informes Barnes, www.barnesreports.com.

³² Informe de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos, sobre el transporte terrestre entre Europa y Asia y su viabilidad comercial, www.uschamber.com.

³³ Por "desglose modal" se entiende el porcentaje de mercancías que se transportan por cada modo, es decir, por carretera, ferrocarril o vía marítima.

³⁴ Datamonitor, *Global Freight Forwarding 2007*.

Capítulo 6

NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTACIÓN

En este capítulo se presenta información sobre las últimas cuestiones jurídicas en materia de transporte y facilitación del comercio, así como sobre la situación de los principales convenios marítimos.

A. NEGOCIACIONES SOBRE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN LA OMC

Al haberse suspendido a mediados de 2006, las negociaciones sobre la facilitación de los intercambios en la Organización Mundial del Comercio (OMC) se reanudaron en febrero de 2007, juntamente con otras negociaciones que forman parte de la Ronda del Desarrollo de Doha. Desde entonces, el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio (GNFC) ha seguido trabajando en cuestiones técnicas relacionadas con su mandato, así como en aspectos relativos al trato especial y diferenciado, la asistencia técnica y la implantación de capacidad.

Los aspectos técnicos que se están examinando en ese Grupo abarcan una amplia gama de medidas para facilitar el comercio. Las propuestas textuales para su inclusión en un posible acuerdo futuro en la OMC sobre la facilitación del comercio comprenden, entre otros, los temas siguientes relacionados con el artículo X sobre la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales:

- Publicación y notificación de los reglamentos comerciales y de las disposiciones sancionadoras, incluida la publicación en Internet y el establecimiento de puntos únicos de investigación nacional;
- Intervalo entre la publicación y la entrada en vigor;
- Normas comunicadas previamente;
- Derecho de apelación y mecanismo correspondiente en una unión aduanera;
- Parámetros específicos para honorarios y gravámenes, su publicación y notificación, y revisión periódica;
- Examen periódico de los trámites y documentos requeridos, con miras a su reducción;
- Aceptación de información disponible comercialmente y de copias;
- Ventanilla única y presentación una sola vez;
- Eliminación gradual de la obligación de recurrir a agentes de aduanas;
- Formularios uniformes, requisitos documentarios y procedimientos relacionados con el despacho de las importaciones dentro de una unión aduanera;
- Prohibición de tasas consulares y de requisitos en las transacciones;
- Coordinación de actividades y requisitos de todas las agencias para el paso de fronteras;
- Envíos acelerados;
- Tramitación previa a la llegada, gestión de riesgos y revisión de cuentas después del despacho, así como separación de los procedimientos de disponibilidad y despacho de las mercancías;

- Comerciantes autorizados;
- Establecimiento y publicación de los plazos medios de disponibilidad y despacho;
- Criterios objetivos de clasificación arancelaria.

Otras propuestas guardan relación con la mejora y clarificación del artículo V sobre la libertad de tránsito. Si bien algunos de los extremos tratados en esas propuestas son similares a los encaminados a esclarecer y mejorar los artículos VIII y X, varias medidas se proponen más concretamente mejorar los sistemas y operaciones de tránsito. Entre ellas figuran las siguientes:

- Promoción de acuerdos y arreglos regionales de tránsito;
- Despacho simplificado y preferencial de ciertas mercancías en tránsito, y limitación de inspecciones y controles;
- Regímenes y garantías del transporte de mercancías en depósito de aduanas;
- Sistemas internacionales, regionales o nacionales de garantías aduaneras;
- Regímenes de tránsito en franquicia.

Las reuniones del GNFC celebradas en 2007 se encaminaron sobre todo a establecer y debatir propuestas basadas en textos (o de la "tercera generación") que pudiesen acabar formando parte del acuerdo previsto.

Otro aspecto que ha gozado de un orden elevado de preferencia en el programa de ese Grupo es la asistencia técnica y la implantación de capacidad, así como el trato especial y diferenciado. De conformidad con las modalidades de las negociaciones sobre la facilitación del comercio tal como se definen en el anexo D del "Conjunto de julio" de 2004 de la OMC, no se espera que los países en desarrollo cumplan los compromisos a menos que tengan capacidad para ello. La adquisición de capacidad se vincula, además, a que se proporcione asistencia técnica adecuada así como a unas disposiciones sobre el trato especial y diferenciado que van más allá de la concesión tradicional de períodos de transición para el cumplimiento de los compromisos.

B. CUESTIONES JURÍDICAS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE

Examen de acontecimientos recientes relacionados con la seguridad de la cadena logística marítima y de los suministros

1) Organización Mundial de Aduanas

Tal como se señalaba en *El Transporte Marítimo en 2006*, el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global³⁵ fue aprobado por unanimidad por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en junio de 2005. Establece unos principios amplios de mucho alcance sobre seguridad y facilitación de la cadena internacional de suministro y se basa en dos grandes "pilares", a saber, los acuerdos de colaboración aduanas-aduanas y los de colaboración aduanas-empresas. Consta de cuatro elementos básicos como sigue:

- Armonizar los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito;
- Establecer y utilizar un enfoque de análisis de riesgos común;
- Utilizar equipos de detección no invasivos en la inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo;
- Definir las ventajas de los medios comerciales que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

A enero de 2007, 144 miembros de la OMA habían expresado su intención de aplicar el Marco Normativo. Según información proporcionada por la OMA, el programa de implantación de capacidad, que se emprendió en enero de 2006 para ayudar a la aplicación del nuevo Marco (Programa Columbus), ha obtenido hasta ahora buenos resultados en relación, entre otras cosas, con la evaluación de las necesidades de los miembros de la OMA en materia de capacidad y con las actividades de ejecución y supervisión del programa³⁶.

El Marco Normativo prevé la certificación de los operadores económicos autorizados (OEA), que

están facultados para participar en procedimientos aduaneros simplificados y rápidos. En junio de 2006, se aprobaron en la OMA las Directrices sobre los OEA³⁷; en ellas se proporciona ayuda técnica para ejecutar los programas de los OEA en el plano mundial y se apoya la aplicación efectiva de las normas pertinentes esbozadas en términos generales en el pilar II (colaboración aduanas-empresas) del Marco Normativo. Las Directrices también permiten la inclusión de criterios nacionales complementarios que puedan ser requeridos por cualquier administración de aduanas.

En el documento de las Directrices sobre los OEA figuran algunas de las mejores normas y prácticas de seguridad identificadas por las aduanas, que se espera adopten los miembros de la comunidad comercial y empresarial que aspiren al estatuto de OEA y que se basan en la evaluación de riesgos y en los modelos mercantiles de los operadores. Se indican varios elementos que han de satisfacerse, cada uno de ellos acompañado de requisitos específicos y detallados aplicables a los OEA o a las aduanas, o a ambos. Entre esos elementos figuran:

- Cumplimiento demostrado de los requisitos de las aduanas;
- Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales;
- Viabilidad financiera;
- Consulta, cooperación y comunicación;
- Educación, formación y concienciación;
- Intercambio, acceso y confidencialidad de la información;
- Seguridad de la carga;
- Seguridad de los transportes;
- Seguridad de los locales;
- Seguridad del personal;
- Seguridad de los socios comerciales;
- Gestión de las crisis y recuperación de los incidentes;
- Medición, análisis y mejora.

En conformidad con el propio Marco Normativo, en el documento de las Directrices sobre los OEA se reitera la idea de que las administraciones de aduanas no deberían hacer que la comunidad comercial internacional tuviera que pechar con conjuntos diferentes de requisitos para asegurar y facilitar el comercio internacional. Debería haber un conjunto de normas aduaneras internacionales desarrolladas por la OMA que no dupliquen o contradigan otros requisitos intergubernamentales reconocidos en materia de seguridad³⁸.

También se sugiere que un cumplimiento verificable de las normas y requisitos de seguridad establecidos por otras organizaciones intergubernamentales, tales como la OMI, la CEPE de las Naciones Unidas y la OACI, puede suponer el cumplimiento parcial o total de los requisitos de seguridad en la medida en que sean idénticos o comparables³⁹. Esto parece sugerir que en lo que atañe a los transportistas marítimos y las instalaciones portuarias, por ejemplo, los requisitos actuales de seguridad y funcionamiento establecidos en el Código PBIP pueden admitirse a los efectos del Marco Normativo.

Entre los ejemplos de los beneficios que se espera obtener del estatuto OEA figuran:

- Medidas para acelerar el despacho de las mercancías, reducir el tiempo de tránsito y disminuir los costos de almacenamiento;
- Proporcionar acceso a información de valor a los participantes en los OEA;
- Medidas especiales relativas a los períodos de perturbación del comercio o a un nivel elevado de amenazas;
- Predisposición a participar en todo nuevo programa de despacho de las mercancías.

Además, hay unos beneficios generales que el estatuto OEA podría reportar a largo plazo, tales como una mayor seguridad, un medio de trabajo más seguro, una eficiencia acrecida y mejores relaciones entre las empresas y las aduanas.

Las cuestiones de procedimiento para la autorización y validación por cada uno de los miembros de la OMA, así como para el reconocimiento mutuo e internacional del estatuto OEA, figuran en el Marco Normativo y en las Directrices sobre los operadores. En consecuencia, el establecimiento de los procedimientos de autorización y validación, la concesión

de las autorizaciones y las decisiones sobre el reconocimiento mutuo entran dentro de la competencia de cada uno de los miembros de la OMA que decidan adoptar el Marco Normativo⁴⁰.

Desde la perspectiva de los países en desarrollo en particular, tendrá su importancia que los operadores que obtengan el estatuto OEA en un país lo vean reconocido por doquier, a fin de que puedan disfrutar de los beneficios establecidos en el Marco Normativo y participar en el comercio internacional en pie de igualdad.

Sin embargo, no es fácil lograr un sistema global de reconocimiento mutuo de los OEA. Incluso si las inversiones requeridas de los operadores privados y de las administraciones aduaneras se encaminan a reestructurar, modernizar y unificar los procedimientos y normas pertinentes y asegurar el cumplimiento por los OEA de los criterios adecuados de certificación, el reconocimiento mutuo del estatuto OEA en el plano internacional dependerá de la confianza entre las administraciones aduaneras. Todo este proceso es probable que suponga un reto, sobre todo para los países en desarrollo.

Con respecto al reconocimiento mutuo, las Directrices sobre los OEA indican que al igual que se ha sugerido que el Marco Normativo se aplique de un modo progresivo y por fases, también debería hacerse lo mismo al prever la aplicación futura del reconocimiento mutuo de los sistemas aduaneros de control en los programas conjuntos. Se están tomando iniciativas bilaterales, subregionales o regionales como pasos útiles para avanzar hacia ese sistema global⁴¹.

Asimismo, según afirmaciones del Director de Cumplimiento y Facilitación de la OMA, se entiende muy bien por parte de todos que el reconocimiento mutuo reviste un carácter más de evolución que de revolución. Se desarrollará con el tiempo, probablemente en primer lugar mediante acuerdos bilaterales que puedan madurar en otros multilaterales e incluso en grupos de pactos multilaterales conectados entre sí. Hasta entonces se deja a cada administración que fomente su propia población de operadores económicos autorizados. Quizá mediante la ejecución de proyectos piloto o algunos otros medios de su elección, esas poblaciones puedan reconocerse por otras administraciones de los países miembros⁴².

Claramente, los progresos sobre el asunto del reconocimiento mutuo del estatuto de los OEA siguen

siendo un reto importante y serán fundamentales a la larga, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo.

2) Unión Europea⁴³

Por lo que hace a la Unión Europea, el 18 de diciembre de 2006 se aprobó un nuevo Reglamento de la Comisión (CE) N° 1875/2006⁴⁴. Mediante enmiendas al Código Aduanero de la Comunidad, introduce varias medidas encaminadas a acrecentar la seguridad de las mercancías que entren en la UE o salgan de ella, con normas detalladas sobre los OEA. El certificado sobre estos últimos se concederá a operadores económicos fiables a partir del 1° de enero de 2008.

Las condiciones y criterios principales para lograr el estatuto de OEA, en conformidad con el Reglamento N° 1875/2006 de la CE, son los siguientes:

- Lugar de establecimiento en el territorio aduanero de la Comunidad. No obstante, hay una excepción para las líneas aéreas y las compañías navieras establecidas en otras partes pero con una oficina regional en el territorio aduanero de la Comunidad, y para los OEA establecidos en un país tercero con el que la Comunidad haya concertado un acuerdo internacional sobre reconocimiento mutuo⁴⁵.
- Historial del cumplimiento de los requisitos aduaneros (sin infracciones graves de las normas de las aduanas por personas con autoridad).
- Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales y, cuando proceda, de los del transporte (sistema contable, acceso a registros, sistema logístico desarrollado, sistema de controles internos, manejo de licencias, archivo de registros, información a las aduanas en caso de dificultades en el cumplimiento, seguridad de la tecnología de la información).
- Solvencia financiera.
- Requisitos de seguridad (edificios construidos de materiales resistentes, medidas apropiadas para controlar el acceso a las zonas de carga y embarque, disposiciones para proteger las unidades de carga, manejo de las

licencias de importación y exportación relacionadas con bienes prohibidos o restringidos, identificación clara de los socios comerciales, controles al seleccionar empleados de seguridad y su participación en programas de mejora de su actividad, etc.)⁴⁶.

Entre otras medidas introducidas por el nuevo reglamento figuran:

- Un marco de gestión de riesgos para analizar mejor los que afronten las mercancías que cruzan por las fronteras de la UE.
- Normas sobre información electrónica previa acerca de las mercancías, que entren en la Comunidad Europea o salgan de ella, con efectos a partir del 1º de julio de 2009.
- Disposiciones que requieran de las autoridades aduaneras que intercambien información electrónica sobre las exportaciones entre las oficinas de aduanas que participen en el procedimiento (sistema de control de las exportaciones). Se espera que para el 30 de junio de 2007 esa disposición esté aplicándose en su totalidad.

Al igual que el Marco Normativo, el nuevo reglamento establece que "si el solicitante, establecido en la Comunidad, es titular de un certificado de protección o seguridad reconocido internacionalmente expedido de acuerdo con convenios internacionales o un certificado de protección o seguridad europeo expedido de acuerdo con la legislación comunitaria o de una norma internacional de la Organización Internacional de Normalización o una norma europea de los organismos europeos de normalización, se considerará que se cumplen los criterios que establece el apartado 1 en la medida en que los criterios para expedir dichos certificados sean idénticos o correspondan a los establecidos en el presente reglamento"⁴⁷.

Esto sugeriría que certificados tales como el Certificado Internacional de Seguridad del buque establecidos con arreglo a los requisitos del Código PBIP deberían reconocerse, aunque no parezca que tengan implicaciones directas para el reconocimiento del estatuto OEA otorgado por una administración aduanera de fuera de la Comunidad a tenor del Marco Normativo que, como se recordará, no es una convención internacional. Si bien el reconocimiento de los certificados OEA en todos los Estados miembros de la UE está expresamente previsto en

los reglamentos, el del Estatuto del OEA conferido por un tercer país dependerá de que exista un acuerdo entre la Comunidad y ese país. Por lo que atañe al reconocimiento mutuo de las normas OEA con terceros países, la Comisión Europea ha entablado conversaciones con algunos de los principales socios con los que comercia la Comunidad. Con los Estados Unidos se concluyó un acuerdo sobre cooperación reforzada en materia de seguridad y hay conversaciones sobre el reconocimiento mutuo de las normas. En enero de 2007 se nombró un Grupo de Trabajo sobre el reconocimiento mutuo, compuesto de expertos aduaneros nombrados por ambos lados. Ese Grupo, entre otras cosas, antes que entre en vigor el programa OEA el 1º de enero de 2008, redactará una hoja de ruta para avanzar hacia el reconocimiento mutuo y procurará hacer recomendaciones para un acuerdo EE.UU.-UE sobre el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de asociación comercial (programa OEA de la UE y C-TPAT)⁴⁸.

La Comisión también ha emprendido un proyecto piloto sobre unas "rutas comerciales ágiles y seguras" con China, en el que participan inicialmente la Comisión Europea, las administraciones aduaneras de China, el Reino Unido y los Países Bajos, que se centra en tres puertos, con especial hincapié en los contenedores marítimos⁴⁹. Una vez que tenga éxito, se espera que la cooperación se amplíe paso a paso al conjunto de la Comunidad Europea. Ambos lados, en el contexto de la cooperación sobre la seguridad, han convenido en intercambiar experiencias y aplicar las mejores prácticas con el fin de comprender mejor y preparar la aplicación del Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global. También se han puesto de acuerdo sobre los objetivos de reciprocidad y reconocimiento mutuo por sus respectivas autoridades aduaneras de las medidas de seguridad y facilitación⁵⁰.

Recientemente, el Consejo de la UE aprobó el Programa de Aduanas 2013 para el período de 2008 a finales de 2013. Entre otras cosas, respaldará las nuevas iniciativas en materia de seguridad, la modernización del Código de Aduanas y una mayor simplificación de los procedimientos para las empresas que cumplan las condiciones OEA⁵¹.

3) *Organización Marítima Internacional*

La OMI ha empezado a estudiar propuestas para integrar procedimientos apropiados de seguridad de la carga basados en el Marco Normativo de la OMA

o compatibles con él en la legislación internacional, como el Convenio de 1965 sobre facilitación del tráfico marítimo internacional (FAL), en su forma enmendada, y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), con las modificaciones introducidas. A tal fin, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Comité de Facilitación (FAL) establecieron un grupo mixto (Grupo de Trabajo MSC/FAL). Éste se reunió durante el 82º período de sesiones del MSC (29 de noviembre a 8 de diciembre de 2006) para examinar la seguridad de la cadena de contenedores y suministro, y empezó a debatir la necesidad de introducir cualesquiera enmiendas pertinentes en los Convenios SOLAS y FAL. Aunque en esa reunión del MSC no se tomaron decisiones concretas, se instó a los gobiernos miembros y a las organizaciones internacionales a que consulten a sus expertos sobre todos los aspectos de la seguridad y la facilitación de la carga marítima y presenten sus propuestas sobre protección y facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y contenedores de carga en el período siguiente de sesiones del Comité de Facilitación (FAL 34). En esta última reunión (26 a 30 de marzo de 2007) se presentaron varias propuestas. Una vez debatidas, se sugirió que se redactara con prontitud una circular conjunta MSC/FAL con miras a que se tuvieran presentes el Marco Normativo SAFE y las Directrices sobre los OEA. El Comité de Facilitación aprobó un proyecto de circular conjunta MSA/FAL sobre la protección y facilitación del comercio internacional⁵² y se dio instrucciones a la secretaría para que lo distribuyera una vez aprobado por el MSC 83 (que está previsto que se celebre del 3 al 12 de octubre de 2007). En ese proyecto de circular se reitera la necesidad de que organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores navieros y portuarios tomen conciencia del Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA, y se recomienda que los Estados miembros, al elaborar orientaciones sobre la implantación del Convenio de Facilitación y del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, en el contexto del Marco Normativo SAFE, "deberían incluir los puntos siguientes:

1. El capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP establecen suficientemente las prescripciones sobre los buques y las instalaciones portuarias con respecto a la protección y la facilitación del movimiento de las unidades de carga cerrada y de los contenedores transportados en buques, teniendo en cuenta las referencias pertinentes del Código PBIP;

2. La OMA tiene prioridad sobre la seguridad de la cadena logística, mientras que la función de la OMI se limita a los aspectos relacionados con los buques y las instalaciones portuarias;
3. Las instalaciones portuarias y los buques no son responsables del mantenimiento de la integridad física de las unidades de cargas cerradas ni de los contenedores, aparte de los que estén bajo su custodia;
4. El [Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA], incluida la estrategia de seguridad de la carga basada en los riesgos, que figura en ambos, deberán tenerse en cuenta al formular políticas e implantar prácticas con respecto al Convenio de Facilitación, al capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y al Código PBIP; y
5. La comunicación, la coordinación y la colaboración, tanto a nivel nacional como local, entre los buques, las instalaciones portuarias, las aduanas, y otras autoridades competentes, son de la mayor importancia".

En una propuesta⁵³ se hacía una comparación de las Directrices OEA de la OMA con el Código PIBP y el Convenio FAL, y se sugería centrarse en materias en las que esos instrumentos de la OMI podrían tomar en cuenta algunos elementos de las Directrices aplicados a un buque o a una instalación portuaria. Tras un debate, el Grupo de Trabajo MSC/FAL acordó que no era necesario enmendar el Convenio de Facilitación, el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS, ni las partes A o B del Código PBIP. No obstante, el Grupo reconoció que no se conocen o entienden claramente los vínculos entre el Código PBIP, el Convenio de Facilitación y el Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA, y reconoció que sería conveniente subsanar ese problema. En este contexto, el Grupo de Trabajo acordó en particular que la comunicación entre buques, instalaciones portuarias, aduanas y otras autoridades competentes es de suma importancia⁵⁴.

El Comité de Facilitación también tomó nota de que los Estados Unidos habían catalogado, basándose en exámenes detallados y visitas sobre el terreno, las mejores prácticas de protección portuaria y de la cadena de suministro, y habían colocado los catálogos para su consulta en la red⁵⁵.

En una presentación, el observador de la OMA en el 34º período de sesiones del FAL comunicó que el Consejo de esa Organización examinaría en julio de

2007 el Marco Normativo SAFE, el programa de integridad de los precintos y las Directrices OEA, con miras a englobarlas en un único documento⁵⁶.

También hay que señalar que el 1º de noviembre de 2006 entraron en vigor varias enmiendas importantes (de julio de 2005) al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL). Consisten en prácticas nuevas recomendadas para fomentar el uso de sistemas electrónicos en el intercambio de datos y, en general, en la simplificación de procedimientos para facilitar el comercio. También se refieren a la transmisión de datos en relación con la llegada, estancia y partida de buques, personas y mercancías, a un solo punto (concepto de "ventanilla única") y al uso de datos antes de la llegada para el posterior despacho de pasajeros y carga.

Las enmiendas a SOLAS, aprobadas por la OMI en 2002, incluido en particular el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*, siguen representando el conjunto de normas más importantes para la protección de buques e instalaciones⁵⁷. Esas normas nuevas imponían obligaciones de gran alcance a gobiernos, compañías navieras e instalaciones portuarias. Casi tres años después de su entrada en vigor, el Código PBIP ha demostrado que causa menos perturbaciones en términos de medidas de control de lo que se temía.

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI ha publicado con regularidad circulares de orientación que ayudan a que se apliquen y cumplan los requisitos del Código PBIP⁵⁸. Más recientemente, en su 82º período de sesiones de diciembre de 2006, el MSC, entre otras cosas:

- Aprobó una circular titulada "Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria de las compañías y los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) para la protección del buque" (MSC.1/Circ.1217).
- Empezó a examinar cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques que no entran en el ámbito del capítulo XI-2 de SOLAS y del Código PBIP, incluidos los buques mercantes de menos de 500 TB que viajen por rutas internacionales. Entre otras cosas, se convino que cualesquiera orientaciones que se establecieran no debían ser obligatorias. Asimismo, el MSC acordó recomendar que se incluyera, como medida de alto nivel para el

bienio 2008-2009, la preparación de una legislación modelo sobre la seguridad marítima⁵⁹.

- Aprobó las recomendaciones revisadas para el transporte seguro de mercancías peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias (MSC.1/Circ.1216), con disposiciones para tratar de la seguridad del transporte marítimo de mercancías peligrosas.
- Aprobó enmiendas a las Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte (MSC/Circ.787), para abordar la necesidad de que todos los interesados establezcan y apliquen procedimientos de seguridad. Estas Directrices se transmitirán a la OIT y la CEPE para su examen y aceptación.
- Se avanzó en la preparación de especificaciones técnicas en el Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), incluidas aquéllas para el intercambio internacional de datos LRIT y el Centro internacional de datos LRIT, así como para las comunicaciones en la red del sistema LRIT; protocolos para los ensayos de desarrollo del sistema LRIT y para los ensayos de integración en el sistema de los nuevos centros de datos LRIT; y orientaciones para establecer y mantener el Plan de distribución de datos LRIT⁶⁰.
- Se siguió procurando incorporar disposiciones relativas a la seguridad a otros instrumentos legales internacionales, tales como el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) y el Código correspondiente⁶¹.

Entre los instrumentos relevantes de la OMI en el contexto de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo figuran el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA) y su Protocolo de 1988⁶², aprobados mediante dos Protocolos en octubre de 2005. Entre las modificaciones introducidas por el Protocolo SUA de 2005 al Convenio SUA de 1988 figuran las siguientes:

- Una ampliación de la lista de delitos para incluir que se utilice un buque de forma que cause la muerte o daños o lesiones graves, o

se transporte a bordo de un buque cualquier arma o equipo que pueda usarse para armas de destrucción masiva, y la inclusión de procedimientos nuevos relacionados con el transporte de esas armas (art. 3 bis);

- Introducción de disposiciones para subir a bordo de un buque donde existan motivos razonables para sospechar que el buque o una persona a bordo ha participado, participa o va a participar en la comisión de uno de los delitos previstos en el Convenio SUA de 1988 (art. 8 bis);
- Una nueva definición de "transporte" por el que "se entenderá iniciar u organizar el movimiento de una persona o artículo, o ejercer su control efectivo, incluida la autoridad decisoria" (art. 1 1) b)).

Las enmiendas introducidas por el Protocolo SUA de 2005 al Protocolo SUA de 1988 amplió el ámbito de las disposiciones sobre los nuevos delitos a las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, cuando proceda⁶³.

Al aplicar esas enmiendas, en particular las que se refieren a abordar un buque, los Estados Partes deberán aplicar salvaguardias importantes para evitar cualesquiera efectos negativos posibles. Entre ellas figuran no poner en peligro la seguridad de la vida humana en el mar, velar por que todas las personas a bordo sean tratadas de modo que se preserve su dignidad humana básica, de conformidad con las disposiciones aplicables del derecho internacional; tener debidamente en cuenta la seguridad y la protección del buque y de su carga; velar por que las medidas adoptadas sean ecológicamente razonables; y hacer todo lo posible por evitar la demora o inmovilización indebidas de un buque⁶⁴.

Los Protocolos estuvieron abiertos a la firma desde el 14 de febrero de 2006 hasta el 13 de febrero de 2007. Con posterioridad, quedaban abiertos para adherirse a ellos. Al 13 de febrero de 2007, 18 Estados habían firmado los Protocolos SUA de 2005, a reserva de su ratificación, aceptación o aprobación. Al 23 de marzo de 2007, un Estado había depositado ante el Secretario General un instrumento de adhesión⁶⁵. Como también se señaló en el 34º período de sesiones del Comité de Facilitación, la promulgación de legislación nacional para aplicar los Protocolos SUA de 2005 es un tema complejo por su relación con todos los convenios contra el terrorismo, y que debe estar en

consonancia con el derecho nacional e internacional, en particular con la legislación sobre derechos humanos, refugiados y el derecho humanitario internacional; y que la OMI debería seguir ayudando a los Estados a establecer la legislación oportuna⁶⁶.

4) UNCTAD

La UNCTAD, como parte de su mandato, ha estado examinando lo que acontece en la esfera de la seguridad del transporte y en los últimos años ha difundido alguna información como parte de su publicación *El Transporte Marítimo*, así como en forma de informes⁶⁷.

Por lo que atañe al Código PBIP, que entró en vigor el 1º de julio de 2004, hay que señalar que la secretaría de la UNCTAD ha hecho un estudio global basado en una serie de cuestionarios destinados a recabar información de primera mano de las partes afectadas. El objetivo principal era establecer la gama y el orden de magnitud de los gastos relacionados con el Código PBIP desembolsados desde 2003 hasta el transcurso de 2005 y conocer los mecanismos de financiación adoptados o previstos. Además, en el estudio se buscaba aclarar cuestiones relacionadas con el proceso de aplicación, el nivel de cumplimiento y otras repercusiones menos fácilmente cuantificables. Desde entonces se ha publicado un informe con los resultados de la encuesta (*Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1) que está disponible en la página web de la UNCTAD⁶⁸.

En conjunto, las respuestas recibidas proporcionan un útil panorama general del proceso de aplicación del Código PBIP seguido por los gobiernos y puertos en regiones tanto desarrolladas como en desarrollo. Se ha logrado disponer de un conjunto informativo de datos sobre los costos del cumplimiento del Código, sus efectos indirectos y los mecanismos de financiación. Se espera que esos resultados aporten elementos de juicio en el debate sobre las medidas de seguridad relacionadas con el transporte y ayuden a comprender mejor algunas de sus implicaciones económicas. Con todo, será menester investigar más sobre el particular.

5) Organización Internacional de Normalización

Hay que indicar que la Organización Internacional de Normalización (ISO) ha estado arbitrando procedimientos para mejorar la seguridad de la

cadena de suministro, congruentes con el Código PBIP y el Marco Normativo de la OMA. Su comité técnico ISO/TC 8 sobre "buques y tecnología marina" ha preparado y publicado varias especificaciones acerca de la seguridad de la cadena de suministro, de las que se espera que una vez probadas sobre el terreno se conviertan en normas de la ISO. Entre ellas figuran las siguientes:

- ISO/PAS 20858:2004 - Buques y tecnología marina - Evaluación y desarrollo de un plan de seguridad de las instalaciones portuarias. Publicada el 1º de julio de 2004, se propone contribuir a la aplicación uniforme del Código PBIP.
- ISO/PAS 28000:2005 - Especificación de los sistemas de gestión de seguridad de la cadena de suministro. Publicada el 15 de noviembre de 2005, indica los requisitos para que una organización pueda establecer, aplicar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la seguridad. Entre sus aspectos figuran, junto a otros, la gestión de la financiación, la fabricación y la información, así como las instalaciones para embalar, almacenar y transferir mercancías entre modos de transporte y ubicaciones.
- ISO/PAS 28001:2006 - Sistemas de gestión de seguridad para la cadena de suministro - Prácticas óptimas para aplicar la seguridad de esa cadena - Evaluaciones y planes. Publicada en 2006, se propone ayudar al sector a que aplique las prácticas idóneas que figuran en el Marco SAFE. Da orientaciones y señala los requisitos para establecer y documentar un nivel de seguridad y para hacer evaluaciones sobre la vulnerabilidad en esa materia, y coadyuva a que se cumplan los criterios OEA pertinentes establecidos en el Marco y se ejecuten los programas nacionales de seguridad de la cadena de suministro.
- ISO/PAS 28003:2006 - Sistemas de gestión de seguridad de la cadena de suministro - Requisitos para los órganos que inspeccionan y certifican los sistemas de gestión de seguridad de esa cadena. Publicada en 2006, ofrece directrices para la acreditación de los órganos de certificación que cumplan los requisitos ISO/PAS 28000 o similares. Brinda a los usuarios la información y la confianza

necesarias sobre el modo en que se ha hecho la certificación de sus proveedores.

- ISO/PAS 28004:2006 - Sistemas de gestión de seguridad de la cadena de suministro - Orientaciones para la aplicación de ISO/PAS 28000. Publicada en 2006, ofrece directrices para la aplicación de esta última norma.
- ISO 28005 - Autorización electrónica para entrar en puerto. Está desarrollándose y permitirá una transmisión de datos de computadora a computadora mediante tecnología XML. Se trata de un "enfoque para reducir todos los pasos a uno" en las "actividades relacionadas con la comunicación para autorizar a los buques a que salgan de un puerto o entren en él, o respecto de las zonas controladas por las autoridades portuarias, y con información conexas"⁶⁹.

Las normas ISO son voluntarias, pero responden a la demanda del mercado y se basan en el consenso de las partes interesadas. Para asegurar que se mantenga el consenso, la ISO revisa sus normas al menos cada cinco años para decidir si se mantienen, actualizan o retiran. En la esfera de la seguridad de la cadena de suministro, esas normas pueden ayudar a que se alcancen algunas de las metas que se fijan en el Marco SAFE de la OMA, tales como el reconocimiento mutuo de programas relacionados con la seguridad nacional y la aplicación, por las administraciones de aduanas, de medidas similares a las compañías que operan a todo lo largo de la cadena de suministro.

Instrumentos jurídicos y otros acontecimientos relacionados con el medio ambiente y el cambio climático

Con la creciente preocupación sobre los efectos del cambio climático global, las consideraciones ecológicas están emergiendo como un elemento cada vez más importante en el plano internacional. Entre la amplia gama de asuntos ambientales en la esfera del transporte marítimo abordados actualmente con los auspicios de la OMI cabe señalar varios que se refieren a los progresos logrados en el año que se examina. Entre ellos figuran la eliminación de restos de naufragios y el reciclado de buques, a cuyo respecto se han aprobado o están en un estado avanzado de preparación instrumentos obligatorios. Otros asuntos importantes de los que se ocupa la OMI dignos de señalar son la prevención de la contaminación de la atmósfera por buques y la

supervisión de la emisión de azufre, muy relacionados ambos con el tema del cambio climático.

El Convenio Internacional sobre la remoción de restos de naufragio, 2007, se aprobó en una conferencia diplomática celebrada en Nairobi del 14 al 18 de mayo de 2007. Trata de varias cuestiones relacionadas con la remoción pronta y eficaz de esos restos. Según la OMI, el número de pecios, estimado en casi 1.300 en todo el mundo, ha aumentado y con ello los problemas que causan a los Estados costeros y al transporte marítimo en general. Los restos abandonados pueden constituir un riesgo para la navegación y, a tenor de la índole de su carga y de la cantidad de combustible a bordo, pueden ocasionar daños sustanciales al medio marino y al litoral. También, el balizamiento y la eliminación de los restos de naufragio peligrosos entraña costos. El nuevo Convenio:

- Será aplicable a los restos de naufragio en la zona económica exclusiva de un Estado Parte o, si el Estado Parte no ha establecido tal zona, un área situada más allá del mar territorial de dicho Estado y adyacente a éste, de una extensión que no supere las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base (art. 3 1) y art. 1).
- Comprende una cláusula optativa que permite a los Estados Partes aplicar ciertas disposiciones a su territorio, incluido el mar territorial (art. 3 2)).
- No será aplicable a las medidas adoptadas en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado, o del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, enmendado, (art. 4 1)).
- Contiene una disposición que se refiere a la obligación del capitán y el armador de un buque de informar al Estado afectado en el caso de un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio. En el informe se harán constar los datos del propietario inscrito del buque y toda la información pertinente que el Estado afectado necesite para determinar si los restos de naufragio constituyen un riesgo, con: "a) ubicación precisa de los restos de naufragio; b) tipo, tamaño y condición de los restos de naufragio; c) naturaleza de los daños y estado de los restos de naufragio; d) naturaleza de la carga y su cantidad, en particular las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; y e) cantidad y tipos de hidrocarburos a bordo, incluidos los hidrocarburos para combustible y aceites lubricantes" (art. 5).
- Indica los criterios para determinar si unos restos de naufragio constituyen un riesgo. Entre ellos figuran los rasgos y condiciones de los restos y la carga, así como del mar o de las zonas portuarias donde estén ubicados, incluidos criterios ambientales tales como los daños que podrían producirse si la carga o los hidrocarburos se introdujeran en el medio marino (art. 6).
- Contiene disposiciones para advertir a los navegantes y a los Estados interesados de la ubicación y naturaleza de los restos de naufragio y de su balizamiento (arts. 7 y 8).
- Indica medidas para facilitar la remoción de restos de naufragio, incluidos los derechos y obligaciones, cuando los restos constituyan un riesgo. Establece cuándo el propietario tiene la responsabilidad de remover los restos y cuándo el Estado afectado puede intervenir. En tal caso ese Estado fijará las condiciones para la remoción de los restos del naufragio, "habida cuenta de los aspectos de seguridad y de protección del medio marino" (art. 9).
- Señala que el propietario será responsable de los costos de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio (art. 10).
- Requiere que el propietario inscrito de un buque cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300 "estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o institución similar, que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del presente Convenio". "La autoridad competente del Estado de matrícula" expedirá un certificado que atestigüe que el seguro está en vigor de conformidad con las disposiciones del presente convenio. El certificado normalmente se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia en poder de las autoridades competentes (art. 12).

- Los derechos a ser resarcidos por los costos estipulados en el Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción "dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se determinó el riesgo de conformidad con el presente Convenio. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse una acción cuando hayan transcurrido más de seis años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos de naufragio" (art. 13).
- El Convenio estará abierto a la firma desde el 19 de noviembre de 2007 hasta el 18 de noviembre de 2008 y posteriormente seguirá abierto a la ratificación, aceptación o aprobación. Entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General de la OMI (arts. 17 y 18)⁷⁰.

Una muestra de la preocupación permanente de la OMI por el medio fue la aprobación por su Consejo, en su último período de sesiones de noviembre de 2006, de la petición del Comité de Protección del Medio Marítimo (MEPC) de que se prepare una conferencia diplomática de cinco días en el bienio 2008-2009 sobre el reciclaje de buques, con miras a aprobar un borrador de convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, cuyos trabajos están ya en una etapa avanzada.

Los buques que alcanzan el final de su vida activa suelen venderse para chatarra y desguazarse. El reciclaje es el modo ambientalmente mejor de desprenderse de esos buques, al hacer posible reutilizar muchas de sus partes. No obstante, las normas ambientales y las prácticas de trabajo en las instalaciones de reciclaje en ciertas partes del mundo a menudo dejan mucho que desear. Una razón más que aumenta la necesidad de regular el reciclado de buques es la eliminación gradual de los petroleros monocasco, de conformidad con las disposiciones de la MARPOL, ya en vigor. Algunos de esos buques pasarán a tener doble casco para cumplir las nuevas normas. Muchos otros inevitablemente serán eliminados paulatinamente y desmantelados. La primera categoría de petroleros monocasco empezó a eliminarse el 5 de abril de 2005 con un proceso que sigue su curso⁷¹.

La redacción del convenio para el reciclaje de buques todavía se está haciendo; sin embargo, conviene señalar cómo se han abordado algunas de las cuestiones principales. El proyecto se propone establecer unas disposiciones legalmente vinculantes y globalmente aceptables para el transporte marítimo y las instalaciones de reciclado. Consta de varios artículos y anexos donde figuran las normas en proyecto, divididas en cuatro secciones (A a D) y que abarcan respectivamente disposiciones generales, descripciones aplicables a los buques, restricciones aplicables a las instalaciones de reciclaje de buques y prescripciones sobre notificación. En el proyecto de convenio⁷²:

- *Cada buque* contará a bordo con un inventario de materiales peligrosos, que deberá aprobar la administración del Estado del pabellón tomando en consideración las Directrices elaboradas por la OMI. Este inventario tendrá tres partes, referidas respectivamente a: 1) materiales en la estructura y el equipo del buque, 2) desechos generados por las operaciones, y 3) provisiones. En el anexo al convenio figurará una lista de materiales peligrosos cuyo uso esté prohibido o restringido (proyecto de regla B-I-4).
- En un *reconocimiento* final, tanto el inventario del buque como el plan de reciclaje que elaborará la instalación de reciclaje deberán verificarse por inspectores designados por el Estado del pabellón (proyecto de regla B-III-1). Si la inspección lo permite, se expedirá un certificado de "Listo para el reciclaje" (proyecto de regla B-III-2).
- *La autorización de instalaciones de reciclaje de buques* tendrá que ser aprobada por las autoridades nacionales de conformidad con las reglas del anexo al proyecto de convenio (art. 6).
- *Las prescripciones aplicables a las instalaciones de reciclaje de buques* y las condiciones de trabajo en esas instalaciones se abordan en nueve reglas específicas (C-1 a C-9) que figuran en el anexo al proyecto de convenio. Se refieren a asuntos tales como controles y autorización de las instalaciones y diversos requisitos en relación con el plan de gestión de la instalación de reciclaje, así como con la prevención de accidentes y la extracción y gestión seguras y ambientalmente racionales de materiales peligrosos. Las

reglas también se refieren a cuestiones como preparación y respuesta para casos de emergencia, seguridad y formación de los trabajadores, y notificación de sucesos y efectos crónicos. Establecen obligaciones específicas para las Partes en el convenio, propiciando las infraestructuras y mecanismos apropiados en todas las esferas pertinentes.

- Además, se está preparando una serie de *directrices* que especificarán de modo detallado de qué modo podrán cumplirse las obligaciones establecidas en las reglas⁷³.

En el contexto de la acción contra el calentamiento global y los efectos adversos del cambio climático, una de las esferas donde se centra la OMI es *prevenir la contaminación por los buques*. Según un informe del Consejo de la OMI⁷⁴, el Protocolo de 1997 del Convenio MARPOL 73/78, donde figura el anexo VI de este último sobre "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", al 26 de junio de 2006 contaba con la firma de 36 Partes, que representaban aproximadamente el 70% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, un aumento considerable tanto en el número de Estados como en el tonelaje desde el MEPC 54 (marzo de 2006)⁷⁵. Este último señaló que el cambio climático causado por las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles fósiles quemados era una preocupación cada vez mayor en casi todos los países, y que los científicos habían encontrado más y más pruebas de los vínculos. También indicó que aunque el marítimo es un modo de transporte racional desde el punto de vista ambiental y eficiente en lo que hace a los combustibles, el sector necesita tomar medidas sobre los gases de efecto invernadero. Aprobó un plan de trabajo⁷⁶ para identificar y desarrollar los mecanismos necesarios para reducir esos gases, principalmente las emisiones por los buques de dióxido de carbono, acompañados de un calendario. También convino en que era necesaria una actualización del estudio de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, publicado en 2000 (MEPC 45/8), a fin de establecer una base más sólida para las decisiones futuras. En el estudio se estimaba que los buques aportaban aproximadamente el 1,8% del total mundial de las emisiones y señalaba que, a la sazón, no había ninguna otra modalidad de transporte que tuviera un mejor historial respecto de la emisión de CO₂ en relación con las toneladas-kilómetro transportadas⁷⁷.

Por lo que atañe a otros asuntos relacionados con la contaminación atmosférica, el MEPC 55:

- Convino en varias interpretaciones unificadas del anexo VI de la MARPOL y del Código técnico sobre los NOx y en las cuestiones de implantación conexas⁷⁸.
- Aprobó el modelo normalizado de certificado de cumplimiento para las zonas de control de emisiones de azufre (SECA)⁷⁹.
- Acordó que era menester colaborar con otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas al considerar la emisión de gases de efecto invernadero desde los buques que se dedican al transporte internacional⁸⁰.
- Sobre la vigilancia del contenido de azufre, se convino en asignar los fondos necesarios para que la secretaría de la OMI ejecutara y continuara a partir de 2006 el proyecto de vigilar el promedio mundial de contenido de azufre del fueloil residual, que se había aplicado con carácter de prueba durante varios años bajo la dirección de los Países Bajos⁸¹.
- Recordó que las Directrices relativas a los sistemas de limpieza de los gases de escape (SLGE), aprobadas por la MEPC 53, señalan que los flujos de desechos procedentes de dicho equipo no se descargarían en puertos cerrados a menos que se pudiera documentar que no tenían un efecto negativo en los ecosistemas de esas aguas. También pidió que se redactaran nuevas directrices con recomendaciones y criterios más específicos⁸².

Trabajadores del mar

Como se indicaba en *El Transporte Marítimo en 2006* de la UNCTAD, en febrero de 2006 se aprobó en la OIT un nuevo y refundido Convenio sobre el trabajo marítimo. Constituye un importante instrumento legal que consolida más de 65 normas laborales internacionales relacionadas con la gente de mar aprobadas en los últimos 80 años y donde se establecen las responsabilidades y derechos en lo que atañe a los aspectos laborales y sociales del sector marítimo. Se propone ser una contribución sustancial a ese sector, constituyendo el "cuarto pilar" del régimen regulador marítimo internacional, junto con los tres convenios clave de la OMI, a saber, el Convenio internacional para la seguridad

de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). El Convenio entrará en vigor una vez ratificado por 30 Estados miembros de la OIT con una parte total de al menos el 33% del tonelaje mundial⁸³. Según la información de la OIT, a julio de 2007 sólo un Estado, Liberia, había depositado el instrumento de ratificación.

C. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte

marítimo. En el recuadro 1 figura la situación al 30 de septiembre de 2007 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. Esta página ofrece también enlaces, entre otras, con las páginas de las siguientes organizaciones en las que figura información sobre los convenios adoptados bajo los auspicios de cada organización: Organización Marítima Internacional (www.imo.org/home.html), Organización Internacional del Trabajo (www.ilo.org) y Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (www.uncitral.org).

Recuadro 1		
Estados Contratantes Partes en los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 30 de septiembre de 2007		
Título del convenio	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, Burundi, 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, Kenya, Kuwait, Líbano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Montenegro, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Zambia (81)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Lesotho, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (33)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu (12)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 30 países contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal y Zambia (11)
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	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Liberia, México, Omán, República Árabe Siria (14)

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

Notas

³⁵ Véase www.unctad.org/rmt2006; y para más información y para el texto del Marco SAFE, véase la página web de la OMA, www.wcoomd.org.

³⁶ Véase el Programa Columbus de implantación de capacidad en *WCO News*, N° 53, junio de 2007. Se ha señalado que al 1° de junio de 2007, la OMA y sus socios habían completado misiones de diagnóstico en 60 administraciones miembros de esa Organización. Según un artículo anterior sobre el Programa Columbus al cabo de un año, publicado en *WCO News*, N° 52, febrero de 2007, se preveía que para julio de 2007 se habrían completado 100 misiones. Por lo que respecta a la fase 2 del Programa Columbus, la OMA estaba trabajando estrechamente con los países diagnosticados y se estimaba que 23 países habían alcanzado la fase de ejecución. Por lo que atañe a la fase 3, un total de 98 países habían presentado el informe con el modelo de supervisión del SAFE.

³⁷ El texto del Marco Normativo y las Directrices sobre los OEA pueden encontrarse en la página web de la OMA, www.wcoomd.org.

³⁸ *Marco Normativo SAFE y Directrices OEA de la OMA*, cap. 1.

³⁹ *Ibíd.* (2), esto incluye la necesidad de contar con un certificado de seguridad internacionalmente reconocido, extendido de conformidad con las convenciones internacionales pertinentes, lo que incluiría un Certificado internacional de protección del buque extendido según el Código PBIP.

⁴⁰ En la norma 3 del pilar 2 (aduanas-empresas) del Marco, se dispone lo siguiente: "Las administraciones de aduanas, conjuntamente con los representantes de los medios comerciales, elaborarán mecanismos de convalidación o procedimientos de acreditación de la calidad que ofrezcan incentivos a las empresas en su calidad de operadores económicos autorizados". Para más información sobre autorización, convalidación y reconocimiento mutuo, véanse las definiciones en el documento de las Directrices OEA, así como otra información pertinente.

⁴¹ Véase el *Marco Normativo SAFE y las Directrices OEA de la OMA*.

⁴² Entrevista sobre el Marco Normativo con el Director de Cumplimiento y Facilitación de la OMA publicada en *WCO News*, N° 52, febrero de 2007 (www.wcoomd.org).

⁴³ Más información sobre los aspectos de seguridad en el transporte, incluidos varios documentos e informes, se encontrará en la página web de la Comisión Europea http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/index_en.htm.

⁴⁴ El reglamento entró en vigor a finales de diciembre de 2006. Para su texto, véase el *Diario Oficial de la Unión Europea*, DO L 360, 19 de diciembre de 2006.

⁴⁵ En el Artículo 14 k 2) figuran más requisitos, incluida la necesidad de un certificado de seguridad conocido internacionalmente y expedido de conformidad con un convenio internacional pertinente. Esto comprendería el Certificado de seguridad internacional del buque expedido con arreglo al código PBIP.

⁴⁶ Véase el Reglamento de la Comisión (CE) N° 1875/2006, sec. 3.

⁴⁷ *Ibíd.*, art. 14 k 4).

⁴⁸ Mandato del Grupo de Trabajo, JCCC UE-EE.UU. sobre reconocimiento mutuo, página web de la Comisión Europea, <http://ec.europa.eu>.

⁴⁹ Véase el comunicado de prensa de la UE IP/06/1206 de 19 de septiembre de 2006.

⁵⁰ Para más información, véase la página web de la Comisión Europea <http://ec.europa.eu>.

⁵¹ Véase en el comunicado de prensa IP/07/531 de la UE de 19 de abril de 2007 una referencia a la modernización de los procedimientos europeos y a cómo la Comisión Europea acoge con satisfacción que se haya aprobado el Programa de Aduanas 2013 por el Consejo.

⁵² Para el texto del proyecto de circular véase *Informe del Grupo mixto de trabajo MSC/FAL sobre protección y facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y contenedores de carga transportados en buques*, FAL 34/WP.5, anexo.

⁵³ FAL 34/10/5.

⁵⁴ FAL 34/WP.5, párrs. 8 a 10 y anexo.

⁵⁵ Véase el Informe del FAL sobre su 34º período de sesiones, FAL 34/19, pág. 42. La dirección de la página web es la siguiente: <http://www.uscg.mil/hq/g-m/mp/xfafs.html> y http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf.

⁵⁶ FAL 34/WP.5, párr. 5.

⁵⁷ Para un examen de las responsabilidades de gobiernos, instalaciones portuarias y propietarios y armadores de buques según el Código PBIB, véase el informe de la UNCTAD *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, párrs. 80 a 86. Véase también de la UNCTAD, *El Transporte Marítimo en 2005*, pág. 89.

⁵⁸ Las circulares del MSC están disponibles en la página web de la OMI, www.imo.org. Para más información sobre las aprobadas recientemente, véase UNCTAD, *El Transporte Marítimo en 2006*.

⁵⁹ Para más información, véase el informe del MSC sobre su 82º período de sesiones, MSC 82/24, 18 de diciembre de 2006.

⁶⁰ MSC.1/Circ.1219, *Especificaciones técnicas provisionales sobre el sistema LRIT y otras cuestiones*. En el 81º período de sesiones del CSM celebrado en mayo de 2006 se aprobó un conjunto de normas nuevas sobre los Sistemas de seguimiento e identificación a larga distancia (LRIT), que se incluirá en el capítulo V del Convenio SOLAS sobre seguridad de la navegación, juntamente con normas de desempeño asociadas y requisitos funcionales; véanse las resoluciones MSC.202 (81), MSC.210 (81) y MSC.211 (81). El Sistema LRIT se introdujo para ampliar mucho la capacidad de seguimiento de los Gobiernos Contratantes de SOLAS. Para información de los antecedentes y una descripción del LRIT, véase *El Transporte Marítimo en 2006*.

⁶¹ Para un examen de otras enmiendas al Convenio SOLAS y los códigos obligatorios y las directrices aprobadas por el MSC en su 82º período de sesiones de diciembre de 2006, véase la página web de la OMI, www.imo.org.

⁶² Protocolo para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de plataformas fijas situadas en la plataforma continental, 1988 (Protocolo SUA).

⁶³ Art. 1 1); art. 2, 1 d), 2); art. 2 *bis*; art. 2 *ter*; art. 3 1), 3), 4).

⁶⁴ Los textos de los Protocolos SUA de 2005 figuran en los documentos de la OMI LEG/CONF.15/21 y LEG/CONF.15/22. Para más información, véase la página web de la OMI www.imo.org. Véase también UNCTAD, *El Transporte Marítimo en 2006*.

⁶⁵ Véase el *Informe del Comité de Facilitación sobre su 34º período de sesiones* FAL 34/19, párr. 7.8 4), pág. 30. Los Protocolos todavía no están en vigor. El Protocolo de 2005 que enmienda el Convenio SUA requiere su aprobación por 12 Estados miembros para que entre en vigor. El Protocolo de 2005 al Protocolo SUA requiere la aprobación de sólo 3 Estados miembros, pero su entrada en vigor está sujeta a que entren en vigor las enmiendas al Convenio SUA.

⁶⁶ FAL 34/WP.5

⁶⁷ Todos los documentos están disponibles en www.unctad.org/ttl.

⁶⁸ www.unctad.org/ttl/legal.

⁶⁹ Para más información, véase el documento FAL 34/INF.6, presentado por la ISO en el último período de sesiones del Comité de Facilitación. Véase también la página web de la ISO, <http://www.iso.org>. Para varios artículos sobre la labor reciente de la ISO en la esfera de la seguridad de la cadena de suministro, véase *ISO Focus*, julio/agosto de 2006.

⁷⁰ Véase LEG/CONF.16/3, de 13 de noviembre de 2006, *Examen de un proyecto de convenio sobre la remoción de restos de naufragio*.

⁷¹ Para más información, véase "Double or quits", *Lloyd's Shipping Economist*, noviembre de 2006.

⁷² Para el texto del proyecto de convenio y las directrices, véase el documento de la OMI *Reciclaje de buques, Informe del Grupo de Trabajo por correspondencia*, MEPC 55/3/2. Para más detalles, véase el informe del MEPC sobre su 55º período de sesiones, MEPC 55/23, págs. 21 a 31. Véase también "Draft new ship-recycling convention reaches advanced stages", *IMO News*, N° 4, 2006 (www.imo.org).

⁷³ Entre ellas figuran las Directrices para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques, las Directrices para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, y las Directrices para la elaboración de un plan de reciclaje del buque.

⁷⁴ *Informe sobre el estado jurídico de los convenios y otros instrumentos multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones*, C 97/15/Add.1.

⁷⁵ Al 27 de octubre de 2007, el número de Partes comunicado era de 37; véase el informe del Consejo de la OMI, C 97/15/Add.1.

⁷⁶ Véase el *Informe del MEPC sobre su 55º período de sesiones*, MEPC 55/23, anexo 9.

⁷⁷ MEPC 45/8.

⁷⁸ *Ibíd.*, anexo 8.

⁷⁹ *Ibíd.*, anexo 10.

⁸⁰ *Ibíd.*, pág. 33.

⁸¹ *Ibíd.*, pág. 29.

⁸² *Ibíd.*

⁸³ Artículo 8 3) del Convenio.

Capítulo 7

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: ASIA

Este capítulo examina y analiza el comercio marítimo global e interregional en Asia desde 2004. También trata del contexto demográfico de la región, el comercio contenedorizado, los operadores asiáticos de terminales y los Clubs P&I, e incluye un informe monográfico sobre la evolución de los puertos en Viet Nam. Las exportaciones de mercancías de la región crecieron a la notable tasa del 18%, mientras las importaciones lo hicieron en un 11%. Las economías en desarrollo de Asia crecieron del orden del 7,6% en 2006. Los países en desarrollo de la región siguieron aumentando sus ya sustanciales reservas de divisas, alcanzando la suma sin precedentes de 2,5 billones de dólares. Los operadores terminales internacionales ubicados en Asia tienen un tráfico de más de 220 millones de TEU y alrededor de la mitad de los movimientos mundiales totales de contenedores. De la flota mundial de buques de más de 100 TB, el 21% está registrado en Asia.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

En los países asiáticos viven en total unos 4.000 millones de personas, es decir, dos tercios de la población mundial. Los países en desarrollo de Asia crecieron en torno al 7,6% en 2006; el promedio de 1995 a 2005 fue aproximadamente del 4,7% (véase el cuadro 51). A pesar de unos precios del petróleo elevados e inestables en 2006, la inflación en esos países se mantuvo controlada en alrededor del 4,3%, al igual que en el año anterior. Los países en desarrollo de la región siguieron aumentando sus ya sustanciales reservas de divisas, alcanzando la suma sin precedentes de 2,5 billones de dólares, de los que China tenía 1 billón a finales de 2006. Las exportaciones de la región se incrementaron en un notable 17%, beneficiándose de la fuerte demanda mundial. En el cuadro 51 figuran las tasas anuales de crecimiento del PIB de algunos países de la región. En un extremo, Azerbaiyán, con la ayuda de las exportaciones de petróleo, registró la tasa de crecimiento más elevada con un 31%. En el otro extremo, Timor-Leste experimentó un retroceso del 1,6%.

El crecimiento económico siguió siendo considerable en Asia meridional y sudoccidental, siendo la industria y los servicios los motores principales. La economía de la India en 2006, impulsada por incrementos en los servicios y una producción industrial acelerada, creció a una tasa estimada en 9,2%. La República Islámica del Irán, único exportador neto de petróleo de la subregión, progresó 5,3%. En China se espera que el crecimiento sea de 9,9% en 2007, inferior al 10,7% de 2006. En la Federación de Rusia se prevé en 2007 una mejora del 6,4%.

Como consecuencia de las mayores importaciones de petróleo, las balanzas por cuenta corriente bajaron a lo largo de la región para igualarse a su nivel de 2004, a pesar de las sustanciales mejoras de 2005 (véase el cuadro 52). En un extremo, Maldivas registró un déficit del 36,2% del PIB, mientras que en el polo opuesto Singapur tuvo un superávit de 25,9%. Las sustanciales exportaciones de muchos países compensan los efectos de los mayores precios del petróleo.

Cuadro 51

Tasas del crecimiento real del PIB en las economías asiáticas que se indica, 1994-2006
(En porcentajes)

	1994- 1995	1995- 1996	1996- 1997	1997- 1998	1998- 1999	1999- 2000	2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003	2003- 2004	2004- 2005	2005- 2006
Economías en desarrollo de Asia	7,5	7,3	5,5	1,7	5,4	6,6	3,7	6,0	6,6	7,6	7,0	7,6
Asia Oriental	9,0	8,0	7,1	2,5	7,5	8,0	5,0	7,4	7,0	8,2	7,4	8,4
China	10,9	10,0	9,3	7,8	7,6	8,4	8,3	9,1	10,0	10,1	9,9	10,7
Hong Kong (China)	3,9	4,2	5,1	-5,5	4,0	10,0	0,6	1,8	3,1	8,2	4,6	6,8
Macao (China)	3,3	-0,4	-0,3	-4,6	-2,4	5,7	2,9	10,1	14,2	28,6	2,5	2,5
Mongolia	6,3	2,4	4,0	3,5	3,2	1,1	1,0	4,0	5,6	10,7	7,0	8,4
Provincia china de Taiwán	6,4	6,1	6,4	4,5	5,7	5,8	-2,2	4,2	3,4	6,1	3,8	4,6
República de Corea	9,2	7,0	4,7	-6,9	9,5	8,5	3,8	7,0	3,1	4,7	4,0	5,0
República Popular Democrática de Corea	-4,1	-3,6	-6,3	-1,1	6,2	1,3	3,7	1,2	1,8	0,0	0,9	0,9
Asia Meridional	6,2	6,4	3,5	5,3	5,9	4,1	4,7	4,8	8,0	6,8	7,9	8,1
Afganistán	5,0	9,0	10,1	11,9	-5,9	-33,6	-9,4	29,7	18,6	8,0	13,8	8,0
Bangladesh	4,6	5,4	5,2	4,9	5,9	5,3	4,4	5,3	6,3	5,4	5,5	6,7
Bhután	7,3	5,8	4,2	5,8	7,8	9,5	8,6	7,1	6,8	8,7	8,8	13,7
India	7,6	7,4	4,5	6,0	7,1	3,9	5,1	4,1	8,6	7,1	8,7	9,2
Irán (República Islámica del)	2,9	6,2	-0,5	3,7	2,7	5,9	5,4	7,8	8,0	6,5	5,9	5,3
Maldivas	7,1	8,8	11,5	9,3	7,8	4,4	3,3	6,1	9,2	9,6	-0,2	16,1
Nepal	3,5	5,3	5,3	2,9	4,5	6,1	5,6	-0,6	3,4	3,4	2,5	1,9
Pakistán	4,8	1,0	2,6	3,7	4,3	2,7	1,9	3,2	5,0	6,4	7,8	6,2
Sri Lanka	5,5	3,8	6,4	4,7	4,3	6,0	-1,4	4,0	5,9	5,4	6,2	7,5
Turquía	7,2	7,0	7,5	3,1	-4,7	7,4	-7,5	7,9	5,8	8,9	7,4	5,5
Asia Sudoriental	8,3	7,4	4,1	-8,3	3,8	6,3	2,2	4,8	5,4	6,2	5,4	5,9
Brunei Darussalam	3,0	1,0	3,6	-4,0	2,6	2,8	3,0	2,8	3,8	1,7	3,0	3,8
Camboya	5,9	4,6	5,7	5,0	12,6	8,4	5,5	5,2	7,0	7,7	7,0	9,5
Filipinas	4,7	5,8	5,2	-0,6	3,4	4,7	3,0	4,4	4,5	6,0	5,1	5,4
Indonesia	8,2	7,8	4,7	-13,1	0,8	4,9	3,8	4,4	4,7	5,1	5,6	5,5
Malasia	9,8	10,0	7,3	-7,4	6,1	8,9	0,3	4,4	5,4	7,1	5,3	5,9
Myanmar	6,9	6,4	5,7	5,8	10,9	13,7	11,3	12,0	13,8	5,0	4,5	7,0
República Democrática Popular Lao	7,5	6,9	6,9	4,0	7,3	5,8	5,8	5,9	5,8	6,9	7,3	7,6
Singapur	8,0	8,2	8,3	-1,4	7,2	10,0	-2,3	4,0	2,9	8,7	6,4	7,9
Tailandia	9,2	5,9	-1,4	-10,5	4,4	4,8	2,2	5,3	7,0	6,2	4,5	5,0
Timor-Leste	9,5	10,8	4,1	-2,1	-35,5	13,7	16,5	-6,7	-6,2	1,8	3,2	-1,6
Viet Nam	9,5	9,3	8,2	5,8	4,8	6,8	6,9	7,1	7,3	7,8	8,4	8,2
Economías en transición: Asia	-5,5	1,7	3,9	2,1	4,3	7,1	9,0	7,3	8,1	8,7	9,4	11,5
Armenia	6,9	5,9	3,3	7,3	3,3	5,9	9,6	13,2	14,0	10,1	13,9	13,4
Azerbaiyán	-11,8	1,3	15,8	10,0	7,4	11,1	9,9	10,6	11,2	10,2	24,3	31,0
Federación de Rusia	-4,1	-3,6	1,4	-5,3	6,4	10,0	5,1	4,7	7,3	7,1	6,4	6,7
Georgia	2,6	10,5	10,5	3,1	2,9	1,8	4,8	5,5	11,1	6,3	9,3	9,0
Kazajstán	-8,2	0,5	1,7	-1,9	2,7	9,8	13,5	9,8	9,3	9,6	9,4	10,6
Kirguistán	-5,4	7,1	9,9	2,1	3,7	5,4	5,3	0,0	7,0	7,0	-0,6	2,7
Tayikistán	-12,5	-16,7	1,7	5,3	3,7	8,3	10,2	9,5	10,2	10,6	7,5	7,0
Turkmenistán	-7,2	6,7	-11,4	7,1	16,5	5,5	4,3	0,3	3,3	5,0	9,6	9,0
Uzbekistán	-0,9	1,7	5,2	4,4	4,4	4,0	4,3	4,2	4,5	7,7	5,0	7,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Cuadro 52

Balanzas por cuenta corriente de las economías asiáticas que se indica, 1995-2006
(En porcentaje del PIB)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Armenia	-17,0	-18,2	-18,7	-22,1	-16,6	-14,6	-9,4	-6,2	-6,7	-4,5	-3,9	-5,6
Azerbaiyán	-16,6	-29,3	-23,1	-30,7	-13,1	-3,2	-0,9	-12,3	-27,8	-30,4	1,3	11,2
Bangladesh	-1,8	-3,2	-1,3	-11,7	-1,1	-1,0	-2,5	0,3	0,3	0,3	-0,9	0,9
Bhután	-11,6	-11,9	-7,6	10,6	2,2	5,4	-5,4	-8,9	-10,7	-7,6	-22,0	-15,1
Brunei Darussalam	46,6	41,9	56,0	..	..	..	69,7	59,3	68,5	68,7	68,4	..
Camboya	-3,2	-3,1	0,6	-5,8	-5,1	-2,8	-1,1	-1,5	-3,7	-2,3	-4,3	-5,5
China	0,2	0,9	4,1	3,3	2,1	1,9	1,5	2,7	3,1	3,5	7,2	7,1
Federación de Rusia	2,2	2,8	0,0	0,1	12,6	18,0	11,1	8,4	8,2	9,9	10,9	10,0
Filipinas	-4,4	-4,8	-5,3	2,4	9,5	8,2	1,9	5,5	4,4	2,4	2,5	2,4
Georgia	-19,1	-18,7	-14,4	-7,6	-7,1	-8,8	-6,5	-6,5	-9,4	-8,3	-11,7	-10,0
Hong Kong (China)	..	..	-4,5	1,5	6,4	4,1	5,9	7,6	10,4	9,5	11,1	10,1
India	-1,7	-1,2	-1,4	-1,0	-1,0	-0,6	0,7	1,3	2,4	-0,8	-1,1	-1,6
Indonesia	-3,2	-3,4	-2,4	4,3	4,1	4,8	4,2	3,9	3,4	0,6	0,3	0,8
Irán (República Islámica del)	3,9	1,4	-	1,1	12,0	17,5	7,1	3,1	0,6	0,9	7,5	7,4
Kazajstán	-1,2	-3,7	-3,8	-5,8	-1,0	2,0	-6,3	-4,2	-0,9	1,1	-0,9	0,2
Kirguistán	-15,7	-23,3	-7,8	-25,1	-20,2	-9,1	-3,7	-5,0	-5,2	-4,6	-8,4	-12,8
Malasia	-9,8	-4,4	-5,9	13,2	15,9	9,4	8,3	8,4	12,8	12,6	15,7	13,2
Maldivas	-4,6	-1,6	-6,8	-4,1	-13,4	-8,2	-9,4	-5,6	-4,5	-15,8	-33,6	-36,2
Mongolia	-6,8	-5,8	-5,5	-7,8	-6,7	-5,7	-7,6	-9,6	-7,5	3,9	5,5	..
Myanmar	-0,2	-0,2	0,0	-	0,2	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Nepal	-8,1	-8,7	-8,0	-1,5	0,1	4,5	4,9	4,3	2,6	2,9	2,2	2,4
Pakistán	-3,7	-7,4	-6,0	-2,9	-3,1	-0,3	0,5	3,7	4,9	1,9	-1,4	-3,9
República de Corea	-1,7	-4,1	-1,6	11,7	5,5	2,4	1,7	1,0	2,0	4,1	2,1	0,4
República Democrática Popular Lao	-19,5	-18,5	-17,5	-11,7	-8,3	-0,5	-4,7	0,3	-2,0	-7,7	-6,7	-10,0
Singapur	17,5	15,0	15,6	22,3	17,4	11,6	13,7	13,4	24,1	24,5	28,5	25,9
Sri Lanka	-6,1	-4,9	-2,6	-1,4	-3,6	-6,5	-1,4	-1,4	-0,4	-3,2	-2,8	-5,3
Tailandia	-7,9	-7,9	-2,1	12,8	10,2	7,6	5,4	5,5	5,6	4,2	-2,1	1,2
Tayikistán	-16,9	-7,2	-5,4	-9,1	-3,1	-6,8	-6,7	-1,4	-0,3	-2,7	-0,8	2,6
Timor-Leste	..	..	..	-	5,4	2,2	11,7	12,5	7,6	5,1	35,1	..
Turquía	-1,4	-1,3	-1,4	1,0	-0,7	-4,9	2,3	-0,8	-3,4	-5,2	-6,4	-7,9
Turkmenistán	0,2	0,1	-21,6	-34,5	-20,5	6,4	0,2	1,7	0,7	-4,4	1,9	2,6
Uzbekistán	-0,2	-7,0	-3,9	-0,6	-0,8	1,6	-1,0	1,2	8,7	9,7	11,6	10,7
Viet Nam	-9,0	-8,2	-5,7	-3,9	4,1	3,6	2,1	-1,7	-4,7	-2,0	0,4	0,9

Fuente: CESPAP, *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2007*, cuadro 6 del apéndice.

Las exportaciones de mercancías de Asia crecieron por término medio un 13,3%, mientras que las importaciones lo hicieron en un 11% (véase el cuadro 53). Azerbaiyán obtuvo el mayor incremento de sus exportaciones con un promedio de 35,2%, seguido de Kazajstán (25,2%), Viet Nam (21,4%), Camboya

(21,2%) y China (19,6%). Las importaciones de mercancías registraron su mayor incremento en Tayikistán, con un 21,3%, seguido de cerca por China (19,7%), Georgia (19,6%), Afganistán (19,3%) y la India (18,2%). En conjunto, las altas tasas de crecimiento muestran el dinamismo del comercio en Asia.

Cuadro 53

Tasas de crecimiento del comercio de mercancías en Asia
(En porcentajes)

Economías en desarrollo de la CESPAP	Exportaciones			Promedio aritmético 1997-2006	Importaciones			Promedio aritmético 1997-2006
	2004	2005	2006		2004	2005	2006	
Afganistán ^a	-13,3	-2,6	7,9	13,9	2,3	9,0	10,1	19,3
Armenia	6,0	36,2	-1,1 ^b	15,1	5,8	33,2	19,7 ^b	11,3
Azerbaiyán	42,6	104,4	94,1 ^b	35,2	31,5	21,4	17,2 ^b	15,8
Bangladesh ^c	16,1	13,8	21,6	10,9	12,9	20,6	12,2	8,1
Bhután ^c	39,7	18,0	25,3 ^d	12,5	29,2	67,6	18,0 ^d	17,3
Brunei Darussalam	2,0	26,6	18,0 ^e	8,8	22,4	0,3	25,5 ^e	-2,6
Camboya	24,1	12,4 ^d	22,2 ^f	21,2	22,5 ^g	20,2 ^{dg}	22,1 ^{ag}	15,7
China	35,4	28,4	27,2	19,6	36,0	17,6	20,0	19,7
Federación de Rusia	34,8	32,9	28,7 ^b	15,0	28,0	28,7	36,2 ^b	11,9
Filipinas	9,5	4,0	15,5 ⁱ	11,7	8,8 ^g	7,7 ^g	9,0 ^{bg}	5,2
Georgia	31,4	34,8	20,7 ^b	19,3	36,7	33,8	56,3 ^b	19,6
Hong Kong (China)	15,9	11,6	9,7	6,7	16,9	10,5	11,6	5,8
India ^c	28,5	23,4	30,0 ^f	15,3	48,6	32,0	31,5 ^f	18,2
Indonesia	12,6	20,1	16,2 ^f	7,7	28,0 ^g	26,2 ^g	15,6 ^{fg}	7,1
Irán (República Islámica del) ^c	29,0	36,9	38,0 ^h	15,8	29,2 ^g	7,3 ^g	30,6 ^{gh}	14,5
Kazajstán	55,7	37,4	39,0 ^b	25,2	44,6	30,1	32,0 ^b	15,0
Kirguistán	24,2	33,3	16,3 ^b	11,7	24,9	98,7	47,0 ^b	17,8
Macao (China)	9,0	-12,0	3,0	2,9	26,3	12,5	16,3	8,9
Malasia	20,8	11,0	13,4 ⁱ	9,6	26,4	8,5	14,1 ⁱ	6,4
Maldivas	19,1	-10,7	39,7 ^d	10,4	36,3	16,1	26,5 ^d	12,7
Mongolia	41,2	22,4	43,6	15,8	27,5	16,0	25,7	13,0
Myanmar	14,1	14,5	9,4 ^e	12,3	7,1	1,5	11,9 ^e	4,5
Nepal ^c	8,9	14,8	-1,1 ^d	6,9	10,6	15,6	11,2 ^d	6,1
Pakistán ^c	10,3	16,9	14,3	8,0	27,6	32,1	38,8	10,6
República de Corea	31,0	12,0	14,4	11,4	25,5	16,4	18,4	9,7
República Democrática Popular Lao	8,3	52,2	29,5 ^d	9,8	54,2	23,8	36,1 ^d	7,7
Singapur	24,2	15,7	21,2 ^b	10,1	27,4	15,3	21,6 ^b	7,7
Sri Lanka	12,2	10,2	9,1 ^f	7,0	19,9	10,8	18,9 ^f	7,5
Tailandia	20,6	14,9	16,8 ⁱ	9,6	25,7	25,9	7,1 ⁱ	7,9
Tayikistán	14,8	15,9	55,8 ^b	12,7	56,1	97,0	28,9 ^b	21,3
Timor-Leste	14,3 ^d	25,0 ^f	0,0 ^f	14,3	-8,6 ^d	5,9 ^f	1,9 ^f	-1,1
Turkmenistán	6,6	27,6	9,6 ^d	16,3	32,2	9,6	5,3 ^d	15,8
Turquía	33,7	16,3	13,4 ^b	14,0	40,7	19,7	17,8 ^b	14,2
Uzbekistán	32,4	14,9	11,8 ^d	8,2	27,2	13,1	15,3 ^d	0,5
Viet Nam	31,4	22,4	21,9 ^d	21,4	26,7	15,7	20,1 ^d	15,4
Promedio aritmético de 35 países	21,3	21,6	21,6	13,3	26,2	23,4	21,4	11,1

Fuente: Adaptado por la UNCTAD de CESPAP, *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2007*, cuadros 8 y 9 del apéndice.

^a Todas las cifras son estimaciones, excepto los datos de 2006 que son proyecciones. Las cifras excluyen el opio y los flujos asociados a las actividades del ejército de los Estados Unidos y a las de casi todas las fuerzas internacionales de asistencia en materia de seguridad.

^b Se refiere a los nueve primeros meses de 2006.

^c Datos del año fiscal.

^d Estimación.

^e Se refiere a los tres primeros meses de 2006.

^f Proyección.

^g Valor f.o.b.

^h Se refiere a los seis primeros meses de 2006.

ⁱ Se refiere a los diez primeros meses de 2006.

El contexto demográfico

La evolución demográfica de Asia varió en cada país, aunque mostró unas tendencias similares al alza. Las tasas medias de fecundidad que ascendían a seis nacimientos por cada madre en el período de 1950 a 1955 disminuyeron a 2,4 en 2000-2005. Esto significa que en algunos países, especialmente en los de Asia septentrional y nororiental, donde en 1970 el porcentaje de la población activa era el 57%, esa cifra habrá aumentado en 2010 al 72%. Con más personas económicamente activas y menos dependientes a los que ayudar, podría haber una mejora apreciable de la productividad, siempre que esos trabajadores se emplearan adecuadamente. Se estima que la población activa de Asia septentrional y central alcanzará un máximo en 2010 para registrar luego un pronunciado descenso; en la parte sudoriental y sudoccidental del continente debería alcanzarse un máximo en 2025, mientras que en la parte meridional se mantendría constante durante un largo tiempo.

B. CONTENEDORIZACIÓN*Dirección del tráfico de contenedores*

La Conferencia de Fletes del Lejano Oriente (FEFC), que es un grupo de 16 compañías marítimas con aproximadamente dos tercios de la capacidad de los buques portacontenedores en la ruta Asia/Europa, anunció un incremento del volumen de tráfico en 2007 en ambas direcciones. El tráfico de contenedores en dirección oeste ascendió a 731.360 TEU en enero de 2007, con un aumento de 16,4% respecto del mismo período del año anterior. En febrero, la misma ruta registró un incremento de 50% en ese tráfico respecto del año anterior, con 697.910 TEU. En marzo, las cifras fueron de 684.550 TEU, un 3,4% más que en el mismo período de 2006. En el primer trimestre de 2007 se movieron 2,12 millones de TEU en dirección oeste, con 1,4 millones destinados a Europa septentrional y alrededor de 724.890 al Mediterráneo. La primera de esas cifras suponía un aumento anual de 49,1% hasta febrero, mientras que el crecimiento de la segunda fue de 52,1%. Esos incrementos en la demanda de mercancías procedentes de Asia hizo que en julio de 2007 la FEFC anunciara una subida de 300 dólares en el costo por TEU de transporte de Asia a Europa. Ello representaba un aumento del 19% sobre el precio medio del primer trimestre de 1.550 dólares, la mayor alza en un solo trimestre del último decenio. No obstante, tal cosa tendría también que compararse con la

reducción del 15% en las tarifas durante el primer trimestre de 2006.

En la ruta en dirección este, los volúmenes transportados por la Conferencia sumaron 272.941 TEU en enero de 2007, un 21,7% más que el año anterior. A finales del primer trimestre de 2007, el tráfico en dirección este desde Europa a Asia había crecido un 9,6% respecto del año anterior hasta 815.173 TEU. En cuanto a los movimientos desde Europa septentrional a Asia, mejoraron un 7% para cifrarse en 661.569 TEU.

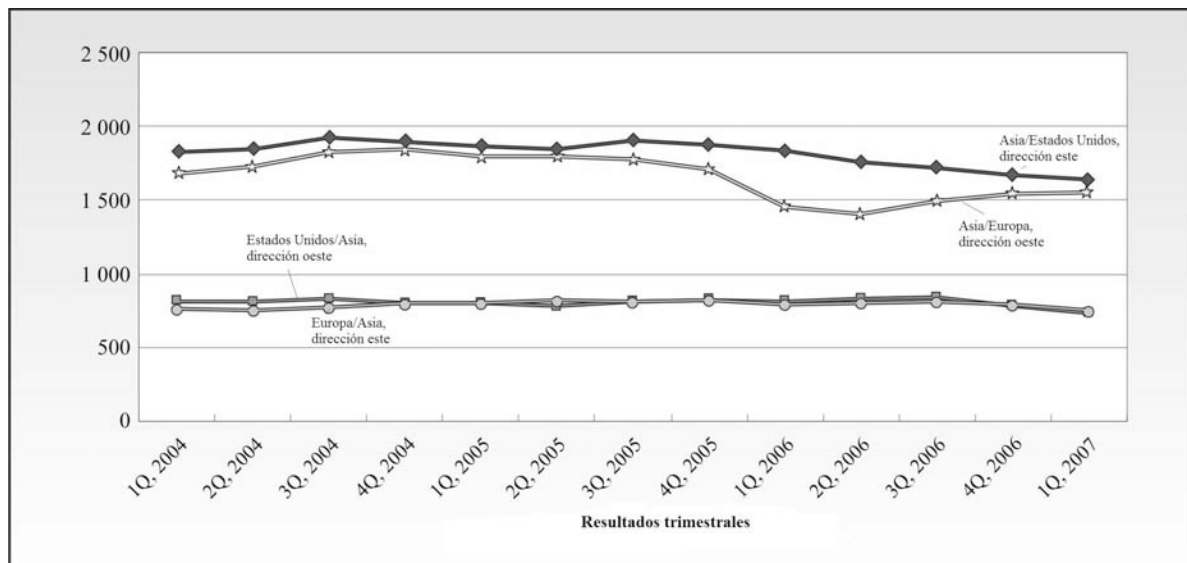
El tráfico total desde Asia a los Estados Unidos se situó en 1,1 millones de TEU en febrero, con un incremento del 19,5% respecto del mismo período de 2006. El de China a los Estados Unidos fue en febrero de 2007 de 771.849 TEU, con un progreso del 31,6%. El que se dirige desde Viet Nam a los Estados Unidos creció 49% en febrero respecto del mismo período de 2006 para situarse en 28.431 TEU. Las exportaciones asiáticas a los Estados Unidos han estado disminuyendo ligeramente, con la excepción de las de China, mientras que el comercio intrarregional ha ido en aumento⁸⁴. El crecimiento anual del tráfico contenedorizado en la ruta transpacífica entre Asia y Estados Unidos se ha frenado en los últimos años desde un incremento del 17,3% en 2004 a un 14,1% en 2005 y un 10,8% en 2006. Al mismo tiempo, las tarifas del transporte marítimo entre Asia y los Estados Unidos han bajado desde su máximo de 2.203 dólares en el tercer trimestre de 1999 a 1.643 dólares en el primer trimestre de 2007. El tráfico de contenedores de los puertos asiáticos de distribución depende mucho del comercio intrarregional, dedicándose más de la mitad de todos los movimientos en los puertos de Busan, Hong Kong (China) y Yokohama a abastecer a la región. Entre 2001 y 2005, en una muestra de 60 grandes puertos asiáticos de toda la región se registró un crecimiento medio del 10% anual.

El volumen del comercio marítimo intraasiático desde el Japón a China fue de 74.122 TEU en abril de 2007, un 5,7% menos que en el mismo período de 2006. Ese comercio desde China al Japón también se redujo en abril un 1,3% respecto del mismo período de 2006 para cifrarse en 191.012 TEU.

En el gráfico 16 figura la tendencia de las tarifas del transporte marítimo de las mercancías que se dirigen a Asia o que proceden de ese continente durante el período de 2004 a 2007. En ese período los fletes generalmente se mantuvieron constantes excepto en

Gráfico 16

Tarifas de los fletes desde Asia o hacia ella, 2004-2007



Fuente: www.ci.online.co.uk.

la ruta de Asia a Europa, que experimentó una reducción del 15% en el primer trimestre de 2006. Las tarifas del transporte desde Europa y los Estados Unidos a Asia en el período de 2004 a 2007 han registrado en buena parte una evolución paralela. Las tarifas desde Europa a Asia supusieron entre un 51 y un 58% de las vigentes en la dirección opuesta. En la ruta desde los Estados Unidos a Asia variaron un poco más, entre un 43 y un 58% de las aplicadas en la dirección opuesta.

El tráfico en los puertos de contenedores

En el cuadro 54 figuran los 49 principales puertos asiáticos de contenedores en lo que hace al tráfico medido en TEU. Son muy parecidos a los de los principales puertos de esta categoría de todo el mundo en razón del elevado volumen de mercancías contenedORIZADAS exportadas por la región. Los puertos que se desempeñaron mejor en 2006 en comparación con 2005 fueron Yantai con un incremento del 112%, seguido de Yingkou con un 59% y Guangzhou con un 40%. Por término medio, los puertos de China continental crecieron un 35% en 2006 frente a un 29% en 2005. Entre los puertos de otros países en desarrollo que registraron mejoras de dos dígitos figuran Colombo (con un 25% de aumento), Jawaharlal (23%), Gwangyang (22%), Ambarli (21%), Incheon y Ho Chi Minh (19%), Dubai (17%), Tanjung Pelepas (14%), Port Klang (14%), Chittagong (12%), Laem Chabang (11%), y Karachi y Bangkok (10%).

En el cuadro 55 figura el tráfico portuario de contenedores en 25 países asiáticos seleccionados. La tasa media de crecimiento de los puertos de esos países fue 11,6%, similar al 11,4% del período de 2004 a 2005. China es el país con el mayor tráfico, con alrededor de 81 millones de TEU. Esto supone un 23% más que el año anterior, que también registró un incremento similar del 22% respecto de 2004.

Operadores de los terminales asiáticos de contenedores

Entre los operadores internacionales de terminales que tienen su sede en Asia figuran Cosco Pacific, DP World, Evergreen, Hanjing, Hutchinson Port Holdings (HPH), ICTSI, NYK/Ceres y PSA International. En conjunto tienen un tráfico de más de 220 millones de TEU y alrededor de la mitad del movimiento de todo el mundo de contenedores. Otro operador de terminales ubicado en Asia, pero que no tiene unas actividades portuarias mundiales, es China Merchants Holdings International (CMHI), que posee intereses en operaciones portuarias en Hong Kong (China), Ningbo, Qingdao, Shenzhen, Shanghai, Tianjin y a lo largo del delta del río Yangtze y de la franja económica de Bohai. A principios de 2007 CMHI compró a DP World su participación en el terminal de Shenzhen. También tiene una parte del 30% en Shanghai International Port

Cuadro 54

Tráfico de contenedores en los 50 mayores puertos asiáticos, 2004, 2005 y 2006
(En TEU)

Nombre del puerto	País/territorio	2004	2005	2006 ^a
Singapur	Singapur	21.329.100	23.192.200	24.796.000
Hong Kong	Hong Kong (China)	21.984.000	22.427.000	23.539.000
Shanghai	China	14.557.200	18.084.000	21.710.000
Shenzhen	China	13.655.500	16.197.173	18.468.900
Busan	República de Corea	11.491.968	11.843.151	12.030.000
Kaohsiung	Provincia china de Taiwán	9.714.115	9.471.056	9.774.670
Dubai	Emiratos Árabes Unidos	6.428.883	7.619.219	8.923.465
Qingdao	China	5.139.700	6.307.000	7.702.000
Ningbo	China	4.005.500	5.208.000	7.068.000
Guangzhou	China	3.304.000	4.685.000	6.600.000
Port Klang	Malasia	5.243.593	5.543.527	6.326.000
Tianjin	China	3.814.000	4.801.000	5.900.000
Tanjung Pelepas	Malasia	4.020.421	4.177.121	4.770.000
Laem Chabang	Tailandia	3.529.000	3.765.967	4.215.817
Xiamen	China	2.871.700	3.342.300	4.018.700
Tokio	Japón	3.358.257	3.597.588	3.695.892
Tanjung Priok	Indonesia	3.170.000	3.281.580	3.347.000
Jawaharlal Nehru	India	2.371.338	2.666.703	3.298.328
Dalian	China	2.211.200	2.655.000	3.212.000
Yokohama	Japón	2.717.631	2.873.277	3.199.882
Colombo	Sri Lanka	2.220.525	2.455.297	3.079.132
Yeddah	Arabia Saudita	2.425.930	2.835.539	2.963.548
Nagoya	Japón	2.303.541	2.491.198	2.751.677
Manila	Filipinas	2.696.878	2.625.000	2.638.471
Ciudad de Ho Chi Minh (Saigón)	Viet Nam	1.868.000	2.122.000	2.532.000
Kobe	Japón	2.176.830	2.262.066	2.413.000
Salalah	Omán	2.228.546	2.491.741	2.390.000
Osaka	Japón	1.725.565	2.094.277	2.231.630
Keelung	Provincia china de Taiwán	2.070.192	2.091.458	2.123.000
Tanjung Perak/Surabaya	Indonesia	1.667.868	1.850.000	1.943.000
Gwangyang	República de Corea	1.321.862	1.441.261	1.760.000
Khor Fakkan	Emiratos Árabes Unidos	1.819.431	1.929.729	1.730.758
Bangkok	Tailandia	1.318.000	1.349.246	1.485.328
Ambarli	Turquía	1.078.406	1.185.768	1.445.000
Shahid Rajae	Irán (República Islámica del)	1.142.659	1.292.962	1.408.067
Incheon	República de Corea	934.941	1.153.465	1.380.000
Lianyungang	China	502.300	1.005.300	1.302.300
Taichung	Provincia china de Taiwán	1.245.185	1.228.915	1.204.200
Zhongshan	China	921.500	1.075.900	1.173.400
Yantai	China	290.000	551.000	1.169.000
Karachi	Pakistán	911.933	1.024.000	1.127.456
Fuzhou	China	707.900	750.000	1.030.000
Yingkou	China	1.040.438	633.600	1.010.000
Dammam	Arabia Saudita	743.457	894.809	941.828
Chittagong	Bangladesh	688.771	783.353	882.411
Pasir Gudang	Malasia	805.689	836.754	880.611

Nombre del puerto	País/territorio	2004	2005	2006 ^a
Penang	Malasia	772.024	795.289	849.730
Izmir	Turquía	804.563	784.377	847.926
Chennai	India	617.000	735.000	797.832
Hakata	Japón	611.184	666.846	710.000

Fuente: Datos obtenidos de *Containerisation International Yearbook 2007* y de varias publicaciones de Dynamar B.V., e información obtenida directamente por la secretaría de la UNCTAD de operadores de terminales y autoridades portuarias.

^a Si bien se procura por todos los medios obtener datos actualizados, las cifras de 2006 son en algunos casos estimaciones. Algunos puertos no respondieron a la encuesta sobre su situación.

Cuadro 55

Tráfico portuario de contenedores en 25 países asiáticos, 2004, 2005 y 2006
(En TEU)

País/territorio	2004	2005	Cifras preliminares de 2006 ^a	Variación porcentual 2004-2005	Variación porcentual 2005-2006
China	54.517.667	66.520.473	81.927.000	22,02	23,16
Singapur	21.329.100	23.192.200	24.796.000	8,74	6,92
Hong Kong (China)	21.984.000	22.427.000	23.539.000	2,02	4,96
Japón	13.930.340	14.903.311	16.126.573	6,98	8,21
República de Corea	14.028.256	14.753.613	15.521.072	5,17	5,20
Malasia	11.249.482	11.762.654	13.295.393	4,56	13,03
Provincia china de Taiwán	13.029.492	12.791.429	13.101.870	-1,83	2,43
Emiratos Árabes Unidos	8.432.503	9.777.118	10.936.305	15,95	11,86
Tailandia	4.847.000	5.115.213	5.701.145	5,53	11,45
India	4.228.111	4.721.321	5.625.268	11,67	19,15
Indonesia	5.111.899	5.413.654	5.599.500	5,90	3,43
Arabia Saudita	3.169.387	3.730.348	3.905.376	17,70	4,69
Filipinas	3.255.851	3.167.486	3.556.195	-2,71	12,27
Turquía	2.732.950	2.907.063	3.336.742	6,37	14,78
Sri Lanka	2.220.525	2.455.297	3.079.132	10,57	25,41
Omán	2.515.546	2.727.341	2.543.284	8,42	-6,75
Viet Nam	1.868.000	2.122.000	2.532.000	13,60	19,32
Pakistán	1.405.306	1.564.827	1.760.956	11,35	12,53
Irán (República Islámica del)	1.177.265	1.325.643	1.528.518	12,60	15,30
Bangladesh	688.771	783.353	882.411	13,73	12,65
Kuwait	379.596	673.472	750.000	77,42	11,36
Libano	389.876	464.976	594.601	19,26	27,88
Yemen	491.171	508.085	590.981	3,44	16,32
Jordania	358.723	392.177	430.000	9,33	9,64
Camboya	213.916	211.141	221.490	-1,30	4,90
	193.554.733	214.411.195	241.880.812	11,46	11,60

Fuente: Datos obtenidos de *Containerisation International Yearbook 2007* y de varias publicaciones de Dynamar B.V., e información obtenida directamente por la secretaría de la UNCTAD de operadores de terminales y autoridades portuarias.

^a Si bien se procura por todos los medios obtener datos actualizados, las cifras de 2006 son en algunos casos estimaciones. Algunos puertos no respondieron a la encuesta sobre su situación. Un crecimiento negativo o bajo puede ser imputable a que los totales nacionales a veces ocultan el hecho de haberse omitido datos de algún puerto.

Group (SIPG), que construyó y opera el puerto de aguas profundas de Yangshan en Shanghai, y una participación en el terminal del puerto de Zeebrugge. Más recientemente, CMHI se ha ampliado al exterior con una inversión en el puerto de Ben Dinh Sao Mai en Viet Nam meridional.

Hay señales de una tendencia hacia una mayor consolidación de las operaciones mundiales de los terminales, al haber madurado el mercado después de que aumentaran las licitaciones de concesiones de terminales en los años ochenta y noventa. No obstante ello, el mercado sigue muy fragmentado con muchos pequeños partícipes, por lo general relacionados con compañías navieras. En los últimos dos años ha habido un movimiento hacia la adquisición de puertos por fondos privados de capital, que se ha traducido en la subsiguiente desaparición de los puertos de las bolsas mundiales. Por ejemplo, P&O Ports fue comprado por la filial de DP World que es propiedad en su totalidad del Gobierno de Dubai. Associated British Ports del Reino Unido fue adquirido por Admiral Acquisitions, una empresa privada de capital. En el mismo país, MDHC fue comprado por Peel Holdings, una compañía privada (ahora propiedad en un 49% del Deutsche Bank). Orient Overseas Container Line, empresa marítima cotizada en Hong Kong (China), vendió todas sus operaciones en terminales (con exclusión de Long Beach y Kaohsiung) a Ontario Teachers' Pension Plan Board (OTPPB) en 2006. Otras compañías propietarias de puertos que no cotizan son PSA International en Asia, Eurogate, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Mediterranean Shipping Company (MSC) y Terminal de Contenidors de Barcelona (TBC) en Europa, y Stevedoring Services of America (SSA) en América del Norte.

Entre los puertos que siguen presentes en los mercados bursátiles asiáticos figuran CHMI, Cosco Pacific y HPH (a través de su sociedad madre Hutchison Whampoa), que se cotizan todas ellas en la Bolsa de Hong Kong (China). ICTSI lo hace en Manila, Hanjin en Seúl (aunque Macquarie Bank tiene una parte del 40% en el negocio del terminal), APL en Singapur (a través de su sociedad madre NOL), Evergreen en la Provincia china de Taiwán y NYK en Tokio.

El costo que supone comprar terminales ha aumentado en los últimos años. Cuando DP World adquirió CSX Terminal en 2005 la proporción

precio/beneficios (p/b) era de 14; cuando Admiral Acquisitions compró Associated British Ports esa proporción era de 15; y cuando Deutsche Bank se hizo con una parte de Peel Ports la cifra era de 16. Sin embargo, cuando DP World adquirió P&O Ports, menos de un año después de la adquisición de CSX Terminals, la proporción p/b había subido a 19. Este coeficiente en el caso de Forth Ports del Reino Unido, última compañía portuaria británica restante todavía cotizada en bolsa, era del orden de 20 a mediados de 2007. Al mismo tiempo, ICTSI tenía una proporción de 25 y CMHI de 36. El coeficiente más elevado para CMHI refleja el sentimiento que tienen los inversores del sector portuario chino, una actividad donde CMHI posee aproximadamente una participación del 35%. Los puertos están atrayendo cada vez más el interés de los inversores y, por tanto, para los países en desarrollo lo importante ya no es cómo financiar sus proyectos de infraestructura sino qué socios elegir.

Fabricación de contenedores

La fabricación de contenedores sigue dominada por dos grandes productores, China International Marine Containers (CIMC) y Singamas, que controlan entrambos más del 90% del mercado. CIMC tiene capacidad para fabricar 2 millones de TEU al año y Singamas para 1,25 millones. Entre los demás fabricantes de contenedores figuran el Grupo CXIC (chino, con una participación de la empresa israelí Zim del 25%), Jindo Corp y Hyundai Mobis (ambos de la República de Corea). En el capítulo 5 figuran más detalles.

C. EVOLUCIÓN DE LA FLOTA ASIÁTICA

La flota mercante asiática

En el cuadro 56 figura la composición de la flota asiática por pabellón de registro y tipo de buque. Con mucho, los mayores registros son los de Hong Kong (China) y Singapur, cada uno de ellos con alrededor de 32 millones de TB matriculadas. A continuación figuran China con 23 millones, la República de Corea con 10 millones, la India con 8 millones, Malasia con 6 millones, seguidos de Indonesia, la República Islámica del Irán y Filipinas con alrededor de 5 millones cada uno. En torno a una cuarta parte de los graneleros de todo el mundo enarbola pabellones asiáticos, al igual que uno de cada cuatro cargueros. Aproximadamente el 21% de la flota mundial de buques de más de 100 TB está registrado en Asia.

Cuadro 56

Flota mercante asiática, por pabellón de registro y tipo de buque^a
(Arqueo bruto)

Pabellón	Graneleros	Portacontenedores	Cargueros	Petroleros	Otros tipos	Total mundial
Arabia Saudita		149.368	304.335	424.182	143.960	1.021.845
Azerbaiyán			99.247	226.453	367.191	692.891
Bahrein	58.148	96.308	2.847	81.314	89.733	328.350
Bangladesh	51.632	45.193	255.697	58.805	33.033	444.360
Brunei Darussalam			1.667	1.066	475.742	478.475
Camboya	452.600	38.479	1.290.451	79.943	89.909	1.951.382
China	9.227.147	3.246.674	4.808.133	4.575.902	1.630.571	23.488.427
Emiratos Árabes Unidos	86.531	214.436	94.902	293.913	180.544	870.326
Filipinas	2.459.287	165.744	1.373.766	403.210	669.997	5.072.004
Georgia	390.319	17.298	497.585	107.301	116.808	1.129.311
Hong Kong (China)	17.909.201	5.069.200	2.037.974	7.190.661	477.816	32.684.852
India	2.099.520	126.538	258.364	4.883.338	1.013.425	8.381.185
Indonesia	485.630	349.412	1.993.281	1.288.170	1.170.655	5.287.148
Irán (República Islámica del)	993.343	275.113	508.893	3.266.402	163.525	5.207.276
Iraq			40.380	30.308	71.537	142.225
Jordania	32.182	26.318	112.843	138.967	76.009	386.319
Kazajstán			2.804	36.663	25.465	64.932
Kuwait	53.793	214.436	98.283	1.525.861	264.463	2.156.836
Líbano	50.328		96.214	842	9.573	156.957
Macao (China)					2.321	2.321
Malasia	343.041	689.664	517.308	2.511.211	2.327.776	6.389.000
Maldivas			82.237	8.126	9.568	99.931
Mongolia	137.144		247.732	25.364	16.912	427.152
Myanmar	208.206		156.740	2.935	29.382	397.263
Omán			1.585	412	18.336	20.333
Pakistán	36.098	18.012	129.768	214.822	15.920	414.620
Provincia china de Taiwán	1.198.656	475.449	112.344	821.129	178.133	2.785.711
Qatar	15.071	184.168	39.176	327.918	85.947	652.280
República Árabe Siria	45.042	7.572	331.699	1.461	2.907	388.681
República de Corea	5.845.155	1.224.068	1.142.086	1.275.509	990.300	10.477.118
República Democrática Popular Lao			2.853			2.853
República Popular Democrática de Corea	160.551	17.436	725.968	60.046	88.625	1.052.626
Singapur	6.492.161	4.639.269	3.058.171	16.119.713	1.864.608	32.173.922
Sri Lanka	7.170	24.531	113.995	8.467	19.921	174.084
Tailandia	918.540	258.839	1.143.269	370.270	191.785	2.882.703
Turkmenistán	2.613		16.966	6.156	27.680	53.415
Turquía	2.101.113	253.873	1.312.381	859.520	321.952	4.848.839
Viet Nam	267.291	71.260	1.152.869	370.803	191.590	2.053.813
Yemen			5.461	10.710	12.998	29.169
Total parcial	52.127.513	17.898.658	24.170.274	47.607.873	13.466.617	155.270.935
Sin datos	667.015	43.233	1.322.496	509.128	1.457.687	3.999.559
Total de la flota mundial	204.552.682	110.686.630	98.213.506	213.748.432	93.587.606	720.788.856
Porcentaje de Asia en la flota mundial	25,48	16,17	24,61	22,27	14,39	21,54

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

^a Buques mercantes de 100 TB y más.

En el cuadro 57 figura un desglose del crecimiento de la flota mercante de 37 países asiáticos seleccionados. Jordania experimentó el mayor incremento de su flota mercante con un espectacular 145%; el número de buques de esa flota aumentó en 325 unidades. Kazajstán registró un incremento del 70%, aunque ello equivale a sólo 33 buques más. En Viet Nam hubo un respetable crecimiento del 27% y en Indonesia y Omán sendos progresos del 20%. Países que también registraron crecimientos de dos dígitos fueron Qatar (17%), la República de Corea (15%), Turkmenistán (15%) y Malasia (11%). En el cuadro 58 se indica la distribución por edad de la flota mercante asiática. Qatar tenía una de las flotas nacionales más jóvenes con una edad media de 8 años, imputable sobre todo a su flota de petroleros recientes y de buques cisterna que transportan gas natural licuado (GNL) (véase el capítulo 1).

D. EXAMEN DE UN PAÍS

En el recuadro 2 se indica de modo detallado los acontecimientos últimos y presentes en los puertos de Viet Nam, que recientemente se adhirió a la OMC.

E. OTROS ACONTECIMIENTOS

Fabricación de grúas para muelles

La empresa Zhenhua Port Machinery Co. Ltd (ZPMC) de Shanghai tiene una parte del 70% en el mercado internacional de maquinaria para puertos, en el que ha figurado a la cabeza desde 1999. Emplea a unas 30.000 personas y su producción ha aumentado en promedio más del 50% desde 2001 a 2006. Esa producción en 2006 se cifró en 2.200 millones de dólares. En 2006 la compañía entregó 240 grúas de puerto, además de 450 grúas-pórtico sobre neumáticos.

Sociedades de clasificación

En el mundo existen más de 50 sociedades de clasificación; en Asia, las más importantes son el Registro coreano de transporte marítimo con alrededor de 2.100 buques que desplazan unos 25 millones de TB; Nippon Kaiji Kyokai o ClassNK con aproximadamente 6.600 buques de 147 millones de TB; y la Sociedad China de Clasificación con alrededor de 1.700 buques y aproximadamente 18,5 millones de TB. Los miembros de algunos registros son casi siempre los que tienen tonelaje nacional propio; por ejemplo, el Registro indio tiene un 95% de miembros de ese país.

Clubs de protección e indemnización

El grupo internacional de Clubs P&I (protección e indemnización) representa alrededor del 90% de todo el tonelaje mundial de transporte marítimo. Existe sólo un Club asiático, el P&I del Japón. Al margen del grupo hay varios clubes menores especializados que trabajan para navieras nacionales, como el Club de China. Sin embargo, el Britannia Club, basado en Londres, en realidad se ha convertido en un club asiático, con más del 50% de sus miembros en Asia. El American Club, con base en Nueva York, tiene aproximadamente un 27% de sus miembros en ese continente, mientras el SKULD P&I Club, basado en Oslo, tiene también bastantes miembros asiáticos, con un 22% tan sólo en China. Casi todos los clubes de ese tipo cuentan con oficinas en la región para atender a la creciente flota asiática. Las primas P&I registraron en 2006 una tendencia continua al alza, con incrementos que fueron de 0 a 12,5%. No obstante, por término medio las empresas navieras tuvieron que hacer frente a incrementos en las tarifas generales del 7,11%. Un club redujo sus primas diferidas, con el resultado de que hubo una reducción respecto del año anterior del 2,5%. El incremento general de las tarifas en 2007 osciló entre 2,5 y 10%, con un promedio del 6,65%.

Cuadro 57

Flota mercante, por pabellón de registro de 37 países/territorios seleccionados^a
(En miles de TPM)^b

	1º de enero de 2005	1º de enero de 2006	1º de enero de 2007	Variación porcentual 2005-2006	Variación porcentual 2006-2007
Arabia Saudita	2.581	1.278	1.229	-50	-4
Azerbaiyán	551	568	602	3	6
Bahrein	380	396	410	4	4
Bangladesh	626	664	618	6	-7
Brunei Darussalam	422	421	421	0	0
Camboya	-	-	2.700	-	-
China	29.793	32.774	34.924	10	7
Filipinas	7.008	7.129	6.704	2	-6
Georgia	1.340	1.502	1.605	12	7
Hong Kong (China)	43.957	50.443	54.341	15	8
India	12.347	13.295	14.190	8	7
Indonesia	5.038	5.308	6.392	5	20
Irán (República Islámica del)	9.115	9.009	8.953	-1	-1
Iraq	210	175	176	-17	0
Japón	16.013	15.100	15.083	-6	0
Jordania	211	225	550	7	145
Kazajstán	20	47	80	135	70
Kuwait	3.811	3.706	3.442	-3	-7
Macao (China)	-	-	2	-	-
Malasia	8.708	7.755	8.571	-11	11
Mongolia	-	-	629	-	-
Myanmar	656	645	574	-2	-11
Omán	10	11	13	10	20
Pakistán	472	652	673	38	3
Provincia china de Taiwán	-	-	4.398	-	-
Qatar	793	795	933	0	17
República de Corea	12.017	14.347	16.540	19	15
República Democrática Popular Lao	-	-	5	-	-
República Popular Democrática de Corea	1.531	1.733	1.419	13	-18
Seychelles	70	136	145	94	7
Singapur	40.943	48.562	51.043	19	5
Sri Lanka	196	222	224	13	1
Tailandia	4.383	4.591	4.320	5	-6
Turkmenistán	36	42	48	17	15
Turquía	7.048	7.621	7.223	8	-5
Viet Nam	2.127	2.479	3.144	17	27
Yemen	-	-	26	-	-
Total mundial de TPM	895.843	959.964	1.042.351	7	9
TPM de Asia	212.413	231.631	252.361	9	9
Parte del mercado de Asia en las TPM mundiales	23,71%	24,13%	24,21%	0,42	0,08

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

^a Buques mercantes de 100 TB y más.

^b Las cifras se han redondeado al 000 más próximo.

Cuadro 58

Distribución por edad de la flota mercante^a de los 34 países asiáticos que se indica

País/Territorio o agrupación	Tipo	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media ^b
Flota mundial	Graneleros	21,6	19,0	19,1	9,0	31,3	12,9
	Portacontenedores	34,7	25,7	18,6	8,0	13,0	9,1
	Cargueros	10,1	12,6	10,9	9,6	56,8	17,4
	Petroleros	30,3	25,0	16,4	14,6	13,6	10,0
	Otros tipos	19,6	14,4	10,7	9,1	46,3	15,1
	Todos	25,1	21,0	16,7	10,9	26,2	12,0
Arabia Saudita	Portacontenedores	0,0	64,1	0,0	0,0	35,9	12,9
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	17,0	0,0	0,0	0,5	82,5	19,8
	Otros tipos	3,0	35,0	7,4	1,1	53,6	16,2
	Todos	7,5	15,5	1,6	0,4	75,0	19,1
Bahrein	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	0,0	99,5	0,0	0,0	0,5	7,1
	Otros tipos	36,0	14,3	6,4	3,1	40,2	12,5
	Todos	5,9	64,0	1,0	0,5	28,6	11,5
Bangladesh	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,1	0,0	14,0	85,9	22,6
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	5,6	94,4	23,1
	Otros tipos	0,9	4,6	1,1	31,2	62,3	20,4
	Todos	0,0	0,2	0,0	9,9	89,8	22,8
Brunei Darussalam	Cargueros	0,0	0,0	53,0	0,0	47,0	17,4
	Petroleros	0,0	48,1	0,0	51,9	0,0	12,2
	Otros tipos	0,0	17,4	0,3	0,1	82,2	20,6
	Todos	0,0	17,4	0,5	0,2	81,9	20,6
Camboya	Graneleros	0,0	0,0	0,9	1,1	98,1	23,3
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	6,6	0,3	0,9	3,4	88,9	21,7
	Petroleros	0,0	0,0	5,3	2,2	92,5	22,7
	Otros tipos	0,0	0,0	4,3	8,2	87,5	22,5
	Todos	4,2	0,2	1,1	2,8	91,7	22,3
China	Graneleros	10,1	7,5	9,8	14,8	57,8	18,0
	Portacontenedores	48,8	3,3	16,8	8,5	22,6	10,0
	Cargueros	2,4	6,3	3,9	6,2	81,1	21,1
	Petroleros	39,8	8,2	15,0	7,0	30,1	11,4
	Otros tipos	15,2	8,3	10,7	9,2	56,6	17,0
	Todos	19,7	7,0	10,7	10,6	52,0	16,2
Emiratos Árabes Unidos	Graneleros	37,9	38,0	12,9	10,8	0,5	6,9
	Portacontenedores	0,0	44,0	0,0	0,0	56,0	16,2
	Cargueros	6,1	2,9	12,6	2,1	76,3	20,1
	Petroleros	21,6	9,8	7,3	3,4	58,0	16,2
	Otros tipos	7,5	7,3	3,5	11,5	70,2	19,5
	Todos	15,9	19,3	6,5	4,6	53,7	15,9
Filipinas	Graneleros	15,4	32,1	25,2	5,1	22,2	11,7
	Portacontenedores	0,0	0,0	95,2	0,0	4,8	12,6
	Cargueros	2,7	4,8	10,7	7,2	74,6	20,4
	Petroleros	49,1	3,1	10,9	5,6	31,2	10,8
	Otros tipos	36,6	2,7	0,1	5,5	55,1	14,8
	Todos	15,8	20,7	20,9	5,5	37,0	13,9

Cuadro 58 (continuación)

País/Territorio o agrupación	Tipo	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media^b
Hong Kong (China)	Graneleros	30,5	23,1	19,5	9,0	18,0	10,3
	Portacontenedores	46,9	17,3	18,0	6,2	11,6	8,1
	Cargueros	16,9	16,2	27,8	13,2	25,8	13,1
	Petroleros	35,2	17,3	23,3	23,5	0,7	8,9
	Otros tipos	61,1	2,1	20,0	2,6	14,1	7,5
	Todos	33,0	20,5	20,7	12,3	13,6	9,8
India	Graneleros	1,6	7,9	15,2	5,3	70,0	19,8
	Portacontenedores	0,0	0,0	52,0	25,1	23,0	15,9
	Cargueros	5,9	12,6	18,8	17,1	45,7	16,9
	Petroleros	31,6	8,4	15,6	15,5	28,9	12,5
	Otros tipos	3,3	5,8	1,1	26,3	63,5	20,0
	Todos	20,5	8,0	14,7	14,0	42,8	15,2
Indonesia	Graneleros	3,5	0,0	8,8	11,8	75,9	21,0
	Portacontenedores	2,8	22,4	4,2	5,6	65,0	18,3
	Cargueros	2,5	0,7	4,5	4,7	87,6	22,0
	Petroleros	2,4	2,2	12,3	3,5	79,5	21,0
	Otros tipos	4,2	5,0	14,6	11,7	64,5	19,3
	Todos	2,8	3,1	8,3	5,8	80,1	21,1
Irán (República Islámica del)	Graneleros	0,0	21,2	0,0	0,1	78,7	20,0
	Portacontenedores	60,5	36,1	2,8	0,0	0,5	4,2
	Cargueros	1,8	37,3	15,0	4,4	41,6	15,0
	Petroleros	36,5	36,3	24,7	0,0	2,5	6,8
	Otros tipos	1,9	0,5	2,7	4,0	90,8	22,4
	Todos	27,1	32,8	18,0	0,4	21,6	10,1
Iraq	Cargueros	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
	Otros tipos	0,0	0,6	4,9	0,0	94,5	22,8
	Todos	0,0	0,2	1,9	0,0	97,8	23,2
Jordania	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	24,9	75,1	21,9
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Otros tipos	1,3	0,0	0,0	1,2	97,5	23,2
	Todos	0,0	0,0	0,0	6,6	93,3	23,1
Kuwait	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	44,0	0,0	0,0	56,0	16,2
	Cargueros	0,4	0,0	0,5	0,0	99,1	23,4
	Petroleros	15,2	22,4	0,0	54,9	7,5	13,0
	Otros tipos	0,7	0,8	38,1	0,3	60,0	18,8
	Todos	12,4	21,0	2,9	44,3	19,5	14,2
Libano	Graneleros	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
	Petroleros	0,0	0,0	53,7	0,0	46,3	17,3
	Otros tipos	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos	0,0	0,0	0,4	0,0	99,6	23,5
Macao (China)	Otros tipos	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Todos	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5

Cuadro 58 (continuación)

País/Territorio o agrupación	Tipo	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media^b
Malasia	Graneleros	14,7	32,6	25,5	6,8	20,4	11,6
	Portacontenedores	14,1	30,0	18,8	19,0	18,0	12,1
	Cargueros	3,8	3,1	11,4	6,4	75,4	20,5
	Petroleros	41,6	22,1	9,9	14,7	11,6	8,8
	Otros tipos	28,7	11,0	20,7	3,4	36,1	12,9
	Todos	31,0	19,4	14,8	11,0	23,8	11,2
Maldivas	Cargueros	0,0	0,0	0,1	1,3	98,6	23,4
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Otros tipos	0,0	1,1	0,3	0,0	98,6	23,3
	Todos	0,0	0,0	0,1	1,1	98,8	23,4
Myanmar	Graneleros	0,0	60,7	13,7	19,0	6,6	10,7
	Cargueros	0,7	12,4	16,4	17,4	53,0	18,3
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Otros tipos	0,0	38,1	0,0	25,5	36,5	15,6
	Todos	0,2	43,4	14,2	18,5	23,7	13,5
Omán	Cargueros	0,0	38,1	0,0	0,0	61,9	17,2
	Otros tipos	6,5	14,2	15,2	2,8	61,3	17,8
	Todos	5,7	17,2	13,3	2,4	61,4	17,8
Pakistán	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	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
	Petroleros	0,0	0,0	0,1	0,2	99,7	23,5
	Otros tipos	6,8	18,3	0,0	0,0	75,0	19,0
	Todos	0,1	0,4	0,0	0,1	99,3	23,4
	Provincia china de Taiwán	Graneleros	0,6	43,0	34,7	4,7	16,9	12,0
Portacontenedores	3,8	15,8	19,1	22,8	38,4	16,4	
Cargueros	0,0	5,6	0,8	8,6	85,0	21,9	
Petroleros	0,0	0,5	20,2	61,7	17,6	17,1	
Otros tipos	0,4	0,7	9,7	62,6	26,6	18,1	
Todos	0,8	23,9	26,3	26,3	22,7	14,6	
Qatar	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	9,0	55,7	0,0	0,0	35,3	12,4
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Petroleros	73,6	0,0	26,3	0,0	0,1	4,6
	Otros tipos	71,0	8,5	0,0	0,0	20,5	6,8
	Todos	53,6	12,7	16,4	0,0	17,3	8,0
República Árabe Siria	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	17,0
	Cargueros	2,5	0,1	1,8	2,8	92,8	22,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Otros tipos	13,6	0,0	0,0	0,0	86,4	20,6
	Todos	2,2	0,1	1,5	3,9	92,3	22,6
República de Corea	Graneleros	0,9	2,2	29,3	40,2	27,4	17,0
	Portacontenedores	4,5	9,5	63,2	6,9	15,9	13,2
	Cargueros	2,3	1,8	13,7	31,9	50,3	19,1
	Petroleros	8,9	11,1	52,9	7,6	19,5	13,2
	Otros tipos	3,6	3,1	8,8	25,5	59,0	19,5
	Todos	2,5	4,0	33,0	31,6	28,9	16,5
República Democrática Popular Lao	Cargueros	0,0	0,0	66,6	0,0	33,4	15,8
	Todos	0,0	0,0	66,6	0,0	33,4	15,8

Cuadro 58 (continuación)

País/Territorio o agrupación	Tipo	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media^b
República Popular Democrática de Corea	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,4	99,6	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	1,1	0,3	0,7	2,0	95,9	23,0
	Petroleros	0,0	0,7	1,1	5,2	93,0	22,9
	Otros tipos	0,0	0,0	3,5	6,9	89,6	22,6
	Todos	0,8	0,2	0,7	2,1	96,2	23,1
Singapur	Graneleros	26,5	22,1	28,2	16,5	6,7	9,8
	Portacontenedores	22,0	27,9	29,2	11,0	9,8	10,1
	Cargueros	20,6	14,4	14,7	3,7	46,7	14,8
	Petroleros	20,2	14,9	18,0	30,3	16,7	12,7
	Otros tipos	32,5	15,3	9,6	8,5	34,2	12,3
	Todos	22,5	18,0	21,1	22,5	15,9	11,8
Sri Lanka	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	11,4	88,6	22,8
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	9,2	90,8	22,9
	Otros tipos	5,4	20,9	2,0	11,3	60,4	17,9
	Todos	0,4	1,4	0,1	9,0	89,1	22,6
Tailandia	Graneleros	0,0	8,3	21,9	6,6	63,2	19,2
	Portacontenedores	35,8	9,4	41,8	4,4	8,6	9,2
	Cargueros	0,3	5,9	11,0	7,4	75,3	20,7
	Petroleros	1,5	0,0	2,9	13,7	81,9	21,9
	Otros tipos	0,8	2,3	5,7	7,7	83,5	21,8
	Todos	3,3	6,0	15,9	7,8	67,0	19,5
Turquía	Graneleros	10,8	15,4	5,8	0,0	68,0	18,0
	Portacontenedores	40,4	32,0	3,9	3,1	20,6	8,9
	Cargueros	10,9	8,8	7,1	8,3	64,9	18,4
	Petroleros	45,3	35,8	0,5	0,5	17,9	7,8
	Otros tipos	10,9	3,4	4,9	11,6	69,1	19,3
	Todos	19,1	18,3	4,9	2,5	55,2	15,6
Viet Nam	Graneleros	0,0	4,2	20,7	23,7	51,4	18,9
	Portacontenedores	31,3	11,4	17,0	0,0	40,3	12,9
	Cargueros	33,5	7,4	8,6	13,9	36,6	13,2
	Petroleros	19,5	7,2	37,6	15,5	20,3	12,8
	Otros tipos	1,4	6,6	3,1	5,6	83,2	21,4
	Todos	23,8	7,0	15,7	14,6	38,9	14,5
Yemen	Cargueros	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
	Otros tipos	0,0	3,0	19,6	18,8	58,6	19,5
	Todos	0,0	0,7	4,8	4,6	90,0	22,5

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

^a Buques de 100 TB y más.

^b Para estimar la edad media se ha supuesto que las edades de los buques se distribuyen por igual entre los límites inferior y superior de cada grupo de edad. Para el grupo de 20 años y más, se ha tomado como punto medio 23,5 años.

Recuadro 2

Examen de un país: el programa de desarrollo portuario de Viet Nam

Viet Nam limita con China al norte, con el mar de la China meridional al este, y con la República Democrática Lao y Camboya al oeste. Las 64 provincias del país se gobiernan de modo centralizado desde la capital Hanoi, situada al norte y a la que sirve el puerto de Hai Phong. La ciudad mayor, la de Ho Chi Minh antiguamente conocida como Saigón, está ubicada al sur. El idioma que más comúnmente hablan los 85 millones de habitantes es el vietnamita (86%), mientras que el 14% restante pertenece a 53 grupos étnicos diferentes. Viet Nam es un gran exportador de arroz y de otros productos agrícolas como café y caucho. La pesca también ha aumentado en importancia en los últimos años.

Viet Nam tiene aproximadamente 114 puertos que se extienden a lo largo de su litoral de 3.260 km, administrados por 23 autoridades portuarias. No obstante, casi todos ellos tienden a ser de aguas someras, con una capacidad limitada y con escasas conexiones con el interior. En un estudio reciente sobre la carga en términos homogéneos transportada desde diversos puertos asiáticos a la costa oeste de los Estados Unidos^a, Viet Nam resultaba un 16% más caro que Shanghai, Ningbo o Shenzhen y un 28% más que Hong Kong (China). Esto puede achacarse directamente a la falta de fondeaderos de aguas profundas en Viet Nam, lo que hace necesario transbordar las mercancías en un puerto de enlace. Actualmente, los mayores buques portacontenedores que hacen escala en Viet Nam tienen una capacidad de alrededor de 1.500 TEU o 25.000 TB. Aunque el tráfico de contenedores ha ido aumentando por término medio en un 19% en el último decenio, cabría esperar un mayor incremento si hubiera más puertos de gran calado capaces de recibir buques más grandes. La compañía naviera nacional (Viet Nam National Shipping Lines (Vinalines)) es el mayor transportista del país con 104 buques que desplazan 1,2 millones de toneladas y que en 2006 transportaron 20,2 millones de toneladas de carga. En 2006 Viet Nam manejó 2,8 millones de TEU; más del 70% de ese tráfico correspondió a puertos que se encuentran cerca de la ciudad de Ho Chi Minh.

Viet Nam septentrional

En 2004 empezaron los trabajos en Hai Phong de la segunda fase del plan de expansión para ampliar el muelle de contenedores desde 150 a 500 m para recibir buques de 50.000 y 500.000 TEU anuales. En otras partes, el puerto de Dinh Vu, ubicado cerca de la zona industrial del mismo nombre, puede recibir buques de hasta 30.000 TPM y 14 millones de toneladas de carga al año. Su calado natural de 8,7 m se dragará hasta 10,2 m. En mayo de 2007 también se empezó a trabajar en un depósito para almacenar GPL.

En 2007 el puerto de aguas profundas de Cai Lan en la provincia de Quang Ninh, al este de Hai Phong y en la frontera con la provincia china de Guangxi, completó su primera fase de ampliación. Con un calado de 13 m ese puerto puede recibir buques de 30.000 a 40.000 TPM y para 2010 habrá aumentado su capacidad a 16 ó 17 millones de toneladas de carga. Todavía tienen que hacerse las conexiones con carreteras nacionales y el ferrocarril. Se desarrollarán terminales de contenedores que se gestionarán por una empresa conjunta de Quang Ninh Port, SSA Marine y Vinalines.

Se espera que en 2015 el proyecto de 1.600 millones de dólares para construir el puerto de gran calado de Lach Huyen en Do Son, a 22 km de Hai Phong, esté terminado, con capacidad para recibir buques de 60.000 a 80.000 TPM. Las cifras de carga anuales serán del orden de 50 a 60 millones de toneladas.

Viet Nam central

El puerto de aguas profundas de Chan May en la provincia de Thua Thien-Hue empezó a funcionar en 2003; situado cerca de la Zona Económica Comercial de Chan May, se encuentra a 55 km al sur de la ciudad de Hue, a 45 km al norte de Da Nang, cerca de la carretera asiática N° 1 y del sistema ferroviario Norte-Sur. El Corredor Económico Este-Oeste, junto a la carretera asiática N° 16, une la región central de Viet Nam con la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Myanmar. El puerto actualmente tiene un muelle de 130 m donde pueden atracar buques de 50.000 TPM. Se espera que en 2010 discurran por Chan May de 2,7 a 3,1 millones de toneladas anuales de carga.

En el puerto de gran calado de Dung Quat en la provincia de Quang Ngai han empezado los trabajos para construir un segundo muelle capaz de recibir buques de hasta 50.000 TPM, habiéndose invertido 21,7 millones de dólares. La primera compañía privada del país, la sociedad por acciones Gemadept-Dung Quat International Port empezó a ejecutar un proyecto de 36,9 millones de dólares en el puerto de Dung Quat. La primera fase de un año, con un coste de 25,3 millones de dólares, comenzó en julio de 2006. Cuando se acabe, el puerto podrá

recibir buques de hasta 30.000 TPM. Cerca de la Zona Económica de Dung Quat, en el puerto de Vinashin, la compañía del mismo nombre está construyendo un astillero para buques de 100.000 TPM.

El puerto de Ky Ha se ha ampliado para atender a buques de 10.000 TPM y se han hecho planes adicionales para dragar la zona y disponer de un calado a lo largo del muelle de 8,2 m. Esto también forma parte del proyecto general de infraestructuras de la Zona Económica de Dung Quat.

Se espera que el puerto de Nhon Hoi en la provincia de Binh Dinh tenga una capacidad de 2 millones de toneladas anuales en 2010, que aumentará a 10 millones para 2020. Al puerto podrán acceder buques de 30.000 TPM. Como casi todos los demás puertos vietnamitas, irá acompañado de una zona económica.

En mayo de 2006 se dio la aprobación para construir un puerto de transbordo en el actual puerto militar de Van Phong en la provincia de Khanh Hoa. Conocido como el Van Phong International Transshipment Port, está situado en el punto más oriental de Viet Nam a sólo 130 km de las líneas de navegación internacionales. El canal de aproximación tiene entre 400 m y 6 km de anchura con un calado de 22 m. La bahía dispone de una zona de aproximadamente 43.500 ha, con calados que van de 14 a 41 m; puede recibir buques de hasta 350.000 TPM. Ya se utiliza como punto de transbordo entre buques para petroleros de más de 100.000 TPM. La primera fase comprenderá 50 ha, con dos muelles que tendrán en total 700 m y podrán recibir buques de hasta 6.000 TEU. La segunda fase, que se desarrollará de 2010 a 2015, abarcará 120 ha, con una longitud total de muelle de 1.700 a 2.300 m. A ello seguirá una tercera y última fase de 400 ha (entre 2015 y 2020) y una longitud de muelle de 4.500 a 5.700 m. Está previsto que la primera fase de los dos muelles se termine en 2010 con un costo estimado en 183 millones de dólares.

Viet Nam meridional

El puerto de Saigón ha entrado en varias empresas conjuntas para establecer terminales de contenedores en la provincia de Ba Ria-Vung Tau al sudeste de la ciudad de Ho Chi Minh.

La Compañía del puerto de Saigón y APM Terminals (que tiene el 49%) se pusieron de acuerdo para construir un nuevo terminal de contenedores con un calado de 14 m en Cai Mep Thuong, 15 millas al sur de la ciudad de Ho Chi Minh y situado entre ocho parques industriales, con un costo de 186 millones de dólares. Está ubicado aguas arriba del terminal internacional de contenedores de Cai Mep (que es una empresa conjunta con SSA Marine). La longitud total de muelle será de 600 m con capacidad para 1 millón de TEU y buques de 80.000 TPM. La construcción del primer muelle de 300 m comenzó a principios de 2007 y debería estar acabada a finales de año. La segunda fase, que consiste en la construcción del segundo terminal, debería estar completada en 2010.

La misma compañía del puerto de Saigón y PSA International (con una participación del 49%) construirán el puerto de Thi Vai en la provincia de Ba Ria-Vung Tau, aguas abajo del puerto internacional de Thi Vai, y ejecutarán el proyecto de Hiep Phuoc en la ciudad de Ho Chi Minh, que se prevé empezará a operar en 2010. La fase I del proyecto costará 165 millones de dólares, con una fase II de 137 millones que se terminará hacia 2017. El proyecto total consistirá en cuatro muelles con capacidad para 1,5 millones de TEU anuales y buques de hasta 80.000 TPM.

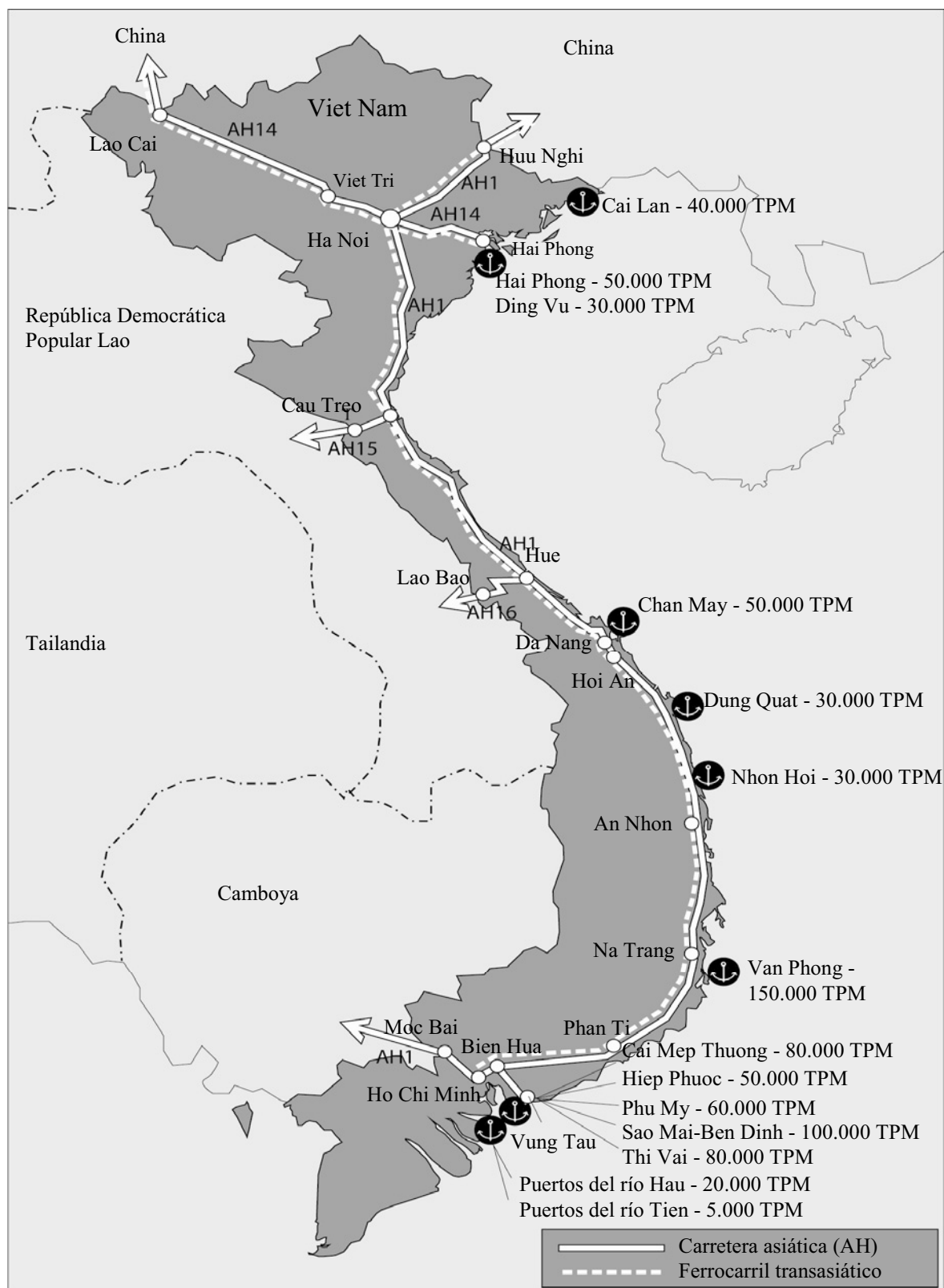
Esa compañía del puerto de Saigón y SSA Marine (con una participación del 49%) construirán el terminal internacional de contenedores SP-SSA situado en Cai Mep. El proyecto de 160 millones de dólares comprenderá muelles de 600 m en total. El tráfico anual será del orden de 1,35 millones de TEU y se espera que el terminal entre en servicio en 2009.

Hutchison Port Holdings (HPH) y Saigon Investment Construction & Commerce Company Ltd (SICC) han firmado una concesión de 50 años para convertir conjuntamente un nuevo emplazamiento poco aprovechado en la provincia de Ba Ria Vung-Tau en un nuevo terminal de contenedores. En la zona de Cai Mep y Thi Vai de esa provincia está previsto un puerto de aguas profundas en el Plan Maestro detallado del Gobierno. Se espera que el nuevo terminal empiece a funcionar en 2011 con una longitud de muelle de 730 m, un calado en el mismo de 14 m y una zona portuaria total de 33 ha y capacidad para 1,1 millones de TEU.

Tan Thuan Industrial Promotion Company y DP World (que participa con un 80%) han formado una empresa conjunta para construir, equipar y operar una nueva instalación de 230 millones de dólares en Hiep Phuoc (SPCT). El nuevo terminal de contenedores está situado en un lugar no utilizado hasta ahora a lo largo de la margen occidental del Río Soa Rap en el parque industrial de Hiep Phuoc. El nuevo terminal, denominado Saigon Premier Container Terminal (SPCT), debería entrar en servicio en el segundo semestre de 2008. Cuando se haya terminado, contará con cuatro muelles con un total de 950 m y capacidad anual de 1,5 millones de TEU.

Gráfico 17

Mapa de Viet Nam



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Nota: Capacidad estimada de atraque en los muelles en TPM.

El puerto de Phu My ubicado en el río Thi Vai, con un canal natural que permite el paso de buques de hasta 80.000 TPM, también acogerá un parque industrial de 33,7 ha. El propio puerto podrá acomodar buques de hasta 60.000 TPM. Se dispondrá de un muelle de 730 m de longitud, una estación de contenedores y otras instalaciones de almacenamiento con un costo de 191,7 millones de dólares.

El conjunto portuario denominado Sao Mai-Ben Dinh Port and Petrol Service Complex situado en la provincia de Ba Ria-Vung Tau es una empresa conjunta vietnamita de Vinalines y Petro Vietnam (Vietnam Oil and Gas Corporation) que contará con una instalación para suministrar petróleo y gas, un depósito de petróleo, uno o más astilleros, medios para montar plataformas petroleras y servicios de manipulación de contenedores. El puerto tendrá una capacidad anual de 50 millones de toneladas y podrá recibir buques de hasta 100.000 TPM. China Merchants Holdings (International) participa en los seis nuevos muelles para contenedores.

Existen varios proyectos a lo largo del río Mekong. Los puertos del río Tien (Cao Lanh-Sa Dec, My Tho, Vinh Thai y Ham Luong) acogerán buques de hasta 5.000 TPM. En los del río Hau (Can Tho, Hoang Dieu, Cai Cui, Tra Noc, My Thoi, Dai Ngai y Tra Cu) podrán atracar buques de hasta 20.000 TPM.

A lo largo de la península de Ca Mau está previsto construir un complejo portuario en Con Dao entre 2010 y 2020. En la bahía de Ben Dam se establecerá un puerto comercial.

Conclusión

El desarrollo portuario goza en Viet Nam de un elevado orden de prioridad en los planes del Gobierno, con muchos proyectos propuestos o iniciados. La participación técnica de operadores internacionales extranjeros de terminales se limita a unos pocos proyectos al sur del país. Todavía siguen siendo un motivo de preocupación las conexiones por carretera y ferrocarril de los puertos con el interior, y el que se establezcan zonas económicas puede ser un útil paso inicial para atraer inversión extranjera directa. El crecimiento de los puertos, sin embargo, dependerá a corto plazo de las importaciones y exportaciones, que deberían aumentar a raíz de la adhesión de Viet Nam a la OMC. Del mismo modo, la terminación del Corredor Económico Este-Oeste beneficiará al puerto de Da Nang. El tráfico de transbordo no cobrará importancia hasta que el puerto de Van Phong en Viet Nam central entre en servicio en 2010.

Fuente: Con información de *Emerging Maritime Nations Report: Vietnam*, Dynamar B.V. (2007), y de varias otras fuentes consultadas por la secretaria de la UNCTAD.

^a Véase C. W. Runckel (2006), Ports in Viet Nam stunting amid economic development, www.business-in-asia.com/ports-in-vietnam.html, página web consultada el 16 de agosto de 2007.

Notas

⁸⁴ En 2004 el tráfico intrarregional en Asia representó el 29,5% del tráfico mundial, mientras que el intrarregional europeo supuso el 8%.

Anexo I

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

I. Países desarrollados

Grupo 1	Bermudas Canadá Estados Unidos de América	Groenlandia San Pedro y Miquelón
Grupo 2	Alemania Austria Bélgica Bulgaria Chipre Dinamarca Eslovaquia Eslovenia España Estonia Finlandia Francia Gibraltar Grecia Guadalupe Guyana Francesa Hungría Irlanda Islandia	Islas Feroe Italia Letonia Lituania Luxemburgo Malta Martinica Mónaco Noruega Países Bajos Polonia Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte República Checa Reunión Rumania Suecia Suiza
Grupo 3	Israel	Japón
Grupo 4	Australia	Nueva Zelandia

II. Economías en transición

Grupo 5.1 Europa	Albania Belarús Bosnia y Herzegovina Croacia ex República Yugoslava de Macedonia	Federación de Rusia Montenegro República de Moldova Serbia Ucrania
Grupo 5.2 Asia	Armenia Azerbaiyán Georgia Kazajstán	Kirguistán Tayikistán Turkmenistán Uzbekistán

III. Países en desarrollo

Grupo 6.1 África del Norte	Argelia Egipto Jamahiriya Árabe Libia	Marruecos Túnez
Grupo 6.2 África occidental	Benin Burkina Faso Cabo Verde Côte d'Ivoire Gambia Ghana Guinea Guinea-Bissau Liberia	Malí Mauritania Níger Nigeria Santa Elena Senegal Sierra Leona Togo
Grupo 6.3 África oriental	Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenya Madagascar Malawi Mauricio	Mozambique República Unida de Tanzania Rwanda Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia Zimbabwe
Grupo 6.4 África central	Angola Camerún Chad Congo Gabón	Guinea Ecuatorial República Centroafricana República Democrática del Congo Santo Tomé y Príncipe
Grupo 6.5 África meridional	Botswana Lesotho Namibia	Sudáfrica Swazilandia
Grupo 7.1 Caribe	Anguila Antigua y Barbuda Antillas Neerlandesas Aruba Bahamas Barbados Cuba Dominica Granada Haití Islas Caimán	Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes de los Estados Unidos Islas Vírgenes Británicas Jamaica Montserrat República Dominicana Saint Kitts y Nevis San Vicente y las Granadinas Santa Lucía Trinidad y Tabago

Grupo 7.2 Centroamérica	Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá
Grupo 7.3 América del Sur- costa septentrional	Guayana Suriname	Venezuela
Grupo 7.4 América del Sur- costa occidental	Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 7.5 América del Sur- costa oriental	Argentina Bolivia Brasil	Islas Malvinas (Falkland) ^e Paraguay Uruguay
Grupo 8.1 Asia occidental	Arabia Saudita Bahrein Emiratos Árabes Unidos Iraq Jordania Kuwait	Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Turquía Yemen
Grupo 8.2 Asia meridional	Afganistán Bangladesh Bhután India Irán (República Islámica del)	Maldivas Nepal Pakistán Sri Lanka
Grupo 8.3 Asia oriental	China Hong Kong (China) Macao (China) Mongolia	Provincia china de Taiwán República de Corea República Popular Democrática de Corea
Grupo 8.4 Asia meridional y oriental	Brunei Darussalam Camboya Filipinas Indonesia Malasia Myanmar	República Democrática Popular Lao Singapur Tailandia Timor-Leste Viet Nam

Grupo 9 Oceanía	Fiji	Nueva Caledonia
	Guam	Papua Nueva Guinea
	Islas Christmas (Australia)	Polinesia Francesa
	Islas Marshall	Samoa
	Islas Salomón	Samoa Americana
	Isla Wake	Tonga
	Kiribati	Tuvalu
	Nauru	Vanuatu

Notas del anexo I

^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 y territorios desarrollados: Grupos 1, 2, 3 y 4

Economías en transición: Grupo 5.1 y 5.2

Países y territorios en desarrollo: Grupos 6, 7, 8 y 9

de ellos:

en África: Grupos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5

en América: Grupos 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5

en Asia: Grupos 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4

en Oceanía: Grupo 9

^c En algunos cuadros, cuando procede, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado.

^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 tal 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 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.

Anexo II

Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 2006
(En millones de toneladas)

Zona ^a	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
	Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
	Crudo	Derivados ^b			Crudo	Derivados ^b		
Países desarrollados								
América del Norte	22,6	77,1	443,5	543,2	532,9	164,0	459,6	1.156,5
Europa	66,5	101,5	1.105,9	1.273,9	446,9	138,8	1.628,0	2.213,7
Japón e Israel	-	4,8	195,7	200,5	202,0	39,2	623,4	864,6
Australia y Nueva Zelanda	10,9	3,9	650,7	665,5	25,6	7,6	55,0	88,2
Total parcial de los países desarrollados	100,0	187,3	2.395,8	2.683,1	1.207,4	349,6	2.766,0	4.323,0
Economías en transición	108,4	43,3	50,9	202,6	4,3	2,8	43,1	50,2
Países y territorios en desarrollo								
África del Norte	133,8	36,0	59,3	229,1	20,7	10,9	98,8	130,4
África occidental	221,0	8,8	38,2	268,0	5,8	12,2	54,1	72,1
África oriental	12,8	1,1	20,0	33,9	2,4	7,4	26,7	36,5
África central	109,8	5,5	5,6	120,9	-	0,9	9,0	9,9
África meridional	-	1,7	138,1	139,8	25,6	2,1	29,3	57,0
Total parcial de los países en desarrollo de África	477,4	53,1	261,2	791,7	54,5	33,5	217,9	305,9
Caribe y Centroamérica	120,9	24,1	71,7	216,7	28,2	35,9	82,0	146,1
América del Sur: costa septentrional y oriental	133,9	68,3	471,3	673,5	32,3	9,4	65,3	107,0
América del Sur: costa occidental	29,2	9,7	123,4	162,3	10,8	7,1	40,6	58,5
Total parcial de los países en desarrollo de América	284,0	102,1	666,4	1.052,5	71,3	52,4	187,9	311,6
Asia occidental	897,2	112,8	162,6	1.172,6	37,7	30,5	343,5	411,7
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	35,6	81,6	814,6	931,8	439,4	110,3	1.060,6	1.610,3
Asia sudoriental	83,9	102,7	387,8	574,4	126,3	97,9	211,2	435,4
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1.016,7	297,1	1.365,0	2.678,8	603,4	238,7	1.615,3	2.457,4
Países en desarrollo de Oceanía (n.e.p.)	4,3	0,1	2,2	6,6	-	6,5	5,8	12,3
Total parcial de los países en desarrollo	1.782,4	452,4	2.294,8	4.529,6	729,2	331,1	2.026,9	3.087,2
Total mundial	1.990,8	683,0	4.741,7	7.415,5	1.940,9	683,5	4.836,0	7.460,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes, fuentes especializadas y páginas web de puertos.

^a Véase el anexo I para la composición de los grupos.

^b Comprenden GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fue el pesado y otros.

Anexo III a)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países
y por tipos de buque^b, al 1º de enero de 2007**
(En miles de TB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	56	5	0	10	0	41
Argelia	764	16	140	64	0	544
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	30	3	0	9	0	17
Camerún	55	39	0	2	0	14
Comoras	727	140	131	369	4	83
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	5	0	0	1	0	4
Egipto	1.142	203	448	286	48	157
Eritrea	21	2	0	17	0	3
Etiopía	100	0	0	100	0	0
Gabón	14	1	0	4	0	9
Gambia	35	4	0	27	0	4
Ghana	116	3	0	12	0	101
Guinea	18	0	0	1	0	18
Guinea-Bissau	7	0	0	1	0	5
Guinea Ecuatorial	29	0	0	3	0	26
Jamahiriyá Árabe Libia	105	8	0	55	0	42
Kenya	18	5	0	3	0	10
Madagascar	34	5	0	15	0	14
Marruecos	527	78	0	55	86	308
Mauricio	69	0	6	17	0	46
Mauritania	52	0	0	1	0	51
Mozambique	36	0	0	6	0	31
Namibia	103	0	0	2	0	101
Nigeria	363	223	10	19	0	112
República Democrática del Congo	14	1	0	0	0	12
República Unida de Tanzania	37	8	0	20	0	10
Santa Elena	2	0	0	0	0	2
Santo Tomé y Príncipe	33	1	4	24	0	4
Senegal	43	0	0	1	0	41
Seychelles	116	68	0	4	0	43
Sierra Leona	294	58	6	170	3	58
Somalia	10	1	0	5	0	5
Sudáfrica	173	6	0	0	27	139
Sudán	26	1	0	22	0	3
Togo	18	0	0	4	0	14
Túnez	168	44	17	3	0	104
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ÁFRICA</i>	5.374	922	761	1.333	168	2.189
PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	1.412	37	159	689	295	231
Argentina	838	365	103	81	13	276
Aruba	0	0	0	0	0	0

Anexo III a) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Barbados	607	156	189	176	0	86
Belice	1.438	38	222	847	16	314
Bolivia	107	47	4	33	0	23
Brasil	2.281	1.040	480	244	195	321
Chile	936	291	194	149	17	285
Colombia	96	8	0	45	0	43
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	65	20	6	8	0	30
Dominica	614	268	204	97	5	40
Ecuador	281	168	0	2	0	110
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	37	5	0	20	0	13
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	735	154	62	261	2	256
Islas Caimán	2.890	1.318	1029	423	0	119
Islas Malvinas (Falkland) ^d	52	0	0	1	0	51
Islas Turcos y Caicos	1	0	0	0	0	1
Islas Vírgenes Británicas	17	0	0	1	0	15
Jamaica	121	2	77	38	0	4
México	1.162	628	19	78	0	437
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	36	1	5
Perú	235	15	0	25	0	195
República Dominicana	10	0	0	5	0	5
Saint Kitts y Nevis	473	128	67	261	0	16
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinidad y Tabago	39	4	0	3	0	32
Uruguay	97	9	0	7	0	81
Venezuela	1.034	496	164	36	3	335
TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA	15.653	5.204	2.980	3.574	546	3.349
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	1.022	424	0	304	149	144
Bahrein	328	81	58	3	96	90
Bangladesh	444	59	52	256	45	33
Brunei Darussalam	478	1	0	2	0	476
Camboya	1.951	80	453	1.290	38	90
China	23.488	4.576	9.227	4.808	3.247	1.631
Emiratos Árabes Unidos	870	294	87	95	214	181
Filipinas	5.072	403	2.459	1.374	166	670
Hong Kong (China)	32.685	7.191	17.909	2.038	5.069	478
India	8.381	4.883	2.100	258	127	1.013
Indonesia	5.287	1.288	486	1.993	349	1.171
Irán (República Islámica del)	5.207	3.266	993	509	275	164
Iraq	142	30	0	40	0	72
Jordania	386	139	32	113	26	76
Kuwait	2.157	1.526	54	98	214	264

Anexo III a) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Líbano	157	1	50	96	0	10
Macao (China)	2	0	0	0	0	2
Malasia	6.389	2.511	343	517	690	2.328
Maldivas	100	8	0	82	0	10
Mongolia	427	25	137	248	0	17
Myanmar	397	3	208	157	0	29
Omán	20	0	0	2	0	18
Pakistán	415	215	36	130	18	16
Provincia china de Taiwán	2.786	821	1.199	112	475	178
Qatar	652	328	15	39	184	86
República Árabe Siria	389	1	45	332	8	3
República de Corea	10.477	1.276	5.845	1.142	1.224	990
República Democrática Popular Lao	3	0	0	3	0	0
República Popular Democrática de Corea	1.053	60	161	726	17	89
Singapur	32.174	16.120	6.492	3.058	4.639	1.865
Sri Lanka	174	8	7	114	25	20
Tailandia	2.883	370	919	1.143	259	192
Turquía	4.849	860	2.101	1.312	254	322
Viet Nam	2.054	371	267	1.153	71	192
Yemen	29	11	0	5	0	13
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	153.330	47.231	51.735	23.554	17.881	12.929
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	32	0	0	9	0	23
Guam	3	0	0	0	0	3
Islas Salomón	10	0	0	2	0	8
Kiribati	28	0	16	10	0	1
Nueva Caledonia	9	0	0	2	0	7
Papua Nueva Guinea	85	2	6	62	0	14
Polinesia Francesa	46	0	0	21	0	26
Samoa	10	0	0	8	0	2
Samoa Americana	4	0	0	0	0	4
Tonga	79	1	6	57	0	15
Tuvalu	359	101	53	143	9	53
Vanuatu	1.969	95	875	361	25	613
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS DE OCEANÍA</i>	2.635	200	956	676	35	769
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO</i>	176.993	53.557	56.432	29.137	18.631	19.236
PAÍSES/TERRITORIOS DESARROLLADOS						
Alemania	11.364	456	156	313	9.787	652
Australia	1.853	240	463	141	7	1.001
Austria	34	0	0	30	4	0
Bélgica	4.313	1.440	1.513	102	302	955
Bulgaria	875	21	615	126	66	47
Canadá	2.788	508	1.135	130	16	998
Dinamarca	8.777	1.837	335	455	4.973	1.176
Eslovaquia	233	3	52	177	0	1
Eslovenia	2	0	0	0	0	2
España	3.005	608	27	341	264	1.766

Anexo III a) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Estados Unidos	11.209	2.703	1.216	1.453	2.928	2.909
Estonia	417	10	0	25	0	381
Finlandia	1.423	255	54	416	10	687
Francia	6.096	2.483	176	129	1.606	1.702
Grecia	32.048	17.511	10.034	388	2.330	1.785
Guadalupe	8	0	0	1	0	7
Guyana Francesa	1	0	0	0	0	0
Irlanda	193	13	0	90	5	86
Islandia	184	0	0	1	0	182
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	2	0	0	0	0	2
Israel	764	2	0	4	748	9
Italia	12.571	3.357	2.132	2.366	973	3.743
Japón	12.798	2.539	2.561	2.013	425	5.261
Letonia	333	143	0	47	0	143
Lituania	449	3	60	200	3	182
Luxemburgo	780	170	205	114	80	212
Martinica	1	0	0	0	0	0
Noruega	18.222	6.666	2.575	3.959	167	4.855
Nueva Zelanda	338	54	12	124	0	148
Países Bajos	5.818	336	3	2.236	1.341	1.902
Polonia	193	9	0	46	0	138
Portugal	1.224	452	100	283	38	351
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13.448	1.401	1.194	2.099	5.868	2.887
Reunión	3	0	0	0	0	3
Rumania	272	32	0	85	0	156
San Pedro y Miquelón	1	0	0	0	0	1
Suecia	3.876	639	33	2.149	0	1.055
Suiza	510	21	252	64	169	4
TOTAL DE LOS PAÍSES Y TERRITORIOS DESARROLLADOS	156.426	43.913	24.901	20.110	32.112	35.390
PAÍSES EN TRANSICIÓN						
Albania	75	0	0	73	0	1
Croacia	1.157	316	590	119	0	132
Federación de Rusia	8.046	1.334	692	2.977	115	2.927
Georgia	1.129	107	390	498	17	117
Kazajstán	65	37	0	3	0	25
Moldova	16	0	0	16	0	0
Montenegro	11	0	0	9	0	1
Turkmenistán	53	6	3	17	0	28
Ucrania	1.136	31	100	601	29	376
TOTAL DE LOS PAÍSES EN TRANSICIÓN	11.688	1.831	1.775	4.314	160	3.608
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	7.947	23	742	2.507	4.586	89
Bahamas	40.831	14.442	7.986	6.383	1.962	10.058
Bermudas	8.413	1.072	1.852	199	782	4.508
Chipre	19.032	3.520	9.709	1.892	3.300	611
Isla de Man	8.632	5.005	1.673	503	239	1.211
Islas Marshall	32.840	18.747	6.591	1.384	4.133	1.986

Anexo III a) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Liberia	68.405	29.522	11.722	3.626	19.480	4.055
Malta	24.850	7.740	11.900	3.275	1.224	710
Panamá	154.965	33.971	66.248	20.701	23.937	10.107
San Vicente y las Granadinas	6.107	164	2.519	2.798	98	529
<i>TOTAL DE LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	372.022	114.207	120.942	43.267	59.743	33.864
Pabellón no conocido	4.000	509	667	1.322	43	1.458
TOTAL MUNDIAL^c	721.130	214.018	204.717	98.151	110.689	93.555

Anexo III b)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países
y por tipos de buque^b, a 1º de enero de 2007**
(En miles de TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	47	8	0	12	0	26
Argelia	777	26	234	75	0	442
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	23	4	0	13	0	6
Camerún	79	69	0	3	0	6
Comoras	1.010	243	224	480	5	57
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	4	0	0	3	0	1
Egipto	1.646	345	778	332	58	134
Eritrea	25	3	0	19	0	3
Etiopía	125	0	0	125	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	3
Gambia	12	5	0	5	0	2
Ghana	87	5	0	15	0	67
Guinea	9	0	0	0	0	9
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinea Ecuatorial	19	1	0	6	0	13
Jamahiriya Árabe Libia	99	13	0	62	0	24
Kenya	16	8	0	2	0	6
Madagascar	32	7	0	18	0	6
Marruecos	365	113	0	41	90	122
Mauricio	66	0	8	15	0	43
Mauritania	25	0	0	1	0	24
Mozambique	27	0	0	11	0	17
Namibia	56	0	0	4	0	52
Nigeria	524	384	13	28	0	99
República Democrática del Congo	17	2	0	1	0	14
República Unida de Tanzania	39	14	0	23	0	2
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	42	1	7	32	0	2
Senegal	18	0	0	2	0	17
Seychelles	145	111	0	4	0	30
Sierra Leona	372	105	7	232	5	23
Somalia	10	2	0	5	0	4
Sudáfrica	110	10	0	0	30	70
Sudán	29	1	0	26	0	1
Togo	12	0	0	4	0	8
Túnez	122	67	26	3	0	25
TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	6.007	1.548	1.299	1.606	187	1.367
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	1.850	56	299	838	367	289
Argentina	1.163	627	170	116	18	232
Aruba	0	0	0	0	0	0

Anexo III b) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Barbados	850	242	314	218	0	76
Belice	1.694	54	340	1.040	15	245
Bolivia	144	78	7	48	0	11
Brasil	3.315	1.663	820	286	227	319
Chile	1.148	498	324	96	21	208
Colombia	121	13	0	64	0	44
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	82	32	9	10	0	31
Dominica	1.030	486	387	123	6	28
Ecuador	355	291	0	3	0	61
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	37	7	0	23	0	7
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	838	281	108	348	2	99
Islas Caimán	4.666	2.237	1.801	489	0	139
Islas Malvinas (Falkland) ^d	37	0	0	0	0	37
Islas Turcos y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes Británicas	11	0	0	1	0	10
Jamaica	172	3	131	37	0	0
México	1.501	1.026	28	67	0	381
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	51	4	0	43	2	1
Perú	151	27	0	37	0	87
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Saint Kitts y Nevis	678	206	107	351	0	13
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	15	4	0	0	0	11
Uruguay	66	14	0	9	0	44
Venezuela	1,554	862,927	274,037	47,011	3,39	366,932
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</i>	21.555	8.719	5.120	4.307	663	2.746
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	1.244	699	0	320	156	69
Bahrein	410	154	85	4	100	67
Bangladesh	618	103	89	347	61	18
Brunei Darussalam	421	2	0	2	0	417
Camboya	2.699	129	736	1.730	49	55
China	34.781	7.716	15.779	6.331	3.873	1.082
Emiratos Árabes Unidos	1.119	491	142	101	227	158
Filipinas	6.698	647	4.008	1.584	183	276
Hong Kong (China)	54.734	13.095	32.689	2.679	5.778	492
India	13.904	8.767	3.572	295	167	1.104
Indonesia	6.268	2.052	788	2.535	462	431
Irán (República Islámica del)	8.953	6.082	1.708	693	348	121
Iraq	176	51	0	55	0	70
Jordania	543	293	53	144	34	20
Kuwait	3.443	2.776	93	86	227	261

Anexo III b) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Líbano	191	1	80	102	0	8
Macao (China)	2	0	0	0	0	2
Malasia	8.571	4.459	593	590	843	2.086
Maldivas	133	18	0	110	0	5
Mongolia	627	45	230	337	0	15
Myanmar	574	5	362	194	0	14
Omán	13	1	0	2	0	10
Pakistán	673	388	66	184	21	14
Provincia china de Taiwán	4.378	1.404	2.182	154	579	59
Qatar	933	581	22	52	202	76
República Árabe Siria	569	2	71	486	8	2
República de Corea	16.456	2.287	10.690	1.352	1.420	707
República Democrática Popular Lao	5	0	0	5	0	0
República Popular Democrática de Corea	1.445	101	265	1.005	23	51
Singapur	50.981	28.934	12.028	2.594	5.576	1.848
Sri Lanka	224	15	12	153	32	12
Tailandia	4.318	656	1.514	1.655	348	145
Turquía	7.254	1.544	3.605	1.654	316	135
Viet Nam	3.144	613	432	1.795	80	223
Yemen	26	17	0	2	0	6
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	236.527	84.127	91.894	29.329	21.114	10.062
PAÍSES/TERRITORIOS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	15	0	0	7	0	9
Guam	2	0	0	0	0	2
Islas Salomón	5	0	0	2	0	4
Kiribati	41	1	27	12	0	1
Nueva Caledonia	5	0	0	3	0	2
Papua Nueva Guinea	98	3	9	79	0	7
Polinesia Francesa	31	0	0	24	0	7
Samoa	10	0	0	9	0	1
Samoa Americana	1	0	0	0	0	1
Tonga	88	1	7	72	0	9
Tuvalu	519	173	87	222	13	25
Vanuatu	2.490	191	1.454	235	29	581
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS DE OCEANÍA</i>	3.306	370	1.584	665	41	647
<i>TOTAL DE LOS PAÍSES/ TERRITORIOS EN DESARROLLO</i>	267.395	94.764	99.896	35.908	22.006	14.822
PAÍSES/TERRITORIOS DESARROLLADOS						
Alemania	13.264	756	324	404	11.453	327
Australia	2.125	357	717	130	10	911
Austria	44	0	0	38	6	0
Bélgica	6.982	2.746	2.953	48	311	924
Bulgaria	1.248	31	984	136	78	20
Canadá	3.235	848	1.735	125	17	510
Dinamarca	10.436	3.155	647	400	5.681	554
Eslovaquia	330	4	76	249	0	1
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
España	2.689	1.089	43	219	332	1.006

Anexo III b) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Estados Unidos	12.410	4.694	2.323	866	3.102	1.425
Estonia	126	16	0	27	0	84
Finlandia	1.010	417	85	346	14	147
Francia	7.627	4.478	346	68	1.779	956
Grecia	54.613	32.262	18.701	446	2.576	628
Guadalupe	5	0	0	2	0	4
Guyana Francesa	0	0	0	0	0	0
Irlanda	184	18	0	123	7	35
Islandia	78	0	1	1	0	76
Islas Vírgenes Británicas	1	0	0	0	0	1
Israel	894	4	0	5	880	5
Italia	13.279	5.533	3.950	1.473	1.067	1.256
Japón	15.096	4.729	4.584	2.185	439	3.158
Letonia	379	245	0	47	0	87
Lituania	415	6	87	243	4	75
Luxemburgo	1.052	266	364	59	96	267
Martinica	1	0	0	1	0	0
Noruega	23.950	11.616	4.674	3.274	199	4.187
Nueva Zelanda	285	89	17	131	0	48
Países Bajos	5.828	529	6	2.782	1.496	1.015
Polonia	126	13	0	41	0	72
Portugal	1.413	826	170	217	44	156
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	14.493	2.229	2.275	1.829	6.647	1.512
Reunión	2	0	0	0	0	2
Rumania	277	51	0	103	0	123
San Pedro y Miquelón	0	0	0	0	0	0
Suecia	2.484	979	47	1.193	0	265
Suiza	810	29	451	90	236	5
TOTAL DE LOS PAÍSES/TERRITORIOS DESARROLLADOS	197.194	78.016	45.562	17.302	36.476	19.839
PAÍSES EN TRANSICIÓN						
Albania	107	0	0	106	0	1
Azerbaiyán	602	315	0	112	0	175
Croacia	1.793	596	1.028	136	0	33
Federación de Rusia	7.723	1.956	985	3.321	115	1.346
Georgia	1.605	180	641	696	25	63
Kazajstán	80	62	0	2	0	16
Moldova	17	0	0	17	0	0
Montenegro	11	0	0	10	0	1
Turkmenistán	48	8	3	15	0	21
Ucrania	1.131	51	160	685	27	207
TOTAL DE LOS PAÍSES EN TRANSICIÓN	13.118	3.168	2.818	5.101	167	1.864
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	10.468	35	1.198	3.264	5.861	109
Bahamas	55.395	26.447	14.133	6.675	2.263	5.878
Bermudas	9.361	2.052	3.579	191	803	2.736
Chipre	30.068	6.252	17.248	2.337	4.034	197
Isla de Man	14.222	8.869	3.179	585	297	1.293

Anexo III b) (Continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Islas Marshall	54.278	34.205	11.903	1.597	4.944	1.630
Liberia	105.182	53.202	21.134	3.288	23.054	4.503
Malta	40.440	13.627	21.105	3.680	1.520	509
Panamá	231.993	61.200	120.256	15.807	26.726	8.005
San Vicente y las Granadinas	8.527	281	4.449	3.317	121	360
<i>TOTAL DE LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	559.936	206.170	218.184	40.741	69.622	25.219
Pabellón no conocido	4.686	858	1.084	1.882	51	811
TOTAL MUNDIAL^e	1.042.328	382.975	367.542	100.934	128.321	62.554

Notas del anexo III

Fuente: Lloyd's Register - Fairplay.

^a Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos se refieren 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 TB o más, excluidas 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 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.

^e 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 3,7 millones de TB (3,9 millones de TPM), 0,9 millones de TB (1,8 millones de TPM) y 1,0 millones de TB (1,5 millones de TPM).

