

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Informe de la secretaría de la UNCTAD

**NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2001**

NOTA

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

*

* *

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

*

* *

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

*

* *

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

UNCTAD/LDC/2000

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta:

ISBN

ISSN

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Siglas y abreviaturas	viii
Notas explicativas	viii
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	ix
Introducción.....	x
Resumen de los principales acontecimientos	x

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	
I. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	1 - 39	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial.....	1 - 11	1
B. Tráfico marítimo mundial.....	12 - 39	4
II. ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL	40 - 64	15
A. Estructura de la flota mundial.....	40 - 46	15
B. Propiedad de la flota mundial	47 - 52	21
C. El registro de buques.....	53 - 57	27
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano.....	58 - 64	32
III. PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL.....	65 - 71	37
A. Productividad.....	65 - 67	37
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial.....	68 - 69	39
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota	70 - 71	41
IV. COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES.....	72 - 123	45
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	72 - 87	45
B. El mercado de fletes de la carga seca a granel.....	88 - 96	49
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular.....	97 - 118	51
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial.....	119 - 123	59

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
V. DESARROLLO PORTUARIO	124 - 155	63
A. Tráfico portuario de contenedores.....	124 - 126	63
B. Mejoras en el desempeño portuario.....	127 - 137	66
C. Cambio institucional	138 - 150	67
D. Necesidades especiales de los puertos pequeños	151 - 155	69
VI. EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE	156 - 204	71
A. Adelantos registrados en el transporte multimodal	156 - 177	71
B. Servicios de transporte y carga en el sector ferroviario.....	178 - 190	78
C. Situación de las convenciones	191	79
D. Transporte y desarrollo en los países menos adelantados.....	192 - 197	81
E. Otros hechos	198 - 204	81
VII. EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN EL PLANO REGIONAL: ASIA ORIENTAL	205 - 259	85
A. Los mercados del transporte marítimo de mercancías.....	205 - 228	85
B. El desarrollo de la red de transporte.....	229 - 250	91
C. Los problemas del transporte en los países asiáticos sin litoral	251 - 259	98

ANEXOS

I. Clasificación de los países y territorios.....	101
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países.....	104
III. a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países/territorios y por tipos de buques, al 31 de diciembre de 2000 (en TRB)	108
III. b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países/territorios y por tipos de buques, al 31 de diciembre de 2000 (en TPM).....	113

LISTA DE CUADROS

	<i>Página</i>
1. Producción mundial, 1990-2000.....	2
2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías en las regiones geográficas que se indican, 1998-2000	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican	5
4. Tráfico marítimo mundial en 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 y 2000, por tipos de carga y por grupos de países	10
5. Desempeño del tráfico marítimo mundial por tipos de carga en los años que se indican ..	13
6. Flota mundial en 1999-2001 por principales tipos de buques	16
7. Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 1999, 2000 y 2001	17
8. Distribución por edades de la flota mercante mundial, por tipos de buques, al 1º de enero de 2001	18
9. Entregas de buques nuevos en los años que se indican	20
10. Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1996 a 2000	20
11. Ventas para desguace comunicadas de 1996 a 2000, por tipos de buque.....	21
12. Edad media del tonelaje desguazado desde 1996 a 2000, por tipos de buque.....	21
13. Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001	22
14. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990 (al 1º de julio) 1998, 1999 y 2000 (al 31 de diciembre)	23
15. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2001	26
16. Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2001	27
17. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2001	29
18. Tonelaje de propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula e inscrito en dicho país dentro de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero de 2001	30
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2001 .	31
20. Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques en 1990-2000 y en 2001 .	33
21. Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2001	34
22. Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican.....	35
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1995-2000.....	35
24. Toneladas de carga transportada por TPM y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1999-2000.....	38
25. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota en algunos años (toneladas transportadas por TPM)	38
26. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota en algunos años (miles de toneladas-milla por TMP).....	39
27. Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1995 a 2000..	40

28.	Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buques, en 1995-2000	40
29.	Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1998-2000	42
30.	Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes.....	43
31.	Índices de fletes petroleros, 1998-2001	46
32.	Índices de fletes de cargueros, 1998-2001.....	50
33.	Crecimiento medio de la flota de portacontenedores, por clases de tamaño, en TEU, 1996-2000.....	52
34.	Los 20 principales operadores del servicio de contenedores (enero de 2001), por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU)	53
35.	Tarifas de los fletes medios por tiempo de los portacontenedores.....	54
36.	Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 1999-2000.....	56
37.	Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico.....	57
38.	Índice de los fletes de los buques de línea regular, 1998-2001.....	58
39.	Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos.....	59
40.	Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial por grupos de países	60
41.	El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 1999, 1998, y 1997 (en TEU).....	63
42.	Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2000 y 1999 (en TEU)	65
43.	Producción mundial de contenedores, por tipos principales en 1999 y 2000.....	74
44.	Crecimiento de la producción de los países del Asia oriental (cambio porcentual).....	85
45.	Crecimiento en volumen del comercio de mercancías en los países que se indican, 1998-2000 (cambio porcentual anual).....	86
46.	Distribución media de la flota mercante de los países del Asia oriental, por tipos de buque, al 1° de enero de 2001 (porcentaje del total de TPM)	87
47.	Capacidad estimada anualizada de espacio en millones de TEU del tráfico transpacífico	89
48.	Principales destinos marítimos desde el puerto de Singapur.....	92
49.	Tráfico contenedorizado intraasiático (1999-2000)	93
50.	Los cinco primeros puertos de contenedores de China, 2000 (millones de TEU)	95
51.	Los 20 puertos chinos más importantes por capacidad de manipulación (millones de toneladas).....	96
52.	Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones de los países en desarrollo asiáticos, 1999 (millones de dólares).....	98
53.	Estimaciones de todos los costos del transporte del total de las importaciones de dos países asiáticos sin litoral, 1999.....	99
54.	Comparación de los costos de tránsito y transporte de las exportaciones de la RDP Lao a Rotterdam (Países Bajos), 2000	100

LISTA DE GRÁFICOS

	<i>Página</i>
1. Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 1997-2000.....	4
2. Tráfico marítimo internacional en determinados años.....	5
3. Tráfico marítimo mundial por grupos de países	12
4. Flota mundial por principales tipos de buques en algunos años.....	15
5. Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2001	23
6. Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2000	37
7. Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buques, en los años que se indican	41
8. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial, por grupos de países	61
9. Producción mundial de contenedores.....	74
10. Flota total de contenedores alquilados	75
11. Evolución del precio de los contenedores nuevos y de las tarifas de arrendamiento.....	76
12. Evolución de los precios de los contenedores de tipo corriente para cargueros, por tamaños	76

LISTA DE RECUADROS

1. Clasificación de los buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo.....	xiii
2. El impacto del Erika	48
3. Estados contratantes de algunos convenios sobre transporte marítimo al 1° de agosto de 2001	80
4. Certificado Portuario de la UNCTAD.....	83

LISTA DE FIGURAS

1. La red de transporte del Asia sudoriental.	93
2. Los principales puertos de China.	97

Siglas y abreviaturas

c.i.f.	costo, seguro y flete
f.i.o.	franco de carga y descarga
FIT	Federación Internacional de Trabajadores del Transporte
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PIB	producto interior bruto
SIAC	Sistema de Información Anticipada sobre la Carga
TEU	<u>Twenty-foot equivalent unit</u> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<u>Worldscale</u> (Índice a escala mundial)

Notas explicativas

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

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

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

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

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

En algunos cuadros los datos que se indican para años anteriores se han revisado y actualizado y, por tanto, difieren de los que figuran en ediciones anteriores de esta publicación. Tal cosa ocurre sobre todo en la distribución del tonelaje mundial por grupos de países y, en particular, en la clasificación de los principales países de libre matrícula. Hasta la edición de 1994 del presente informe, en la mayoría de los cuadros ese grupo comprendía cinco países, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia y Panamá, mientras que en algunos otros también figuraban Malta y Vanuatu. Con el fin de mejorar la congruencia y reflejar las prácticas de la matriculación de buques, Malta y Vanuatu se han incluido en todos los cuadros que se refieren a los principales países de libre matrícula. Esta reclasificación afecta sobre todo a la parte de los países en desarrollo de Europa en el tonelaje mundial total.

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.

**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 ^a	100.000 a 149.999 TPM
Aframax ^b	50.000 a 99.999 TPM

Buques de carga seca:

Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Panamax <u>c</u> /	50.000 a 79.999 TPM
Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

^a Dimensiones máximas permitidas por el Canal de Suez

^b Dimensiones máximas para aplicar el indicador internacional de fletes petroleros (AFRA) del grupo de corredores de Londres.

^c Dimensiones máximas permitidas por el Canal de Panamá.

INTRODUCCIÓN

El presente informe es una publicación anual preparada por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su propósito es estudiar los principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial y facilitar estadísticas pertinentes. Se centra en lo ocurrido en las actividades marítimas de los

países en desarrollo en comparación con otros grupos de países. También señala la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y el transporte marítimo en general. La evolución regional del comercio y las redes de transporte del Asia oriental son el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- La producción mundial creció en 2000 4,0% respecto de la de 1999, con el incremento más alto en un decenio. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 3,5%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 5,1%. En 2001 se espera que el incremento de la producción mundial disminuya, reduciéndose el de los países de la OCDE a 2,0%.
- En volumen las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron 11,9% frente a 5,0% en 1999, mientras que las importaciones subieron 11,3% frente a 6,1%. Ese alto crecimiento se basó en el desempeño de los países en desarrollo y también en el de los Estados Unidos. La desaceleración de la economía de este último país reducirá apreciablemente el crecimiento del comercio en 2001.
- El índice de la producción industrial total de la OCDE aumentó 6,0% hasta 121,2 desde 114,3 en 1999 (1995=100). Ese positivo resultado se debió a los resultados registrados en los Estados Unidos y los países europeos de la OCDE.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró su décimo quinto incremento anual consecutivo, alcanzando la cifra récord de 5.880 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue de 3,6% frente a sólo 0,9 en 1999. En 2001 es probable que el crecimiento del

comercio marítimo mundial se reduzca a 2,0%.

- Las actividades marítimas totales medidas en toneladas-milla aumentaron a 22,940 billones de toneladas-milla frente a 21,930 billones en 1999.

Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial creció para situarse en 808,4 millones de TPM a finales de 2000, con un incremento de 1,2%. Las entregas de buques nuevos aumentaron 9,6% hasta 44,4 millones de TPM y el tonelaje desguazado y perdido disminuyó 27,7% para cifrarse en 22,2 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 9,4 millones de TPM.
- La flota de petroleros y cargueros, que entre ambos suponen el 70,1% de la flota mundial total, se incrementó 1,1% y 2,0% respectivamente. Hubo un aumento de 8,8% desde 63,6 a 69,2 millones de TPM en la flota de portacontenedores y un crecimiento de 6,9% desde 17,3 a 18,5 millones de TPM en la flota de buques que transportan gas licuado.
- La edad media de la flota mundial se mantuvo en unos 14 años, teniendo casi el 34% 20 años y más. Los cargueros convencionales tienen la edad media mayor con 17,0 años y los portacontenedores son los más jóvenes con 10,4 años.
- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula

representaron 25,2 y 48,5% de la flota mundial respectivamente. Los segundos incrementaron su tonelaje en 1,9% y los dos tercios de la propiedad efectiva de esa flota corresponden a países desarrollados de economía de mercado. La parte de los países en desarrollo se cifró en 19,4%, esto es, 157,0 millones de TPM, de los que 115,7 millones se matricularon en Asia.

Productividad de la flota mundial y oferta y demanda

- Los principales indicadores de la productividad operacional de la flota mundial, esto es, las toneladas transportadas por TPM y las toneladas-milla por TPM aumentaron a 7,19 y 28.380 respectivamente. Tal cosa supuso incrementos de 1,0% y 3,3% respecto de 1999.
- El excedente mundial de tonelaje siguió disminuyendo y se situó en 18,4 millones de TPM en 2000 o 2,3% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de petroleros se redujo a 13,5 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente del sector de cargueros cayó a 3,8 millones de TPM desde los 7,9 millones de 1999.

Los mercados de fletes

- El año 2000 fue un buen año para el mercado de buques tanque. El volumen total del petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó 3,3%. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros, de aquéllos para crudos de tamaño mediano y de los pequeños petroleros que transportan crudos y sus productos se incrementaron en 104,2, 77,9 y 73,3% respectivamente.
- En 2000 el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular mineral de hierro y carbón, aumentó 7,4%. El mejor equilibrio entre oferta y demanda se tradujo en tarifas más altas en los fletamentos tanto por tiempo como por viaje con incrementos anuales medios de los índices de 63,6 y 11,8%.
- A finales de 2000 también el nivel de las tarifas de los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa- quedó

casi siempre por encima del nivel vigente a finales de 1999. Los tramos en dirección este fueron los únicos que acusaron un deterioro de las tarifas: 11,7% en el Pacífico y 4,3% en el Atlántico. Aquéllos en dirección oeste registraron mejoras sustanciales: 11,7% en el Pacífico y 11,3% en el Atlántico. La ruta Asia-Europa experimentó un incremento muy pequeño de 0,3%, bastante inferior al aumento de 2,7% de las tarifas de la ruta Europa-Asia.

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

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones disminuyó a 5,39% en 1999, con un descenso desde el 5,69% de 1998. Ese factor de carga fue de 4,50% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con 4,83% en 1998, mientras que en los países en desarrollo disminuyó a 8,21% desde 8,34% en 1998. En los países en desarrollo de África aumentó a 12,0% y en los de América a 7,9%. En los países en desarrollo de Asia disminuyó a 7,8% mientras que en Oceanía se mantuvo sin cambios en 12,0%.

Desarrollo portuario

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores siguió aumentando, con un incremento de 7,3% respecto de 1998, cifrándose en 192,3 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 80,9 millones de TEU o 41,4% del total. En 1999 había 48 países y territorios en desarrollo con terminales que manejaban más de 100.000 TEU.

El comercio y la eficiencia del transporte

- Los adelantos tecnológicos del transporte internacional han uniformado las actividades en todo el mundo. El Compendio de recomendaciones para facilitar el comercio con una racionalización de los trámites y documentos del comercio internacional se actualizó en 2000. No obstante, la falta de un marco jurídico uniforme para el transporte multimodal ha hecho que los gobiernos por separado y los órganos intergu-

bernamentales regionales y subregionales tomen la iniciativa de promulgar disposiciones para superar la incertidumbre que existe en la actualidad.

- El desarrollo de los servicios ferroviarios de carga prosiguió durante el año en varias regiones. Las autoridades de supervisión frenaron el ritmo de consolidación en los Estados Unidos. Parece que el sector de alquiler de contenedores se reanimó con el incremento del comercio. La fabricación de contenedores siguió dominada por China.

Examen de la evolución regional

- El crecimiento de la producción registrado en los países del Asia oriental (Japón; República de Corea; China; Hong Kong, China; Provincia china de Taiwán; y los principales países de la ASEAN) mostró que la recuperación desde la crisis financiera de 1998 se ha mantenido. Para el comercio de mercancías 2000 fue un año boyante. Casi todos los principales países de la región tuvieron crecimientos de dos dígitos en el volumen de exportaciones e importaciones. Su flota total,

incluida la de propiedad efectiva pero abanderada con pabellones de conveniencia, se cifró en 298,9 millones de TPM a finales de 2000 (37,9% de la flota mundial), con una edad medida de 12,2 años, inferior al promedio mundial.

- La red de transporte del Asia oriental comprende todos los modos de transporte y su buen funcionamiento ha de ir acompañado de unos trámites simplificados y de una legislación que propicie el movimiento eficiente de las mercancías. En el Asia sudoriental la red de transporte se basa en centros de distribución de diversa capacidad tales como Singapur, Por Klang y Bangkok, con enlaces mediante buques de compañías que están lentamente recuperándose de la crisis financiera de 1997. Zonas nuevas, como las de la Cuenca del Río Mekong, se están incorporando al comercio internacional. El elevado costo y los engorrosos trámites que han de afrontar países sin litoral como la República Democrática Popular Lao son asuntos que han de solventarse para sacar todo su provecho al comercio.

RECUADRO 1

Clasificación de los buques y registros utilizada en el informe sobre el *Transporte marítimo*

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

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

Lloyd's Maritime Information Services propone las siguientes directrices para los cuadros del informe relativos a la evolución de la flota mercante.

Ex Yugoslavia

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

Principales países de libre matrícula

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

Fuente: Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

Capítulo I

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

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

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

a) La producción mundial

Aspectos generales

1. En el año 2000 el crecimiento de la producción mundial aumentó a 4,0%, el más elevado del decenio (véase el cuadro 1), y confirmó la recuperación registrada después de la desaceleración de 1998. Este promedio mundial, sin embargo, enmascara un desequilibrio sustancial entre los dos semestres del año. En el primero, las economías mundiales prosiguieron la reanimación iniciada en 1999, impulsada por unas mayores exportaciones de Europa y el Asia oriental y la fuerte demanda estadounidense. A finales de año, esta última, al igual que la demanda del Japón, se volvió menos firme por causa de la persistente debilidad de las bolsas de valores y los mayores precios de los crudos del petróleo.
2. El crecimiento de la producción fue superior al promedio mundial en China (8,0%), países en transición (5,6%) y países asiáticos en desarrollo (6,2%). En China el rápido crecimiento de los sectores de la construcción y las manufacturas compensó con creces el escaso incremento de la agricultura. La reactivación de la inversión extranjera directa también contribuyó al buen desempeño. En las economías en transición, un sector empresarial flexible fue capaz de sacar partido a la depreciación monetaria aumentando las exportaciones y sustituyendo las importaciones con producción nacional. También se registró alguna recuperación de la demanda interna.
3. Los países en desarrollo de Asia crecieron más que el promedio mundial. Aquéllos del Asia oriental mostraron una recuperación completa desde la devaluación monetaria de 1998 con un aumento de la inversión de las empresas y del consumo privado a raíz de los buenos resultados de la exportación. Hubo un incremento del comercio intraasiático. A finales de año, sin embargo, se dudaba que esa situación se mantuviera habida cuenta de los mayores precios de los crudos y de la menor demanda estadounidense. En el Asia meridional, una gran cosecha de cereales unida a un robusto desempeño industrial y a una demanda creciente de servicios de tecnología de la información condujeron a los buenos resultados de la economía de la India. Otros países se beneficiaron de los precios más altos del té y del caucho y de la demanda de prendas de vestir. Los países del Asia occidental crecieron muy poco más que la media mundial, ya que los gobiernos se mostraron cautelosos a la hora de impulsar la demanda interna a pesar de los mayores ingresos del petróleo.
4. Los resultados de otros países en desarrollo fueron menos uniformes. Los países de África y América Latina quedaron por debajo del promedio mundial. Países africanos exportadores de petróleo, como Argelia, Jamahiriya Árabe Libia y Nigeria, se beneficiaron de los mayores precios del petróleo. Lo contrario ocurrió en los países importadores de petróleo, que también se vieron afectados en algunos casos por desastres naturales (como inundaciones y sequías) y conflictos armados. Igual disparidad se registró

CUADRO 1
Producción mundial, 1990-2000
(cambio porcentual)

	1990-1995 ^a	1995-2000 ^a	1990-2000 ^a	1998	1999	2000 ^b
Mundo	2,0	3,1	2,6	1,9	2,7	4,0
Países desarrollados de economía de mercado	1,8	2,9	2,3	2,1	2,6	3,5
<i>de los cuales:</i>						
Estados Unidos	2,4	4,3	3,4	4,4	4,2	5,1
Japón	1,4	1,1	1,3	-2,5	0,2	1,3
Unión Europea	1,5	2,5	2,0	2,7	2,4	3,3
<i>de la cual:</i>						
Zona del euro	1,6	2,4	2,0	2,8	2,4	3,4
Alemania	2,0	1,8	1,9	2,1	1,6	3,1
Francia	1,0	2,4	1,7	3,2	2,9	3,1
Italia	1,3	1,7	1,5	1,5	1,4	2,9
Reino Unido	1,6	2,8	2,2	2,6	2,2	3,1
Economías en transición	-6,9	1,9	-2,6	-0,6	2,3	5,6
China	12,0	8,3	10,1	7,8	7,1	8,0
Países en desarrollo	4,1	3,7	3,9	0,5	2,7	5,1
<i>de los cuales en:</i>						
África	1,5	3,6	2,5	3,2	2,9	3,5
América Latina	3,6	2,9	3,3	1,9	0,1	3,7
Asia	4,9	4,1	4,5	-0,8	4,2	6,2

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995

^a Promedio anual

^b Estimaciones

en Latinoamérica. El desempeño fue mejor en México, Chile y los países del Caribe, que se beneficiaron de las mayores cotizaciones del petróleo y de la fuerte demanda exterior, en particular de los Estados Unidos. El Brasil se recuperó bien de su crisis y logró un crecimiento de 4,0%, igual al promedio mundial. Otros países siguieron bregando con una demanda interna o una exportación poco boyantes.

5. El crecimiento medio de los países desarrollados de economía de mercado fue del 3,5% pero con grandes diferencias. En ambos extremos figuraban los Estados Unidos y el Japón, con mejoras de 5,1% y 1,3% respectivamente, mientras que la Unión Europea tuvo un crecimiento del 3,3%. La fuerte demanda interna estadounidense se vio algo reducida en el transcurso del año por las políticas monetarias más estrictas que elevaron los tipos de interés al 6,5%. Esto afectó a la inversión de las empresas y precipitó el declive de los mercados bursátiles. Con todo, el desempeño general fue mejor que el del año anterior.

6. En el Japón, la tan esperada recuperación se dejó sentir en el primer trimestre del año impulsada por las exportaciones, provocando un endurecimiento de la política monetaria. No obstante, algunos indicadores económicos del segundo semestre del año fueron menos brillantes (como el mayor desempleo), temiéndose un nuevo brote de recesión. El desempeño de la Unión Europea fue brillante, con el mejor resultado desde 1991 y un desempleo por debajo del 9%. A ese resultado contribuyeron unas exportaciones animadas por la mayor debilidad del euro respecto del dólar, lo que entrañó la intervención de las autoridades monetarias para detener ese deslizamiento en el tercer trimestre del año. La demanda interna fue también vigorosa en casi todos los países. A mediados de año, sin embargo, había dudas acerca de si esos logros económicos podrían mantenerse frente a la desaceleración de los Estados Unidos.

Perspectivas

7. Las previsiones para el año 2001 coincidían todas en que el crecimiento quedaría por debajo de los niveles logrados en 2000. La preocupación principal era el comportamiento de la economía de los Estados Unidos, ya que las de Europa y el Asia oriental probablemente seguirían la tendencia de aquel país. Más concretamente, la preocupación se centró en el sector financiero y en la celeridad con que los acontecimientos pudieran transmitirse a los demás sectores de la economía.

b) El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

8. En el año 2000 el volumen de las exportaciones creció en casi todas las regiones a tasas de dos dígitos (véase el cuadro 2). El volumen de las importaciones lo hizo, sin embargo, de manera menos uniforme. Por lo que hace a los países desarrollados, hubo tasas de dos dígitos de crecimiento de las importaciones de los Estados Unidos y el Japón. Las importaciones también fueron vigorosas en las economías en transición de Europa central y oriental, los Estados bálticos y la CEI donde el crecimiento alcanzó la cifra de 15,4%. China registró el incremento porcentual más elevado con un 33,1. Los países en desarrollo vieron crecer sus importaciones en 15,4%, con una distribución desigual entre Asia, África y América Latina.

CUADRO 2

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías en las regiones geográficas que se indican, 1998-2000
(cambio porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>Países/regiones</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
4,8	4,8	9,9	Economías desarrolladas ^a	7,7	7,6	9,6
			<i>de las cuales:</i>			
4,8	5,1	12,1	Estados Unidos	10,4	11,2	11,3
6,7	4,4	10,1	Unión Europea (15)	8,4	5,3	8,6
-1,3	2,1	9,2	Japón	-5,3	9,5	10,9
5,7	7,0	15,7	Economías en desarrollo ^a	-3,6	4,4	15,4
			<i>de las cuales en:</i>			
0,3	5,0	7,3	África	6,1	-0,9	5,4
8,0	7,1	10,3	América Latina	8,8	-1,5	11,1
2,7	1,1	14,0	Oriente medio ^b	-0,4	1,3	14,6
2,8	6,6	16,2	Asia ^c	-7,8	8,6	15,7
6,0	-2,0	17,9	Economías en transición ^a	-8,3	9,0	15,4
4,5	9,6	28,3	China	2,5	15,2	33,1

Fuente: Informe anual 2001 de la OMC, cuadros sobre importaciones y exportaciones mundiales de mercancías por regiones y economías seleccionadas basándose en estimaciones de volumen hechas a partir del valor del comercio comunicado y medido a precios y tipos de cambio constantes.

^a Con exclusión de las duplicaciones importantes.

^b Incluye Israel

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

Tendencias de importaciones y exportaciones

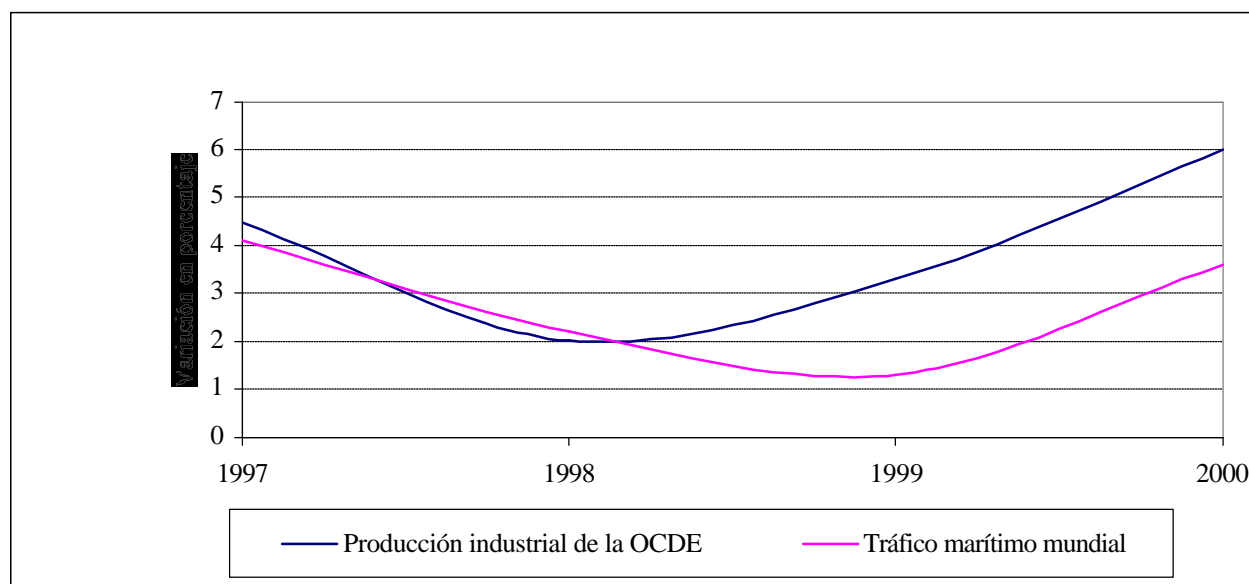
9. En el año 2000, el crecimiento del comercio mundial de mercancías se vio respaldado por la fuerte demanda en los Estados Unidos, Europa occidental y Asia oriental. También fue patente una recuperación de las importaciones de Latinoamérica. La estimación del crecimiento del volumen de ese comercio en 2001 fue inferior (7%) por causa de la desaceleración de las economías a finales de año.

c) La producción industrial de los países de la OCDE

10. El índice de producción industrial (1995 = 100) de los países de la OCDE, que es otro indicador fundamental para el sector del transporte marítimo mundial, fue en promedio de 121,2 en el año 2000, con un incremento del 6,0% respecto del índice medio de 1999 (véase el gráfico 1).

GRÁFICO 1

Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 1997-2000



Fuente: OCDE, Main Economic Indicators, abril de 2001.

11. Este aumento es superior al crecimiento del 3,3% logrado en 1999 cuando el índice fue de 114,3. Los brillantes resultados de casi todo el año 2000 se debieron a la continuación del buen desempeño de los Estados Unidos, donde el índice fue de 129,0, y de los países europeos miembros de la OCDE, cuyo índice subió a 117,4. El crecimiento industrial del Japón fue más modesto, situándose el nivel correspondiente en 105,4. El índice industrial disminuyó a 120,9 en el primer trimestre de 2001 y parece justificar las previsiones de la OCDE para 2001 y 2002 de que el crecimiento de la producción alcanzó un máximo en el año 2000.

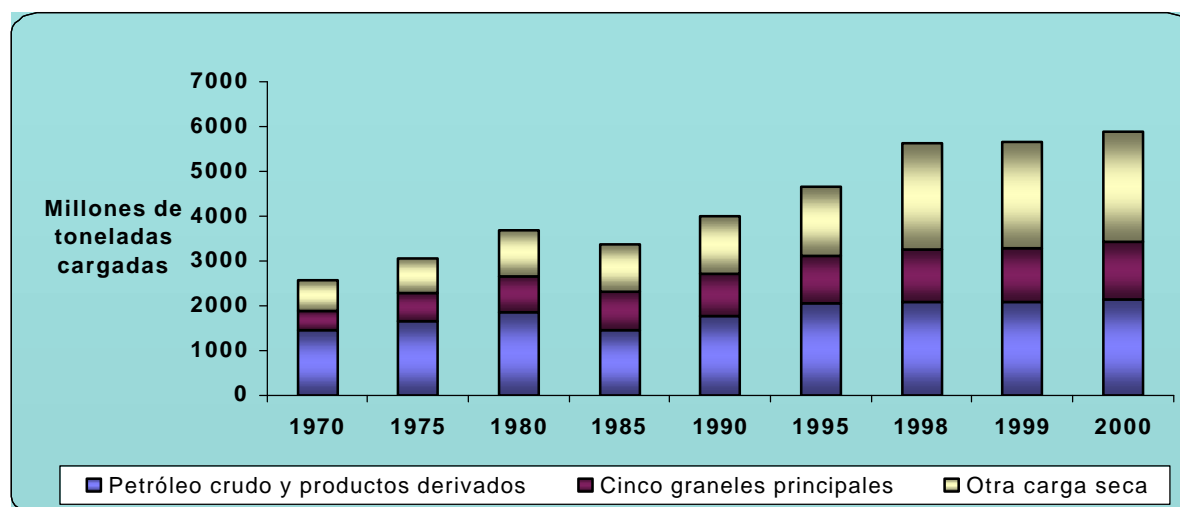
B. TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

a) El comercio marítimo en general

12. El creciente comercio marítimo mundial registró su décimo quinto incremento anual consecutivo en 2000, alcanzando un récord de 5.880 millones de toneladas de bienes exportados. La tasa anual de crecimiento, calculada con los datos provisionales disponibles para el año 2000, fue de 3,6%. Tal como se indica en el gráfico 2 y el cuadro 3, esa tasa cuadruplica la registrada en 1999, que fue sólo de 0,9%.

GRÁFICO 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: El Transporte Marítimo, varios números.

CUADRO 3

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

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
			Total		de la cual: principales graneles ^b			
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 082		3 549		1 170		5 631	
1999	2 085	0,1	3 598	1,4	1 196	2,2	5 683	0,9
2000 ^c	2 149	3,1	3 736	3,8	1 285	7,4	5 885	3,6

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

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

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

^c Estimaciones

13. El crecimiento anual del tráfico marítimo mundial en 2000 se distribuyó geográficamente de modo desigual. Los países exportadores de petróleo, sobre todo los miembros de la OPEP que decidieron elevar los cupos de producción durante el año, tuvieron una tasa de incremento superior al promedio mundial. Los Estados Unidos, Europa y el Japón también registraron tasas de crecimiento por encima de la media, entre 4 y 5%. Aunque el comercio marítimo aumentó en América Latina, África y Oceanía, lo hizo por debajo del promedio mundial, con 1,0, 0,5 y 2,3% respectivamente. En vista de las previsiones económicas, se espera que las tasas anuales de crecimiento de 2001 sean inferiores a las del año anterior.

b) El tráfico de los buques tanque

Evolución general

14. En el año 2000 los petroleros transportaron en todo el mundo 2.150 millones de toneladas, con un crecimiento anual de 3,1%. Alrededor de los tres cuartos de ese tráfico correspondió a petróleo crudo y el resto a productos derivados del mismo. La parte de ese tráfico en el comercio marítimo mundial fue de 36,5%.

Producción de petróleo crudo

15. Desde 1998 la producción de petróleo crudo primero se contrajo y luego aumentó. Las cifras¹ facilitadas para 1998 y 1999 indican que esa producción disminuyó 2% a 71,9 millones de barriles por día (mbpd) en 1999. Casi toda esa disminución se debió a los recortes de los países de la OPEP, que fueron de 5,2% en promedio hasta 29,3 mbpd, mientras la producción de los países de la OCDE, concretamente Estados Unidos, Canadá, México, Noruega y el Reino Unido, disminuyó 2,0% hasta 21,1 mbpd. Los demás países productores de petróleo, Azerbaiyán, Kazajastán, Federación de Rusia, China y varios pequeños productores, aumentaron en cambio la suya 2,4% hasta 21,4 mbpd.

16. En 2000, sin embargo, la producción de petróleo crudo aumentó a tenor de los tres incrementos de cupos convenidos por los miembros de la OPEP durante el año. Las últimas cifras indicaban un alza de la producción de 4,0% a 74,5 mbpd. Aquí también casi todo el cambio se debió a los países de la OPEP, que aumentaron su producción en 5,6%. La de los países de la OCDE creció 2,4% y la de los demás países productores de petróleo, al socaire de los elevados precios, lo hizo en 2,3%.

17. Las fluctuaciones de la producción de petróleo crudo en el año 2000 variaron con los países. Las tasas más altas de crecimiento, de más del 7%, se registraron en los principales miembros de la OPEP en Oriente Medio, excepto el Iraq, cuyo nivel de producción supervisado por las Naciones Unidas depende del precio del petróleo. Entre los miembros de la OCDE la producción de Canadá y México aumentó alrededor de 4%. La de la Federación de Rusia también subió cerca del 6%. Se registraron ligeras fluctuaciones en los Estados Unidos, cuya producción se mantuvo igual, y en China, donde aumentó poco más de 1,0%.

Envíos de petróleo crudo

18. Los embarques de crudos aumentaron en 2000 en 3,3% para cifrarse en 1.600 millones de toneladas desde el nivel anterior de 1.550 millones. Las tendencias recientes de la estructura de ese comercio se mantuvieron durante el año. Desde su origen principal, el Golfo del Oriente Medio, los envíos a los países del Lejano Oriente y el Japón no registraron cambios, mientras los destinados a la República de Corea aumentaron 3% para atender a la mayor demanda de las refinerías y a raíz de la política de aumentar las reservas a 80 días en 2004. China casi duplicó sus importaciones, que se cifraron en 70 millones de toneladas. En el año 2000 los embarques a Europa occidental crecieron 2,0%, con una gran proporción de los crudos transbordándose en Suez para usar el oleoducto SUMED y llegar así al Mediterráneo. Los envíos restantes discurrieron por el Canal de Suez. Otro tráfico adicional procedente de África del Norte (alrededor de un quinto del total) y del Mar Negro (del orden de un cuarto) abasteció a Europa occidental a través de puertos del Mediterráneo, el Atlántico y el Mar Negro. Las importaciones de los Estados Unidos desde el Golfo del Oriente Medio aumentaron 3,0% en 2000, si bien ese país prosiguió con su política de diversificación con un incremento de los suministros desde América Latina y el África occidental de 1,0 y 17,0% respectivamente. Los envíos desde el África occidental al Lejano Oriente aumentaron 19,0% a lo largo del año, manteniéndose así un comercio que se desarrolló en 1999 cuando se redujo la producción del Golfo.

¹ Los totales reunidos por BP comprenden petróleo crudo, petróleo obtenido de pizarras bituminosas y arenas petrolíferas, y gas natural licuado (GNI), que es el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado.

Envíos de productos derivados del petróleo

19. El comercio marítimo mundial de productos del petróleo creció 2,2% en 2000 para alcanzar 540 millones de toneladas. Las pautas y el volumen de los embarques fueron los mismos que en 1999 con la excepción de un mayor tráfico entre los países en desarrollo de Asia. En el capítulo VII figura más información sobre el particular.

c) Los envíos de carga seca

Evolución general

20. En el año 2000, el transporte mundial de carga seca aumentó a un ritmo de 3,8%, cifrándose en 3.740 millones de toneladas de mercancía embarcada (véase el cuadro 3). Casi todo el incremento se produjo en los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosforita, que crecieron a la elevada tasa de 7,4% para representar un total de 1.280 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancía transportada en buques de línea regular, creció 2% con un monto de 2.450 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 63,5% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

21. La producción mundial de acero de fundición aumentó en el año 2000 7,4% para cifrarse en 845,4 millones de toneladas. Correspondieron a las tres principales regiones productoras de los Estados Unidos, la Unión Europea y Asia casi los tres cuartos de esa producción. Las dos primeras, cada una con alrededor del 17% de la producción mundial, registraron aumentos de 4,6 y 4,9% respectivamente. El Japón y la India, que entre los dos produjeron otro 18% del total mundial, tuvieron incrementos de 13,0 y 10,9% respectivamente. Los aumentos de la Provincia china de Taiwán y la República de Corea fueron 9,1 y 5,1% respectivamente. Los incrementos regionales más altos correspondieron a un grupo de seis países (Federación de Rusia, Ucrania, Belarús, Moldavia, Kazajastán y Uzbekistán) con un 16%, siendo los de Sudamérica de 12,7% y los del Golfo 10,7%. La de esas regiones supuso alrededor del 17% de la producción mundial. Europa central y oriental registró un crecimiento de 8,9%. En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro útil indicador para predecir el tráfico de carga a granel, aumentó 5,6% hasta 576,1 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

22. El consumo aparente de acero en el año 2000 se estimó en 752 millones de toneladas, con un incremento de 5,8% respecto de 1999. Los mayores aumentos se registraron en la República de Corea con 13,5% y el Brasil con 12,1%. El consumo de Asia se cifró en 332,2 millones de toneladas, lo que supuso alrededor del 44% del consumo aparente de acero en todo el mundo, y creció 6,9%. El de la Unión Europea, con un 19% del consumo mundial, aumentó 4,5%. China tuvo un incremento similar de 4,8%. El consumo de los países africanos, la Federación de Rusia y los Estados Unidos aumentó del orden del 3%. El de Australia y Nueva Zelandia se redujo 5,9%. Las previsiones a corto plazo para el año 2001 indican que el crecimiento del consumo se frenará a aproximadamente 2,2% mientras aquéllas a plazo mediano lo reducen a 2%.

El transporte de mineral de hierro

23. El incremento de la producción y consumo de acero se tradujo en un crecimiento de 10,7% de los embarques de mineral de hierro en el año 2000 para alcanzar un total de 455 millones de toneladas. El Brasil y Australia, que representan alrededor de los dos tercios de las exportaciones mundiales, registraron tasas de crecimiento del orden del 13%. Suecia tuvo una tasa de crecimiento aún mayor con un 15%. Otros exportadores como el Canadá y la India lograron tasas de exportación mucho más bajas de 4 y 1% respectivamente. Las previsiones a corto plazo señalan que los índices de crecimiento de ese tráfico irán a

menos. No obstante, se esperan mayores exportaciones a medio plazo desde la costa oriental de la India. Es probable que sea China quien ejerza la mayor influencia sobre la demanda de mineral de hierro transportado por vía marítima. El último año ese país registró un incremento de 21% para alcanzar 70 millones de toneladas.

El transporte de carbón

24. El transporte marítimo de carbón aumentó 7,9% en el año 2000 y alcanzó una cifra sin precedentes en toda la historia de 520 millones de toneladas. Los envíos que registraron el crecimiento mayor fueron los de carbón para centrales térmicas con un incremento de 8,4% y un volumen de 335 millones de toneladas mientras que los de carbón coquificable aumentaron 6,9% a 185 millones de toneladas. Datos preliminares del 2000 indican que Australia, con mucho el mayor exportador con 186,7 millones de toneladas de carbón para térmicas y para coque, tuvo un crecimiento récord de sus exportaciones de 8,8%. Dos exportadores latinoamericanos de carbón para térmicas, Colombia y Venezuela, incrementaron 18,3 y 25% sus exportaciones que fueron de 35,6 y 8,5 millones de toneladas respectivamente. Más extraordinario fue el crecimiento de 47,3% logrado por China, con una exportación de 58,8 millones de toneladas. En otros países, como los Estados Unidos, Canadá e Indonesia, las exportaciones de carbón se mantuvieron. Se esperan en los próximos tiempos fluctuaciones en los embarques de carbón por varios motivos. Las tasas más bajas de crecimiento de la exportación en Sudáfrica podrían deberse a que los terminales no dan más de sí. Mientras, los exportadores canadienses pueden inclinarse por exportar a los Estados Unidos por ferrocarril en razón de los favorables precios vigentes en ese mercado. Habrá, con toda probabilidad, mayores importaciones en el Japón a raíz del reciente acuerdo firmado con China y también en Europa oriental, estas últimas iniciadas con los envíos a Ucrania de carbón de coque desde los Estados Unidos.

El transporte de cereales

25. El comercio mundial de granos fue de 225 millones de toneladas en 2000, con un incremento de 2% respecto del año anterior. Los envíos al exterior del mayor exportador, los Estados Unidos, se cifraron en 86 millones de toneladas mientras que los de Argentina y Australia se mantuvieron estables con 19,4 y 20,8 millones de toneladas respectivamente. Los de la Unión Europea y el Canadá también aumentaron a 29,6 millones y 22,2 millones de toneladas respectivamente. Los aumentos del comercio fueron especialmente patentes en Oriente Medio y África del Norte cuando hubo que compensar con importaciones unas malas cosechas causadas por la sequía. Para la campaña 2000-2001 las estimaciones de las existencias mundiales de trigo indican un incremento de 11 millones de toneladas hasta 115 millones de toneladas mientras se espera que las existencias de cereales secundarios se mantengan invariables en 141 millones de toneladas. Los envíos (casi siempre de cereales) correspondientes a la Convención de Ayuda Alimentaria de 1999 para satisfacer la demanda de países menos adelantados, crecieron ligeramente desde 8,1 a 8,5 millones de toneladas.

Otro transporte de mercancías a granel

26. Durante el año 2000, los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, sumaron un total de 55 millones de toneladas. Los de bauxita se redujeron 3,5% a 31,4 millones de toneladas mientras que los de alúmina aumentaron 3,6% a 23,6 millones de toneladas. Esos cambios confirmaron la tendencia de los productores a refinar bauxita y a vender en cambio alúmina. Los embarques de bauxita desde el África occidental, con alrededor de la mitad del total mundial, disminuyeron mientras que los de alúmina desde Australia, que también representan del orden de la mitad del total mundial, crecieron. Los envíos de bauxita y alúmina desde Jamaica se mantuvieron igual. La fabricación de productos primarios de aluminio aumentó 2,4% hasta 21,9 millones de toneladas durante ese año. El aumento de la producción fue especialmente alto en cuatro regiones: el Lejano Oriente asiático con 10%, Sudáfrica con 9% y Oceanía y América Latina con aproximadamente 5% cada una. En los Estados Unidos y Europa occidental la producción se mantuvo sin cambios. En el año 2001 se esperan niveles similares de producción y embarques.

27. Los envíos de fosforita siguieron disminuyendo. Después de un declive de 3,6% en 1999 cuando las exportaciones totales fueron de 30,1 millones de toneladas, en el año 2000 hubo otro descenso de 12,0% a 26,5 millones de toneladas. Marruecos, gran exportador, registró una caída de 7,9% a 10,5 millones de toneladas, mientras en otros exportadores africanos como Argelia, Senegal, Togo y Túnez se produjo una disminución de 20,3% a 4,3 millones de toneladas. Las importaciones de la Unión Europea descendieron 17,9% para representar 7,0 millones de toneladas y las de los países asiáticos disminuyeron 10,9% hasta 5,7 millones de toneladas. En el próximo futuro se prevé un nuevo descenso de 4%. Esto refleja unas tendencias a largo plazo de fertilizantes más eficientes (se requieren menos para mantener los rendimientos agrícolas) y de mayores cosechas en las zonas cultivadas donde no se usan abonos.

28. Los graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, aumentaron del orden del 3% hasta 700 millones de toneladas. Productos agrícolas como azúcar, arroz, harina de soya y semillas oleaginosas disminuyeron 2% para representar 130 millones de toneladas. Los fertilizantes crecieron 3% hasta 66 millones de toneladas. Los productos forestales aumentaron 2% a 161 millones de toneladas. Los productos del acero registraron un fuerte crecimiento de 7,5% para cifrarse en 187 millones de toneladas. Otras cargas industriales como cemento, coque y coque de petróleo, chatarra, arrabio, sales y minerales crecieron 5% a 161 millones de toneladas. Las previsiones generales de esas mercancías indican volúmenes similares de embarques en 2001, con fuertes incrementos en algunos casos, como en el azúcar, y con algunos descensos en otros, como en los productos siderúrgicos.

d) El transporte marítimo de mercancías en contenedor

29. El resto de los 1.750 millones de toneladas de carga seca se transportó en forma de carga fraccionada, mediante sistemas de rodadura o en contenedores, con un aumento inferior al 1% durante el año. El transporte de ese modo siguió complementando el tráfico principal contenedorizado. No obstante, aquél disminuyó cuando éste aumentó para toda clase de carga. Se estima que el total de mercancía transportada en contenedores fue del orden de 50 millones de TEU. Ese tráfico difiere del de otra carga seca a granel en el mayor uso del transbordo para llegar a destinos desde las escalas directas de los buques mayores. En el año 2000, las tendencias observadas en el último bienio en las tres principales rutas que siguen los contenedores – la transpacífica, la transatlántica y la de Europa-Lejano Oriente – se mantuvieron en líneas generales. La recuperación económica de los países del Lejano Oriente siguió impulsando las exportaciones a los Estados Unidos a través del Pacífico, aunque con menor fuerza en el cuarto trimestre del 2000. El transporte transpacífico en dirección oeste dio muestras de reanimarse a principios de año, aunque habrá que disponer de cifras anuales para pronunciarse sobre su desempeño. Continuó el desequilibrio en el comercio trasatlántico con la apreciación del dólar respecto de las monedas europeas, lo que fomentó los envíos en dirección oeste a los Estados Unidos. Los desequilibrios también persistieron entre los tráficos en ambas direcciones en la ruta entre Europa y el Lejano Oriente.

30. El transporte en contenedores Norte-Sur enlaza otras regiones con las principales rutas mencionadas antes en los grandes centros de transbordo. Singapur y Hong Kong, China, articularon los envíos a países del Lejano Oriente y China; Colombo, Dubai, Adén y Salalah hicieron lo mismo para los países del Asia meridional y de la costa oriental de África. El transporte a destinos del África occidental pasó por Algeciras, donde recalaban los buques de enlace, o se hizo directamente desde puertos de Europa occidental. Por Panamá, Miami y Freeport discurren los embarques al Caribe y desde él, sin perjuicio de complementar los servicios directos a las costas oriental y occidental de Sudamérica en razón de las largas distancias que separan a ambos litorales.

e) El transporte marítimo mundial por grupos de países

31. En el cuadro 4 y en el gráfico 3 figura el desglose de los 5.880 millones de toneladas del tráfico marítimo mundial por grandes segmentos de productos y por grupos de países. La parte de los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) en las mercancías cargadas y descargadas en el año 2000 fue 42,5 y 62,4% respectivamente del volumen total mundial. En esos países, los crudos y los productos del petróleo embarcados supusieron 6,2 y 23,4% de las exportaciones mundiales totales mientras que sus importaciones representaron el 68,6% y el 50,2% respectivamente. En el anexo II se hace una segregación por grupos regionales. En el caso de los PDEM, Europa sigue siendo el exportador más importante de

CUADRO 4

Tráfico marítimo mundial a/ en 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 y 2000, por tipos de carga y por grupos de países b/

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
Comercio en millones de toneladas									
Total mundial	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1998	1 548	534	3 549	5 631	1 515	548	3 855	5 918
	1999	1 553	532	3 598	5 683	1 543	510	3 955	6 007
	2000	1 605	544	3 736	5 885	1 633	513	4 097	6 242
Porcentaje del comercio por grupos de países									
Total mundial	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	27,5	9,5	63,0	100,0	25,6	9,3	65,1	100,0
	1999	27,3	9,4	63,3	100,0	25,7	8,5	65,8	100,0
	2000	27,3	9,2	63,5	100,0	26,2	8,2	65,6	100,0
PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998	4,8	22,4	61,8	42,4	71,3	52,9	61,8	63,4
	1999	6,3	23,2	60,1	42,0	70,7	49,6	60,1	61,9
	2000	6,2	23,4	60,9	42,5	68,6	50,2	61,5	62,4
Europa central y oriental ^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,8	4,0	4,3	3,8	1,3	0,4	1,4	1,3
	1999	3,7	5,4	4,8	4,6	1,6	0,4	1,2	1,2
	2000	3,6	5,3	5,0	4,6	1,5	0,4	1,2	1,2
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,7	1,3	3,7	2,9	1,9	6,4	6,8	5,5
	1999	1,2	1,1	3,9	2,9	2,4	5,1	7,0	5,7
	2000	1,1	1,0	3,9	2,9	4,3	5,0	7,1	6,2
Países en desarrollo	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998	90,7	72,3	30,2	50,8	25,5	40,3	30,0	29,8
	1999	88,9	70,3	31,2	50,6	25,4	44,9	31,7	31,2
	2000	89,1	70,2	30,3	50,0	25,7	44,4	30,2	30,2

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

Fuentes: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes y otras fuentes especializadas.

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

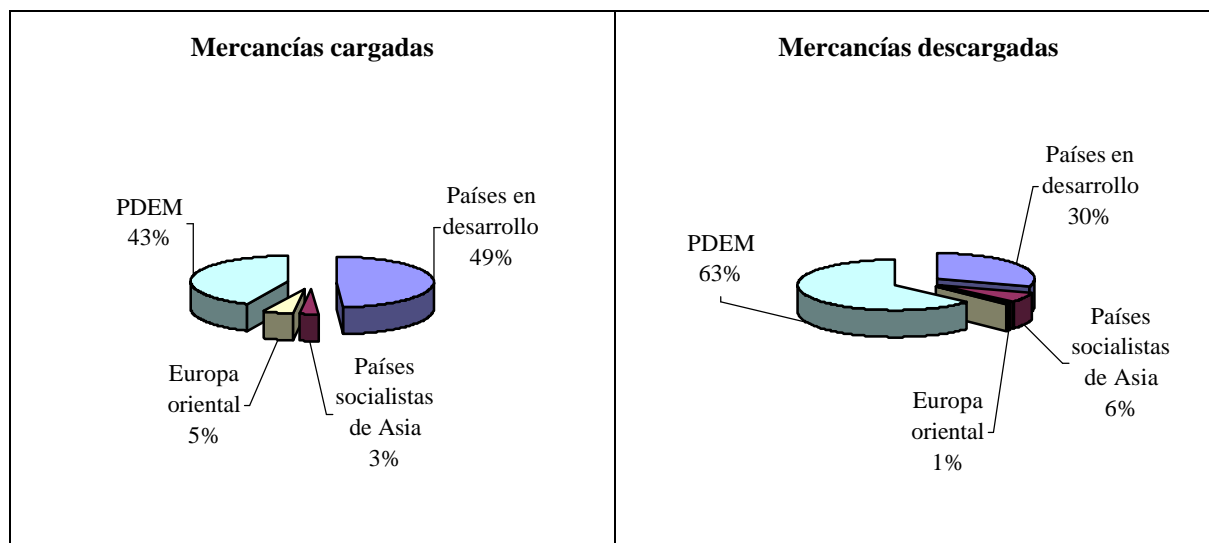
^b Véase el anexo I para la composición de esos grupos y su nota 4 sobre el registro del comercio de los países sin litoral. Desde 1986, Yugoslavia, incluida con anterioridad en los "países desarrollados de economía de mercado", pasó a formar parte del grupo de "países en desarrollo de Europa".

^c Comprende gas natural licuado (GNL), gas petróleo licuado (GPL), nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleos ligeros, fuelóleo pesado y otros.

^d Los datos de 1970 y 1980 incluyen a lo que era entonces la URSS.

GRÁFICO 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países
(distribución porcentual del tonelaje, 2000)



Fuente: Cuadro 4.

crudos y de productos del petróleo con un total de 136,5 millones de toneladas (6,3% del total mundial). Los Estados Unidos son los importadores mayores de unos y de otros con 555,5 millones de toneladas (25,9%), seguidos de cerca por Europa con 514,5 millones de toneladas (24,0%) y con el Japón a continuación con 265,9 millones de toneladas (12,4%).

32. En el segmento de carga seca a granel, la parte de los países desarrollados de economía de mercado se mantuvo en 60,9% de las exportaciones y 61,5% de las importaciones. Aquí también el anexo II permite ver la distribución regional de ese transporte. Europa sigue siendo el mayor mercado de carga seca para exportaciones e importaciones con 29,5 y 38,7% respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelanda) son también grandes exportadores de carga seca con porcentajes de 14,0 y 10,3 respectivamente. Tal cosa muestra el peso que tienen en los embarques tres grandes productos de carga seca a granel, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

33. Durante el año 2000 la parte de los países en desarrollo en el total de exportaciones transportadas por vía marítima fue 50,0% mientras la de las importaciones se cifró en 30,2%. Esos porcentajes se han mantenido bastante estables desde 1998. Su estructura comercial presenta un pronunciado contraste con la de los países desarrollados de economía de mercado. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados del petróleo fue 89,1 y 70,2% respectivamente. Para las importaciones los porcentajes fueron 25,7 en el caso del primero y 44,4 en el de los segundos. En el sector de carga seca la parte de las exportaciones de los países en desarrollo supuso 30,3% de las exportaciones mundiales totales, alcanzándose casi la misma proporción, 30,2%, en las importaciones.

34. Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales. Correspondió a aquellos ubicados en Asia la mayor proporción de las exportaciones e importaciones con 31,3 y 20,6% respectivamente de los totales mundiales. La parte de los países en desarrollo de América fue el 12,0% de las exportaciones mundiales y el 6,2% de las importaciones. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los anteriores: 6,3 en el caso de las exportaciones y 2,8 en el de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa, con 0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales, y de Oceanía, que hicieron el 0,1% de las exportaciones mundiales y el 0,2% de las importaciones.

35. En tráficos específicos también se hizo patente la misma tendencia. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudos fue 57,3%, con 45,3% para los productos del

petróleo. Esto refleja el papel de los productores de petróleo del Oriente Medio y la actividad de refino en el Lejano Oriente. Los países en desarrollo de África y América tuvieron partes similares de la exportación de petróleo crudo: 15,6 y 15,9% respectivamente. En las exportaciones de derivados del petróleo, sin embargo, esas proporciones fueron diferentes: 7,2% para los países en desarrollo de África y 17,2% para los de América. También en las exportaciones de carga seca, correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor con 18,1%, seguidos de los países en desarrollo americanos con 9,5% y de los africanos con 2,2%.

36. En las importaciones de crudos, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 18,8% del total mundial. Las de los países en desarrollo de América y África se cifraron en 5,6 y 0,9% respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron 27,3, 12,1 y 3,4. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Europa supusieron el 0,4% de las importaciones mundiales, con un porcentaje similar para las importaciones de productos del petróleo. Los países en desarrollo de Oceanía no hicieron casi importaciones de crudos, habida cuenta de la escasa capacidad de refinado de la región, mientras que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue 1,2%.

37. La proporción que correspondió los países socialistas de Asia en las exportaciones mundiales de 2000 fue 2,9% y en las importaciones 6,2%. En los últimos años las importaciones han aumentado por el mayor papel del comercio en el desarrollo económico de China y las tasas de crecimiento económico de ese país. El comercio de exportación de los países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS) supuso el 4,6% del comercio mundial, en razón de los envíos de crudos y productos del petróleo desde el Mar Negro. Las importaciones por vía marítima de estos países representaron el 1,2% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

f) La demanda de transporte marítimo

38. En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de toneladas-milla. Ese transporte en el año 2000 supuso 22,940 billones de toneladas-milla, con un incremento de 4,6% respecto de la cifra de 1999. Este aumento fue superior al 3,6% registrado en el volumen de carga (véase el cuadro 3) y reflejó el crecimiento de la distancia media recorrida por las mercancías transportadas por mar. Esas mayores distancias en lo que atañe a los crudos y a los productos del petróleo hicieron que las toneladas-milla aumentaran 4,3% en ambos casos, con unos porcentajes más altos que el incremento de 3,1% del volumen correspondiente de carga. Tal cosa refleja los suministros más cuantiosos de petróleo crudo desde la costa occidental de África al Lejano Oriente y en el caso de los productos derivados del petróleo los mayores embarques a los Estados Unidos y Europa desde las refinerías del Golfo del Oriente Medio.

CUADRO 5

Desempeño del tráfico marítimo mundial por tipos de carga en los años que se indican
(miles de millones de toneladas-milla)

Año	Petróleo		Mineral de hierro	Carbón	Cereales ^a	Bauxita y alúmina	Fosfato	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados							
1970	5 597	890	1 093	481	475	-	-	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	1 613	952	1 087	-	-	3 720	16 777
1990	6 261	1 560	1 978	1 849	1 073	205	154	4 041	17 121
1998	7 889	1 970	2 306	2 419	1 064	205	135	5 600	21 588
1999	7 975	2 010	2 317	2 350	1 186	204	133	5 753	21 928
2000	8 340	2 080	2 515	2 500	1 210	211	133	5 951	22 940

Fuente: Fearnleys (Oslo), Review 2000.

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

39. El aumento de la distancia media recorrida por todos los tipos de carga seca dio por resultado que las toneladas-milla subieran 4,8%, un punto más que el incremento de 3,8% en el volumen de carga. En las cinco principales cargas secas, las toneladas-milla crecieron 6,1% para suponer 6,569 billones. Este crecimiento en porcentaje es menor que el 7,4% registrado en el volumen de carga, e indica que esas mercancías se transportaron por rutas más cortas. Corroboran este hecho algunos datos: aumento por los Estados Unidos de sus importaciones de carbón desde América Latina y envío de buena parte de las mayores exportaciones chinas de mercancías a granel a destinos asiáticos. En cambio, la restante carga seca (mercancías de menor importancia y carga de buques de línea) se transportó en promedio a distancias más largas en el año 2000.

Capítulo II

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

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

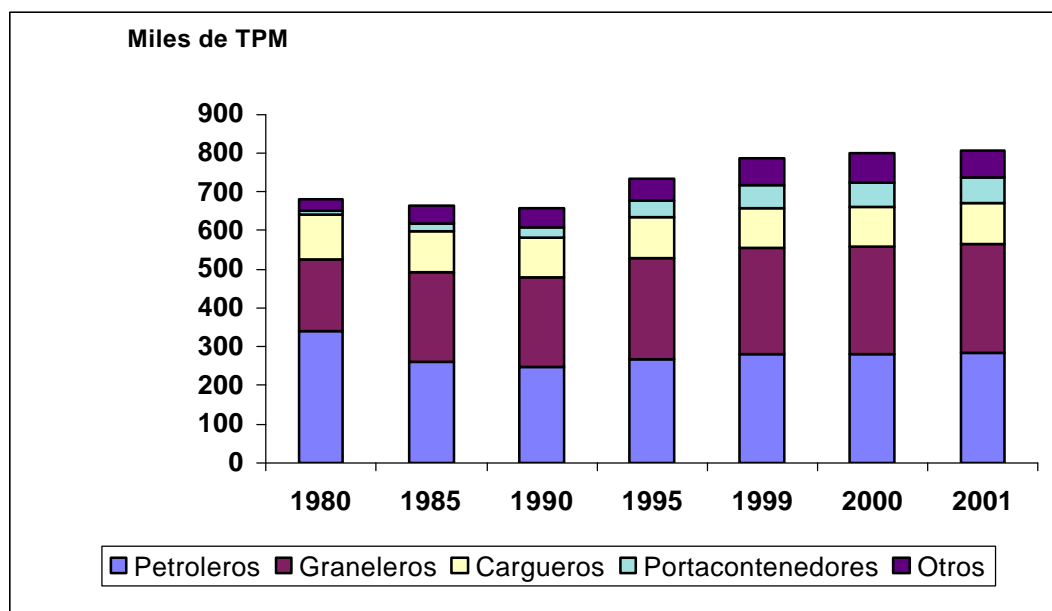
A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

Tipos principales de buques

40. En el cuadro 6 y en el gráfico 4 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 1999, 2000 y 2001. A 1º de enero de 2001 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 808,4 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de 1,2% respecto del año 2000, cuando la flota mundial aumentó 1,3% respecto del tonelaje de 1999. Las entregas de buques nuevos representaron 44,4 millones de TPM, mientras que se desguazaron 22,2 millones de TPM. La flota también disminuyó por las pérdidas y por los buques desarmados, dejando un incremento neto de 9,4 millones de TPM en el año 2000 frente a los 10,3 millones de 1999.

GRÁFICO 4

Flota mundial por principales tipos de buques, en algunos años



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de los Servicios de Información Marítima de Lloyd's (Londres).

CUADRO 6

Flota mundial por principales tipos de buques, 1999-2001 ^a
(cifras a comienzos de año en miles de TPM)

<i>Tipos principales</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Petroleros	279 509	282 458	285 442	1,1
Graneleros	<i>35,4</i>	<i>35,4</i>	<i>35,3</i>	
Mineraleros/ graneleros/petroleros	275 519	276 091	281 655	2,0
Mineraleros /graneleros	<i>34,9</i>	<i>34,6</i>	<i>34,8</i>	
Buques de carga general	17 720	16 723	11 391	-31,9
Buques portacontenedores	<i>2,2</i>	<i>2,1</i>	<i>1,4</i>	
Otros tipos de buques	257 799	259 368	270 264	4,2
Cargueros de gas licuado	<i>32,7</i>	<i>32,5</i>	<i>33,4</i>	
Cargueros de productos químicos	101 259	101 481	102 653	1,2
Buques tanque diversos	<i>12,8</i>	<i>12,7</i>	<i>12,7</i>	
Transbordadores y buques de pasaje	61 147	63 637	69 216	8,8
Otros	<i>7,8</i>	<i>8,0</i>	<i>8,6</i>	
Total mundial	71 291	75 328	69 412	-7,9
Petroleros	<i>9,1</i>	<i>9,3</i>	<i>8,6</i>	
Graneleros	16 471	17 334	18 525	6,9
Mineraleros/ graneleros/petroleros	<i>2,1</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	
Mineraleros /graneleros	7 740	7 813	8 044	3,0
Buques de carga general	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	
Buques portacontenedores	885	849	768	-9,5
Otros tipos de buques	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	
Cargueros de gas licuado	4 803	4 944	5 038	1,9
Cargueros de productos químicos	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	
Buques tanque diversos	41 392	44 388	37 037	-16,6
Transbordadores y buques de pasaje	<i>5,3</i>	<i>5,5</i>	<i>4,6</i>	
Otros	788 725	798 995	808 377	1,2
Total mundial	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

41. El tonelaje de petroleros y de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) siguió aumentando en 2000 en 1,1 y 2,0% respectivamente. Ambos tipos representaron el 70,1% del tonelaje total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,0% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) se incrementó en 2000 en 1,2% y supuso el 12,7% del total mundial. Los portacontenedores en términos de tonelaje aumentaron en 5,6 millones de TPM, es decir, un 8,8%, y ahora representan el 8,6% de la flota total mundial. Ese incremento relativamente alto refleja la creciente proporción de manufacturas que se comercian y que se transportan por lo general en contenedores. El tonelaje en TPM de buques para el transporte de gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

La flota mundial de portacontenedores

42. La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en el año 2000 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU, cifrándose los primeros en 2.595 y la segunda en 4.734.079 a comienzos de 2001, con un incremento de 6,6% en el número y de 10,1% en la capacidad respecto del año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.766 TEU en 1999 a 1.824 en 2000, como consecuencia de que se construyeran buques mayores para lograr economías de escala al reducirse los costos de explotación. A comienzos del año 2001, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. El cuaderno total de pedidos del año fue de 375 buques, de los que 127 superaban las 4.000 TEU y 109 estaban comprendidos en la gama de 2.000 a 3.999 TEU. La mayoría de los 139 buques restantes corresponde al segmento de 1.000 a 1.999 TEU.

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 1999, 2000 y 2001
(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Capacidad en TEU y porcentajes</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mundial	2 365	2 433	2 595	4 061 653	4 297 874	4 734 079
Países desarrollados de economía de mercado			<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Principales países de libre matrícula	728	693	724	1 561 060	1 530 655	1 665 709
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula			<i>27,9</i>	<i>38,4</i>	<i>35,6</i>	<i>35,2</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	887	944	1 003	1 545 818	1 698 576	1 919 117
Países socialistas de Asia			<i>38,7</i>	<i>38,1</i>	<i>39,5</i>	<i>40,5</i>
Países en desarrollo	1 615	1 637	1 727	3 106 878	3 229 231	3 584 826
<i>de los cuales en:</i>			<i>66,6</i>	<i>76,5</i>	<i>75,1</i>	<i>75,7</i>
África	35	34	32	26 331	26 699	25 457
América			<i>1,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>
Asia	90	89	106	94 863	96 450	105 344
Europa			<i>4,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>	<i>2,2</i>
Oceanía	542	587	644	691 328	803 135	883 883
Otros países y buques no asignados			<i>24,8</i>	<i>17,0</i>	<i>18,7</i>	<i>18,7</i>
Total mundial						
Países desarrollados de economía de mercado	10	10	11	110 265	10 719	10 841
Principales países de libre matrícula			<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	162	192	214	157 836	214 153	253 822
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)			<i>8,2</i>	<i>3,9</i>	<i>5,0</i>	<i>5,4</i>
Países socialistas de Asia	365	380	416	516 431	572 212	617 768
Países en desarrollo			<i>16,0</i>	<i>12,7</i>	<i>13,3</i>	<i>13,0</i>
<i>de los cuales en:</i>	5	5	3	6 035	6 051	1 452
África			<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
América	0	0	0	0	0	0
Asia			<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Europa	83	86	86	142 253	142 359	134 569
Oceanía			<i>3,3</i>	<i>3,5</i>	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

Distribución por edades de la flota mercante mundial

43. El cuadro 8 ofrece datos sobre la distribución media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota disminuyó en 2000 a 13,9 años desde los 14,1 años de 1999. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros aumentó ligeramente a 14,1 años. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad pasó a ser de 47,8% en 2000, desde 47,6% en 1999, por los menores desguaces de ese año que fueron de 13,5 millones de TPM (16,7 millones en 1999). La edad media de la flota de buques de carga seca disminuyó un poco a 13,2 años desde los 13,8 de 1999. Los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes con una edad media en 2000 de 10,4 años frente a los 9,7 anteriores. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre cero y cuatro años de edad, a saber, un 33,4%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

CUADRO 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buques, al 1º de enero de 2001
(porcentaje de las TPM totales)

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media 2001^a (años)</i>	<i>Edad media 2000^a (años)</i>
Total mundial	Todos los buques	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9	14,1
	Buques tanque	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1	13,9
	De carga general	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2	13,8
	Cargueros	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0	17,3
	Portacontenedores	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4	9,7
	Todos los demás	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0	14,9
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	19,8	18,8	13,8	15,1	32,5	13,6	13,8
	Buques tanque	17,6	20,5	11,1	9,0	41,8	14,5	14,2
	De carga general	15,8	18,4	16,7	25,8	23,5	13,5	14,6
	Cargueros	17,7	16,7	12,9	18,3	34,4	14,3	14,6
	Portacontenedores	37,3	19,1	13,9	7,9	21,8	10,2	9,2
	Todos los demás	19,8	16,1	16,9	16,7	30,4	13,6	13,9
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	19,6	19,9	12,9	16,1	31,5	13,5	13,7
	Buques tanque	14,6	27,6	12,3	7,5	38,1	13,9	13,8
	De carga general	22,8	15,3	14,7	24,1	23,2	12,8	13,6
	Cargueros	14,9	11,2	11,6	22,8	39,4	15,6	16,2
	Portacontenedores	32,2	26,0	11,7	10,7	19,4	10,2	9,6
	Todos los demás	21,1	11,7	9,0	13,2	45,0	15,1	14,2
Total parcial	Todos los buques	19,7	19,6	13,2	15,8	31,8	13,5	13,7
	Buques tanque	15,6	25,1	11,9	8,0	39,4	14,1	13,9
	De carga general	21,2	16,0	15,1	24,5	23,2	13,0	13,9
	Cargueros	15,9	13,1	12,0	21,2	37,7	15,1	15,7
	Portacontenedores	34,5	22,9	12,7	9,4	20,5	10,2	9,4
	Todos los demás	20,4	13,9	13,0	15,0	37,7	14,3	14,1

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media (años) 2001^a</i>	<i>Edad media (años) 2000^a</i>
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	2,3	7,7	15,5	20,6	53,9	18,6	19,0
	Buques tanque	1,9	1,4	14,8	21,7	60,2	19,7	20,0
	De carga general	0,0	11,5	10,7	26,0	51,8	18,7	19,5
	Cargueros	3,0	6,7	16,7	17,4	56,3	18,7	18,9
	Portacontenedores	16,8	12,4	18,7	22,3	29,7	14,2	15,3
	Todos los demás	2,4	9,8	19,5	19,1	49,2	17,9	18,2
Países socialistas de Asia	Todos los buques	5,3	14,4	7,8	15,4	57,1	18,1	18,1
	Buques tanque	3,2	23,1	14,1	8,8	50,9	16,8	16,5
	De carga general	7,3	17,1	5,0	15,8	54,8	17,5	17,4
	Cargueros	3,5	4,5	6,6	15,3	70,0	20,2	20,1
	Portacontenedores	6,0	25,0	18,4	28,2	22,4	14,1	14,5
	Todos los demás	3,7	9,7	6,0	15,5	65,2	19,4	19,4
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	20,0	15,8	11,3	17,7	35,2	14,1	14,2
	Buques tanque	22,6	17,7	12,2	10,9	36,5	13,6	13,3
	De carga general	21,5	18,3	13,8	23,8	22,7	12,7	12,9
	Cargueros	6,2	6,7	7,0	18,9	61,3	19,0	19,3
	Portacontenedores	37,8	23,3	6,4	12,6	19,9	10,0	9,1
	Todos los demás	14,5	9,2	9,6	20,6	46,2	16,4	16,9

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

44. Por grupos de países, las principales naciones de libre matrícula siguieron teniendo los buques de edad más baja (13,5 años en 2000 frente a 13,7 en 1999), al observarse una tendencia creciente a abanderar buques nuevos en ellos. Los países desarrollados de economía de mercado también mantuvieron una baja edad media de su flota con 13,6 años en 2000 frente a los 13,8 de 1999. En ese grupo, la edad media de los portacontenedores se incrementó en un año hasta 10,2 en 2000, frente a 9,2 años en 1999. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) disminuyó ligeramente en 2000 a 14,1 años en comparación con los 14,2 de 1999. En ese grupo, la edad media de los graneleros casi duplicó la de los portacontenedores. La edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia se mantuvo en 18,1 años en 2000. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (18,6 años en 2000 frente a 19,0 en 1999), representando los buques construidos hace más de 15 años alrededor de los tres cuartos de la flota total y siendo los petroleros los de más edad con 19,7 años.

La entrega de buques nuevos

45. El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado, con unas entregas que ascendieron a 44,4 millones de TPM en 2000 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento del orden del 10% respecto de las cifras de 1999. El número total de buques entregados pasó a 1.544 unidades desde las 940 de 1999. Esa elevada cifra siguió correspondiendo sobre todo a petroleros con un total de 21,0 millones de TPM, un 10% más que el nivel de 1999. Otro rasgo característico fue que en 2000 hubo un mayor volumen de grandes petroleros entregados que en el año anterior, con un tonelaje medio de peso muerto de 134.600 frente a 118.600 en 1999. En el sector de buques de carga seca, el número de nuevas construcciones disminuyó ligeramente a 193 unidades en 2000 desde las 195 de 1999, mientras que el tonelaje total aumentó a 13,4 millones desde 13,0 millones, manteniéndose las TPM por buque en 66.000. Las construcciones nuevas de otros tipos de buque, como graneleros y portacontenedores, aumentaron tanto en número y en tonelaje a 1.195 unidades y 10,0 millones de TPM en 2000.

CUADRO 9

Entregas de buques nuevos en los años que se indican

Año	Buques tanque ^a		Cargueros mixtos ^a		Graneleros de carga seca ^a		Otros ^b		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000 ^c	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

^a Buques de más de 10.000 TPM

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

^c Cifras provisionales.

Desguace de buques

46. En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2000, el tonelaje total vendido para desguace se contrajo sustancialmente en un 27,7% desde las cifras del año anterior hasta 22,2 millones de TPM, que representaron 2,7% del peso muerto total mundial, frente a 3,8% en 1999. La mayor parte de los desguaces correspondió a petroleros. Con todo, las ventas de éstos con tal fin se redujeron de modo apreciable en 19,2% para cifrarse en 13,5 millones de TPM, por causa del alza de los fletes que detuvo las ventas durante el segundo semestre. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros disminuyeron desde 35 unidades en 1999 a 30 en 2000. Las de petroleros de dimensiones Suezmax también disminuyeron desde 27 unidades en 1999 a 18 en 2000 y las de aquéllos de tamaño Aframax descendieron de 26 a 20. En la categoría de los petroleros de menor tamaño ocurrió lo contrario pues en 1999 se vendieron para desguace 25 buques y en 2000 51. Por causa de los menores desguaces, la edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó un poco desde 26,2 años en 1999 a 26,9 en 2000. Los buques de carga seca vendidos para desguace también se redujeron casi a la mitad con únicamente 4,6 millones de TPM en 2000 desde los 9,7 millones de 1999. También bajaron los desguaces de los graneleros de todo tamaño. La edad media de todos los buques de carga seca desguazados fue de 25,9 años en 2000, ligeramente superior a la del año anterior. Otros tipos de buque también cuentan con una vida comercial parecida: los portacontenedores vendidos en 2000 a los desguazadores tenían una edad media de 25,7 años y los graneleros 27,3 años.

CUADRO 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1996 a 2000

Tonelaje desguazado	1990	1996	1997	1998	1999	2000
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7

Fuentes: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, varios números; y Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

CUADRO 11

Ventas para desguace comunicadas de 1996 a 2000 por tipos de buques
(millones de TPM y porcentajes)

<i>Tipos de buque</i>	<i>Millones de TPM</i>					<i>Porcentajes</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Buques tanque	6,6	3,6	7,4	16,7	13,5	36,1	24,2	29,4	54,2	60,9
Cargueros mixtos	1,9	0,4	1,4	1,1	1,0	10,3	2,9	5,7	3,7	4,3
Graneleros de carga secas	7,6	8,2	12,8	9,7	4,6	42,1	55,1	50,9	31,5	20,8
Otros	2,1	2,6	3,5	3,3	3,1	11,5	17,9	14,0	10,6	14,0
Total	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, varios números.

CUADRO 12

Edad media del tonelaje desguazado desde 1996 a 2000, por tipos de buques^a
(años)

<i>Año</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros de carga seca</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Cargueros</i>
1996	26,0	24,3	26,2	27,8
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (Brema), Shipping Statistics, 2000, Nos. 1 y 2.

^a Buques de 300 TRB o más.

B. PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

Distribución del tonelaje total por grupos de países

47. La flota mundial total siguió aumentando en 2000, con un incremento de 1,2% y un volumen de 808,4 millones de TPM (véanse el cuadro 13 y el gráfico 5). El tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado registró un exiguo crecimiento de 0,2 millones de TPM para situarse en 203,4 millones. Los principales países de libre matrícula experimentaron en ese año un aumento sustancial de 7,5 millones de TPM equivalente a 1,9% y alcanzaron la cifra récord de 392,2 millones de TPM. Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado y el resto a países en desarrollo. La parte de estos últimos, sin embargo, ha seguido aumentando. El tonelaje abanderado en ellos en el año 2000 creció sustancialmente en 3,4 millones de TPM o 2,2% para alcanzar 157,0 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas aumentaron en 3,5 millones de TPM o 3,1% hasta 115,7 millones de TPM, representando el 73,7% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció en 0,2 millones de TPM y se situó en 34,1 millones, mientras la de los países en desarrollo africanos disminuyó en 0,1 millones para suponer 6,0 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un pequeño descenso de 0,2 millones de TPM mientras que el pequeño tonelaje de los países en desarrollo de Oceanía se mantuvo estable en 0,2 millones de TPM. La parte de los países socialistas de Asia y la de los países de Europa central y oriental en la flota mundial total presentaron movimientos contrapuestos en 2000, con un aumento de la primera de 0,3 millones de TPM y un descenso de la segunda de 2,0 millones.

CUADRO 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001^a
(cifras de comienzos de año)

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Tonelaje y porcentajes^b en millones de TPM</i>				
	<i>1980^c</i>	<i>1990^d</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mundial	682,8	658,4	788,7	799,0	808,4
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1	219,0	202,6	203,2	203,4
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>25,4</i>	<i>25,2</i>
Principales países de libre matrícula	212,6	224,6	376,8	384,7	392,2
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,8</i>	<i>48,1</i>	<i>48,5</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8	44,3	20,7	18,3	16,3
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,0</i>
Países socialistas de Asia	10,9	22,1	26,0	25,8	26,1
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>
Países en desarrollo	68,4	139,7	150,8	153,6	157,0
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>19,1</i>	<i>19,2</i>	<i>19,4</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,3	6,1	6,0
América	21,8	25,5	34,5	33,9	34,1
Asia	39,1	89,5	108,5	112,2	115,7
Europa	0,2	13,8	1,3	1,2	1,0
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,2	0,2
Otros países y buques no asignados	3,0	8,7	11,8	13,4	13,4
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2000 tenían, respectivamente, 4,3, 1,9 y 1,8 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva

^c Cifra de mediados de año

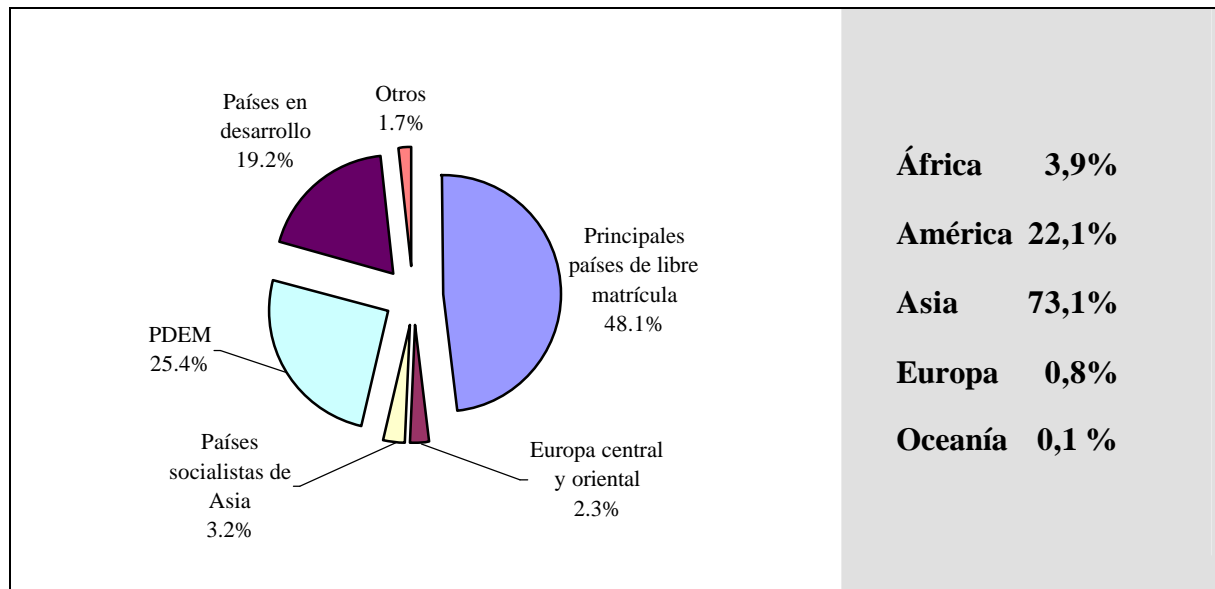
^d Cifra de final de año

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

48. En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de la flota por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 y 2000. La parte de los petroleros y de los graneleros en la flota mundial total se mantuvo bastante estable en 2000 en comparación con 1999. En los primeros hubo un pequeño descenso a 35,3%, mientras los segundos aumentaron su proporción a 34,8%. Los cambios fueron más patentes en los cargueros cuya parte de la flota mundial disminuyó a 12,7% y en los portacontenedores que aumentaron la suya a 8,6%. Los demás tipos de buque vieron reducir su proporción a 8,6%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó muy poco a 30,0% en 2000 desde 30,5% en 1999. En cambio, la de los países de libre matrícula aumentó ligeramente a 50,8%, frente al 50,2% del año anterior. Estas fluctuaciones tan pequeñas en ambos grupos de países siguen reflejando la ininterrumpida tendencia, sobre todo en el caso de los propietarios de países desarrollados de economía de mercado, a abanderar los petroleros en pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo fue estable en 2000 con 16,1%, lo que supuso una caída muy pequeña respecto del año anterior. También la proporción de los países en desarrollo se mantuvo invariable en 2000, con un 12,9% de la flota mundial de petroleros.

GRÁFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2001
(distribución en porcentaje de TPM)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de los Servicios de Información Marítima de Lloyd's (Londres).

CUADRO 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990 (al 1° de julio), 1998, 1999 y 2000 (al 31 de diciembre)^a

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^b	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
Total mundial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1998	788,7	100,0	35,6	34,9	13,1	7,8	8,6
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	1998	202,6	25,4	29,8	18,1	19,6	37,1	38,7
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	1998	376,8	47,2	51,2	53,5	37,0	38,6	35,1
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6

Año	Total en TPM		Petroleros	Grane- leros ^b	Buques de carga general	Buques porta- contenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
	2000	392,2						48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1998	20,7	2,6	1,2	2,2	7,3	0,7	4,8
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	1998	25,9	3,2	1,2	4,2	7,6	2,7	2,1
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
Países en desarrollo	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	1998	150,8	18,9	15,9	20,1	26,7	17,3	18,5
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
<i>de los cuales en:</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	„	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	1998	6,3	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,8
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	1998	34,5	4,3	3,1	3,7	9,5	3,8	5,3
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	1998	108,5	13,6	12,1	15,6	15,3	13,0	11,2
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^b	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^c
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1998	1,3	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1998	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	1999	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	1998	11,8	1,5	0,7	1,9	1,8	3,7	0,8
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres). Véase el anexo III b) para más detalles.

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

^b Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y mineraleros, graneleros/petroleros

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

49. En el sector de los graneleros, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial total siguió disminuyendo y se cifró en 16,9% en 2000, que suponía un tercio del porcentaje de 1980 (52,7). Los principales países de libre matrícula siguieron aumentando su parte, con 55,0% en 2000 frente a 54,9 en 1999. La proporción que corresponde a los países en desarrollo se incrementó en 2000 a 20,7%, por causa del mayor porcentaje de los países en desarrollo de Asia que en ese año alcanzó el 16,5% (15,7 en el año anterior). La evolución de la flota de cargueros de los tres principales grupos de países fue similar a la del sector de los graneleros. La parte de los países en desarrollo en aquella flota continuó aumentando y ahora representa 27,1%, que es la más alta de todas las que corresponden a ese grupo de países en los cinco tipos principales de buque.

50. Los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) redujeron ligeramente su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores a 34,4% en 2000. Por el contrario, la proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula siguió aumentando, con un 40,6% en 2000, del que aproximadamente dos tercios eran portacontenedores con propietarios efectivos en los PDEM. La parte de los países en desarrollo disminuyó ligeramente a 18,7%, porcentaje del que 13,3 puntos correspondían a países en desarrollo de Asia.

Estructura de la flota de los principales grupos de países

51. El cuadro 15 presenta datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2001. El tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado descendió en 2000 en 0,9 millones de TPM para suponer el 42,1% de la flota total del grupo

desde un 42,6% en el año anterior. Sus graneleros aumentaron en 0,6 millones de TPM a 23,4% desde 23,1 en 1999. La parte de cargueros y portacontenedores aumentó un poco a 9,9 y 11,7% respectivamente frente a 9,8 y 10,8% en 1999. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales sustancialmente en 7,5 millones de TPM. Una proporción mayor de esas flotas correspondió a los sectores de petroleros y graneleros, representando ambos tipos de buque el 76,5% de su flota en 2000. En ese año el TPM de sus petroleros aumentó en 2,6 millones para cifrarse en el 37,0% de la flota total del grupo (el mismo porcentaje que en 1999), mientras que los graneleros se incrementaron en 2000 en 3,4 millones de TPM a 39,5% frente a 39,4 en el año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año en 1,6 millones de TPM, constituyendo el 9,6% de la flota total del grupo, con un descenso desde el 10,2% de 1999. Su flota de portacontenedores creció en 2000 en 2,8 millones de TPM hasta el 7,2% de su flota total desde 6,6% en 1999.

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2001^a
(en millones de TPM y porcentajes)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado				Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y Países socialistas de Asia	
	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%	M. de TPM	%
Flota total	808,4	100,0	203,4	100,0	392,2	100,0	157,0	100,0	16,3	100,0	26,1	100,0
Petroleros	285,4	35,3	85,7	42,1	145,0	37,0	45,9	29,3	2,8	17,0	3,9	14,9
Graneleros	281,7	34,8	47,6	23,4	155,0	39,5	58,3	37,2	4,0	24,8	11,4	43,5
De carga general	102,7	12,7	20,2	9,9	37,5	9,6	27,8	17,7	6,5	39,8	7,8	29,8
Portacontenedores	69,2	8,6	23,8	11,7	28,1	7,2	12,9	8,2	0,4	2,5	1,8	6,9
Otros buques	69,4	8,6	26,1	12,8	26,5	6,8	12,0	7,6	2,6	15,9	1,3	4,9

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres)

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

52. En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron 37,2 y 29,3% respectivamente en 2000. En términos absolutos, su tonelaje respectivo en ese año de ambos tipos de buque se mantuvo en 58,3 millones y 45,9 millones de TPM frente a 47,6 y 85,7 millones en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo creció en 2000 a 27,8 millones de TPM frente a 27,5 millones en 1999, mientras que los portacontenedores aumentaron en 0,9 millones de TPM para suponer 8,2% en 2000 desde el 7,8% del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocupan un lugar relativamente destacado, representando 39,8% en 2000 frente a 37,7% de 1999. Por otra parte, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, con una proporción del orden del 2% desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de graneleros como de cargueros. Su tonelaje absoluto y la proporción de esos tipos de buque fueron en 2000 de 11,4 millones de TPM (desde 11,3 millones en 1999) y 43,5% (43,8 en 1999) para los graneleros, mientras que para los cargueros el primero se mantuvo estable en 7,8 millones de TPM y la segunda bajó a 29,8% (30,2 en 1999). En cambio, el tonelaje absoluto de portacontenedores aumentó en 0,1 millones de TPM en 2000 hasta 1,8 millones de TPM, es decir un 6,9% (6,6 en 1999).

C. EL REGISTRO DE BUQUES

Los 35 países y territorios marítimos más importantes

53. En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2000, entre todos ellos controlaban el 94,8% de la flota mercante mundial (94,2% en 1999). Rumania, que ocupó el lugar 33 en 1999, fue sustituida en 2000 por los Emiratos Árabes Unidos, que pasó a ser el trigésimo tercero. Tailandia, con un tonelaje total de 2,5 millones de TPM, fue el trigésimo quinto en el año 2000 y le correspondió el 0,34% de la flota mundial total. Los cinco mayores países controlaban el 51,7% (50,7 en 1999) y los 10 primeros el 69,6% (67,7 en 1999) del total mundial.

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2001^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto			Pabellón extranjero como porcentaje del total	Total como porcentaje de la flota mundial
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^a	Pabellón extranjero	Total		
Grecia	785	2 476	1263	43 580 418	99 526 616	143 107 034	69,55	19,09
Japón	781	2 150	933	15 224 574	83 509 376	98 733 950	84,58	13,17
Noruega	907	791	1698	27 733 152	32 307 757	60 040 909	53,81	8,01
Estados Unidos	508	890	1398	9 787 743	34 947 020	44 734 763	78,12	5,97
China	1 617	599	599	22 340 944	18 392 826	40 733 770	45,15	5,43
Hong Kong, China	166	385	551	9 075 158	26 626 413	35 701 571	74,58	4,76
Alemania	467	1 640	1108	7 436 308	25 436 338	32 872 646	77,38	4,39
República de Corea	473	430	903	7 605 469	18 059 750	25 665 219	70,37	3,42
Singapur	476	280	756	12 842 391	7 789 756	20 632 147	37,76	2,75
Reino Unido	407	432	839	8 342 983	10 973 052	19 316 035	56,81	2,58
Taiwán, Provincia china de	162	359	521	7 205 099	11 662 034	18 867 133	61,81	2,52
Dinamarca	418	318	736	7 930 726	10 192 911	18 123 637	56,24	2,42
Federación de Rusia	2 190	349	349	8 566 133	7 499 800	16 065 933	46,68	2,14
Italia	502	129	631	8 712 160	4 503 500	13 215 660	34,08	1,76
India	358	52	410	10 328 310	1 531 518	11 859 828	12,91	1,58
Arabia Saudita	59	69	128	1 050 298	9 447 723	10 498 021	90,00	1,40
Suecia	168	194	362	1 500 375	8 823 918	10 324 293	85,47	1,38
Turquía	452	103	555	7 767 491	1 062 064	8 829 555	12,03	1,18
Brasil	161	19	180	5 603 968	2 192 117	7 796 085	28,12	1,04
Irán, República Islámica del	166	2	168	7 078 901	82 087	7 160 988	1,15	0,96
Suiza	13	233	246	720 514	6 193 870	6 914 384	89,58	0,92
Malasia	240	55	295	5 405 019	1 074 541	6 479 560	16,58	0,86

<i>País de domicilio^b</i>	<i>Número de buques</i>			<i>Tonelaje de peso muerto</i>			<i>Pabellón extranjero como porcentaje del total</i>	<i>Total como porcentaje de la flota mundial</i>
	<i>Pabellón nacional^c</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>	<i>Pabellón nacional^a</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>		
Bélgica	22	136	158	131 481	6 340 580	6 472 061	97,97	0,86
Países Bajos	568	202	770	3 589 013	2 692 015	6 281 028	42,86	0,84
Francia	174	91	265	3 416 126	2 124 819	5 540 945	38,35	0,74
Filipinas	328	27	355	4 290 044	607 627	4 897 671	12,41	0,65
Indonesia	494	98	592	3 110 603	1 253 390	4 363 993	28,72	0,58
Canadá	162	87	249	1 006 381	3 033 877	4 040 258	75,09	0,54
España	100	223	323	223 088	3 608 942	3 832 030	94,18	0,51
Kuwait	32	3	35	3 407 022	275 446	3 682 468	7,48	0,49
Australia	56	36	92	1 726 688	1 551 017	3 277 705	47,32	0,44
Ucrania	361	90	451	1 253 445	1 561 572	2 815 017	55,47	0,38
Emiratos Árabes Unidos	42	138	180	479 760	2 154 759	2 634 519	81,79	0,35
Mónaco	0	107	107	0	2 619 934	2 619 934	100,0	0,35
Tailandia	218	49	267	2 066 847	478 195	2 545 042	18,79	0,34
Total (35 países)	4868	4952	9820	2154	33714	36143	63,34	94,8
Total mundial	16 306	14 202	538	282 107 729	467 491 617	749 599 346	62,36	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

^b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota, es decir, la sede principal de la sociedad matriz. En varios casos es una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio con respecto a los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

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

54. En esos países y territorios prosiguió en 2000 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así inscrito aumentó ese año a 450,1 millones de TPM, lo que representó el 63,3% de la flota total de los 35 países, frente a 431,2 millones o 62,5% en 1999. Constituye una tendencia reciente el que países y territorios en desarrollo hayan seguido matriculando así sus buques. En 2000, los 13 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong, China, pero sin contar a la Provincia china de Taiwán) tenían la mitad de su tonelaje total abanderado en el extranjero. A pesar de esta continua tendencia de ese grupo, en su seno hay diferencias apreciables. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong, China, matriculados en otros países ascendieron a 89 y 74% respectivamente, mientras que la República Islámica del Irán, Filipinas y Kuwait se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron 1,1, 12,4 y 7,5% respectivamente de sus flotas. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en 69,5% en 2000.

Principales registros de matrícula libre

55. La parte de la flota mercante mundial en pabellones extranjeros siguió aumentando a casi el mismo ritmo que en el año anterior. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los siete principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque. Las toneladas totales inscritas en 2000 aumentaron moderadamente en 2,5% a 371,3 millones de TPM desde los 362,1 millones del año anterior, en el que se había producido un incremento de 2,1%. Panamá continuó encabezando la lista, con un aumento de su flota en 2000 de 16,5 millones de TPM o 11,3%. La flota de Liberia se contrajo 19,2% como consecuencia de los cambios en las autoridades a las que compete la matriculación y de los posteriores litigios. El tonelaje combinado de ambos países supone el 64,1% del total de los siete principales países de libre matrícula. En 2000, Malta aumentó su flota sustancialmente en 10,3% para situarla en 44,5 millones de TPM mientras que el tonelaje de Bahamas se incrementó en 12,6% a 44,9 millones de TPM. El análisis por tipo de buque indicaba que los graneleros se mantuvieron en el 39,2% del peso muerto total en 2000 frente al 39,4% en 1999, seguidos de los petroleros, cuya parte disminuyó a 37,2% en 2000 desde el 37,6% del año anterior. El tonelaje combinado de ambos tipos de buque representa el 76,3% del peso muerto total. Los cargueros (3.148 unidades) supusieron el 32,3% del número total de buques (33,5% en 1999), en razón de la tendencia de los propietarios a abanderarlos en otros países, seguidos de los graneleros con 2.644 unidades o 27,1% del total

CUADRO 17

Tonnage distribution of major open-registry fleets, ^a as at 1 January 2001

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1 de enero de 2000	
	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM
Panamá	441	48 112	1 279	76 231	1 374	12 859	473	14 041	801	11 708	4 368	162 951	4 353	146 393
Liberia	290	34 072	332	20 560	254	4 453	237	7 308	326	8 725	1 439	75 118	1 633	92 988
Bahamas	166	24 895	140	8 335	481	6 892	50	1 454	281	3 295	1 118	44 871	1 095	39 841
Malta	288	20 003	425	17 636	503	4 796	48	912	87	1 150	1 351	44 497	1 313	40 343
Chipre	127	6 894	420	18 137	488	4 658	113	2 544	91	1 079	1 239	33 312	1 325	32 697
Bermudas	19	4 083	28	3 699	26	316	16	459	29	564	118	9 121	111	7 860
Vanuatu	1	5	20	802	22	280	1	29	70	329	114	1 445	128	1 938
Total	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	9 958	362 060
Total al 1.1.2000	1 407	136 285	2 678	142 574	3 333	35 715	872	23 559	1 668	23 927	9 958	362 060		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

Nacionalidad de los buques

56. El cuadro 18 muestra la participación de nacionales en las matrículas libres e internacionales más importantes. Los datos comparan el tonelaje total inscrito en algunos países con el tonelaje propiedad de nacionales de esos países y del registrado en ellos. La parte del tonelaje propiedad de nacionales de los países de libre matrícula es mínima o nula, mientras que la propiedad de nacionales de los dos países de matrícula internacional fue casi del 85% y de 99,2%. Esos dos países (Noruega y Dinamarca) figuraron en el año 2000 en los lugares tercero y duodécimo de los 35 países marítimos más importantes.

CUADRO 18

Tonelaje de propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula e inscrito en dicho país dentro de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero de 2001
(miles de TPM)

<i>País o territorio de matrícula</i>	<i>Tonelaje total inscrito en el país de matrícula</i>	<i>Tonelaje de propiedad de nacionales del país de matrícula e inscrito en dicho país</i>	<i>Porcentaje del tonelaje total inscrito que es propiedad de nacionales</i>
Panamá	162 321	0	0,0
Liberia	75 156	0	0,0
Bahamas	44 871	226	0,5
Malta	44 497	48	0,1
Chipre	33 312	792	2,4
Noruega (NIS)	28 062	23 842	85,0
Bermudas	9 122	0	0,0
Dinamarca (DISS)	7 617	7 559	99,2
Vanuatu	1 444	0	0,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres)

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

57. En el cuadro 19 figura la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula. Del tonelaje total así registrado en el año 2000 correspondió a 22 países o territorios el 92,3% del total. Ese porcentaje fue ligeramente superior al de 1999. Sin embargo, Finlandia, que había figurado en vigésimo segundo lugar en 1999, fue sustituida por Australia. La propiedad se concentró en 10 países o territorios, que controlan el 80,6% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula, frente al 78,5% del año anterior. Del mismo modo, los primeros cinco países o territorios controlan el 63,1% (60,6 en 1999). Grecia figuró en primer lugar en 2000 por séptimo año consecutivo con la mayor proporción (24,3%) de la flota de esos siete países. En ese mismo año, este país también tenía la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 99,5 millones de TPM o 19,7% del total mundial matriculado en otros países, seguido del Japón con 83,5 millones de TPM o 16,5% del tonelaje total. El tonelaje que tienen conjuntamente ambos países abanderado en el extranjero representó 36,2% del total mundial registrado de esa forma.

CUADRO 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2001

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Vanuatu			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero	
	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM	%	N° de buques	Miles de TPM
Grecia	545	19 076	11,7	154	10 928	14,5	174	8 549	19,1	638	27 800	62,5	656	23 753	71,3	1	95	1,0	1	70	4,8	2 169	90 271	24,3	2 476	99 527
Japón	1 705	69 311	42,5	126	5 274	7,0	32	664	1,5	3	435	1,0	22	294	0,9	0	0	0,0	26	640	44,3	1 914	76 618	20,6	2 150	83 509
Noruega	100	4 536	2,8	124	6 136	8,2	236	9 838	21,9	70	3 989	9,0	35	313	0,9	3	41	0,4	0	0	0,0	568	24 853	6,7	1 361	56 150
Estados Unidos	138	2 961	1,8	143	6 579	8,8	181	10 961	24,4	9	579	1,3	5	28	0,1	18	575	6,3	51	161	11,1	545	21 844	5,9	890	34 947
Hong Kong, China	207	16 405	10,1	42	2 358	3,1	8	792	1,8	9	649	1,5	2	37	0,1	6	635	7,0	1	49	3,4	275	20 925	5,6	385	26 627
República de Corea	344	16 092	9,9	10	1 304	1,7	0	0	0,0	3	25	0,1	4	115	0,3	0	0	0,0	0	0	0,0	361	17 536	4,7	430	18 060
Alemania	27	572	0,4	391	11 787	15,7	15	105	0,2	45	681	1,5	214	3 672	11,0	2	76	0,8	0	0	0,0	694	16 893	4,5	1 640	25 437
China	254	9 008	5,5	60	2 988	4,0	0	0	0,0	14	336	0,8	16	216	0,6	0	0	0,0	0	0	0,0	344	12 548	3,4	599	18 393
Dinamarca	16	326	0,2	9	189	0,3	39	398	0,9	7	25	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	71	938	0,3	708	17 774
Reino Unido	55	601	0,4	28	894	1,2	126	1 685	3,8	2	74	0,2	6	42	0,1	40	3 689	40,4	0	0	0,0	257	6 985	1,9	521	16 550
Taiwán, Provincia china de	287	8 348	5,1	20	957	1,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	307	9 305	2,5	359	11 662
Arabia Saudita	8	167	0,1	22	6 631	8,8	10	2 215	4,9	0	0	0,0	0	0	0,0	4	47	0,5	0	0	0,0	44	9 060	2,4	69	9 448
Suecia	6	630	0,4	15	1 356	1,8	22	1 052	2,3	0	0	0,0	0	0	0,0	13	2 947	32,3	0	0	0,0	56	5 985	1,6	194	8 824
Singapur	83	2 041	1,3	30	2 944	3,9	10	642	1,4	0	0	0,0	1	30	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	124	5 657	1,5	280	7 790
Federación de Rusia	16	73	0,0	67	4 524	6,0	5	11	0,0	98	953	2,1	84	1 535	4,6	0	0	0,0	0	0	0,0	270	7 096	1,9	349	7 500
Bélgica	4	545	0,3	6	1 043	1,4	15	685	1,5	2	53	0,1	4	65	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	31	2 391	0,6	136	6 341
Suiza	92	2 626	1,6	17	723	1,0	6	414	0,9	62	1 549	3,5	4	53	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	181	5 365	1,4	233	6 194
Francia	4	401	0,2	0	0	0,0	22	401	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	26	802	0,2	168	5 095
Italia	11	252	0,2	10	712	0,9	13	649	1,4	48	1 480	3,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	82	3 093	0,8	129	4 504
España	50	347	0,2	1	94	0,1	8	827	1,8	0	0	0,0	9	142	0,4	0	0	0,0	0	0	0,0	68	1 410	0,4	223	3 609
Mónaco	12	433	0,3	13	611	0,8	37	691	1,5	18	416	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	80	2 151	0,6	70	1 928
Australia	8	473	0,3	3	496	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	134	1,5	0	0	0,0	13	1 103	0,3	36	1 551
Total parcial	3 972	155 224	95,3	1 291	68 528	91,2	959	40 579	90,4	1 028	39 044	87,7	1 062	30 295	90,9	89	8 239	90,3	79	920	63,7	8 480	342 829	92,3	13 406	471 420
Otros	396	7 727	4,7	148	6 590	8,8	159	4 292	9,6	323	5 453	12,3	177	3 017	9,1	29	882	9,7	35	525	36,3	1 267	28 486	7,7	1 115	34 162
Total	4 368	162 951	100,0	1 439	75 118	100,0	1 118	44 871	100,0	1 351	44 497	100,0	1 239	33 312	100,0	118	9 121	100,0	114	1 445	100,0	9 747	371 315	100,0	14 521	505 582

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

Los pedidos de buques nuevos

58. En el año 2000 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 80,1 millones de TPM, lo que supuso un incremento de 61,5% en comparación con los contratos de 1999 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el optimismo con 447 unidades por un total de 41,8 millones de TPM encargadas en 2000, frente a 206 unidades con 16,8 millones de TPM en 1999. Los pedidos en 2000 de graneleros de nueva construcción se mantuvieron casi constantes en 355 unidades con 20,5 millones de TPM.

59. Los pedidos de portacontenedores nuevos siguieron aumentando sustancialmente, duplicando con creces las 375 unidades y los 14,9 millones de TPM del año 2000 las 170 unidades y los 7,2 millones de TPM de 1999. Esos nuevos tonelajes continuaron reflejando la tendencia reciente hacia portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de cargueros nuevos casi se duplicaron en 2000 a 255 buques con 2,5 millones de TPM desde las 162 unidades y 1,3 millones de 1999. Por otra parte, los pedidos de transbordadores/buques de pasaje aumentaron en 20 unidades hasta un total de 136, pero su tonelaje disminuyó a 308.000 TPM en 2000 desde las 348.000 del año anterior.

La cartera de pedidos

60. En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado por grupos de países de matrícula y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del 2001 en 100,5 millones de TPM, con un incremento considerable de 20,3% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado ascendieron a 36,8 millones de TPM, lo que suponía el 36,6% del total mundial encargado, frente a 26,6 millones de TPM o 31,8% a comienzos del año 2000. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que suponían 48,1 millones de TPM o 47,8% del tonelaje mundial, en comparación con 41,4 millones de TPM o 49,5% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental siguió disminuyendo en 2000 a 0,5 millones de TPM o 0,5% del total mundial encargado, si bien la parte de los países socialistas de Asia se duplicó con creces en 2000, terminando el año con 5,4 millones de TPM o 5,4% de todos los pedidos mundiales frente a 2,1 millones de TPM o 2,5% a finales de 1999.

61. La parte de los países en desarrollo disminuyó apreciablemente a 8,6 millones de TPM u 8,6% del tonelaje mundial total encargado a comienzos del año 2001, frente a 10,5 millones de TPM o 12,6% en 2000. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia disminuyeron de manera sustancial en 1,8 millones de TPM a 7,6 millones de TPM a comienzos de 2001, lo que suponía el 88,1% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. También se registró un descenso en los pedidos de buques nuevos por países africanos a 97.000 TPM a comienzos de 2001, mientras que los países en desarrollo de América se mantuvieron casi sin cambios con 916.000 TPM.

62. En el año 2000, los pedidos de petroleros aumentaron 9,1% a 40,3 millones de TPM, que supusieron el 40,0% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 5,2 millones de TPM, que representaron 12,9% del total, y de los que correspondieron a los países en desarrollo de Asia 4,9 millones de TPM o 93,6% del total de los países en desarrollo. Los graneleros encargados a comienzos de 2001 aumentaron sustancialmente en 27,2% hasta 31,2 millones de TPM que supusieron 31,0% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban 22,6 y 62,6%, con una parte conjunta de más del 85%. El volumen de los portacontenedores encargados también aumentó mucho en 2000 en un 62,0% a 16,1 millones de TPM a finales de año, lo que suponía el 16,0% del total mundial. En los pedidos de portacontenedores correspondieron al grupo de países desarrollados de economía de mercado y al de los principales países de libre matrícula sendos porcentajes de más del 40%. Los portacontenedores encargados por países en desarrollo aumentaron desde 1,0 millones de TPM a comienzos del 2000 a 1,3 millones a principios de 2001, que suponían 8% del total. Los países en desarrollo de Asia hicieron pedidos de 1,2 millones de TPM o 95,1% del total de los de los países en desarrollo.

CUADRO 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques ^a de 1990 a 2000 y en 2001

(Número de buques y miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM
1990	338	25 876	93	3 640	24	2 726	310	2 090	124	3 073	93	119	982	37 524
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000														
Enero	17	1 337	33	2 095	-	-	16	84	18	964	20	20	104	4 440
Febrero	12	786	36	2 983	-	-	17	130	35	2 128	7	18	107	6 167
Marzo	33	2 366	29	1 110	-	-	10	64	19	930	6	7	97	4 477
Abril	36	2 746	28	1 320	-	-	8	164	14	748	7	27	93	5 005
Mayo	33	4 031	26	1 229	-	-	3	40	27	1 168	3	25	92	6 493
Junio	56	6 047	34	1 891	-	-	22	301	46	1 892	10	22	168	10 120
Julio	43	4 081	45	2 647	-	-	25	198	36	1 582	15	22	164	8 707
Agosto	43	3 992	21	1 349	-	-	11	128	26	685	6	35	107	6 291
Septiembre	31	2 983	10	587	-	-	15	195	42	1 260	13	33	111	5 058
Octubre	34	3 863	37	2 577	-	-	39	325	28	1 126	20	17	158	7 908
Noviembre	49	3 171	13	529	-	-	20	175	19	832	2	12	103	4 719
Diciembre	59	6 462	32	1 764	-	-	69	730	63	1 710	27	70	250	10 736
Total 2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001														
Enero	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Febrero	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Marzo	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Abril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mayo	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Junio	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Julio	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	171	7 563

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Shipping Statistics and Market Review, 2001, Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (Brema), Nos. 1 y 2.

^a Buques de 300 TRB o más

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

CUADRO 21
Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2001
(En miles de TPM)

Grupos de países de matrícula	Total	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
Total mundial	100 513	40 328	31 208	3 966	16 140	8 870
Países desarrollados de economía de mercado	36 782	16 341	7 064	1 751	6 840	4 785
Principales países de libre matrícula	48 101	16 891	19 523	1 663	7 218	2 806
Países de Europa central y oriental	554	207	63	183	-	102
Países socialistas de Asia	5 381	1 504	2 872	112	674	218
Total de países en desarrollo	8 565	5 197	999	176	1 266	926
<i>de los cuales en:</i>						
África	97	3	82	4	-	7
América	916	329	154	144	61	228
Asia	7 550	4 865	762	28	1 205	691
Europa ^a	”	”	”	”	”	”
Oceanía	1	-	-	1	-	-
Tonelaje no asignado	1 129	188	687	80	141	33

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Datos no comunicados.

Los precios de buques nuevos y de segunda mano

63. El cuadro 22 indica los precios por tipos principales de los buques nuevos. En 2000 esos precios subieron bastante respecto de los del año anterior para casi todos los tipos y tamaños. Las alzas de precios fueron más pronunciadas en el caso de petroleros y cargueros y reflejaron la saturación progresiva de la capacidad de los astilleros. A mediados de año, las entregas se habían aplazado hasta el 2003 en muchos de ellos. Los constructores de la República de Corea fueron capaces de ofrecer precios atractivos gracias a reestructuraciones empresariales y de la deuda, menores costos laborales y tipos de cambio ventajosos, haciéndose así con casi la mitad de los pedidos mundiales. Los precios de los astilleros japoneses se vieron perjudicados por una moneda sobrevalorada y en consecuencia registraron una reducción de su parte de mercado. Los precios de los constructores chinos siguieron siendo competitivos gracias a las medidas adoptadas para mejorar la productividad aunque los plazos de producción continuaban siendo más largos que en otros astilleros. Los precios más altos de la construcción naval europea no desalentaron los pedidos por la saturación de los astilleros asiáticos y porque terminaron las subvenciones de la Unión Europea el 31 de diciembre de 2000. El análisis muestra que los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños subieron de 10 a 14% en 2000 respecto de su nivel de 1999. Los de los graneleros de hasta 74.000 TPM aumentaron poca cosa en el año 2000 con un 2 a 3% más que el año anterior, si bien los precios de los buques del tamaño El Cabo aumentaron 17,6%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU disminuyeron 1,4% mientras los de los cargueros se mantuvieron estables. Un modesto incremento de 3,4% se observó en los buques GPL de 75.000 toneladas. Por lo general, prosiguió la tendencia al alza de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque al mantenerse vigorosa la demanda.

64. Tal como indica el cuadro 23, los precios medios de los petroleros de segunda mano subieron. En particular, lo hicieron los de los buques que se consideran que no dañan el medio ambiente. El número de transacciones de petroleros también subió a 185 desde el nivel de 120 de 1999, registrándose las mayores alzas de precios en los buques Aframax. En el sector de los graneleros, los precios fluctuaron mucho durante el año pero con una clara corrección a la baja de los altos precios vigentes en 1999. A pesar de esos precios más bajos, se comunicó un mayor número de transacciones para los buques del tamaño El Cabo, cambiando de mano 20 unidades a lo largo del año. Menos actividad se señaló para el sector de dimensiones que permiten cruzar el Canal de Panamá, donde sólo se vendieron 70 buques (30 menos que en 1999), y para el sector de tamaño mediano con 180 transacciones (45 menos que en 1999).

CUADRO 22

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

<i>Tipo y tamaño de los buques</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variación porcentual 1999/2000</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	24,5	18	19,5	20	2,6
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	33,5	25	25	28,5	14,0
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	20	22	22,5	2,3
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	33	33	41	24,2
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	37	34	40	17,6
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	70	68	76	11,8
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m ³	200	200	225	245	190	150	165	10,0
Buques cargueros GPL de 75.000 m ³	77	44	78	68	58	58	60	3,4
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	21	19	19	0,0
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	42	35	34,5	-1,4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

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

CUADRO 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1995-2000
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buques</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variación porcentual 1999/2000</i>
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	24	26	28	20	20	26,5	32,5
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	31	37	37,5	25	26	39	50,0
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	35,5	40	47	37	36	49,5	37,5
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	55	67	70	50	50	71	42,0
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	22	18,5	18	13	15,5	15	-3,2
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	23	20,5	21	14,5	17	15,5	-8,8
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	28	26,5	30	23,5	27,5	25	-9,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

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

Capítulo III

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

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

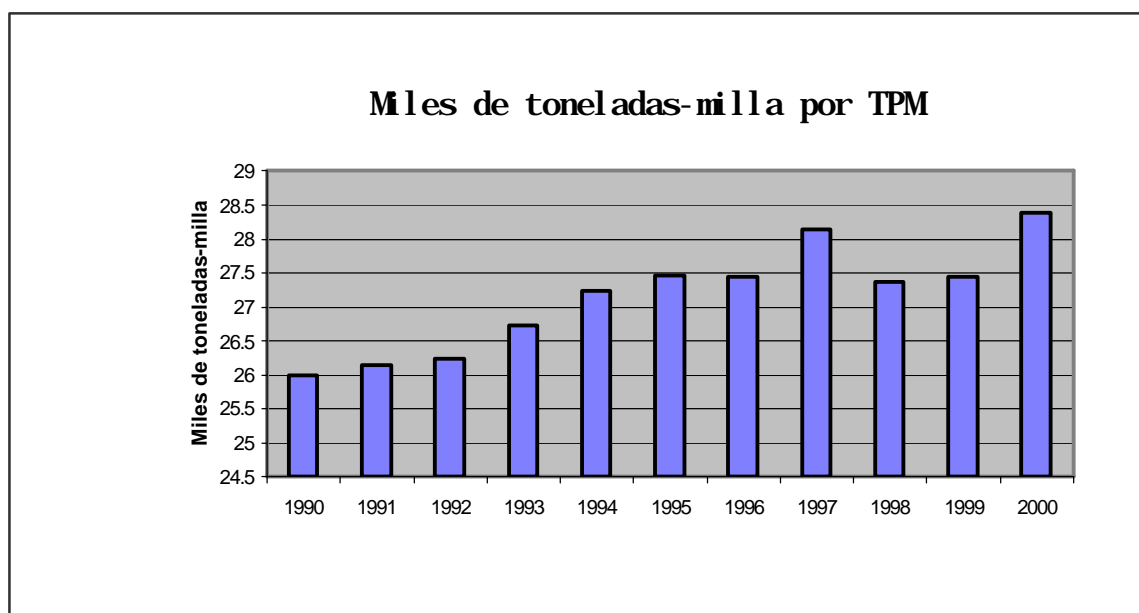
A. PRODUCTIVIDAD

Estimaciones de las toneladas transportadas y las toneladas-milla por TPM

65. Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial figuran en el cuadro 24 y en el gráfico 6. Las toneladas de carga transportada por TPM se mantuvieron en el año 2000 en un nivel similar al del bienio anterior en 7,19, mientras las toneladas-milla por TPM aumentaron a 28.380. El ligero incremento de la productividad medida por el primero de esos dos indicadores refleja el acelerado crecimiento de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. El aumento que traduce el segundo indicador se explica por la recuperación del tráfico marítimo después de la desaceleración de los dos años anteriores.

GRÁFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2000



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

Toneladas de carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2000

<i>Año</i>	<i>Flota mundial (en millones de TPM)</i>	<i>Carga total transportada (en millones de toneladas)</i>	<i>Total de toneladas-milla (en miles de millones)</i>	<i>Toneladas de carga transportada por TPM</i>	<i>Miles de toneladas-milla por TPM</i>
1990	658,4	4 008	17 121	6,09	26,00
1991	683,5	4 120	17 873	6,03	26,15
1992	694,7	4 220	18 235	6,07	26,25
1993	710,6	4 330	18 854	6,09	26,53
1994	719,8	4 485	19 461	6,23	27,04
1995	734,9	4 651	20 188	6,33	27,47
1996	758,2	4 758	20 810	6,28	27,45
1997	775,9	4 953	21 825	6,38	28,13
1998	788,7	5 648	21 588	7,16	27,37
1999	799,0	5 688	21 928	7,12	27,44
2000	808,4	5 811	22 940	7,19	28,38

Fuente: Lloyd's Maritime Information Services (Londres) (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para 1991-1999); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys (Oslo), Review, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

66. En el cuadro 25 figuran más datos sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM. Ese indicador aumentó en los petroleros 3,0% en 2000 respecto del año anterior para situarse en 7,25 toneladas por TPM. En graneleros, cargueros mixtos y demás flota los incrementos fueron de 4,2, 14,1 y 1,7% respecto de las cifras de 1999.

CUADRO 25

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

<i>Año</i>	<i>Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de buques tanque</i>	<i>Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de graneleros</i>	<i>Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos</i>	<i>Toneladas transportadas por el resto de la flota ^a (millones)</i>	<i>Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota</i>
1970	1 182	8,58	403	8,40	97	6,83	800	6,34
1980	1 564	4,79	396	2,85	282	5,83	1 406	8,33
1990	1 427	5,96	667	3,29	203	6,28	1 680	9,13
1998	1 985	7,10	1 137	4,41	130	7,34	2 379	10,18
1999	1 988	7,04	1 162	4,48	131	7,83	2 402	9,99
2000	2 070	7,25	1 262	4,67	102	8,94	2 451	10,16

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, World Bulk Trades y World Bulk Freight, varios números, y otras fuentes especializadas.

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

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

67. En el cuadro 26 figuran datos sobre las toneladas-milla transportadas por petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. Ese valor expresado por TPM siguió aumentando en el caso de los petroleros en el año 2000 en 4,3% para cifrarse en 35.410, mientras que en graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota creció 2,9, 7,6 y 3,1% para situarse en 24.000, 34.910 y 24.970 respectivamente.

CUADRO 26

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota^a, en algunos años

(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 del resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 039	43,82	1 891	39,40	745	52,46	1 979	15,69
1980	9 007	27,56	2 009	14,47	1 569	32,43	4 192	24,83
1990	7 376	30,81	3 804	18,77	1 164	36,04	4 777	25,96
1998	9 465	33,86	5 988	23,23	535	30,24	5 600	23,97
1999	9 586	33,94	6 048	23,31	542	32,44	5 753	23,93
2000	10 107	35,41	6 484	24,00	398	34,91	5 951	24,67

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys (Oslo), Review, World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números, y otras fuentes especializadas.

^a Véanse las notas del cuadro 25.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

El excedente de capacidad

68. En el cuadro 27 se ofrece un resumen indicativo de la relación entre oferta y demanda de tonelaje durante el período de 1995-2000. La capacidad excedente total en el año 2000 siguió descendiendo en 5,3 millones de TPM hasta alcanzar un nuevo récord de 18,4 millones, lo que supone el 2,3% de la flota mercante mundial frente al 3,0% de 1999. Este mejor equilibrio es sobre todo imputable a los volúmenes de carga en constante crecimiento, especialmente desde 1998 (véase el cuadro 24) en que supusieron 5.600 millones de toneladas, con un tonelaje excedente de 3,1%.

El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

69. La oferta de capacidad en el sector de los petroleros disminuyó en 2000 en 4,3 millones de TPM a 279,4 millones cuando los buques nuevos entregados fueron inferiores al tonelaje desguazado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Tal cosa se sumó a que los mayores embarques redujeron la capacidad excedente a 13,5 millones de TPM, esto es, al 4,8% de la flota mundial total de petroleros. En 2000, la oferta total de la flota de graneleros aumentó en la exigua cifra de 2,0 millones de TPM hasta 247,7 millones. El considerable incremento de los embarques de las principales cargas secas mencionadas en el capítulo I ayudó a reducir el exceso de tonelaje a sólo 3,8 millones de TPM, del orden de la mitad del de un año antes y equivalente al 1,5% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se redujo en 2000 con una oferta que superó a la demanda en sólo 1,1 millones de TPM o 1,8% de la flota mundial de ese sector. Esta capacidad excedente ha seguido una tendencia a la baja desde los primeros años del decenio de 1990. En el sector de buques unitarizados, se sumaron en 2000 7,5 millones de TPM de portacontenedores, situándose esa flota en 83,6 millones de TPM. Al igual que en años anteriores el mayor tráfico de los buques de línea regular ha sido capaz de absorber esos tonelajes con el resultado del pleno empleo de la flota mundial unitarizada.

CUADRO 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1995 a 2000
(cifras de final de año)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<i>Millones de TPM</i>						
Flota mercante mundial	734,9	758,2	775,9	788,7	799,0	808,4
Excedente total ^a	50,8	48,8	29,0	24,7	23,7	18,4
Flota en actividad ^b	684,1	709,4	746,9	764,0	775,3	790,0
<i>Porcentajes</i>						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	6,9	6,4	3,7	3,1	3,0	2,3

Fuentes: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres), y Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

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

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

CUADRO 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buques, de 1995 a 2000 ^a
(Promedios anuales en millones de TPM)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ^d
Flota mundial de buques tanque	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4
Excedente total de buques tanque ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (en porcentaje)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8
Flota mundial de graneleros de carga seca	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (en porcentaje)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (en porcentaje)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8
Flota mundial de buques unitarizados ^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,7	0	0	0	0	0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (en porcentaje)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

^a La sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales presentados en el cuadro 28 que corresponden a estimaciones de mediados del año. Quedan excluidos del presente cuadro los buques tanque y los graneleros de carga seca de menos de 10.000 TPM y los buques de carga general de tipo tradicional y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

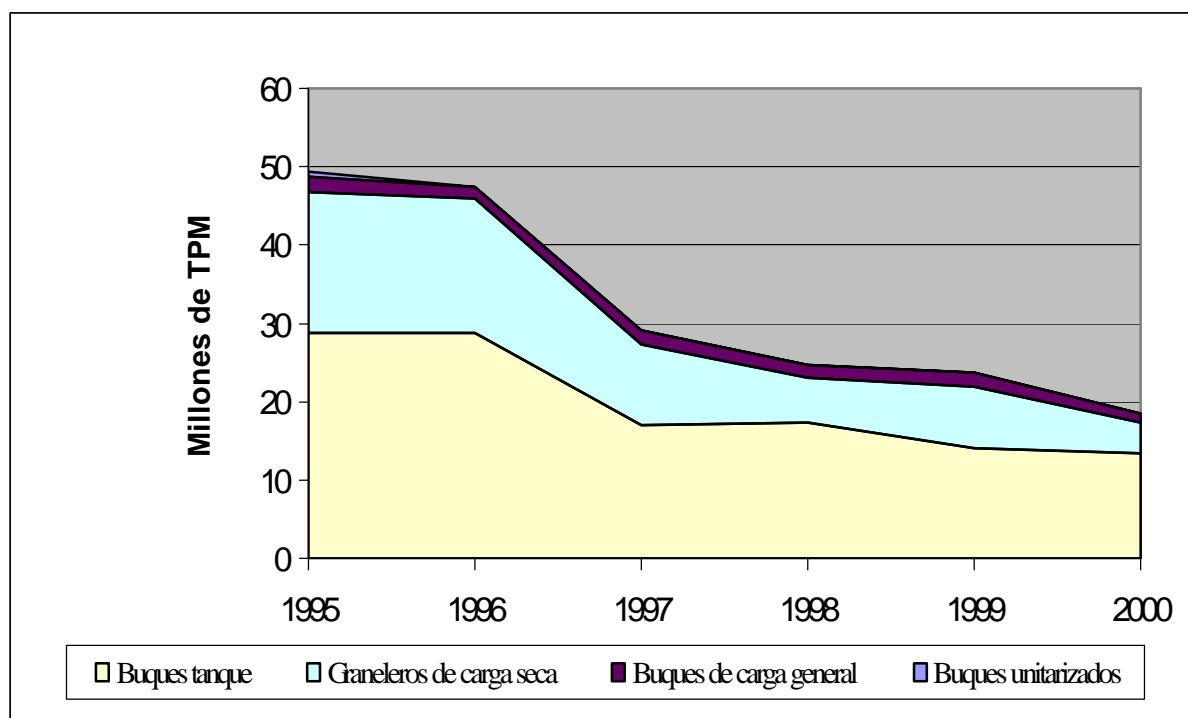
^b Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

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

^d Los datos del año 2000 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2000.

GRAFICO 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buques, en los años que se indican



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Shipping Economist (Londres), varios números.

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

70. La correlación entre el volumen de carga generado por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas se resume en el cuadro 29. Los países desarrollados de economía de mercado generaron casi el 53% del tráfico marítimo mundial en 2000 frente a alrededor de 54% en 1980. Su parte en tonelaje de la flota mundial se ha reducido a la mitad desde un 51% en 1980 a 25% en 2000. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de esos países pero registrados en el extranjero. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en alrededor de 40%. El tonelaje de su propiedad y matriculado en pabellones nacionales había aumentado desde 10% de la flota mundial en 1980 a casi 20% a comienzos de 2001. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo ha aumentado a casi un tercio de su tonelaje total, lo que sitúa a éste en aproximadamente el 36% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo en alrededor del 3,0% en 2000, sin variación respecto de años anteriores, pero con un claro descenso frente al 4,7% de 1980. La proporción de su flota también descendió desde 5,5% a 2,1% en 2000. Los países socialistas de Asia aumentaron su parte en el tráfico mundial a 4,6% en 2000, y mejoraron asimismo su parte del tonelaje mundial desde 1,5% en 1980 a 3,3% en 2000. Esos países, además, cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

CUADRO 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1998-2000

<i>Grupos de países</i>	<i>Año</i>	<i>Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>	<i>Flota mercante (millones de TPM)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1998	6 140,3	53,2	202,6	25,7
	1999	6 103,6	52,2	203,2	25,4
	2000	6 398,9	52,7	203,9	25,2
Principales países de libre matrícula	1970	<i>b</i>	<i>b</i>	70,3	21,6
	1980	<i>b</i>	<i>b</i>	212,6	31,1
	1990	<i>b</i>	<i>b</i>	224,6	34,1
	1998	<i>b</i>	<i>b</i>	376,8	47,8
	1999	<i>b</i>	<i>b</i>	384,7	48,1
	2000	<i>b</i>	<i>b</i>	390,5	48,3
Países en desarrollo	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1998	4 625,5	40,0	150,8	19,1
	1999	4 748,2	40,6	153,6	19,2
	2000	4 824,9	39,8	157,5	19,5
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1998	292,7	2,5	20,7	2,6
	1999	334,0	2,9	18,3	2,3
	2000	348,2	2,9	16,8	2,1
Países socialistas de Asia	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1998	490,1	4,2	26,0	3,3
	1999	504,2	4,3	25,8	3,2
	2000	554,6	4,6	26,3	3,3
Total mundial ^a	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1998	11 548,7	100,0	788,7	100,0
	1999	11 689,9	100,0	799,0	100,0
	2000	12 126,7	100,0	808,4	100,0

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

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

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

71. En el cuadro 30 figura información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que comercian. Se advierte que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje. Tal cosa refleja un aspecto de la política de respaldo al comercio para explotar el transporte marítimo como un complemento a las transacciones mercantiles. Casi todos piensan que disponer de capacidad marítima, concretamente poseer un tonelaje sustancial, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. El cuadro también muestra muchas semejanzas, así como diferencias, en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca, Suecia y Noruega destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico entre terceros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos y Francia figuran en ese grupo. En 2000 los Estados Unidos generaron más del 15,7% del tráfico mundial mientras poseían el 7,87% del tonelaje total con sólo 3,55% del mismo abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 4,6% del comercio mundial frente a una proporción de tonelaje propio de 1,48% y una parte con pabellón nacional de 0,85%.

CUADRO 30
Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2000)

<i>País/territorio</i>	<i>Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM</i>
Estados Unidos	15,7	7,87
Alemania	8,1	4,11
Japón	6,6	12,74
Reino Unido	4,7	3,76
Francia	4,6	1,48
Italia	3,6	1,84
Canadá	4,0	0,37
Hong Kong, China	3,2	5,49
Países Bajos	3,1	0,85
Bélgica-Luxemburgo	2,9	0,99
China	3,6	5,22
República de Corea	2,6	3,35
Singapur	2,1	5,14
España	2,0	0,71
Provincia china de Taiwán	2,2	2,47
Malasia	1,4	0,95
Suecia	1,2	1,32
Suiza	1,2	0,87
Tailandia	1,0	0,38
Australia	1,0	0,48
Brasil	0,9	0,76
Federación de Rusia	1,1	2,09
Arabia Saudita	0,9	1,36
Dinamarca	0,7	3,24
Noruega	0,7	10,90
Total	79,1	78,74

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

Capítulo IV

COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

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

A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS PRODUCTOS

a) El comercio marítimo del petróleo crudo y sus derivados

72. La expansión de los cupos de producción de petróleo de la OPEP en marzo, junio y septiembre se produjo después de varios años de fletes deprimidos en los buques tanque. Esa situación explica la cifra récord de desguaces en 1999 (véase el cuadro 11) y también en el primer semestre de 2000, cuando tuvieron lugar los dos tercios de los desguaces del año. La mayor producción de crudos hizo confiar en que se incrementarían los embarques correspondientes, lo que unido al crecimiento constante de los envíos de productos derivados del petróleo alineó a la oferta con la demanda de los diferentes tipos y tamaños de los petroleros desplegados en las diversas rutas mencionadas en el capítulo I.

b) Los fletes de los buques tanque

73. Así pues, el 2000 fue un buen año para los propietarios de petroleros. Además de los desguaces también jugaron otros factores. En primer lugar, el lento y modesto proceso de consolidación que afectó a los buques de mayor tamaño de esa flota mundial, con alrededor del 45% del total en términos de TPM. Se estima que el Tanker Pool controla del orden del 11% del tonelaje de grandes petroleros, mientras que Alliance Suezmax lo hace con alrededor del 19%. Además, el desastre del Erika frente a la costa francesa (véase el recuadro 2) incitó a los fletadores a buscar tonelaje que no fuera dañino para el medio con miras a cumplir las normas MARPOL más estrictas convenidas en abril de 2001.

74. Las consecuencias se dejan sentir en los índices más altos de los fletes de los cinco grupos de buques dedicados a transportar crudos y productos del petróleo (véase el cuadro 31).

Grandes petroleros

75. Los fletamentos al contado desde el Oriente Medio al Japón que comenzaron el año en 55 WS (Worldscale es el índice mundial del año = 100), con aquéllos en dirección oeste situados en 48 WS, se habían duplicado en julio. En agosto no había tonelaje disponible y los fletes hacia el este se mantuvieron constantes en 138 WS, mientras que las reservas hacia el oeste se mantenían en 116 WS. En las rutas por el Mediterráneo se señalaron niveles de 145 WS que correspondían a unos beneficios potenciales de los propietarios de más de 60.000 dólares diarios. La reserva de fletes del Iran Nesa por Stasco para cargar en Ceyhan (Turquía) y descargar en el Reino Unido-Continente se hizo a ese nivel. Cifras parecidas se registraron en las rutas desde el África occidental como ilustra el fletamento del petrolero Christina construido en 1999 por Koch en 134 WS para descargar en el Golfo de los Estados Unidos.

CUADRO 31
Índices de fletes de petroleros^a, 1998-2001

Período	Grandes petroleros/superpetroleros				Petroleros de tamaño mediano para crudos				Petroleros pequeños para crudos y sus productos				Petroleros de tamaño mediano para productos sin refinar				Petroleros de todos los tamaños para productos refinados			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Enero	55	62	48	152	105	92	93	217	142	114	126	346	171	159	146	277	155	164	148	371
Febrero	69	49	54	117	97	94	108	206	133	137	141	230	176	144	154	323	147	168	170	400
Marzo	72	38	58	87	106	89	116	158	146	128	164	239	162	158	167	295	161	177	189	348
Abril	70	41	70	95	92	86	135	171	122	121	196	272	155	157	186	299	157	210	197	264
Mayo	75	49	81	81	98	76	127	160	120	124	177	190	152	165	187	296	171	196	205	263
Junio	74	42	96	61	105	74	136	132	136	113	174	183	161	159	194	242	167	160	210	264
Julio	75	41	101	52	100	73	153	112	129	108	245	141	160	148	261	230	168	162	218	224
Agosto	60	47	106	53	89	71	197	114	120	110	266	130	152	151	243	224	165	154	234	214
Septiembre	47	50	129	51	79	83	191	111	107	111	269	148	151	150	230	204	158	142	255	218
Octubre	54	45	136		82	91	165		117	106	194		161	144	217		147	147	265	
Noviembre	49	48	134		88	93	205		120	126	267		182	148	241		133	146	258	
Diciembre	59	53	138		96	108	209		138	141	273		166	170	244		161	154	262	
Promedio anual	63	47	96		95	86	153		127	120	208		162	154	207		157	165	218	

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

^a Datos recopilados y publicados por Lloyd's Ship Manager. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros/superpetroleros: 150.000 TPM y más; petroleros de tamaño mediano para crudos: 70.000 a 150.000 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30.000 a 70.000 TPM; los petroleros medianos para productos sin refinar son los de menos de 35.000 TPM y luego figuran los petroleros de todo tamaño para productos refinados.

76. Los fletes siguieron aumentando a 170 y 132 WS en noviembre para las principales rutas en dirección este y oeste desde el Golfo del Oriente Medio. A finales de año disminuyeron algo a 155 y 129 WS. Había falta de buques modernos y así Euronav/Luxemburgo pudo pedir 195 WS, aproximadamente 100.517 dólares por día, para su buque Limburgh construido en 2000.

77. A lo largo del año los fletes de los embarques desde el Golfo del Oriente Medio al Japón y a Europa aumentaron 280%. Los fletamentos equivalentes por tiempo determinado a finales de año ascendían a 81.100 y 74.400 dólares por día. Las tarifas también reflejaban unos mayores envíos desde el África occidental a Asia, tendencia ésta que había comenzado el año anterior cuando hubo grandes petroleros desocupados por causa de la menor producción de la OPEP, lo que desplazó a los buques Suezmax de esa ruta.

78. Se espera que la fortaleza del mercado prosiga de momento respaldada por unas previsiones optimistas. Casi toda la capacidad de producción de crudos sigue ubicada en Oriente Medio mientras que otras regiones productoras, como el África occidental, podrían tardar algún tiempo en alcanzar todo su potencial. Conforme disminuya la producción de regiones maduras como la del Mar Negro, aumentarán las distancias recorridas por los grandes petroleros que se harán con una mayor cuota de mercado. Las bajas existencias actuales de petróleo en el mundo también mantendrán la presión sobre la demanda.

Petroleros de tamaño mediano

79. Durante el año los aumentos de los fletes de tonelaje Suezmax y Aframax también fueron importantes, aunque no subieran tanto como en el caso de los grandes petroleros. El promedio mensual de los fletamentos inmediatos de los buques Suezmax que hacen la ruta del África occidental al Golfo y a la costa este de los Estados Unidos era 96 WS en enero y 158 WS en junio, con un incremento de 60% en un semestre. En la segunda mitad del año hubo otro alza de 40% en las medias mensuales de los fletamentos al contado que cerraron el año en 225 WS, con un aumento anual de 220%. En los fletamentos por tiempo determinado de un Suezmax nuevo de 140.000 TPM, las cifras correspondientes eran 20.800 dólares diarios en junio y 63.700 en diciembre.

80. El firme crecimiento de los fletes desde el África occidental afectó a otras regiones. El tonelaje Suezmax obtuvo tarifas comprendidas entre 110 y 125 WS o incluso superiores para viajes desde el Mar del Norte, el Mar Negro o el Mediterráneo. El mercado se volvió muy boyante a finales de año con fletes que rebasaron los 200 WS para algunos embarques a través del Mediterráneo. En el Golfo del Oriente Medio los buques Suezmax alcanzaron niveles de 185 WS para viajes a la India.

81. Tres factores explican esas elevadas tarifas. El primero está relacionado con el desastre del Erika y la decisión del fletador francés TotalFina-Elf y de otros de no contratar petroleros de más de 20 años de edad y prohibir la entrada en sus terminales de los buques más viejos (véase el recuadro 2 sobre la catástrofe del Erika). Los puertos de carga del África occidental, que son fundamentales para el mercado Suezmax, así como los puertos de descarga franceses, se vieron afectados. El segundo factor fue la oferta rígida de buques Suezmax y su explotación en común. De 300 buques, sólo hay 90 de menos de 20 años disponibles para el comercio al contado, de los que Alliance Suezmax controla aproximadamente la mitad. El tercer factor es que únicamente se espera la entrega de 17 buques en 2001.

82. Los fletamentos mensuales medios inmediatos de tonelaje Aframax siguieron pautas similares. Los buques con rutas por el mar Mediterráneo y en torno a Europa noroccidental vieron aumentar las tarifas desde 116 a alrededor de 120 WS en enero y desde 210 a cerca de 234 WS en diciembre. Este nivel de finales de año suponía entre 41.700 y 50.400 dólares por día. En octubre, el Ragnhild Knutsen construido en 1987 fue contratado por Karran para viajar desde Butinge al Reino Unido-Continente por 257,5 WS. En el Mediterráneo, los buques modernos cotizaban en torno a valores comprendidos entre 225 y 240 WS, con 20 puntos menos para los buques más antiguos y hasta 10 más para aquellos de doble casco. En conjunto, los fletes en esas rutas aumentaron 220%. A través del Atlántico, en las rutas desde el Caribe al Golfo y la costa este de los Estados Unidos los mejor situados fueron los buques de 80.000 TPM. El WS medio subió desde 125 en enero a 355 en diciembre, con un alza de 260%. Con todo, las tarifas fueron volátiles y alcanzaron máximos cuatro veces durante el año. El precio al contado de productos no

refinados para embarques comprendidos entre 70.000 y 100.000 toneladas desde Curaçao a Houston subió de 4,70 a 13,20 dólares por tonelada, un 280% más.

Pequeños petroleros

83. Estos buques también tuvieron un buen año. En el Caribe los fletamentos al contado de productos no refinados de buques en la gama 40.000-60.000 TPM para dirigirse a la costa este de los Estados Unidos subieron desde 137 WS en enero a 306 WS en diciembre. Las alzas en las tarifas al contado de productos refinados fueron similares, aumentando las de los buques de 45.000 TPM que hacen la misma ruta desde 150 a 334 WS a lo largo del año. El incremento fue también pronunciado en las rutas del Extremo Oriente; los fletamentos al contado de productos refinados de un buque de 39.000 TPM para ir de Singapur al Japón subieron desde 203 a 438 WS. También lo hicieron esos fletamentos para un 55.000 TPM en el trayecto Golfo del Oriente Medio-Japón desde 166 a 370 WS.

RECUADRO 2

El impacto del Erika

El petrolero de pabellón maltés Erika zozobró con mar gruesa a las 7.20 horas GMT el 12 de diciembre de 1999 frente a la costa francesa. El buque había zarpado de Dunkerque (Francia) cargado con unas 30.000 toneladas de fuelóleo viscoso y su destino era Leghorn (Italia). Era propiedad de la naviera Tevere Shipping de Italia y tras superar un examen reciente a cargo de una sociedad italiana supervisora se había encontrado apto para el servicio y fletado por TotalFina-Elf, importante grupo petrolero francés. El buque era el segundo de una serie de ocho construidos en el período de 1974-1978 en un astillero japonés. El petróleo vertido contaminó grandes tramos de la costa francesa y causó grandes daños ambientales y pérdidas en las actividades económicas del litoral.

La investigación realizada indicó que la razón probable del desastre fue una fisura inicial en la parte inferior del casco. Su gravedad no se comprendió bien y con posterioridad se acrecentó por varias causas que se sumaron unas a otras, para llegar a un punto en que se produjo un fallo estructural progresivo y la pérdida del buque.

Poco después del desastre se registró un incremento de los fletes de petróleo contratados por operadores independientes y también de los fletamentos en los que no se señalaba quiénes eran los fletadores. Las compañías petroleras hicieron más rígidos sus procedimientos para fletar buques y aumentó la contratación de petroleros de menos de 10 años.

La Unión Europea manifestó su intención de promulgar disposiciones para la eliminación acelerada de los buques cisterna monocasco. La Organización Marítima Internacional también actuó con miras a enmendar el Reglamento 13G del Anexo I del Convenio MARPOL para la supresión rápida de esos buques. El debate comenzó en la reunión de octubre del Comité de protección del medio ambiente marino. Se convino en un incremento del 50% de las indemnizaciones máximas de la víctimas de contaminaciones con arreglo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

En la 46ª reunión celebrada en Londres en abril de 2001 se convinieron medidas definitivas a cuyo tenor se señalaban las tres categorías de petroleros que estarán en su mayoría fuera de servicio en el año 2015. Se otorgaron facultades a los miembros para que prohibieran la entrada de petroleros monocasco de más de 25 años en los puertos y aplicaran los Sistemas de Evaluación de Condiciones con el propósito de reforzar la inspección estructural de los buques de la primera categoría después de 2005 y de los de la segunda después de 2010.

Fuente: Secretaría de la UNCTAD a partir de artículos de Lloyd's Lit de 1999 y 2000 y del comunicado de prensa de la OMI de 30 de abril de 2001.

Buques medianos que transportan productos refinados y sin refinar

84. Las tarifas del tonelaje mediano para productos refinados fueron muy altas a pesar del gran número de buques antiguos, ya que el 40% de la flota se construyó en el decenio de 1970. En la ruta del Caribe a la costa este de los Estados Unidos las tarifas subieron desde 189 a 425 WS durante el año, cifrándose el fletamento equivalente por tiempo determinado en 31.000 dólares diarios. Incrementos similares se registraron en rutas desde Singapur al Asia oriental, que pasaron de 200 a 436 WS a lo largo del año. En el Mediterráneo también hubo grandes aumentos de los fletes, desde 133 a 358 WS para un petrolero de 28.000 TPM.

85. Se espera que la demanda de buques medianos para transportar productos del petróleo desde Oriente Medio a Europa se duplique con creces de aquí al 2003 por dos factores. En primer lugar, habrá una mayor demanda europea de productos del petróleo que no perjudiquen al medio ambiente. Esto significa que los elevados costos de producción de las refinerías europeas obligarán a invertir alrededor de 35.000 millones de dólares para cumplir las normas sobre límites de emisión de azufre y es probable que algunas pequeñas dejen de funcionar. En segundo término, las actuales refinerías de costos bajos del Golfo del Oriente Medio tendrán capacidad disponible cuando funcionen a pleno ritmo aquéllas recién construidas en la India y en el Lejano Oriente, mejorando las primeras sus instalaciones para ofrecer productos más favorables al medio. De esta suerte se espera que las importaciones europeas de derivados del petróleo, que han caído desde 50 millones de toneladas al año en el decenio de 1980 a alrededor de 10 millones en 2000, vuelvan a crecer.

86. Son ya patentes las primeras señales de ese incremento del comercio. En la ruta Oriente Medio-Europa muchos propietarios se han visto en la necesidad de hacer los retornos en lastre. Esto explica en parte el elevado diferencial en los fletes registrado recientemente entre Reino Unido/Continente-Mediterráneo y Reino Unido/Oriente Medio.

El mercado de fletamentos a plazo de los buques tanque

87. Este mercado se vio muy restringido por los altos niveles alcanzados por los fletamentos al contado. Las navieras simplemente no estaban interesadas en contratar tonelaje incluso a pocos meses vista ya que aquéllos continuaban en aumento. Su elevado nivel empezó a provocar cláusulas de revisión de las pólizas de fletamento. Tres modernos petroleros Suezmax contratados en 1997 por una gran compañía para un período de siete años se vieron afectados. La tarifa básica diaria mínima convenida de 22.000 dólares se revisaba trimestralmente por un grupo de corredores que recomendó una suma adicional diaria de 4.079, 11.701 y 26.153 dólares para los tres primeros trimestres del año. En realidad, en el tercero el incremento fue superior al monto básico de 22.000 dólares.

B. EL MERCADO DE FLETES DE LA CARGA SECA A GRANEL

a) El tráfico marítimo de carga seca

88. La actividad principal en este mercado se registró en las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y desde el Brasil al Lejano Oriente y Europa, donde se desplegó casi siempre tonelaje del tamaño El Cabo. Los itinerarios que sigue el carbón que va desde Australia al Lejano Oriente y desde Sudáfrica al Extremo Oriente y Europa también atrajeron tonelaje de ese tamaño. El de dimensiones Panamax se empleó asimismo en varias rutas: en la transatlántica con carbón y mineral de hierro desde la costa este de los Estados Unidos y el Canadá respectivamente; en las exportaciones de mineral de hierro desde el África occidental a Europa; en las asiáticas con mineral de hierro y carbón, con origen en la India, China e Indonesia; y en las europeas, con origen en Suecia.

89. En las rutas que sigue el grano que se transporta desde el Golfo de los Estados Unidos y la costa oriental de Sudamérica se desplegó tonelaje Panamax, juntamente con otros buques más pequeños de tipo mediano. Estos últimos se emplearon para llevar cereales a varios destinos, en particular a puertos con restricciones de calado. Ese tonelaje también se usó en los itinerarios que transportan bauxita, alúmina y fosforita.

b) Los fletes de carga seca

90. En 2000, las tarifas de los fletes de todos los sectores y tamaños de los cargueros terminaron en niveles superiores a los que regían a comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico aumentó 23% después de subir hasta un 30% en noviembre de 2000. Tal como se indica en el cuadro 32, para los cargueros tramps los índices de los fletes por tiempo determinado y los de fletamento por viaje aumentaron durante el año a 108 y 199, con subidas de 25,5 y 4,8% respectivamente.

CUADRO 32

Índices de fletes de cargueros, 1998-2001 (cifras mensuales)

Período	Fletamentos por tiempo de tramps ^a (1995 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros tramps ^b (julio de 1995 a junio de 1996 = 100)			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Enero	71	46	86	105	189	166	190	193
Febrero	62	49	89	103	186	170	191	198
Marzo	68	60	101	108	171	169	190	195
Abril	68	59	107	108	173	172	191	200
Mayo	64	68	108	109	173	173	193	206
Junio	60	64	106	106	177	176	202	205
Julio	55	63	108	93	167	179	202	205
Agosto	53	66	113	72	165	178	203	192
Septiembre	52	70	122		164	185	206	
Octubre	57	79	121		165	185	207	
Noviembre	56	80	122		170	195	206	
Diciembre	50	82	107		168	192	208	
Promedio anual	60	66	108		172	178	199	

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

^a Datos recopilados por el Ministerio alemán de Transporte.

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

91. El aumento de las tarifas de los fletes por tiempo fue pronunciado durante el tercer trimestre y principios del cuarto cuando el índice superó en un 40% al de enero, pero luego cayó a los niveles de julio a finales de año. Las tarifas de los fletamentos por viaje se incrementaron progresivamente a lo largo del año.

92. El incremento del volumen de carga de los cinco principales productos que se transportan a granel, en particular mineral de hierro y carbón, explica en buena parte el alza de tarifas. La puesta en común de tonelaje, como la que hicieron Bocimar y A.P. Miller para buques del tamaño El Cabo, también contribuyó. Entre los demás factores que afectaron a los fletes figuraba la subida del precio del combustible. Hacia el tercer trimestre los precios medios hechos públicos en nueve puertos y recogidos por Lloyd's Ship Manager eran de 174,7 dólares por tonelada para fuelóleo intermedio (IFO 180). Las demoras en algunos puertos debidas a congestión también contribuyeron a que se mantuvieran las tarifas más altas.

93. Las subidas de tarifas fueron más patentes para el tonelaje de tamaño El Cabo, lo que hizo que a finales de año se señalaran algunos contratos que protegían a los fletadores frente a posteriores subidas. Las tarifas del tonelaje Panamax se debilitaron antes que las de tamaño El Cabo y que la de los buques

mayores de tipo mediano. Los fletamentos se concentraron en el Lejano Oriente, con alrededor del 40% de los contratos en esa región y un 20% en Europa.

Fletamentos por tiempo determinado de carga seca (fletamentos por viaje)

94. Las tarifas mejoraron en el transcurso del año para buques de diferente tamaño. En sus comienzos se fletó tonelaje del tamaño El Cabo para viajes redondos en rutas transatlánticas y en las de Singapur-Japón a Australia con precios de 16.500 y 16.900 dólares por día. A finales de año las cifras eran de 20.800 y 21.100 dólares respectivamente. Aquí también, el tonelaje Panamax fletado a comienzos de año para viajes redondos desde Europa septentrional a la costa oriental de Sudamérica y desde el Lejano Oriente a la costa este de Australia registraron tarifas de 8.750 y 9.600 dólares diarios. En diciembre, habían subido a 10.150 y 11.515 dólares respectivamente. El mercado de los buques menores y mayores de tipo mediano fue similar. En la ruta del Lejano Oriente a Australia, el flete de un buque mediano grande para un viaje de ida y vuelta aumentó desde 7.000 dólares por día en enero a 8.350 en diciembre. Para un viaje redondo entre el Continente y el África occidental, el de un buque mediano pasó de 5.850 dólares por día en agosto a 6.500 en diciembre.

Fletamentos por tiempo determinado de carga seca (períodos)

95. Las tarifas aumentaron sólo para el tonelaje, del tamaño El Cabo, basadas en un período de fletamento de 12 meses y con entrega rápida. Por ejemplo, buques con menos de cinco años de edad y en la gama de 150.000 a 160.000 TPM se contrataron en 18.500 dólares por día en diciembre de 2000, con un 23,3% de incremento respecto de la cifras de enero. En los fletes del tonelaje Panamax no hubo subidas, manteniéndose en 10.000 dólares por día. Para tonelaje menor, los fletes en realidad bajaron. Los de buques medianos grandes con 10 a 15 años de edad se estimaron en 8.000 dólares por día, 3,0% menos que a comienzos de año.

Fletamentos por viaje de carga seca

96. Para el tonelaje del tamaño El Cabo, los fletes aumentaron a lo largo del año en el tráfico de mineral de hierro y carbón. En el transporte del primero desde el Brasil y Australia a Europa, las tarifas subieron de 6,15 a 7,95 dólares por tonelada y de 8,50 a 10,70 dólares respectivamente. Para el carbón desde Sudáfrica y desde la costa este de los Estados Unidos al sector Amberes/Rotterdam/Amsterdam los fletes aumentaron de 7,60 a 10,10 dólares y de 5,90 a 7,70 dólares respectivamente. Las tarifas de cereales, para cargas habitualmente transportadas en Panamax o en buques menores, también registraron subidas. En las rutas del Golfo de los Estados Unidos al Continente, las tarifas de tonelaje Panamax se incrementaron desde 12,25 a 14,10 dólares por tonelada durante el año. Desde ese mismo origen a otros destinos los fletes de buques de tamaño medio también aumentaron. Por ejemplo, a Argelia desde 20,50 a 22,70 dólares por tonelada y a Venezuela desde 10,50 a 12,95 dólares.

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

a) Lo sucedido en los mercados

Aspectos generales

97. El impacto de la contenedorización en el transporte en buques de línea regular es mayor que el que podría desprenderse del tamaño y crecimiento de la flota de portacontenedores analizados en el capítulo III. Estos buques suponen ahora alrededor del 70% de la capacidad de carga en contenedores de todo el mundo, que se estimaba en 6,8 millones de TEU a finales de 2000. El resto corresponde a otros buques. Los cargueros de una sola cubierta o de varias representan del orden del 20,0% de la capacidad de transporte mundial en contenedor. Otro 5,0% se refiere a buques de carga por rodadura y a buques de pasajeros que también embarcan carga por rodadura, correspondiendo el resto a graneleros y a buques especiales y frigoríficos.

98. Además, el rápido crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el capítulo II se caracterizó por la proporción cada vez mayor de buques grandes. En el primer semestre de 2000 se entregaron 53 portacontenedores, mientras que sólo se retiraron tres. Entre los 50 buques adicionales figuraban 14 de tamaño superior a Panamax y nueve de más de 2.500 TEU. Como se indica en el cuadro 33, desde 1996 el segmento de los buques mayores, aquellos de más de 4.000 TEU, ha ido creciendo más aprisa que cualquier otro sector. Al parecer, la tendencia seguirá imparables: el buque de 12.000 TEU diseñado por Samsung Heavy Industries ha suscitado mucho interés, al igual que versiones más pequeñas que van desde 8.000 a 10.000 TEU. Para que esos buques resulten rentables se requiere una ocupación alta de las plazas para contenedores. Con el fin de lograr factores elevados de carga, los operadores marítimos trabajan mediante alianzas para asegurarse suficientes volúmenes de carga de forma ininterrumpida.

CUADRO 33

Crecimiento medio de la flota de portacontenedores, por clases de tamaño, en TEU, 1996-2000

<i>Tamaño del buque</i>	<i>Crecimiento porcentual anual de 1996 a 2000</i>
Hasta 999 TEU	+6.1
1.000 a 1.999 TEU	+7.2
2.000 a 3.999 TEU	+10.5
Más de 4.000 TEU	+30.3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Shipping Statistics and Market Review, (Brema), junio de 2000.

99. Los porteadores que proporcionan servicios en las rutas más importantes son los principales propietarios de los buques grandes y gradualmente están prescindiendo de los más pequeños. Las flotas dominadas por buques de 4.000 TEU o más restringirán las opciones de esos porteadores. Esto dejará el camino expedito para que operadores menores y emprendedores exploren diferente rutas usando el tonelaje más pequeño desplazado por los buques de nueva construcción y sirvan puertos regionales dejados de lado por los grandes buques.

100. Las complejas labores de explotación y gestión de los sistemas contenedorizados que engloban diferentes tipos y tamaños de buques y de sus contenedores, terminales marítimos y terrestres y redes de transporte por tierra requieren muchos conocimientos y flexibilidad. La constante adaptación de las actividades para atender al gran número de clientes que recurren a los servicios de transporte marítimo con necesidades comerciales diferentes, que van cambiando además, está transformando a porteadores y otros empresarios del transporte en operadores logísticos mejor avenidos a las necesidades del comercio.

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

101. El proceso de concentración de los últimos años se está traduciendo en que los mayores operadores de buques de línea están desplegando una creciente capacidad de carga. En el último trimestre de 2000, los 10 mayores operadores de buques de línea incrementaron esa capacidad en 3,5% a 2,8 millones de TEU, que suponían casi el 42% de toda la capacidad de carga mundial en contenedores (véase el cuadro 34). Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó 3,4% a 3,9 millones de TEU, lo que representa casi el 60% de la capacidad total mundial de carga en contenedor. Además, por vez primera en varios años no hubo cambios entre esos 20 operadores. Ello es un claro reflejo de la consolidación del sector.

CUADRO 34

Los 20 principales operadores del servicio de contenedores (enero de 2001), por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU)

<i>Clasificación</i>	<i>Operador</i>	<i>País/Territorio</i>	<i>Nº de buques en 2001</i>	<i>Capacidad en TEU en 2001</i>	<i>Capacidad en TEU en 2000^a</i>
1	Maersk-SeaLand	Dinamarca	297	694 054	682 411
2	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	138	343 554	301 686
3	Grupo Evergreen	Taiwán, Provincia china de	129	325 385	317 940
4	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/Alemania	82	258 023	246 397
5	Mediterranean Shipping	Suiza	138	246 708	229 074
6	NOL/APL	Singapur	81	224 344	213 790
7	COSCO	China	113	206 120	210 289
8	NYK	Japón	86	170 608	170 907
9	Grupo CP Ships	Canadá	80	147 995	148 745
10	Grupo CMA-CGM	Francia	81	141 842	141 652
Total 1-10			1 225	2 758 633	2 662 891
11	MOL	Japón	65	138 573	137 379
12	K line	Japón	62	136 460	124 655
13	Zim	Israel	75	131 776	135 199
14	OOCL	Hong Kong, China	48	129 121	120 096
15	Grupo Hapag-Lloyd's	Alemania	32	116 112	108 156
16	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	45	112 649	103 358
17	China Shipping	China	92	110 159	103 876
18	Hyundai	República de Corea	32	106 150	109 303
19	CSAV	Chile	54	96 932	105 035
20	Hamburg-Süd	Alemania	45	79 989	76 614
Total 1-20			1 775	3 916 734	3 786 562
Flota mundial			7 009	6 661 963	6 411 947

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Containerisation International y www.bprparis.com/newsletters/liners/liner_nl/index.html.

Nota: Todas las filiales están consolidadas

^a A septiembre de 2000

b) El nivel de los fletes de los principales servicios de buques de línea

Desarrollo del mercado de los portacontenedores

102. Lo que ocurre en el mercado mundial de transporte marítimo queda muy bien reflejado en los movimientos del mercado de fletamentos de portacontenedores. Ese mercado está ampliamente dominado por propietarios alemanes y, más concretamente, por miembros de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS), que controla cerca del 75% de todos los fletes de portacontenedores disponibles en el mercado libre. Desde 1998, la asociación viene publicando el “Índice de Hamburgo” donde figura un análisis del mercado de los fletes por tiempo de ese tipo de buques². Las tarifas de las plazas para contene-

² Véase el sitio web www.vhss.de/english/hax.html.

dores de 14 toneladas (TEU) por día se publican todos los meses para tres grupos de buques sin aparejo de carga y descarga y para seis grupos con aparejo y se comparan con las registradas por término medio en 1997. Este año se escogió como el de referencia porque fue el último en que se logró un nivel de fletes rentable. El desarrollo de las tarifas de los fletamentos por tiempo se recoge en el cuadro 35.

CUADRO 35

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

Tipo de buque	1997	1999	2000	2001								
				Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	
Sin aparejo de carga y descarga												
200 a 299 TEU	21,80	16,70	15,71	16,03	15,59	15,95	15,85	15,20	14,82	15,36	15,81	
300 a 500 TEU	16,79	13,96	14,52	14,46	15,44	15,68	15,67	14,47	13,49	13,58	15,02	
más de 2.000 TEU	9,31	7,56	10,02	9,63	9,18	11,37	9,99	9,40	9,61	8,85	7,73	
Con aparejo de carga y descarga												
200 a 299 TEU	22,00	17,23	17,77	18,01	18,00	17,90	18,17	18,33	18,00	18,64	17,74	
300 a 500 TEU	17,24	12,76	14,60	15,11	16,21	16,21	14,22	14,87	16,17	04,05	14,93	
600 a 799 TEU ^a	13,87	9,32	12,21	13,00	12,43	12,33	12,01	12,01	12,64	11,98	10,99	
600 a 799 TEU ^b	14,08	9,63	11,90	12,22	13,25	12,43	12,23	14,43	12,16	11,59	10,60	
1.000 a 1.299 TEU	12,47	8,24	11,87	10,47	10,23	9,87	10,21	10,04	10,10	9,39	8,49	
1.600 a 1.999 TEU	10,50	7,54	10,35	9,13	9,26	9,69	9,57	9,70	9,29	7,92	8,31	

Fuente: Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten (VHSS), Hamburgo, Alemania.

^a 16 a 18 nudos

^b Más de 18 nudos

103. Para el año 2000 las tarifas medias de los fletamentos por tiempo determinado para casi todos los grupos de portacontenedores fueron superiores a los promedios correspondientes de 1999 y algunas hasta en un 44%, con la excepción del grupo de portacontenedores sin aparejo de carga y descarga y capacidad de 200 a 299 TEU. Para esos buques las tarifas en realidad disminuyeron 6%. No obstante, casi todas ellas están por debajo del nivel de 1997, registrándose las diferencias menos pronunciadas en los grupos que comprenden buques mayores. Resulta interesante advertir que los fletes de los portacontenedores con aparejo de carga y descarga en la gama de 1.600 a 1.999 TEU son similares a los aplicados a los buques sin aparejo con capacidad superior a 2.000 TEU.

104. El impulso que hizo subir las tarifas de los buques de más de 500 TEU vino de las rutas intraasiáticas, con un notable cambio al alza en los itinerarios a la India y el Pakistán, y del creciente comercio Norte-Sur, correspondiendo a Sudamérica la mayor contribución. La aparición de operadores de Asia/América que cubren los mercados tanto septentrionales como meridionales de este último continente también ha incrementado la demanda de esos buques. Los altos precios cotizados por los buques de más de 2.000 TEU se debieron a necesidades temporales de porteadores que querían añadir otros enlaces antes de que se entregaran nuevos buques.

105. En el primer trimestre de 2001 la tendencia a la baja de los fletes por tiempo determinado de buques sin aparejo de carga y descarga tocó a su fin. En aquéllos con aparejo la situación era heterogénea con tarifas en vías de recuperación para los buques de pequeño tamaño y con unos fletes que se mantenían deprimidos para los buques mayores.

106. Las tarifas de los fletes por tiempo de portacontenedores mayores de 2.000 TEU se han movido a la baja como consecuencia de los atractivos precios de los buques nuevos ofrecidos por los astilleros en los últimos años. Los datos indican que aquellas tarifas podrían ser hasta un 30% más bajas que las que figuran en el cuadro 35 para los mayores buques sin aparejo de carga y descarga. Así, se dice que Maersk-SeaLand ha pagado 26.300 dólares diarios para conservar el Hansa Pacific (4.322 TEU de capacidad) durante tres años. Los corredores marítimos también señalan que APL ha fletado tres buques nuevos de 3.100 TEU durante dos años a un precio de casi 23.000 dólares por día, que se considera una buena tarifa. También se señala que otras cinco unidades de 2.500 TEU con aparejo han sido contratadas a 18.250 dólares, dos de ellas para 18 meses y las otras tres para dos años. En los primeros meses de 2001 las tarifas de los fletes por tiempo determinado de los buques mayores sin aparejo de carga y descarga han seguido bajando, con mejoras en marzo y bajadas posteriores.

107. A finales de 2000 las tarifas en las principales rutas contenedorizadas – transpacífica, transatlántica y Asia-Europa – estaban en su mayoría por encima de los niveles vigentes a finales de 1999 (véase el cuadro 36). Las rutas en dirección este que unen a Asia con los Estados Unidos y a éstos con Europa fueron las únicas que registraron un deterioro de sus precios: descensos de 11,7% en el Pacífico y de 4,3% en el Atlántico. Los itinerarios en dirección oeste mostraron un mayor vigor con alzas en sus tarifas de 11,7% a través del Pacífico y de 11,3% en el Atlántico. El itinerario en dirección oeste que une Asia con Europa registró un exiguo incremento de 0,3%, bastante inferior al incremento de 2,7% en los fletes de las rutas en dirección este.

108. En la ruta transpacífica, los fletes en los itinerarios en dirección oeste mejoraron durante casi todo el año llegando a un máximo en el tercer trimestre de 939 dólares por TEU. En el cuarto trimestre se produjo un deterioro de 7,7%. En los itinerarios hacia el este ocurrió lo contrario cuando las tarifas descendieron durante el año, excepto en el tercer trimestre en que aumentaron 5,0% para cifrarse en 2.041 dólares por TEU. En agosto se anunciaron medidas para restablecer los fletes, que probablemente ayudaron a que se alcanzaran los niveles del tercer trimestre y que se vieron impulsadas por la duradera recuperación de Asia y la persistente expansión de la economía estadounidense. No obstante, los resultados del cuarto trimestre mostraron que la recuperación de los fletes era efímera, a pesar de los efectos de los mayores recargos por combustible, la reanimación de las tarifas y la aplicación en las épocas de mayores movimientos de las primas recomendadas por el Acuerdo de Estabilización del Transporte Transpacífico (TSA).

109. Resultados similares se dieron en el comercio transatlántico. En la dirección oeste que tiene más peso, los fletes mejoraron durante el año hasta un máximo de 1.264 dólares por TEU en el tercer trimestre con sólo una pequeña caída de 0,1% en los últimos tres meses del año. En la dirección este más débil, un descenso de 9,0% en el primer trimestre fue seguido de alzas con un máximo de 1.022 dólares de TEU en el tercer trimestre. A fines de año, las tarifas bajaron 3,4%. La diferencia entre los fletes medios de cada una de las direcciones es mucho menos pronunciada que en otras rutas, por causa de una situación comercial más equilibrada. Durante el año, la Conferencia Transatlántica TACA anunció subidas de fletes. Los niveles de éstos también parecen reflejar una mayor concentración de porteadores. En julio, los tres mayores grupos (Grand Alliance, Maersk-SeaLand y Canada Maritime/Cast/OOCL) controlaban el 44% de la capacidad total de carga. En octubre y después de un reajuste, los tres nuevos grupos (Grand Alliance/Lykes/TMM, Maersk-SeaLand/New World Alliance y Canada Maritime/Cast/OOCL) controlaban más del 58% de esa capacidad. Pero a pesar de las medidas de consolidación y restablecimiento, los fletes siguieron debilitados.

110. En el comercio Asia-Europa, la volatilidad fue menos pronunciada en los itinerarios hacia el este que son los que predominan, y los fletes se mantuvieron estables en el primer semestre del año con fluctuaciones al alza y a la baja registradas en el tercer y cuarto trimestre respectivamente. El movimiento alcista reflejó unos mayores embarques desde China. La reducida volatilidad fue el resultado de que los principales porteadores concertaran contratos de larga duración. En la ruta hacia el este, un segmento creciente de la carga también recurrió a esos contratos. Después de una caída inicial de 14%, los fletes en dirección este desde Europa a Asia aumentaron 7 y 12% durante dos trimestres consecutivos. Hubo fuertes mejoras en el tráfico con niveles muy altos de utilización del espacio y parecía que se producirían mayores incrementos a raíz del anuncio de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente de medidas para restablecer las tarifas en octubre. Durante el último trimestre hubo un pequeño incremento de 0,5% que parecía indicar el final de los cambios repentinos en la demanda por causa de las fluctuaciones monetarias.

CUADRO 36

Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 1999-2000
(dólares por TEU)

	<i>Transpacífica</i>		<i>Europa-Asia</i>		<i>Transatlántica</i>	
	<i>Asia-Estados Unidos</i>	<i>Estados Unidos-Asia</i>	<i>Europa-Asia</i>	<i>Asia-Europa</i>	<i>Estados Unidos-Europa</i>	<i>Europa-Estados Unidos</i>
1999						
Primer trimestre	1 619	832	716	1 512	1 165	1 100
Variación (%)	0,3	-1,2	-11,3	3,2	-11,0	-7,4
Segundo trimestre	2 018	871	723	1 525	1 111	1 045
Variación (%)	24,6	4,7	1,0	0,9	-6,2	-5,0
Tercer trimestre	2 203	818	730	1 568	1 040	1 054
Variación (%)	9,2	-6,1	1,0	2,8	-6,4	0,9
Cuarto trimestre	2 188	736	776	1 612	1 031	1 127
Variación (%)	-1,0	-10,0	6,0	3,0	-1,0	6,9
2000						
Primer trimestre	2 125	751	664	1 594	939	1 148
Variación (%)	-3,0	2,0	-14	-1,0	-9,0	2,0
Segundo trimestre	1 953	852	710	1 597	958	1 148
Variación (%)	-8,0	13,0	7,0	0,0	2,0	4,0
Tercer trimestre	2 041	939	793	1 673	1 022	1 264
Variación (%)	5,0	10,0	12,0	5,0	7,0	6,0
Cuarto trimestre	1 932	867	797	1 618	987	1 255
Variación (%)	-5,3	-7,7	-0,5	-3,3	-3,4	-0,1
2001						
Primer trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variación (%)	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2-8
Segundo trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variación (%)	-5,8	-1,0	-7,9	-6,2	0,5	-4,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Containerisation International, varios números, y otras fuentes especializadas.

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

111. Durante el año, se aplicaron programas de restablecimiento de tarifas mediante acuerdos o bien por disposiciones de las conferencias encaminadas a recuperar los fletes erosionados o aplicar subidas que habían quedado en suspenso. Esos programas intentan contrarrestar el exceso de oferta o la menor demanda con incrementos generales de los fletes o volviendo a aplicar tarifas anteriores.

c) La oferta y demanda de los principales servicios del transporte marítimo

112. La oferta y la demanda de los tramos dominantes en cada una de las principales rutas estuvieron bien equilibradas en 2000. Con todo, hay algunas indicaciones que el ajuste a corto plazo de ambas en ciertas rutas y direcciones puede verse alterado en dos o tres años en razón del volumen de los pedidos de buques y el mayor tamaño de éstos.

113. En 2000, el comercio transpacífico registró un crecimiento de 14% en el volumen de la carga transportada en dirección este hasta 6,9 millones de TEU, señalando varios porteadores unos niveles de utilización media de espacio de casi 95%. No obstante, los armadores tropiezan con dificultades para hacer frente al actual desequilibrio de dos a uno a favor de las cargas en dirección este. Un reciente informe de la Asociación Marítima del Pacífico valoraba el comercio transpacífico en 53.700 millones de dólares en el año 2000, correspondiendo más de las tres cuartas partes a mercancías transportadas hacia el este, principalmente juguetes, cosméticos y otros artículos estacionales para regalo. En lo futuro se espera que el crecimiento de la carga en dirección este aumente en 5 o 6%, menos que el 10% de predicciones anteriores. No obstante, no se ve el final del desequilibrio comercial estructural. El principal grupo de productos que se transportan hacia el oeste medido en términos de valor comprende maquinaria, aparatos, computadoras y “artículos conexos”, redondeando la lista productos agropecuarios y forestales.

114. La elevada utilización de espacio indicaba un equilibrio ajustado entre oferta y demanda. Desde principios del 2000 la capacidad de los buques desplegados en dirección este a través del Pacífico aumentó 10% hasta una cifra estimada en 10,2 millones de TEU, equivalente a 49 buques de 4.000 TEU navegando cada semana desde Asia a los Estados Unidos. La parte de mercado en 2000 de todas y cada una de las tres grandes alianzas disminuyó (véase el cuadro 37).

CUADRO 37

Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico

<i>Operador</i>	<i>Porcentaje</i>	
	<i>2000</i>	<i>1999</i>
New World Alliance	19,9	23,7
Cosco/K Line/Yangming	14,7	16,2
Grand Alliance	14,4	15,1
United Alliance (Hanjin, Senator Lines, Cho Yang)	12,5	15,0
Maersk-Sealand	11,5	12,6
Hanjin/Yangming (servicios marítimos con la costa este de los Estados Unidos)	2,3	2,9
Total	75,3	85,5

Fuente: Cuadro compilado por la secretaría de la UNCTAD.

115. En las rutas transatlánticas, se estima que el comercio aumentó 8% en 2000, aprovechándose mejor el espacio disponible en dirección oeste que en dirección este. Se cree que la capacidad total de carga creció 7% en el segundo semestre del año para cifrarse en 41.500 TEU a la semana, que equivalen a 2,2 millones de TEU al año. En 2001 se espera que el incremento de carga sea del orden del 6% aumentando la capacidad sólo un 3%.

116. En las rutas comerciales Europa-Asia en el año 2000 la capacidad de transporte creció 4,6% en la ruta hacia el este (Europa a Asia) y 4,5% en dirección oeste (Asia a Europa). El equilibrio entre demanda y oferta podría trastocarse y la rentabilidad futura reducirse si la carga no aumenta a la par.

d) El índice de los fletes marítimos

117. El cuadro 38 indica la evolución de los fletes de las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos del sector Amberes/Hamburgo en el período de 1998-2000. El índice general del año 2000 subió 31 puntos desde el nivel de 1999 para situarse en 117 (correspondiendo 100 al año base de 1995), lo que reflejó el fuerte crecimiento del comercio tanto de entrada como de salida. En el de entrada, el nivel medio del año 2000 subió 20 puntos para situarse en 115. Sus incrementos fueron casi continuos con un máximo de 128 y una disminución en los últimos dos meses del año. Esta tendencia al alza se debe sobre todo a los numerosos programas de restablecimiento de tarifas en todas las rutas regulares. El índice de salidas también aumentó de forma espectacular en 42 puntos desde el nivel medio de 1999. Subió 24 puntos hasta mayo, luego bajó a 118 en julio y subió de nuevo a 133 en octubre/noviembre.

CUADRO 38

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 1998-2001 (cifras mensuales: 1995=100)

MeseS	Índice general				Índice de las entradas				Índice de las salidas			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Enero	97	77	104	119	91	86	106	113	103	69	101	125
Febrero	96	79	103	121	91	88	102	115	101	70	104	126
Marzo	97	80	105	121	92	90	104	116	102	71	105	127
Abril	96	83	113	122	91	91	110	118	100	74	116	126
Mayo	92	83	119	121	90	92	114	116	94	74	125	126
Junio	92	84	116	119	90	94	110	112	93	76	121	125
Julio	90	86	115	117	90	94	111	111	89	78	118	123
Agosto	88	87	122	112	89	98	122	107	87	77	122	117
Septiembre	83	90	127		86	99	125		81	82	128	
Octubre	81	92	130		85	99	128		77	86	133	
Noviembre	82	96	130		87	102	126		77	89	133	
Diciembre	80	98	125		86	105	122		75	92	129	
Promedio anual	89	86	117		9	95	115		90	78	120	

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

e) Los fletes en porcentaje de los precios de algunos productos básicos

118. En el cuadro 39 figuran datos sobre los fletes marítimos en porcentaje de los precios de mercado de algunos productos básicos y en determinadas rutas comerciales durante el período de 1970 a 2000. El precio f.o.b. medio de la lámina de caucho subió 7,9% en el 2000 mientras los fletes se vieron afectados sólo por los recargos por el alza del combustible. El precio f.o.b. del yute, menor que el de otros productos, aumentó 3,6% mientras que su transporte se incrementó 12,3%. Esto explica la proporción relativamente alta que suponen los fletes, con un 37% para el año 2000. Esa proporción en el caso del té subió de 5,0 a 5,9%. El precio c.i.f. del aceite de coco disminuyó en 2000 46%, lo que se tradujo en un incremento sustancial de la parte que supone del transporte a 25,9%. Para el café que se envía desde el Brasil a Europa esa parte registró un incremento enorme de 47,7% cuando pasó de 2,8 a 4,4% por causa de la caída de los precios del producto. En el año 2000 no se envió cacao en grano por contenedor desde el Brasil ni se señalaron fletes de conferencia. En las exportaciones de esos granos desde Ghana se mantuvo en 1999 la misma proporción de 4,8%. El porcentaje que supone el transporte en las exportaciones de café de Colombia a Europa disminuyó a 3,3 para el Atlántico y a 3,5 para el Pacífico.

CUADRO 39

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

<i>Producto</i>	<i>Ruta</i>	<i>Tarifas en porcentaje del precio ^a</i>						
		<i>1970</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,5	18,5	8,9	n,a,	15,5	16,3	15
Yute	Bangladesh-Europa	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	33,9	37
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,8	4,8
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,9	9,1	12,6	12,6	n,a,	15,6	25,9
Té	Sri Lanka-Europa	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,0	5,9
Café	Brasil-Europa	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	2,8	4,4
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	3,7	3,3
Cacao en grano	Brasil-Europa	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	6,0	n,a,
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	3,9	3,5

Fuentes: 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 1990-2000).

^a Para el café (Brasil-Europa y Colombia-Europa) y el aceite de coco se indican precios c.i.f. (costo, seguro y flete). Para el cacao en grano (Ghana-Europa y Brasil-Europa) y el té, se dan los precios diarios medios de Londres. 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 recargo por limpieza de las cisternas (sólo para el aceite de coco). La conversión de las tarifas a otras monedas se basa en las paridades que figuran en las estadísticas financieras internacionales publicadas por el FMI. Las tarifas anuales se calcularon promediando diversos contingentes fletados durante el año, ponderados por su duración. Para el período de 1990-2000, los precios de los productos se tomaron de UNCTAD, Monthly Commodity Price Bulletin, octubre de 2000 y marzo de 2001.

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

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

119. El comercio internacional entraña servicios diversos tales como aprovisionamiento, producción, comercialización, transacciones y transporte, y un flujo conexo de información. Por lo que atañe al transporte, en el gráfico 8 y el cuadro 40 figuran estimaciones de los pagos totales por ese concepto en el caso de las importaciones y del porcentaje que suponen del valor total de esas importaciones por grupos de países. En 1999, el valor mundial total de las importaciones (c.i.f.) aumentó 5,0%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios de transporte disminuyeron 0,4%. La parte de los fletes mundiales en porcentaje del valor de las importaciones descendió a 5,4% desde 5,7 en 1998. En 1980, esa parte de los fletes en el valor de las importaciones había sido de 6,6%, casi un 30% superior a la proporción media del decenio de 1990. Las comparaciones regionales indican que los fletes pagados por los países en desarrollo por sus importaciones siguieron casi duplicando los de los países desarrollados de economía de mercado, con tendencia a que la diferencia entre ambos grupos aumente un poco. En 1999, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 5,3% mientras que los costos de su transporte disminuyeron 1,9%, manteniéndose así en 4,5% (4,8 en 1998) frente al 8,2% (8,3% en 1998) de los países en desarrollo. La diferencia se explica sobre todo por las estructuras globales del comercio, las infraestructuras regionales, los sistemas logísticos y las estrategias de distribución más eficaces de los porteadores de los países desarrollados de economía de mercado.

CUADRO 40

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

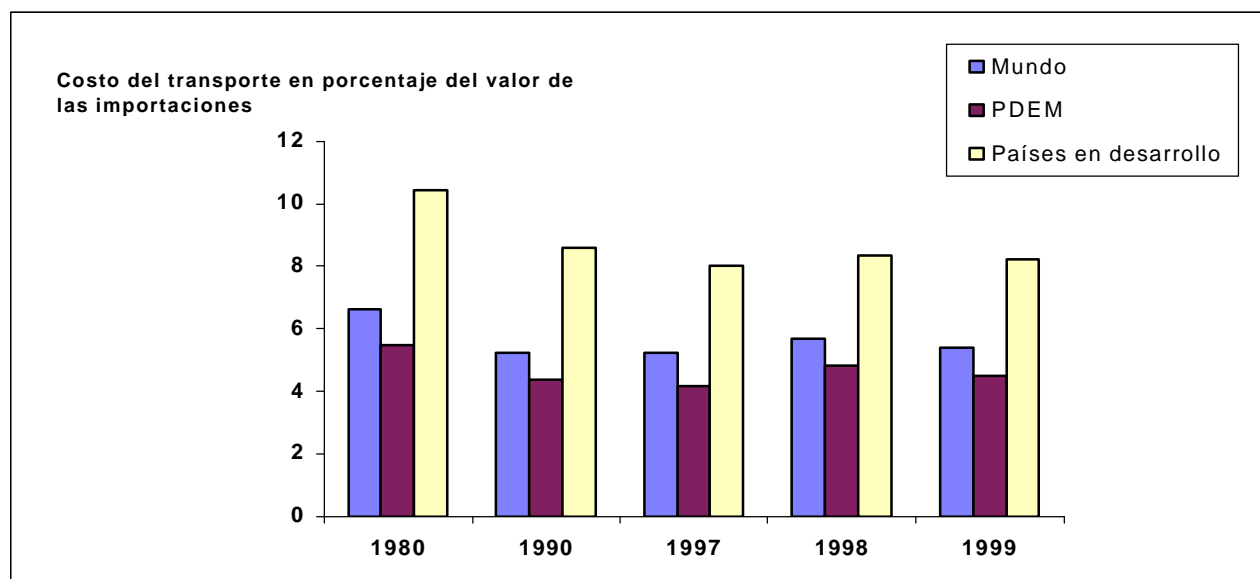
	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
1980	Total mundial	44 978	430 855	10,44
	Países desarrollados de economía de mercado	478 286	1 425 979	5,49
	Total de países en desarrollo	10 432	77 757	13,42
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	10 929	123 495	8,85
	América	12 326	1 856 834	6,64
	Asia	21 979	211 089	10,41
	Europa	1 320	16 037	8,23
	Oceanía	318	2 477	12,84
1990	Total mundial	173 102	3 314 298	5,22
	Países desarrollados de economía de mercado	117 004	2 661 650	4,40
	Total de países en desarrollo	56 098	652 648	8,60
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	9 048	81 890	11,05
	América	9 626	117 769	8,17
	Asia	35 054	427 926	8,19
	Europa	1 909	21 303	8,96
	Oceanía	461	3 760	12,26
1998	Total mundial	101 828	1 221 278	8,34
	Países desarrollados de economía de mercado	184 060	3 807 351	4,83
	Total de países en desarrollo	12 073	104 868	11,51
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	26 874	361 696	7,43
	América	285 888	5 028 629	5,69
	Asia	60 073	724 548	8,29
	Europa	2 192	25 128	8,72
	Oceanía	616	5 038	12,23
1999	Total mundial	284 869	5 280 577	5,39
	Países desarrollados de economía de mercado	180 528	4 010 305	4,50
	Total de países en desarrollo	104 341	1 270 272	8,21
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	12 625	105 178	12,00
	América	28 411	357 671	7,94
	Asia	60 782	779 686	7,80
	Europa	1 894	22 605	8,38
	Oceanía	628	5 133	12,24

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

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

GRAFICO 8

Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial, por grupos de países



Fuente: Cuadro 40.

Tendencias regionales

120. Los costos del transporte en los países en desarrollo disminuyeron ligeramente desde 8,3% en 1998 a 8,2 en 1999. Dentro de ese grupo, los de los países en desarrollo de África siguieron registrando, sin embargo, una tendencia al alza lenta pero constante desde 11,5% en 1998 a 12,0% en 1999. Esa tendencia hacia proporciones más elevadas refleja unas infraestructuras insuficientes, prácticas inadecuadas de gestión, concretamente en el transporte en tránsito, y una baja productividad del transporte terrestre y del equipo de los terminales. El desglose subregional muestra que los costos del transporte en el África occidental aumentaron ligeramente a 13,8% en 1999, mientras los del África oriental y meridional, incluido el Océano Índico, se mantuvieron constantes en 13,4%. La proporción en África del Norte se calcula en 10,3%, como consecuencia de un sistema de transporte relativamente más eficiente en comparación con los de otras subregiones africanas. Las importaciones de los países africanos sin litoral siguieron adoleciendo de unos altos costos de transporte, que reflejan mayormente una organización y unas instalaciones ineficaces, una mala utilización de los activos y unos endeblés sistemas institucionales y de gestión, tramitación y supervisión, además de infraestructuras inadecuadas. La proporción que suponían los fletes en Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Malawi y Malí fueron en todos los casos de más del 20%.

121. A los países en desarrollo de Asia les correspondió el 61,4% del valor de las importaciones y también de los fletes pagados por todos los países en desarrollo, frente a 59,3% en 1998. El factor transporte ha fluctuado en esa región en torno a 8% desde 1990 y fue de 7,8% en 1999, en comparación con el 8,3% de 1998. Tal factor fue en Oriente Medio de 8,7% en 1999 (9,2% en 1998). El resto de Asia registró una caída desde 8,1% en 1998 a 7,6% en 1999.

122. Los países en desarrollo de América vieron aumentar la proporción que suponen sus costos de transporte a 7,9 % en 1999, desde 7,4 en 1998. Tal cosa es imputable sobre todo a México, la nación con el mayor comercio de la región, que tuvo un factor transporte de 6,2% en 1999. México representó el 85,8% del valor c.i.f. total de las importaciones de la subregión (43,7% de los países en desarrollo de América).

Los países de la costa occidental sudamericana tuvieron unos costos de transporte relativamente altos de 10,2% en 1999 frente a 10,0% en 1998. Los de la costa oriental registraron una proporción de 8,6%. Por lo que hace a los países americanos sin litoral, el Paraguay siguió pagando muchos fletes en proporción del total, con 11,3%, y Bolivia aún más con 12,1%.

123. Los países en desarrollo de Europa registraron en 1999 un ligero descenso de lo que pagan por el transporte a 8,4% mientras que los pequeños países en desarrollo insulares de Oceanía abonaron unos fletes más altos, que supusieron el 12,2%. Las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga, y los gastos de transbordo y enlace también contribuyen a elevar los costos del transporte de los países en desarrollo insulares.

Capítulo V

DESARROLLO PORTUARIO

Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario, de los cambios institucionales en los puertos y de las necesidades especiales de los puertos pequeños.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

124. En el cuadro 41 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial comunicado de los puertos de contenedores de los países y territorios en desarrollo durante el período de 1997 a 1999. El crecimiento de ese tráfico (número de movimientos medido en TEU) fue de 7,3% en 1999 frente al notable incremento de 10,1% en 1998. Tal cosa refleja la desaceleración comercial causada por la crisis financiera de 1998 en el Asia sudoriental. El movimiento mundial de 1999 se cifró en 195,3 millones de TEU, con un aumento anual de 13,3 millones desde el nivel de 1998 de 182,0 millones de TEU.

CUADRO 41

El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 1999, 1998 y 1997
(en TEU)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>TEU en 1997</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>	<i>Variación porcentual 1998/1997</i>
Hong Kong, China	16 210 792	14 582 000	14 567 231	11,2	0,1
Singapur	15 944 793	15 135 557	14 135 300	5,3	7,1
República de Corea	7 014 245	6 460 461	5 636 876	8,6	14,6
Emiratos Árabes Unidos	4 930 299	4 531 625	4 191 421	8,8	8,1
Malasia	3 941 777	3 026 447	2 841 003	30,2	6,5
Tailandia	2 892 216	2 638 906	2 204 500	9,6	19,7
Filipinas	2 813 099	2 442 158	2 510 849	15,2	-2,7
Indonesia	2 660 439	2 203 274	2 402 207	20,7	-8,3
Brasil	2 022 842	1 743 639	1 419 950	16,0	22,8
India	1 954 025	1 745 669	1 460 871	11,9	19,5
Sri Lanka	1 704 389	1 714 077	1 687 184	-0,6	1,6
Panamá	1 649 512	1 425 788	1 269 270	15,7	12,3
Egipto	1 473 149	1 095 549	1 409 248	34,5	-22,3
Arabia Saudita	1 448 338	1 366 746	1 296 941	6,0	5,4
Malta	1 091 364	1 118 741	704 427	-2,4	58,8
México	1 083 887	945 087	832 475	14,7	13,5
Argentina	1 021 973	806 674	720 247	26,7	12,0
Omán	773 806	139 090	109 187	456,3	27,4

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>TEU en 1997</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>	<i>Variación porcentual 1998/1997</i>
Chile	743 364	758 992	711 112	-2,1	6,7
Pakistán	696 649	701 213	608 065	-0,6	15,3
Jamaica	689 677	671 130	496 682	2,8	35,1
Venezuela	654 148	830 109	606 035	-21,2	37,0
Costa Rica	590 000	450 000	226 960	31,1	98,3
Bahamas	543 993	470 047	n.a.	15,7	-
Colombia	413 935	88 130	75 169	369,7	17,2
Bangladesh	392 137	345 327	300 476	13,6	14,9
Ecuador	378 000	407 434	375 894	-7,2	8,4
Perú	376 045	378 013	321 568	-0,5	17,5
Côte d'Ivoire	354 389	468 727	416 111	-24,4	12,6
Irán, República Islámica del	320 622	325 904	254 454	-1,6	28,1
Trinidad y Tabago	298 553	270 204	239 952	10,5	12,6
Marruecos	296 223	260 513	210 687	13,7	23,6
Líbano	271 409	290 409	309 719	-6,5	-6,2
Uruguay	250 227	265 892	201 964	-5,9	31,6
Chipre	239 077	214 030	402 700	11,7	-46,8
Kuwait	174 383	n.a.	n.a.	-	-
Guatemala	151 493	144 085	n.a.	5,1	-
Senegal	148 740	115 039	110 836	29,3	3,8
Reunión	146 172	n.a.	123 734	-	-
Guam	145 191	163 855	164 469	-11,4	-0,4
Mauricio	144 269	136 417	116 956	5,8	16,6
Martinica	141 700	135 700	141 650	4,4	-4,2
Papua Nueva Guinea	138 110	144 630	149 869	-4,5	-3,5
Bahrein	122 000	76 431	109 840	59,6	-30,4
Camerún	121 563	118 238	116 578	2,8	1,4
Yemen	121 563	57 537	13 456	111,3	327,6
República Unida de Tanzania	106 304	108 362	103 432	-1,9	4,8
Guadalupe	104 000	103 473	99 643	0,5	3,8
Total	79 904 881	71 621 329	66 407 198	11,6	7,8
Otros, comunicado ^a	962 004	1 259 355	1 387 549	-23,6	-9,2
Total comunicado ^b	80 866 885	72 880 684	67 794 747	11,0	7,5
Total mundial	195 261 458	181 982 976	165 234 028	7,3	10,1

Fuentes: Cuadro recopilado con información que figura en Containerisation International Yearbook, 2001, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

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

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

125. La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue de 11,0%, con un tráfico de 80,9 millones de TEU que representa alrededor del 41,0% del total mundial. Aquí también se registró una desaceleración desde el incremento de 7,5% habido en 1998, cuando el movimiento de los países en

desarrollo se cifró en 72,9 millones de TEU. Los países con un aumento de dos dígitos en 1998 y 1999 fueron Hong Kong (China), Malasia, Filipinas, India, Brasil, Indonesia, India, Egipto, Panamá, México, Argentina, Omán, Costa Rica, Bahamas, Colombia, Bangladesh, Trinidad y Tabago, Marruecos, Chipre, Senegal, Bahrein y Yemen. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un año a otro, por causa a veces de fuertes fluctuaciones en el tráfico y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

126. Para el año 2000 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se indican en el cuadro 42. De ellos ocho estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas de Asia, mientras los 12 restantes se ubicaban en países desarrollados de economía de mercado. De estos últimos había seis en Europa, cuatro en los Estados Unidos y dos en el Japón. Hong Kong, China, se mantenía a la cabeza al comunicar nuevamente una tasa más de crecimiento de dos dígitos. Casi todos los 10 primeros puertos conservaron su posición, con la excepción de Busan y Shanghai, que adelantaban a Kaoshiung y Los Ángeles respectivamente. Entre los demás, el cambio más notable se registró en Port Klang, que pasó de la posición 15 a la 11. Casi la mitad de los puertos comunicaron tasas de crecimiento de dos dígitos en 2000 y 1999.

CUADRO 42
Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2000 y 1999
(en TEU)

<i>Clasificación en 2000</i>	<i>Clasificación en 1999</i>	<i>Puerto</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>Variación en 2000</i>	<i>Variación en 1999</i>
1	1	Hong Kong, China	18 100 000	16 210 792	11,7	11,2
2	2	Singapur	17 040 000	15 944 793	6,9	5,4
3	4	Busan	7 540 387	6 439 589	17,1	22,7
4	3	Kaoshiung	7 425 832	6 985 361	6,3	23,0
5	5	Rotterdam	6 275 000	6 343 242	-1,1	15,4
6	7	Shanghai	5 613 000	4 210 000	33,3	25,8
7	8	Los Ángeles	4 879 429	3 828 852	27,4	67,1
8	6	Long Beach	4 600 787	4 408 480	4,4	29,4
9	9	Hamburgo	4 248 000	3 738 307	13,6	12,0
10	10	Amberes	4 082 334	3 614 246	13,0	21,7
11	15	Port Klang	3 206 428	2 550 419	25,7	16,5
12	12	Dubai	3 058 886	2 844 634	7,5	9,4
13	11	Nueva York	3 006 493	2 863 342	5,0	21,3
14	14	Tokio	2 960 000	2 695 589	9,8	16,1
15	13	Felixstowe	2 800 000	2 696 659	3,8	51,4
16	18	Bremerhaven	2 712 420	2 180 955	24,4	8,7
17	17	Gioia Tauro	2 652 701	2 253 401	17,7	55,6
18	16	Tanjung Priok	2 476 152	2 273 300	8,9	27,8
19	22	San Juan	2 392 749	2 084 711	14,8	11,9
20	20	Yokohama	2 317 393	2 172 919	6,6	-7,4

Fuente: Containerisation International, marzo de 2001 y Port Development International, abril de 2001.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

127. Durante el año el puerto de Singapur anunció por dos veces unos movimientos de más de 200 contenedores por hora de carga y descarga de buques en el terminal de Brani. En marzo el terminal alcanzó la cifra de 210 contenedores a la hora. Y luego en octubre realizó un movimiento de 2.129 contenedores en 10 horas justas. Un operador del terminal de Hong Kong, China, se apuntó todo un récord al manipular 15.660 contenedores (28.623 TEU) en un período de siete días o 168 horas. Esas cifras representan movimientos anuales de más de 1 millón de TEU por puesto de atraque. Si bien son logros notables, la productividad de otros puertos también tiene que alcanzar niveles satisfactorios para asegurar el funcionamiento sin trabas de la red mundial de transporte. Esto ocurre en todos los puertos con independencia de que estén ubicados en países en desarrollo o en otros lugares.

128. Un pobre desempeño portuario se traduce en unos eslabones débiles del sistema internacional de transporte y, en ocasiones, requiere para subsanarlo medidas de las autoridades de más alto nivel. El Presidente de la Federación de Rusia citó unas pérdidas de 1.500 millones de dólares al año por causa de unos servicios portuarios deficientes³ y señaló que 70 millones de toneladas de mercancías nacionales discurren ahora por puertos finlandeses y bálticos.

129. Las perturbaciones laborales menoscabaron el desempeño en unos pocos puertos, sobre todo cuando se perseguía acelerar el proceso de privatización y superar prácticas restrictivas. A principios de año hubo huelgas en varios puertos indios y se recurrió a las fuerzas armadas para proceder a algunos embarques. El puerto de Chittagong (Bangladesh) también se vio afectado por paros laborales. En Sudamérica hubo interrupciones del servicio en algunos puertos chilenos y en Santos (Brasil). La FIT propugna que los sindicatos participen en el proceso de reforma y privatización⁴ con miras a evitar conflictos y compartir los beneficios de las alzas de productividad.

130. Inversiones nuevas para hacer frente a un mayor tráfico o para elevar la calidad de los servicios es otra manera de mejorar el desempeño. Durante el año varios puertos anunciaron planes con tal fin. El puerto de Shanghai en China se propone invertir unos 220 millones de dólares para construir cinco muelles con un calado de 15 metros capaces de recibir buques de 6.000 TEU a partir de 2005. Con ese proyecto crecerá en más de 38 km² la zona portuaria. Los puertos mexicanos anunciaron un presupuesto de inversiones para 2001 de 129 millones de dólares.

131. En casi todos los puertos, sin embargo, la inversión fue un esfuerzo combinado de los sectores público y privado y constituyó un componente importante del proceso de privatización. En febrero de 2000, South Asia Gateway, un inversionista internacional que tiene a P&O Ports como accionista, comenzó un proyecto de 240 millones de dólares en Colombo, Sri Lanka, que cuadruplicará la capacidad del terminal hasta 1 millón de TEU en el año 2002. Las instalaciones de 10 millones de dólares para petroleros del puerto de Shihanoukville en Camboya se construyeron de consuno por el Gobierno y Marubeni, Japón. Los organismos multilaterales que fomentan el desarrollo del sector privado también han participado. Por ejemplo, la Corporación Financiera Internacional, que forma parte del Banco Mundial, participó en la inversión de 50 millones de dólares del operador local de puertos Wilson & Sons en Rio Grande, Brasil.

132. También se acostumbró a sumar recursos a la hora de hacer esas inversiones. En la de 130 millones de dólares en Port Said participaron A.P. Moller (Dinamarca) y ECT (Países Bajos) junto a intereses locales. El Consorcio de Desarrollo Portuario a cuyo cargo corre la expansión del puerto de Maputo, Mozambique, con la excepción del terminal de contenedores, estaba compuesto de una empresa constructora, (Skanska-Suecia), un operador de puertos (Liscont-Portugal) e inversores locales (Mozambique Gestores). El Consorcio constituyó una empresa mixta con la autoridad portuaria en la que ésta aportó el 49% del capital.

³ www.informare.it/news/review/2000/b070800.asp que cita al Journal of Commerce, edición del 7 de agosto de 2000.

⁴ Presentación de K. Marges, Secretario de la Sección de Trabajadores Portuarios de la FIT, en la Conferencia sobre Privatización (Lisboa, Portugal, 22 y 23 de febrero de 2000).

133. La participación de operadores internacionales de manipulación de carga se considera crucial para fortalecer a los puertos de la red mundial de transporte. Dos acuerdos alcanzados en el primer semestre de 2000 ilustran este punto. ICTSI International Holdings Corporation de Filipinas es uno de los socios de la compañía que obtuvo la concesión del terminal de contenedores de Dar es Salaam en la República Unida de Tanzania. Dubai Port Internacional se hizo con la concesión del puerto de Djibouti a fin de ampliarlo para que se convierta en un centro de distribución regional.

134. La participación de estos operadores internacionales o de navieras en esas inversiones puede conducir a puertos totalmente nuevos que añadan otros eslabones más a la red mundial de transporte y compitan con los puertos existentes. Durante el año se dio luz verde para construir el terminal de contenedores de 300 millones de dólares de Tánger en Marruecos, donde participa Hessestie, el mayor operador belga de puertos de contenedores. Esa obra podría suponer un reto para las actividades de transbordo de Algeciras, en España, y trae a la memoria ejemplos de los últimos años, como Freeport, Bahamas, a cargo de Hutchison Port Holdings, y Salalah (Omán) con el respaldo de Maersk Sealand, uno de los mayores transportistas de contenedores.

135. Las inversiones en instalaciones vinculadas a puertos pueden redundar en beneficios muy grandes para el desempeño portuario. Durante el año, la construcción del corredor de 32 km de Alameda que une los puertos de Los Ángeles y Long Beach, en la costa oriental de los Estados Unidos, con las redes ferroviarias transcontinentales de Union Pacific Railroad y Burlington Northern Santa Fe Railway prosiguió de la forma prevista. Este complejo proyecto segrega y mejora el transporte por carretera y ferrocarril eliminando más de 200 pasos a nivel con calles, mejorando cuatro líneas ferroviarias y ampliando las autovías, con la consiguiente reducción de contaminación, ruido y accidentes. El proyecto se financia por autoridades portuarias, un préstamo federal y subvenciones al transporte, reembolsándose los préstamos con el peaje de los usuarios. Cuando se termine, las demoras en los puertos de llegada y salida se verán muy reducidas.

136. Un mal desempeño portuario puede obedecer a problemas exteriores. Paros laborales de conductores de camión para protestar por los precios de los combustibles, las subidas de los seguros y el mucho tiempo de espera en las instalaciones portuarias perturbaron las operaciones de contenedores en algunos puertos de Florida, Estados Unidos, en el primer trimestre de 2000. En el segundo semestre los trámites aduaneros en puertos españoles empezaron a agilizarse a raíz de la promulgación de una ley que restringía el despacho de mercancías por cuenta de terceros a los agentes de aduanas habilitados como tales.

137. Por último, las quejas por las elevadas tarifas muestran la necesidad de tomar medidas para mejorar el desempeño de los puertos. En Santos, Brasil, la tarifa media de 350 dólares por contenedor despachado resultaba excesiva en comparación con puertos vecinos y está impulsando reformas. En Durban, Sudáfrica, la autoridad portuaria aceptó, en determinadas condiciones, indemnizar a las compañías de contenedores por demoras en el atraque superiores a 16 horas y al mismo tiempo recurrió a peritos en la materia para resolver los problemas suscitados en el funcionamiento del terminal de contenedores.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

138. El papel de los operadores internacionales de carga constituye ahora un rasgo bien establecido del tráfico de contenedores. Esas empresas mueven cifras sustanciales y su finalidad es proporcionar servicios habituales a navieras de todo el mundo. En el año 2000, los operadores que manejaron más de cinco millones de TEU fueron: PSA Corporation, Hutchison Port Holdings (HPH), P&O Ports y Stevedoring Services of America (SSA).

139. HPH cargó y descargó unos 22 millones de TEU en 136 muelles ubicados en 18 puertos. Estos son: Hong Kong, Shanghai, Yantian, Guanzou, Shenzhen, Pearl River Delta, Shauntou y Xiamen en China; Yangoon en Myanmar; Port Klang en Malasia; Tanjung Priok en Indonesia; Felixstowe, Thamesport y Harwich en el Reino Unido; Rotterdam en los Países Bajos; Freeport en Bahamas; y Cristóbal y Balboa en Panamá. PSA Corporation manejó alrededor de 20 millones de TEU en sus instalaciones de Singapur;

Dalian y Fuzhou en China; Tuticorin y Pipavav en la India; Inchon en la República de Corea; Génova y Venecia en Italia; Adén en el Yemen; Sines en Portugal; y Muara en Brunei. P&O Ports movió 8,3 millones de TEU en terminales situados en 24 puertos. Estos son: Sydney, Melbourne, Brisbane y Freemantle en Australia; Buenos Aires en la Argentina; Amberes en Bélgica; Shekou, Tianjin y Qingdao en China; Nhava Sheva, Kandla, Chennai y Cochin en la India; Tanjung Perak en Indonesia; Cagliari en Italia; Maputo en Mozambique; Port Qasim en el Pakistán; Manila en Filipinas; Vostochny en la Federación de Rusia; Colombo en Sri Lanka; Laem Chabang en Tailandia; Southampton y Tilbury en el Reino Unido; y Newark en los Estados Unidos. Por último, SSA manejó 5 millones de TEU en 60 instalaciones concentradas en los Estados Unidos y en 12 ubicaciones internacionales tales como Colón en Panamá y Manzanillo en México.

140. Operadores internacionales de carga menores tales como ICTSI de Filipinas, que movieron 2,7 millones de TEU en 2000, pueden tener una cifra de negocios considerable, de más de 300 millones de dólares. Hay bastantes operadores nacionales que están progresivamente expandiendo sus actividades o fusionándose con operadores de otros países. Ceres y Holt de los Estados Unidos estaban extendiéndose a Europa y el Caribe respectivamente. Eurokay de Hamburgo se unió con BSL de Bremen para crear Eurogate. Un operador nacional, Urbaser, con ingresos anuales de 86 millones de dólares, inició sus actividades trabajando en varios puertos españoles.

141. Maersk-Sealand, una importante compañía de contenedores, también es un operador internacional de manipulación de carga que tiene terminales para respaldar sus líneas de navegación por todo el mundo. Esa naviera sigue una política de terminales especializados y después de unas dilatadas negociaciones con PSA Corp. no consiguió obtener unas instalaciones de esa índole en Singapur. A finales de año había trasladado sus actividades a un nuevo puerto de la Malasia vecina, Tanjung Pelepas, donde adquirió una participación del 30%.

142. Las adquisiciones y fusiones de operadores portuarios internacionales han empezado a atraer la atención de las autoridades supervisoras. A finales de año, la Dirección IV de la Comisión Europea a cuyo cargo corren las normas acerca de la competencia recabó de ECT de Rotterdam que informara sobre sus actuales accionistas en el plazo de tres semanas. En un principio ECT iba a ser vendida en 1999 a HPH y a un consorcio holandés, con un reparto de acciones al 50%. La Dirección citada había considerado que esa compra confería una posición de dominio a HPH en el mercado de contenedores de Europa septentrional y, en consecuencia, ambos grupos redujeron su participación al 35%. Como el 30% restante se consideraba que estaba sólo temporalmente en manos de terceros, la Dirección procuró aclarar ese extremo y ha aprobado ahora el acuerdo.

143. La preocupación por una integración vertical y horizontal también se dejó sentir cuando se sacaron a subasta terminales chilenos en agosto de 1999. Las autoridades supervisoras decidieron que el concesionario de un terminal no podía tener más del 15% de un terminal o puerto vecinos. Tampoco podía ser propiedad de una parte interesada en más del 40% de un terminal. Esa parte se definió como una persona física, naviera o transportista, de quien dependiera más del 25% del movimiento del terminal o el 15% del movimiento en puertos vecinos durante el año anterior.

144. En 2000, el Gobierno de la Argentina permitió la fusión de operadores en el puerto de Buenos Aires y algunos cargadores manifestaron su preocupación por esa concentración de servicios en unas pocas manos. TRP, que es propiedad en parte de P&O Ports, adquirió TPA, cuadruplicando así la capacidad del grupo a casi dos millones de TEU. Maersk-Sealand tomó una participación mayoritaria en T4, propiedad de un grupo de operadores locales, y se dice que se propone invertir 40 millones de dólares para ampliar capacidad. El resultado es que los cinco operadores del puerto han quedado ahora reducidos a tres. Sin embargo, también hay operadores a quienes cabe acudir fuera del puerto: Exolgan continuó las operaciones en el Muelle Sur y se está construyendo un terminal nuevo en Zárate.

145. La considerable capacidad financiera de los operadores internacionales de carga les permite acudir a los mercados financieros para sufragar el desarrollo portuario. A finales de año, PSA consiguió obtener cerca de 900 millones de dólares con dos emisiones de obligaciones. ICTSI vendió alrededor del 30% de sus acciones a inversores institucionales estadounidenses.

146. Continuó la vigorosa configuración de las autoridades portuarias con arreglo a criterios comerciales. El estado de Bremen en Alemania decidió que su autoridad portuaria se estableciera como una compañía limitada con todas las acciones en manos del estado. Con ello se siguen pasos similares dados en Amberes y Gante en los últimos años. Además, para gozar de una flexibilidad completa al actuar comercialmente, la autoridad portuaria de Rotterdam, RMPM, fue autorizada a establecer una compañía tenedora de acciones, Mainport Holding Rotterdam (MHR). Ésta podrá participar en las actividades industriales y logísticas que sirven de apoyo al puerto y su región sin tener que solicitar la aprobación del Consejo Municipal.

147. No obstante, el depender totalmente de los mercados financieros puede tener sus pros y sus contras. En el primer trimestre del año 2000, el desempeño de ABP, la autoridad portuaria de 23 puertos británicos (que cotiza en la Bolsa de Londres), se consideró insatisfactorio por los analistas financieros en comparación con los resultados logrados por compañías menores y más dinámicas. Por ejemplo, Mersey, la autoridad del puerto de Liverpool, consiguió una rentabilidad de su activo del 17%. ABP, después de enjugar pérdidas de unos 120 millones de dólares por una compra que acabó mal en los Estados Unidos, tuvo sólo una rentabilidad del 11%.

148. No obstante, la financiación pública es necesaria en los grandes planes de desarrollo. Un reparto aproximado de 50-50 es el previsto para el terminal Euromax de 444 millones de dólares propuesto por ECT y Nedlloyd en Rotterdam. El terminal comprenderá 125 hectáreas con un muelle de 2,3 km y estará acabado en 2004. También el puerto de contenedores de gran calado que se quiere construir en Willemshaven probablemente recibirá subvenciones del Gobierno de Alemania.

149. La participación del sector público requiere un enfoque equilibrado, sobre todo durante el proceso de privatización. El Gobierno de la India publicó un documento tipo de las concesiones para lograr que las subastas se realizaran sin dificultades. El proceso se dividirá en dos etapas. En la primera se aprobará una lista de licitadores a tenor de su experiencia y capacidad financiera. Habrán de contar con experiencia en la operación de terminales, tendrán que pujar al menos por la mitad de la capacidad del terminal, y el 20% de su patrimonio neto ha de suponer como mínimo el 50% del costo del proyecto. En la segunda etapa, los licitadores presentarán la propuesta técnica y las condiciones financieras. El Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED)⁵ propone un sistema de cobertura de riesgos que suponga una mezcla equilibrada de fondos públicos y privados en las concesiones portuarias. Los riesgos de la construcción y funcionamiento de esas concesiones deberían distribuirse con la ayuda de los organismos financieros que participen en los proyectos.

150. En las zonas poco desarrolladas las inversiones en puertos podrían reportar aumentos sustanciales del nivel de vida. Durante el año, Sudáfrica desveló unos planes para construir con capital europeo un puerto industrial de gran calado de 6.000 ha que contendría inicialmente una refinería de zinc. La fase de construcción crearía unos 10.000 empleos.

D. NECESIDADES ESPECIALES DE LOS PUERTOS PEQUEÑOS

151. En las costas del Océano Índico hay bastantes puertos que realizan actividades modernas y tradicionales. Estas últimas se basan en dhows, pequeños barcos de vela y motor que transportan mercancía menuda para minoristas y particulares, inclusive materiales de construcción u otros para pequeñas industrias.

152. Los dhows grandes transportan de 200 a 300 toneladas y van desde puertos del Golfo de Adén, y también de los del Cuerno de África y de la costa oriental de este continente, hasta el Pakistán y la India, a saber, Gujarat y otros puertos de la costa de Malabar y de la de Coromandel. Es un tráfico estacional con un máximo en el Cuerno de África y la costa oriental entre diciembre y junio. Los dhows más pequeños como los que se encuentran en África oriental⁶ pueden tener una capacidad de 30 toneladas (los de vela) y 100 toneladas (los de motor).

⁵ Informe "Public-private port partnerships in developing countries: analysis, sharing and management of risks". Disponible en el ISTD en francés e inglés. Véase la página web: www.isted.com.

⁶ Estudio preliminar del sector marítimo no estructurado del África oriental por Geoffrey Boerne, Seafarers International Research Centre, Department of Maritime Studies and International Transport, Universidad de Cardiff, Gales, Reino Unido (enero de 1999).

153. La fuente principal de carga es Dubai, en los Emiratos Árabes Unidos, un centro de reexportación del Golfo donde también se construyen dhows. Ese comercio requiere unas instalaciones portuarias modestas: un muelle de aguas someras que cuente, de ser posible, con una amplia explanada donde puedan acceder los vehículos para la descarga directa de las mercancías y su transporte posterior. La autoridad portuaria de las instalaciones es siempre un gran propietario. Todas las operaciones de carga y descarga se disponen y realizan por los propietarios de las mercancías o sus agentes que normalmente están presentes en las operaciones. En muchos casos una parte antigua y de poco calado del puerto se asigna a ese comercio. Tal es el caso en los dos modernos puertos de contenedores de Adén y Salalah.

154. El comercio en dhows suele mantener un mínimo de actividad económica en zonas afectadas por desastres no naturales. Por ejemplo, la actividad económica en el puerto de Bosaso, Somalia, está floreciendo con las importaciones que llegan en ese tipo de embarcaciones y ha atraído a gente de la zona colindante, lo que ha hecho que se cuadruplique su población. Hasta ganado (como camellos y cabras) se exporta en ocasiones en dhows. En el año 2000, un total de 567 barcos recalaron en ese puerto y el movimiento se cifró en 0,27 millones de toneladas. La aplicación de las sanciones económicas internacionales a los países puede resultar difícil cuando el comercio se hace en dhows. También esta actividad facilita actividades ilegales como el contrabando.

155. Los puertos por los que discurre ese comercio a menudo no se ocupan de proporcionar las instalaciones y servicios requeridos. Mejores dispositivos sanitarios y más medidas de seguridad para el gran número de personas que participan en la manipulación y despacho de las mercancías facilitarían las operaciones y reducirían las pérdidas de cargamentos. Cierta grado de control estatal de los puertos podría también mejorar las condiciones laborales de los marineros que trabajan en los dhows.

Capítulo VI

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

Este capítulo ofrece una actualización de lo ocurrido en los últimos tiempos en el transporte multimodal, incluidos los servicios ferroviarios de carga, así como información sobre la situación de los principales Convenios marítimos, la parte dedicada al transporte en la Conferencia de Bruselas sobre los Países Menos Adelantados, y las actividades de capacitación de la UNCTAD.

A. ADELANTOS REGISTRADOS EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Reglamentación del transporte combinado

156. En los últimos 25 años del siglo XX, el transporte de mercancías experimentó cambios fundamentales al desarrollarse medios nuevos y mejores de transporte y comunicaciones. Uno de los pasos más importantes fue el invento y utilización de contenedores. Otro gran adelanto fue el transporte multimodal donde las mercancías se acarrean con un único contrato en modos de transporte diferentes, por ejemplo por carretera y por mar. A comienzos del siglo XXI sigue habiendo grandes cambios. Cada vez en mayor número los movimientos son multimodales o de almacén a almacén, pueden hacerse a medida del cliente y resultan más eficientes y menos costosos que los transportes unimodales segmentados. Más transportes se combinan ahora con varios servicios logísticos que aportan un valor añadido, tales como almacenamiento, agregación y desagregación de diferentes envíos, embalaje y desembalado de las mercancías, despacho aduanero y otros servicios de transitarios. Además, la tecnología de la información está empezando a desempeñar un importante papel en la creación de un transporte multifuncional más eficiente. Los sistemas de comunicación de datos electrónicos se emplean para intercambiar información, cerrar contratos de transporte y localizar y seguir la pista de las mercancías en tránsito, y probablemente se emplearán también para cumplir las funciones de los documentos tradicionales de transporte en un próximo futuro.

157. Un número apreciable de los envíos que se hacen son de puerta a puerta, utilizando un transporte multimodal con un único contrato y un solo documento. Sin embargo, no suelen estar reglamentados ni respaldados por una convención internacional ni por las legislaciones nacionales sobre el transporte de mercancías.

158. A pesar de varios intentos para establecer un marco legal uniforme que rijan el transporte multimodal no existe ningún régimen internacional. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías de 1980 no logró atraer suficientes ratificaciones para entrar en vigor. Las Normas UNCTAD/CCI para los documentos de transporte multimodal, vigentes desde enero de 1992, no tienen fuerza de ley. Al ser de índole contractual, no surtirán efecto en caso de conflicto con una disposición legal imperativa.

159. La falta de un marco legal internacional en este particular que resulte ampliamente aceptable ha hecho que los gobiernos por separado y los órganos intergubernamentales regionales o subregionales tomen la iniciativa de promulgar una legislación para despejar las incertidumbres y problemas que existen en la actualidad. Preocupa la proliferación de planteamientos legales diversos y tal vez divergentes que se sumarían a la confusión y las dudas que ya existen acerca del régimen jurídico del transporte multimodal.

160. La multiplicación de enfoques nacionales diversos ha movido a varias organizaciones a iniciar investigaciones en esta esfera con miras a arbitrar posibles soluciones. En el documento preparado por la secretaría de la UNCTAD titulado: "Aplicación de las normas sobre transporte multimodal"

(UNCTAD/SDTE/TLB/2, 27 de junio de 2001) se hace un análisis de las normas y reglamentos sobre el transporte multimodal adoptados en los planos nacional, regional y subregional en los últimos años. El documento llega a la conclusión de que la uniformidad tan deseada de las disposiciones legales por las que se rige el transporte multimodal internacional de mercancías todavía no se ha logrado. El asunto sigue ocupando la atención de varias organizaciones internacionales e intergubernamentales, así como de los gobiernos por separado. La búsqueda de una legislación uniforme en este campo tan importante prosigue y claramente requiere que se trate con carácter prioritario en un foro mundial. Lo que sigue es un extracto del documento que recoge su resumen y conclusiones:

... Tal como se desprende del estudio, algunas jurisdicciones han adoptado el sistema de obligaciones de la red a cuyo tenor las obligaciones del operador de transporte multimodal (OTM), en caso de daños y perjuicios localizados, dependerán de las disposiciones del convenio internacional obligatorio o de la legislación nacional aplicable a la etapa concreta del transporte en la que se haya producido la pérdida o los daños y perjuicios. Así, las obligaciones del OTM cambian con arreglo a dónde se produzca el menoscabo. En caso de que éste no esté localizado, tales obligaciones se hacen casi siempre depender de las disposiciones generales de la ley, que no pueden fácilmente determinarse en todos los casos.

Varias legislaciones, siguiendo el planteamiento del Convenio sobre TM, adoptan un sistema de obligaciones de la red modificado que se basa en la falta o negligencia presuntas. Esas leyes se basan mucho en las disposiciones de ese Convenio y en las Reglas UNCTAD/CCI sobre Documentos del Transporte Multimodal⁷.

Por lo general, esas leyes y reglamentos se aplican a los contratos de transporte combinado cuando el lugar en el que se procede a la carga o a la entrega de las mercancías está ubicado en el país que ha promulgado las disposiciones. Esto equivale a decir que éstas tienen un ámbito de aplicación mucho más amplio y no se limitan a un determinado país o región.

Las leyes y reglamentos promulgados suelen ser de índole imperativa y a menudo disponen expresamente que cualesquiera estipulaciones contractuales contrarias son nulas de pleno derecho. De esta suerte los términos y condiciones generales no pueden usarse para impedir la aplicación de esas normas.

Las organizaciones regionales y subregionales de América Latina cuentan con miembros que pertenecen a más de una de ellas. Esas organizaciones han producido para sus países miembros leyes sobre transporte multimodal que no son totalmente uniformes sino que varían en cómo enfocan ciertos aspectos fundamentales. Algunos países, sin perjuicio de pertenecer a más de una organización, también han promulgado legislación que difiere de la establecida por las organizaciones a las que pertenecen. Así, la cuestión de qué ley se aplica en un determinado caso se convierte en un extremo importante.

Está claro que el deseo de llegar a una uniformidad legislativa en materia de transporte multimodal dista de haberse conseguido. La situación actual puede caracterizarse por la incertidumbre en lo que atañe a la ley aplicable a las operaciones de transporte combinado. El que no esté en vigor un régimen uniforme sobre obligaciones, la diversidad de leyes y reglamentos nacionales con diferentes planteamientos en puntos esenciales tales como el conjunto de obligaciones, los límites de éstas, los plazos de prescripción, etc., hacen difícil que las partes evalúen de antemano los riesgos incurridos.

También se suscita el problema cuando la pérdida no esté localizada y no se identifique la etapa de transporte donde se haya producido esa pérdida o los daños y perjuicios. En la práctica, se acostumbra usar documentos con términos tipo que comprenden diversas disposiciones en materia de obligaciones, pero por ser de índole contractual suelen estar subordinados a leyes y reglamentos nacionales imperativos divergentes. La situación se complica aún más cuando los daños y perjuicios se han producido gradualmente y durante todo el proceso de transporte.

La actual situación de desunión tan poco satisfactoria sobre el contenido de las obligaciones respecto de la carga en general y del transporte en particular ha incitado a varias organizaciones a estudiar posibles

⁷ Hay que señalar que las Reglas UNCTAD/CCI se prepararon para su incorporación a contratos de transporte de mercancías y no perseguían el que se usaran como ley tipo en las legislaciones nacionales de obligado cumplimiento. Habría que prestar especial atención a que en esas legislaciones figuraran disposiciones contractuales como las que se encuentran en las Reglas para asegurar que al conjugarse con disposiciones derivadas del Convenio sobre el Transporte Internacional Combinado no se producen consecuencias inesperadas.

medidas que mejoren ese estado de cosas. Las soluciones propuestas varían desde la preparación de todo un nuevo conjunto de leyes tipo, hasta un convenio internacional vinculante o no, similar a la Convención de las NU sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías de 1980, que se aplique en su defecto. Se reconoce que las leyes tipo aplicables por acuerdo contractual de las partes o un régimen internacional no vinculante serían más fácilmente aceptables pero no resultarían tan eficaces para promover la uniformidad. Si bien una convención internacional obligatoria sería en principio el modo mejor de lograr una uniformidad internacional, la experiencia ha mostrado que los convenios internacionales son difíciles de negociar y su entrada en vigor tarda mucho. Después de 20 años, el Convenio de las NU sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías no ha entrado en vigor y es poco probable que lo haga en un próximo futuro, aunque una proporción apreciable de sus disposiciones se han aprovechado para preparar leyes nacionales y regionales o subregionales.

No obstante, la índole y el alcance de toda posible línea de actuación tendrían que decidirse en el plano internacional y con la participación de todas las partes interesadas. La adopción de soluciones nacionales o regionales individuales acrecentaría la incertidumbre ya existente en la falta de uniformidad y redundaría así en detrimento de la comunidad internacional. La coordinación y la cooperación de todos son fundamentales para llegar a una solución ampliamente aceptable. (párrafos 246 a 254)

Facilitación del comercio

161. Durante el año 2000 el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos del comercio internacional del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y la Contratación Electrónica (NU/CEFACT) hizo una actualización del Compendio de las recomendaciones en la materia. La versión original del Compendio se preparó en 1994 por NU/CEE y la UNCTAD para colaborar en la racionalización sistemática de los procedimientos y la documentación del comercio internacional.

162. El Compendio es muy completo y analítico, con las recomendaciones agrupadas por epígrafes sobre comercio en general, fiscalización y trámites oficiales (por ejemplo, los aduaneros), transporte y equipo de transporte, movimiento de personas, desplazamiento de cargas peligrosas, procedimientos de pago, uso de tecnología de la información y prácticas y normas mercantiles internacionales. El Compendio revisado se aprobó en marzo de 2001 y la versión final ha estado disponible desde junio de ese año en el sitio web <http://www.uncefact.org>.

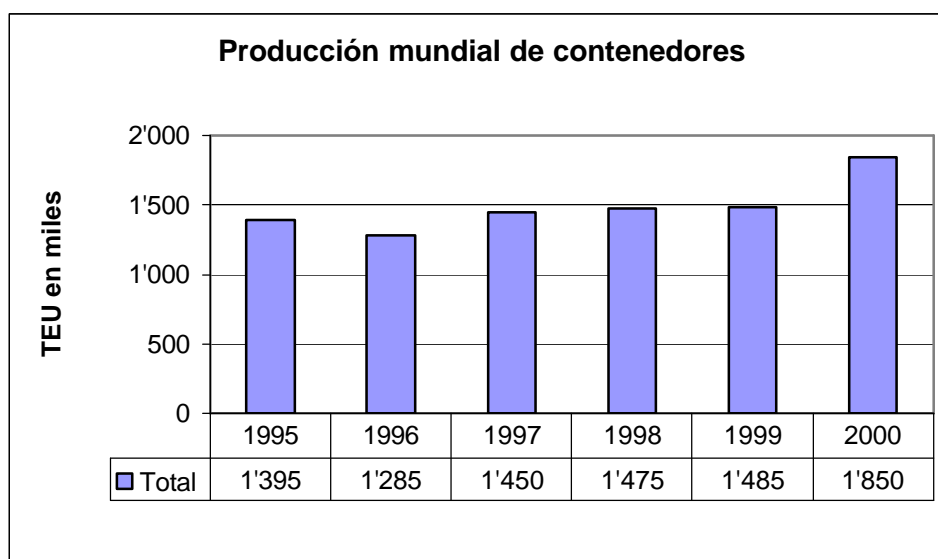
El arrendamiento de contenedores

163. La fabricación mundial de contenedores se cifró en el año 2000 en el equivalente de 1,85 millones de TEU, con un incremento del 24,6% respecto de 1999 (véase el gráfico 9). El debilitamiento de la demanda de contenedores en 1998 por causa de la desaceleración del comercio internacional tuvo efectos pequeños sobre el nivel de producción de contenedores cerrados en China. En 1999, muchos de los fabricantes de la República de Corea, la Provincia china de Taiwán, la India y otras partes registraron quiebras al no poder competir con los precios chinos. En los puertos europeos, por ejemplo, los contenedores procedentes de China se cotizaban entre 1.700 y 1.800 dólares por contenedor de 20 pies. El impulso principal de la tendencia a la baja de los precios de esos contenedores desde 1995 y 1999 fue unos bajos costos de producción, especialmente los de la mano de obra, en China. En ese país el precio más bajo en fábrica a que se llegó en 1999 fue de 1.350 dólares por contenedor de 20 pies.

164. Tal como indica el cuadro 43, en la producción mundial de contenedores predomina de modo muy mayoritario el contenedor de tipo corriente para carga seca, cuya fabricación aumentó 29,3% en 2000. Los fabricantes de fuera de China han empezado ahora a diversificarse o a desplazarse completamente a otros sectores más específicos, tales como contenedores especiales ISO, aquellos con caja móvil u otros contenedores de uso local. Las compañías europeas se centraron en la fabricación de móviles y frigoríficos cuando la producción general disminuyó casi el 50% desde 1996. La de contenedores frigoríficos aumentó 11,1% en 2000. La de contenedores de caja móvil duplicó en 1999 con creces la de 1995 y creció un 4,4% más en 2000.

GRÁFICO 9

Producción mundial de contenedores



Fuente: Containerisation International, febrero de 2001.

Nota: Los totales comprenden tanto los contenedores marítimos como otros tipos de unidades.

CUADRO 43

La producción mundial de contenedores, por tipos principales en 1999 y 2000

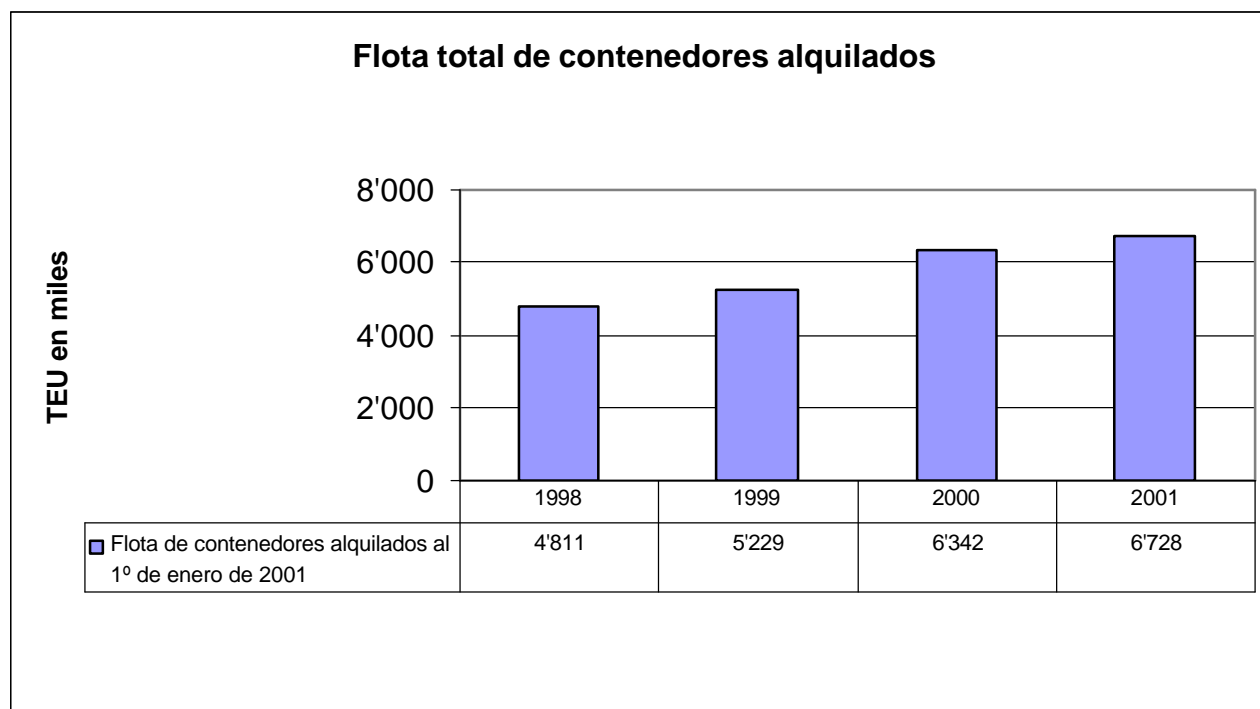
<i>Tipo de contenedor</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Tipo corriente y tipo alto para carga seca	1 230 000	1 590 000
Especial para carga seca	65 000	64 000
Frigorífico	90 000	100 000
Cisterna	12 000	12 000
Europeo (caja móvil)	45 000	47 000
Estadounidense para el mercado interno	43 000	37 000
Total	1 485 000	1 850 000

Fuente: Containerisation International, febrero de 2001

Nota: Algunos de los totales del año 2000 son estimaciones.

165. El sector de alquiler de contenedores se vio afectado por la desaceleración del comercio mundial, su posterior recuperación y las inciertas perspectivas de finales del año 2000. La flota de contenedores arrendados aumentó 8,6% en 1998, seguido de un vigoroso 21,3% en 1999 y un modesto 6,0% en 2000 (véase el gráfico 10). El incremento del espacio destinado en los buques (véase el cuadro 7 del capítulo II) a contenedores y la necesidad de reposicionar éstos en rutas comerciales poco equilibradas impulsaron la demanda del material en alquiler.

GRÁFICO 10

Flota total de contenedores alquilados

Fuente: Estudios, anuales del IICL de la flota de contenedores arrendados, 1998-2001.

166. Los arrendadores compraron contenedores nuevos en gran cantidad en 1997 y 1998. Se estima que alrededor de 1,5 millones de TEU estaban almacenados a principios de 1999 en previsión de una subida de precios. Esto se tradujo en una oferta excesiva de contenedores nuevos para arrendar, empeorada por la acumulación de contenedores más antiguos disponibles en zonas de baja demanda de todo el mundo, especialmente en Europa y los Estados Unidos. La tasa de utilización disminuyó a menos de 81% a comienzos de 1999 y registró un nuevo descenso hasta el 79% al 1º de enero de 2000.

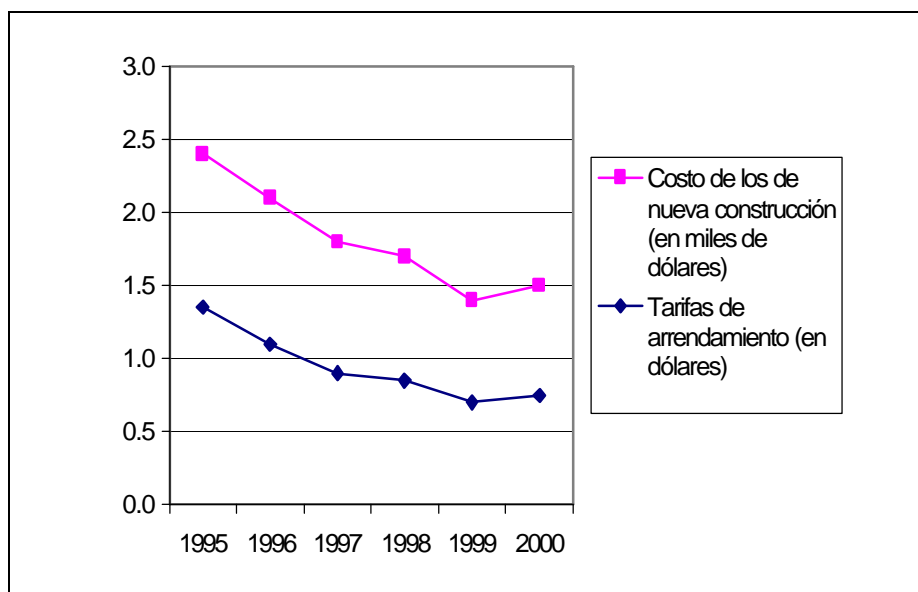
167. A comienzos del año 2000, del orden del 45% de la flota de contenedores arrendados correspondía a alquileres a largo plazo y el resto estaba arrendado con contratos básicos o sin arrendar. A pesar de unas compras reducidas y unos menores costos de funcionamiento gracias al empleo de tecnología de la información, los arrendadores siguen operando con pocos beneficios por las bajas tasas de utilización y los reducidos alquileres.

168. El gráfico 11 muestra que tanto las tarifas de alquiler como los precios de los contenedores nuevos se mueven a la par y alcanzaron su nivel inferior en 1999. La tarifa diaria de los contenedores arrendados a largo plazo, por lo general contenedores nuevos, descendió hasta un mínimo de 0,70 dólares, convirtiéndolos en una opción más atractiva que el alquiler básico cuyas tarifas habían bajado sólo a poco más de 1,20 dólares al día por causa de los elevados costos fijos de ese servicio. Tanto la proporción de alquileres como los precios de los contenedores nuevos se recuperaron algo en el año 2000.

169. La tendencia alcista de los precios de los contenedores nuevos comenzó a mediados de 2000 cuando las diferencias de precios respecto de China empezaron a reducirse. El vigor de esa tendencia todavía no estaba claro, ya que obedeció al incremento del costo de la materia prima, una mayor demanda de contenedores nuevos fomentada por la recuperación del Asia sudoriental y la consolidación de varios fabricantes chinos.

GRÁFICO 11

Evolución del precio de los contenedores nuevos y de las tarifas de arrendamiento

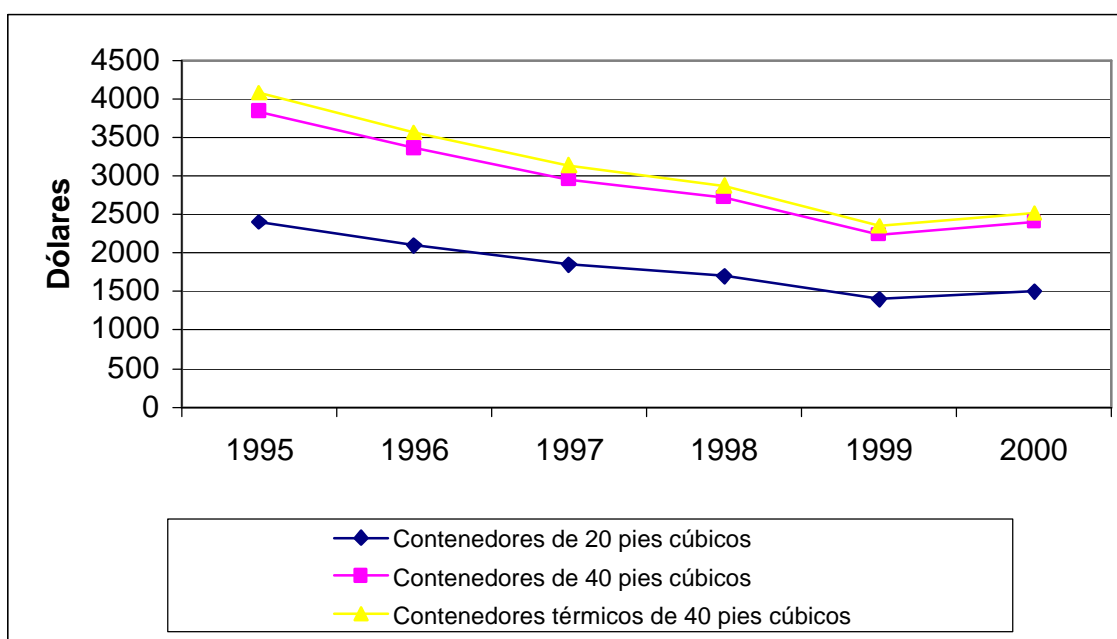


Fuente: Containerisation International, julio de 2000.

170. La tendencia general de los precios de los tipos de contenedores figura en el gráfico 12. El precio de un contenedor nuevo corriente para carga seca de 20 pies fue del orden de 1.500 dólares en 2000, con un incremento de 100 dólares respecto de 1999. Los precios en fábrica de los de 40 pies tanto corrientes como de tipo alto se han movido en conjunto más a la par y en la misma dirección desde 1995. A mediados de 2000 los precios en fábrica de estas dos últimas clases de contenedores han subido más, unos 160 dólares por encima de los precios vigentes un año antes.

GRÁFICO 12

Evolución de los precios de los contenedores de tipo corriente para cargueros, por tamaños



Fuente: Containerisation International, septiembre de 2000.

171. Las perspectivas a corto plazo de la demanda de equipo arrendado son alentadoras. La tasa media de utilización alcanzó el 84,4% a finales de 2000, porcentaje éste similar al de finales de 1997, pero mejor que las tasas logradas en 1998 y 1999 de 79 y 81% respectivamente. También, el alza de precios de los contenedores nuevos puede incitar a los operadores al alquiler más que a la compra.

172. Actualmente China es el principal fabricante de contenedores con casi el 70% del total mundial de unidades del tipo corriente de 20 pies. Las estimaciones para 1999 indican que las compañías chinas satisficieron alrededor del 85% de la demanda mundial de contenedores de carga seca, equivalente a más de 1,05 millones de TEU. Unas reducciones de capacidad de producción del orden del 10 al 15% en 1999 y 2000 y la gran demanda en este año último de contenedores nuevos de tipo corriente obligaron a las fábricas chinas a trabajar horas extras y a recurrir a líneas de producción dedicadas en principio a fabricar contenedores especiales.

Repercusiones de la tecnología de la información en el transporte y la mejora del comercio

173. El impacto más visible de la tecnología de la información en esas esferas es la cuantía en que los sitios y portales de Internet se usan en las actividades diarias de quienes prestan sus servicios en apoyo de las transacciones comerciales. Por ejemplo, en materia de transporte y navegación han entrado compañías que usan tecnologías nuevas para proporcionar servicios de corretaje a pesar de que tropezaron con dificultades para establecerse como alternativas viables a las firmas existentes. En otros casos, estas últimas crearon filiales de tecnología de la información para apurar su propio negocio.

174. En marzo de 2000, HPH montó su portal de Internet para complementar las actividades portuarias de la compañía. El portal se rediseñó a principios de 2001 para ofrecer soluciones logísticas que permitieran que las navieras transportaran mercancías por todo el mundo del modo más sencillo y eficiente (www.line.net). Actualmente el portal presta servicios a la comunidad de transitarios de carga, compradores y proveedores de transporte, bancos, compañías de seguros y organismos públicos, para todos los modos de transporte y todo tipo de carga. Planificación, carga e itinerarios del transporte, documentación electrónica y reserva de fletes en línea, localización y seguimiento de mercancías y adquisición de piezas de repuesto, suministros y abastos para buques y puertos son algunas de las tareas que se harán para los usuarios.

175. En la actualidad hay tres grandes portales en materia de transporte marítimo que se proponen ofrecer servicios en línea para fechas de salida, tarifas, reservas de fletes por cargadores, conocimientos de embarque, localización y seguimiento, y pagos. INTTRA (www.intra.com), un sistema de comercio electrónico, cuenta con el respaldo de P&O Nedlloyd, Hamburg Süd, CMA-CGM, Maersk-Sealand, Mediterranean Shipping Company y Hapag-Lloyd. En febrero de 2001 se lanzó un programa experimental de localización y seguimiento de mercancías. Otras empresas que reservan contenedores por vía electrónica son GTNexus y CargoSmart.

176. GTNexus (www.gtnexus.com) se formó mediante una asociación de una compañía de Internet para envíos en contenedor (Tradiant) y de varias navieras (APL, ANZDL, Canada Maritime, Cast, Contship Containerlines, Lykes Lines, TMM Lines, Hanjin, Hyundai K-Line, Mitsui OSK Lines, Senator Lines, Yang Ming y Zim). La compañía ha integrado sus aplicaciones de logística electrónica en los sistemas administrativos de aquéllas. En mayo de 2001 Hewlett Packard, el tercer mayor importador de productos electrónicos de los Estados Unidos, decidió hacer todo su transporte internacional por conducto de GTNexus.

177. CargoSmart (www.cargosmart.com) es el sistema de comercio electrónico desarrollado por OOCL y ofrece todos los servicios anteriores. Recientemente se han sumado a ella COSCO Container Lines y MISC. Todos esos portales buscan ofrecer a los cargadores información mejor y continua como medio de atraer y conservar clientela.

B. SERVICIOS DE TRANSPORTE Y CARGA EN EL SECTOR FERROVIARIO

178. El transporte de mercancías por tierra es una extensión natural del transporte marítimo. En el caso del petróleo crudo y de la carga seca a granel, se usan tubería, ferrocarril y cinta transportadora a larga distancia. En las líneas regulares de transporte la carretera ocupa un lugar predominante, en especial para la corta y mediana distancia. El uso del ferrocarril para el transporte de mercancías a larga distancia comenzó en el decenio de 1980 con los trenes de contenedores apilados en dos filas superpuestas desde la costa occidental de los Estados Unidos a Chicago y otros destinos en tierra. Además del ahorro del costo, se están haciendo patentes las ventajas ambientales de usar el ferrocarril en lugar de la carretera para transportar bienes.

179. Mejorar el servicio ferroviario sigue constituyendo un reto tanto para el sector como para los gobiernos. Las fusiones de las compañías de ferrocarriles, la privatización de los servicios e inversiones nuevas son algunos de los caminos emprendidos por los países para mejorar los servicios.

Las fusiones de empresas ferroviarias en los Estados Unidos

180. Las fusiones anteriores en los Estados Unidos se proponían formar una red relativamente fluida y amplia con pocas duplicaciones y lograr que las empresas de ferrocarril resultaran rentables. También fueron esas las razones de fusiones recientes tales como la de 1999 entre Canadian National Railway Company (CN) y US Illinois Central, que se tradujo en un aumento de 120% del tráfico en un año de funcionamiento. También la fusión, en febrero de 2000, entre el ramal de Florida de Rail America y RailTex de San Antonio (Texas, Estados Unidos) estableció uno de los operadores mayores de ferrocarriles regionales y de corta distancia y encontró un amplio respaldo por parte de los usuarios.

181. Por el contrario, la absorción de Conrail por Norfolk Southern y CSX Corporation en 1999 y la fusión de Southern Pacific Rail y Union Pacific en 1996 no dieron buen resultado. Los servicios se vieron perturbados y se registraron grandes demoras con costos imprevistos relativamente elevados para los cargadores. Por ello, la propuesta de fusión entre Canadian National Railway y Burlington Northern Santa Fe (BNSF) presentada en febrero de 2000 para constituir el mayor ferrocarril de América del Norte recibió una acogida cautelosa.

182. Los cargadores reaccionaron enérgicamente por el insatisfactorio resultado de esas grandes fusiones ante la Junta que supervisa el transporte de superficie (Surface Transportation Board - STB) en los Estados Unidos. De resultas de ello, la STB examinó las actuaciones y procedimientos de las fusiones ferroviarias a la luz de las condiciones vigentes en el sector y decidió en marzo de 2001 aplicar una moratoria de 15 meses a las fusiones. Tal decisión fue después ratificada por el Tribunal Federal de Apelaciones del Distrito de Columbia. A raíz de lo cual, CN y BNSF decidieron poco después abandonar su proyectada fusión.

183. La STB consideró que el principio rector de su política en esta materia debería ser el que la fusión propuesta redundara en beneficio público y contara con disposiciones para acrecentar la competencia. Esto último revestía importancia, ya que el número de ferrocarriles de la Clase 1 pasó de 30 en 1976 a sólo siete en 2000. Los cargadores consideraban que la ausencia de competencia en el ferrocarril se había convertido así en una barrera para que los usuarios siguieran siendo competitivos.

Privatización para un mejor servicio

184. Australia ha aplicado un programa de privatizaciones en sus ferrocarriles. El comienzo de la transformación de un sector público muy reglamentado en un sistema flexible, accesible a otras compañías, competitivo y privado tuvo lugar en 1997-1999, con la compra de V/Line Freight y Australia National por compañías privadas. El resultado de esa iniciativa se reflejó en la aparición de diversas compañías ferroviarias que competían entre sí con especialidades distintas, el establecimiento de un grupo de operadores de servicios regulares, tales como Lachlan Valley, Northern Rivers y Anstrac, y la formación de un grupo de apoyo de proveedores de servicios en lo que atañe a locomotoras, vagones, mantenimiento y personal. El plan para el año 2000 consistía en vender otras tres compañías ferroviarias

públicas, a saber, FrightCorp, Westrail Freight y National Rail para acrecentar los beneficios de la privatización.

185. En cuanto a permitir a compañías extranjeras que participen en el proceso de privatización, el Reino Unido está estudiándolo. Algunos grupos de ese país relacionados con el transporte apoyaban la idea pero otras partes estimaron que los operadores nacionales no podrían por ahora competir con las pujas más altas que probablemente ofrecerían las compañías extranjeras.

Inversiones y servicios en expansión

186. A comienzos del año 2000, el Gobierno de Australia asignó del orden de 150 millones de dólares para su plan cuatrienal de mejora de la infraestructura ferroviaria del país. Más del 60% de esos fondos se destinaron a Nueva Gales del Sur, cerca del 20% a Victoria, y menos del 10% para cada uno de los estados de Australia Occidental y Australia Meridional. Se esperaba que la asignación de esos fondos y las inversiones consiguientes mejoraran los horarios y la fiabilidad del servicio en muchos trayectos. Se esperaban reducciones del tiempo de tránsito a 10 horas en la ruta de Melbourne a Adelaida, de tres horas y media en la de Perth y Adelaida y de cinco horas en la de Melbourne a Brisbane (vía Sydney)

187. Las inversiones ferroviarias se hicieron a menudo para permitir a los puertos nacionales disponer de una zona mayor de influencia en tierra. El Gobierno regional flamenco (Bélgica) está pensando en añadir un segundo ferrocarril de acceso al puerto de Amberes. Además, proyecta una nueva ruta septentrional más corta que permita al puerto atender a destinos tierra adentro de Europa oriental.

188. Las inversiones en infraestructura ferroviaria y en servicios auxiliares también sirven para promover un transporte ambientalmente adecuado, como alternativa al transporte por carretera por zonas muy pobladas. En el año 2000, la Comisión Europea aprobó una subvención holandesa para construir dos terminales ferroviarios intermodales en Rotterdam (RSC Rotterdam y European Container Terminal). La subvención, que no superará el 20% de las inversiones totales, permitirá a los operadores del terminal ofrecer a sus clientes precios más bajos y reducir progresivamente la demanda de transporte por carretera.

189. También, el tráfico ferroviario ha permitido aumentar las redes existentes, en particular los servicios combinados desde puertos alemanes. En el primer semestre del 2000 se registró un incremento de los servicios por trenes completos de Intercontainer-Interfrigo (ICF) que se dirigen a Hungría desde Brementhaven y Hamburgo. El movimiento fue de 19.800 TEU, con un incremento del 25% respecto del mismo período de 1999.

190. Asimismo, algunos países están preparando planes ambiciosos para extender el transporte ferroviario a regiones más amplias. Un estudio reciente del Ministro brasileño de Transporte indicaba que en Sudamérica era inevitable una mayor actividad en ese particular. Aunque el incremento mayor se produciría en carga contenedorizada que discurriría por Santos y Rio de Janeiro, tiene implicaciones para los socios comerciales de Mercosur. Igualmente, China ha situado el desarrollo del Enlace Terrestre Continental Euroasiático en los primeros lugares de su lista de prioridades. Se trata de una ruta de 12.500 km que unirá los puertos de Lianyungang (China) y Rotterdam (Países Bajos).

C. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

191. Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 3 figura la situación de los convenios marítimos internacionales adaptados con los auspicios de la UNCTAD a finales de junio de 2001. En Internet hay información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes. Por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (OMI) mantiene un sitio web con la situación de sus Convenciones en <http://www.imo.org/home.html>. Del mismo modo, los convenios relacionados con aspectos laborales están disponibles en el sitio web de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en <http://ilo.org> y más concretamente en, <http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm>. Las Convenciones relacionadas con el transporte se encuentran en el sitio web de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) en <http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.

RECUADRO 3		
Estados Contratantes de los convenios que se indican sobre transporte marítimo al 1° de agosto de 2001		
<i>Titulo de la Convención</i>	<i>Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor</i>	<i>Estados Contratantes</i>
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, 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, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zambia (78)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1° de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Líbano, Lesotho, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Uganda, Zambia . (28)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986	Todavía no ha entrado en vigor – 40 partes contratantes con al menos 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya, Árabe Libia, México, Omán. (11)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor – 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia . (10)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993.	Todavía no ha entrado en vigor – 10 partes contratantes	Federación de Rusia, Mónaco, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Vanuatu (5)
Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor – 10 partes contratantes	Bulgaria, Estonia (2)

Fuente: Para su situación oficial, véase www.un.org/law/

D. TRANSPORTE Y DESARROLLO EN LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS

192. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados (PMA III) se celebró en Bruselas (Bélgica) en mayo de 2001 y tuvo una sesión sobre transporte y desarrollo. El establecimiento de una red coherente de transporte nacional e internacional es necesario para facilitar las relaciones comerciales entre zonas excedentarias y deficitarias. Los servicios de transporte son elementos esenciales para integrar regiones diferentes dentro de un país y con países vecinos, así como para acceder a los centros comerciales.

193. Unas disponibilidades limitadas de transporte y unos costos elevados obstan el comercio internacional de los 49 PMA, que exportan mercancías de bajo valor con contadas posibilidades de diferenciación. En 1999, las cantidades pagadas por el transporte de las importaciones de los PMA se estimaron en 5.000 millones de dólares para un monto total de importación c.i.f. de 27.500 millones de dólares. La existencia de un sistema de transporte que funcione es también un requisito previo para que la inversión extranjera directa se dirija a un país. En el caso de los PMA, esa inversión supuso sólo el 0,3% de los flujos mundiales en 1998.

194. La creación de asociaciones entre el sector público y el privado en algunos PMA ha mejorado la eficiencia del transporte y permitido financiar el desarrollo de infraestructuras. Por ejemplo, la participación reciente del sector privado en la gestión de un terminal de contenedores en un PMA del África oriental se tradujo en una duplicación de la productividad en la manipulación de carga. Los gobiernos deberían fomentar esas asociaciones y promover un continuo diálogo entre lo público y lo privado y consultas entre ambos como medio de acrecentar la eficiencia al transporte.

195. El transporte reviste particular importancia para el proceso de desarrollo basado en el comercio de los PMA sin litoral. El establecimiento de corredores regionales de tránsito y la adopción de normas y pautas comunes ayudan mucho a mejorar los sistemas de transporte. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han concertado varios acuerdos bilaterales y regionales destinados a proporcionar un marco legal para las operaciones de tránsito, aunque se necesita mucho trabajo y atención para aplicarlos.

196. Los gobiernos deben coordinar el establecimiento de puertos, terminales, carreteras y demás infraestructuras del comercio internacional y abstenerse de gravar con impuestos excesivos las mercancías en tránsito. Unas mejores normas y prácticas en la gestión portuaria y del transporte elevarán la calidad y fiabilidad de este último. La aplicación de tecnología de la información y la capacitación de personal de dirección son medios relativamente poco costosos de mejorar la eficiencia. Actualmente, operadores de transporte en nueve PMA se han beneficiado del Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) para mejorar la gestión de los recursos relacionados con el transporte de mercancías.

197. Además de lo anterior y paralelamente al apoyo internacional, los gobiernos de los PMA tendrán que centrarse en la eficiencia del transporte y tomar medidas para simplificar trámites administrativos y fortalecer la capacidad comercial de los suministradores nacionales de servicios de transporte. Esto permitirá aprovechar al máximo la infraestructura existente y reducir así las necesidades de financiación de obra nueva y propiciará el desarrollo económico de los PMA mediante una mayor eficiencia del transporte.

E. OTROS HECHOS

198. La disponibilidad de una capacidad local de formación que impulse cambios en materia de organización con miras a unos servicios eficientes de respaldo del comercio sigue siendo uno de los principales objetivos de la UNCTAD. El programa TRAINMAR se estableció en el decenio de 1980 para implantar y robustecer instituciones locales de formación que ofrezcan una capacitación de calidad en transporte marítimo bien adaptada a las condiciones locales. El empleo de tecnología moderna y la cooperación entre países fueron también rasgos del programa. Actualmente, las actividades de éste se llevan en dos planos: las de los institutos locales que forman la red mundial TRAINMAR y las que se producen específicamente por la secretaría de la UNCTAD para apoyar a la red.

199. Los miembros de la red se ocupan de proporcionar servicios de formación que respondan a las necesidades locales y, en particular, de desarrollar y realizar cursos de capacitación. Alrededor de 50 institutos de formación se benefician de su asociación con el programa TRAINMAR y todos los años ofrecen unas 10.000 plazas en los cursos disponibles, que se intercambian por medio de la red. Algunos institutos forman hasta 1.000 personas en toda la gama de cursos que ofrecen.

200. TRAINMAR ha estado activo en África desde 1980 y el programa entró en una nueva fase con el desarrollo del Conjunto de Certificados Portuarios (véase el recuadro 4). En la región Asia/Pacífico existen centros en los países siguientes: Egipto, Sri Lanka, India, Nepal, Tailandia, Malasia, Filipinas y Papua Nueva Guinea. Se ha creado un sistema electrónico regional de intercambio de información que se mantiene gracias a la contribución del Campion College de Katmandú (Nepal) (www.geocities.com/trainmar). Se está buscando financiación par mejorar la capacidad local de formación, centrándose especialmente en los servicios de transitarios. En el año 2000, se celebraron en la región con 859 participantes 61 cursos que se centraron sobre todo en gestión portuaria y logística del transporte. A principios de 2001 se acordó integrar en la región una serie de cursos disponibles en los centros sudamericanos. La capacitación de formadores propiciará la sostenibilidad de esa labor.

201. En Sudamérica los centros se organizan en torno a la red regional ATAS que ha desarrollado un Programa de especialización en transporte internacional y gestión de puertos que ahora forma parte de un programa universitario ordinario de especialidad en la Argentina y el Uruguay. En el año 2000, se celebraron más de 25 cursos para 800 profesionales. Los seis centros de la red centroamericana organizaron 105 cursos con 1.552 participantes, procedentes en su mayoría del sector portuario público de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá. También se organizaron cursos recientemente sobre tecnología de información y comunicación en puertos como parte de las recomendaciones para facilitar el comercio en Centroamérica. En la red de la zona del Caribe se ofreció un total de 200 seminarios para unos 2.500 profesionales, sobre todo del sector privado. Muchas de las actividades de esta última red se concentran en su programa de diplomatura sobre “Logística del Transporte Internacional de Mercancías” (TRANSLOG) que ahora forma parte de programas universitarios ordinarios en Panamá, México y Colombia. Dos centros nuevos se han sumado a la red, en Manzanillo (México) y Santo Domingo (República Dominicana).

202. El Programa de formación de trabajadores portuarios (PFTP) de la OIT ha empezado a aplicarse con carácter estable. Se tradujo al español por la ATAS en 1999 y se ha formado a un núcleo de profesionales como posibles instructores para cada uno de los 30 módulos del PFTP. En Centroamérica se adiestró para este programa a un equipo de instructores en cada país y se hizo un análisis de cuáles son las necesidades de formación que requiere la modernización portuaria de la subregión.

203. En la región del Mar Negro las actividades se centraron en Rumania y Georgia. Se celebró un total de 19 cursos para 343 profesionales como parte del proyecto de modernización del puerto de Constanza (Rumania) financiado por el Gobierno de Alemania. Se organizaron 10 cursos sobre técnicas de gestión portuaria y el papel de los puertos en el comercio internacional que dieron en inglés instructores extranjeros y los nueve cursos restantes se impartieron en rumano por instructores locales después de adaptarse y traducirse del español o el inglés. En Georgia las actividades de formación consistieron en la producción y traducción al ruso de materiales didácticos sobre funciones portuarias básicas y técnicas de gestión, tal como se habían definido en el análisis de las necesidades de capacitación efectuado en 1999. En una labor conjunta con NU/CEPAL, en noviembre de 2000 se organizó un seminario sobre modernización de puertos para 35 funcionarios georgianos en la Universidad Marítima Estatal Batumi (BSMA). Ese hecho inauguró oficialmente las actividades de formación para la comunidad portuaria georgiana.

RECUADRO 4

Certificado de gestión de puertos de la UNCTAD

En 1993 un Grupo Intergubernamental de expertos de la UNCTAD en puertos propuso crear un diploma de gestión portuaria para personal de dirección. Como consecuencia de esa recomendación, la secretaría de la UNCTAD exploró los medios de celebrar un curso de formación sobre el particular encaminado a lograr que los países en desarrollo pudieran encarar mejor los nuevos desafíos que sus puertos tendrían que afrontar.

Con el respaldo financiero de Bélgica se produjo el paquete de formación del “Certificado de gestión de puertos” juntamente con sus soportes audiovisuales. El curso de 210 horas, basado en la metodología TRAIN X, se ha preparado en francés y consta de ocho módulos que abarcan todos los asuntos que un director de puertos ha de dominar para realizar bien su labor y responder a desafíos futuros.

Como consecuencia de la fase experimental que se organizó en tres puertos africanos (Dakar, Libreville y Cotonou), se celebró el curso dos veces, terminándolo con éxito 93 personas. En realidad, el personal de dirección de los puertos generalmente sigue los módulos durante un período de un año para obtener el Certificado, que se otorga sólo a aquellos participantes que hayan presentado con éxito una memoria individual después de acabar su formación.

Recientemente se hizo una evaluación de las repercusiones de esta primera experiencia por parte de un equipo de tres consultores cuyo informe se presentó en mayo de 2001. En ella se reconocía que el material pedagógico es de gran calidad y que se ajusta a las necesidades actuales de la comunidad portuaria en materia de comercio y transporte internacional. En realidad, la aplicación de ese conocimiento adquirido en lo que atañe a los recursos humanos de las empresas participantes ha conducido a una mejora patente de sus actividades diarias. Ahora se están celebrando sesiones de capacitación para formadores africanos, facilitando así la sostenibilidad del proyecto. En términos globales, se trata de un nuevo enfoque basado en una asociación real entre todas las partes interesadas. También, el acuerdo de reparto de costos entre los tres puertos de que se trata y la contraparte europea (Bélgica) es un ejemplo de los cambios en la relación tradicional entre donantes y beneficiarios.

El material del Certificado de gestión de puertos de la UNCTAD se ha traducido al inglés y al portugués, y pronto se desarrollará una fase experimental con instrumentos de aprendizaje a distancia con la participación de Comoras, Túnez y Senegal. También se prevé ampliar en un próximo futuro la forma tradicional de formación para otros países en desarrollo y países menos adelantados, con arreglo a las peticiones de comunidades y puertos interesados en la aplicación de este programa.

Una información completa actualizada está disponible en el correspondiente sitio web: www.unctad.org/trainfortrade.

204. La secretaría siguió prestando apoyo a los centros afiliados para mantener, mejorar y ampliar sus servicios de capacitación, a menudo mediante una labor de cooperación. Se ha establecido un curso sobre métodos de formación flexibles para garantizar que los centros puedan atender con eficacia a las necesidades del sector de conocimientos actualizados. El material de los cursos está disponible en Internet, en CD-ROM y en papel. La fase primera consiste en un aprendizaje a distancia, y en la segunda se reunieron los instructores durante un seminario de una semana en el Centro de Formación Portuaria de la APEC en Amberes. Otros programas de formación de la red de las Naciones Unidas han solicitado utilizar ese curso. La secretaría también propició la colaboración entre el Centro Multimedia de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología y Transporte Marítimo de Alejandría (Egipto) y la ATAS para un curso basado en CD-ROM sobre gestión ambiental de puertos. Por último, la secretaría mantuvo contactos con representantes gubernamentales en Ginebra para facilitar información sobre servicios de formación disponibles y fomentar el uso de esos servicios por los gobiernos como parte de sus planes de mejoras comerciales. En octubre se preparó un Plan Mundial de Acción Estratégica mediante consultas en Internet y un seminario para participantes de todas las regiones que se celebró en Frankfurt, Alemania.

Capítulo VII

EXAMEN DE LA EVOLUCIÓN REGIONAL: ASIA ORIENTAL

Este capítulo se centra en lo ocurrido en los países en desarrollo y socialistas del Asia oriental, en particular por lo que hace al tráfico marítimo internacional e intrarregional, el desarrollo de redes de transporte y el desempeño y los problemas de transporte de los PMA sin litoral.

A. LOS MERCADOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Crecimiento económico y tendencias de importaciones y exportaciones

205. El desempeño económico de los países del Asia oriental en el año 2000 mostró que la recuperación de la crisis financiera se había mantenido. Tal como se indica en el cuadro 44 el crecimiento de la producción de todos los países superó al del año anterior. La reanimación se basó en el mejor comportamiento de unas exportaciones impulsadas por la fuerte demanda de los Estados Unidos pero también en una demanda y unas inversiones internas sólidas en casi todos esos países.

CUADRO 44

Crecimiento de la producción de los países del Asia oriental (cambio porcentual)

<i>Países y grupos de países</i>	<i>Tasa de crecimiento</i>		
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
República de Corea	-6,7	10,7	9,3
China	7,8	7,1	8,0
Hong Kong, China	-5,1	3,1	10,4
Provincia china de Taiwán	4,7	5,7	6,0
Singapur	0,4	5,4	10,1
ASEAN 4	-9,4	2,8	5,3
<i>de la cual</i>			
- Indonesia	-13,0	0,3	5,2
- Malasia	-7,4	5,4	8,7
- Filipinas	-0,6	3,2	3,5
- Tailandia	-10,2	4,2	4,2
Japón	-2,5	0,2	1,3
Asia en desarrollo y China	1,1	4,9	6,6
Asia meridional ^a	5,6	5,7	5,5
Tasa de crecimiento ^b	3,3	-0,5	4,3

Fuente: Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2001. Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos en dólares de 1995. Los porcentajes del año 2000 son estimaciones.

^a Bangladesh, India, Nepal, Pakistán y Sri Lanka.

^b Países exportadores de petróleo.

206. El comercio del Asia oriental experimentó un auge sin precedentes en 2000 cuando la demanda siguió aumentando en los Estados Unidos. Muebles de China, aparatos electrodomésticos de la República de Corea, componentes de motores del Japón y computadoras de Tailandia son ejemplos de artículos exportados que contribuyeron a que los transportistas marítimos tuvieran otro buen año. La recuperación de los países en desarrollo del Asia oriental ya estaba en marcha en 1999 y cobró impulso en 2000. De las otras dos regiones de mucho comercio, China y el Asia nororiental (Japón y República de Corea), la primera mantuvo su elevada tasa de exportación, con unas expectativas optimistas para el futuro en razón de su próxima adhesión a la OMC. La economía japonesa se reanimó en el primer trimestre de 2000, pero las perspectivas se volvieron menos alentadoras a finales de año. La consolidación de la recuperación de la República de Corea estaba pendiente de que acabara la reestructuración de los conglomerados nacionales (chaebols).

207. En el cuadro 45 figura el crecimiento del volumen de las importaciones y exportaciones de algunos países del Asia oriental. El mayor incremento de las importaciones se registró en Indonesia, seguida de China y Malasia, mientras que los países donde las exportaciones crecieron más fueron China, Indonesia y Tailandia. Estos resultados confirman la recuperación del Asia sudoriental y el carácter sostenido del desempeño comercial de China. El del Asia nororiental (Japón y República de Corea) fue también notable, con un crecimiento de dos dígitos de las importaciones.

CUADRO 45

Crecimiento en volumen del comercio de mercancías en los países que se indican, 1998-2000
(variación porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>País</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
-1,3	2,1	9,2	Japón	-5,3	9,5	10,9
16,9	12,0	18,7	República de Corea	-21,0	26,1	18,5
4,5	9,6	28,3	China	2,5	15,2	33,1
-4,3	3,6	17,1	Hong Kong, China	-7,1	0,2	18,1
1,1	4,9	12,4	Provincia China de Taiwán	4,1	1,4	11,2
-0,3	5,4	16,8	Singapur	-12,9	9,5	14,8
17,2	-1,4	24,0	Indonesia	-30,8	-11,3	37,1
3,9	19,9	19,5	Malasia	-21,2	13,5	24,6
24,8	24,2	13,8	Filipinas	-13,9	3,3	2,0
7,8	12,0	21,0	Tailandia	-27,2	23,6	14,9

Fuente: Sección de Comercio de Mercancías de la OMC, División de Estadística, mayo de 2001.

208. Las flotas totales de los países del Asia oriental (Japón, República de Corea y República Popular Democrática de Corea en el Asia nororiental; China, Hong Kong, China, y Provincia china de Taiwán; y los diez países de la ASEAN), incluidos los buques de libre matrícula con propietarios efectivos de esos países, se cifraban en 298,9 millones de TPM a comienzos del año 2001. Tal monto representaba el 37,0% de toda la flota mundial. La edad media de los buques registrados en países en desarrollo del Asia oriental es de 12,22 años, menor que el promedio de la flota mundial (13,9 años) (véase el cuadro 46). Con la excepción de la categoría de los buques de carga general, la edad media de las flotas de esos países es más baja que la media mundial.

CUADRO 46

**Distribución media de la flota mercante de los países del Asia oriental, por tipos de buque,
al 1° de enero de 2001**
(porcentaje del total de TPM)

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001^a</i>
Total mundial	Todos los buques	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9
	Petroleros	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1
	Graneleros	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2
	Cargueros	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0
	Portacontenedores	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4
	Todos los demás	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0
Países en desarrollo del Asia oriental	Todos los buques	24,8	20,9	13,8	14,0	26,5	12,2
	Petroleros	23,0	22,4	19,2	5,6	29,8	12,3
	Graneleros	30,1	24,5	14,1	15,7	15,6	10,3
	Cargueros	6,1	7,8	8,5	21,4	56,3	18,5
	Portacontenedores	37,3	24,8	7,2	10,9	19,9	9,9
	Todos los demás	20,3	13,3	10,4	23,7	32,3	14,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Para calcular la edad media se ha supuesto que los años que tienen los buques se distribuyen por igual entre el límite inferior y superior de cada grupo de edad. Para el grupo de 20 años y más, se ha fijado el punto medio en 23,5 años.

El sector de los petroleros

209. La evolución de este sector se ha visto influida por la expansión de las refinerías en toda Asia. Hubo una entrada constante en actividad de grandes refinerías: en 1999 la India expandió su capacidad de refinado en 19,2%. La de la región alcanzó los 19,9 millones de barriles por día (mbpd) en 1999, con alrededor del 24,3% de la capacidad mundial. Ello supone 2,8 mbpd más que en 1995 cuando la capacidad de la región representó el 22,2% de la de todo el mundo. Por lo que atañe a las cifras nacionales, los dos principales países son el Japón y China con más de 5,0 mbpd de capacidad cada uno.

210. La demanda para largos desplazamientos de grandes petroleros y de aquéllos con las dimensiones máximas permitidas por el Canal de Suez podría aumentar sustancialmente en los próximos años cuando las refinerías asiáticas importen más crudos poco azufrados del África occidental. Existe una razón ambiental para esa actividad. Algunos gobiernos asiáticos han reducido los niveles de tolerancia del azufre y de otros contaminantes en los productos refinados; por ejemplo, la India y Tailandia han disminuido los límites de contaminación del azufre de 0,25% a 0,05%. La República de Corea ya ha aplicado este segundo límite, que sigue siendo todavía alto comparado con el nivel de la Unión Europea de 0,035%.

211. La crisis asiática de 1997 obligó a muchas refinerías asiáticas a dejar de lado los planes para disponer de un refinado secundario (por ejemplo, mediante desintegración catalítica y tratamiento con hidrógeno) que habría producido productos del petróleo con escaso azufre. Instalar esa capacidad llevaría años y las refinerías sin esas instalaciones han de resolver el problema incluyendo en su mezcla de petróleo bruto una proporción más alta de crudos ligeros poco azufrados del África occidental.

212. La cantidad de petróleo crudo del África occidental que se dirige hacia Oriente se ha duplicado aproximadamente en el último cuatrienio hasta el nivel actual de 0,7 o 0,8 millones de barriles por día en el año 2000. Casi la mitad de la mayor producción prevista de 0,8 mbpd hasta el año 2003 podría destinarse a Asia. También se espera que las exportaciones a Asia del Golfo del Oriente Medio aumenten en 2003 a la notable cifra de 2,5 millones de barriles diarios. Así pues, es previsible que la mayor demanda de petroleros grandes se deba a esos transportes más cuantiosos desde el África occidental y el Golfo.

213. Cinco de las 10 rutas más importantes del mundo de productos petroleros tienen su origen o destino en Asia. De ellas, las que discurren dentro del Asia sudoriental representan movimientos en el mercado al contado de unos 14 millones de toneladas al año. Con economías fuertes, reservas de petróleo limitadas y a mucha distancia de otros lugares, Asia tiene ahora la parte mayor de la flota mundial de petroleros. Sus operadores están actualmente recuperándose de los dos difíciles años de 1998 y 1999. El tráfico marítimo seguirá creciendo en los próximos años cuando el consumo de petróleo aumente en toda la región. Sin embargo, se registrarán cambios importantes en las políticas de refinado nacional y de importación, que están ya dejándose sentir en los flujos regionales de productos petrolíferos en la zona.

214. Una prohibición de importar gasolina y gasóleo en los últimos 22 meses ha ayudado a que China se transforme desde un importador neto de productos del petróleo en un exportador neto. Sin embargo, una mayor productividad y mejoras en el refinado se traducirán en más importaciones de crudos y reducirán la demanda que hace ese país a las refinerías de Singapur, República de Corea y Japón. En la actualidad, el fuel representa el 75% de las importaciones chinas de productos derivados del petróleo, que llegan en su mayoría a los puertos meridionales. La prohibición de importar gasolina y gasóleo quizá tenga que levantarse cuando China entre en la OMC, aunque el país puede controlar el comercio de los productos del petróleo mediante licencias de importación.

215. Durante el año la ingente capacidad de refinado de 2,3 mbpd de la República de Corea, la tercera mayor de la región, condujo a una expansión del comercio de productos del petróleo y presagió que el país se convertirá en uno de los principales centros de distribución en lo futuro.

216. En Singapur el refino de petróleo con miras a la exportación se está viendo en tela de juicio. El movimiento de crudos y de sus productos disminuyó 4% en 1999, y la tendencia a la baja prosiguió en el año 2000. En éste, esos movimientos se cifraron en el primer semestre por término medio en poco más de 1,6 millones de barriles por día, con las disminuciones mayores en gasóleo y fuel. No obstante, tal actividad se vio impulsada en agosto de 2000 por la decisión de Indonesia de elaborar temporalmente 0,1 millones de barriles diarios de petróleo crudo en Singapur para atender a la demanda interna como consecuencia de un incendio que causó muchos daños en la mayor refinería del país en Java occidental.

217. Después de un pobre desempeño durante un trienio, el transporte marítimo de productos químicos desde Asia se reavivó desde el año 2000 por causa del cierre para trabajos de mantenimiento del desintegrador de etileno en Stenungsund (Suecia) en diciembre de 1999. Los envíos a precios competitivos de etileno y propileno desde el Asia oriental a Europa cubrieron parcialmente la menor producción. La crisis de 1997 afectó mucho al mercado: las importaciones asiáticas de productos químicos bajaron desde más de 1 millón de toneladas en 1996 a menos de 100.000 en 1999. La recuperación de la demanda probablemente se traducirá en una expansión del comercio intraasiático, quizá sin tanta fuerza como antes, ya que las refinerías nuevas pueden evitar la necesidad de importar desde fuera de la región. El Japón y la República de Corea, los primeros exportadores, podrían aprovechar el mercado chino que es un gran comprador de etileno.

El tráfico de mercancías a granel

218. El declive de los fletes de este tráfico a finales del año 2000 mencionado en el capítulo IV puede tener pocas repercusiones para los empresarios del Asia oriental. Esto se debe a unos flujos comerciales más vigorosos dentro de Asia, fomentados por China, que registran un gran impulso alimentado por la fuerte demanda interior. Se espera que los fletes por tiempo determinado de los buques del tamaño El Cabo y que son los que gozan del favor de la mayoría de las navieras de Hong Kong, China, que transportan graneles disminuyan desde 18.500 dólares diarios a alrededor de 14.000 a finales de 2001. Los fletes diarios de los mayores buques medianos se han mantenido invariables en 8.000 dólares diarios. No obstante, las navieras asiáticas quizá tengan también que afrontar plazos más breves en los fletes por tiempo determinado, hecho éste que suele ocurrir en los mercados que van a menos.

El tráfico de buques de línea

219. En el transporte en líneas regulares, además del comercio intraasiático, el Asia oriental se encuentra en el centro de dos de las tres principales rutas Oriente-Occidente, a saber, la transpacífica y la de Asia-

Europa. La primera tiene un tráfico mayor que la segunda o que las rutas transatlánticas y representa casi el 60% de los ingresos totales de los transportistas. Drewry estimó el ingreso total generado a través del Pacífico el último año en cerca de 15.000 millones de dólares, con un incremento desde poco más de 11.000 millones en cada uno de los tres años anteriores. Tal cifra se compara ventajosamente con los 6.700 millones de dólares generados en la ruta Europa-Asia y los escasos 4.000 millones de la ruta transatlántica. Es el tráfico transpacífico en dirección este el que está impulsando el auge con unos ingresos por fletes y otros complementarios cifrados en 11.700 millones de dólares, frente a 7.000 millones en 1999 y menos de 8.400 millones en 1998.

220. En el año 2000, los flujos de carga a través del Pacífico aumentaron enormemente en ambas direcciones. En el cuadro 47 figura una estimación de la capacidad desplegada. Se esperaba que los envíos desde dos sectores de carga, China (incluidos Hong Kong, China, y la Provincia china de Taiwán) y el Asia nororiental (Japón y República de Corea), a los Estados Unidos alcanzaran casi los 5,5 millones de TEU, con una previsión al alza de 5,8 millones en 2001. Los embarques desde el Asia sudoriental, incluidos ASEAN-4 y Singapur, al mismo destino crecieron alrededor del 6% hasta casi 1,1 millones de TEU, previéndose un nuevo incremento a 1,15 millones en 2001.

CUADRO 47

Capacidad estimada anualizada de espacio en millones de TEU^a del tráfico transpacífico

Operadores/servicios	Dirección este			Dirección oeste		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Global Alliance	1,38	-	-	1,25	-	-
Hyundai	0,60	-	-	0,60	-	-
New World	-	1,68	1,73	-	1,60	1,65
Former Grand Alliance	0,80	-	-	0,78	-	-
Grand Alliance	-	1,05	1,23	-	1,05	1,23
Maersk-Sealand	1,04	0,92	1,02	0,94	0,82	0,93
Trichina	0,13	-	-	0,12	-	-
Hanjin/Senator/Cho Yang	0,89	1,05	1,05	0,90	1,04	1,05
Handing/Yangming	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
K Line	0,45	0,44	0,48	0,45	0,44	0,48
Yangming	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Cosco	0,48	0,50	0,59	0,52	0,52	0,62
Evergreen	0,53	0,54	0,99	0,56	0,55	0,99
Evergreen/Lloyd's Trisection	0,15	0,15	-	0,13	0,15	-
Zim	0,15	0,15	0,24	0,15	0,15	0,24
Westward	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
MSC	-	-	0,15	-	-	0,15
Norse	-	-	0,13	-	-	0,13
China Shipping	-	-	0,12	-	-	0,12
CMA-CGM	-	-	0,09	-	-	0,10
Feúco	0,01	0,01	0,07	0,01	0,01	0,07
Otros	0,07	0,07	0,23	0,02	0,01	0,16
Total	7,15	7,03	8,59	6,90	6,81	8,39

Fuente: Recopilado por la secretaría de la UNCTAD con la base de datos LSE/Boxfile Containership.

^a A 1° de enero de 2000. Las cifras, que se han redondeado, indican la capacidad estimada del espacio material entre los puertos de los Estados Unidos y del Asia oriental ajustada para las plazas utilizadas en los tramos intermedios, ya sea directamente o mediante transbordo. No se ajustan, en cambio, vacíos temporales o sustituciones de buques. Las cifras se refieren a las operaciones respectivas y no toman en cuenta espacios fletados entre los grupos.

221. China es uno de los principales socios comerciales de los Estados Unidos, correspondiéndole unos 2,6 millones de TEU en los envíos en dirección este en el año 2000. Aquéllos en dirección oeste desde los Estados Unidos son mucho menores, con 0,5 millones de TEU. Pero como el enorme mercado interior de China se abrirá más a los bienes extranjeros como consecuencia de su adhesión a la OMC, se piensa que esa cifra se disparará.

222. La reglamentación del transporte marítimo de las mercancías que se dirigen a los Estados Unidos o parten de ese país con arreglo a la ley de reforma de esa actividad (Ocean Shipping Reform Act – OSRA) de 1998 entró en vigor el 1º de mayo de 1999. Esa disposición permite a cargadores y navieras negociar contratos individuales y confidenciales de servicios y no tener que hacerlo en las condiciones y modalidades hechas públicas por las conferencias. Ello apresuró la desaparición de dos conferencias transpacíficas de mucho arraigo, la Asia North America Eastbound Rate Agreement y la Transpacific Westbound Rate Agreement. No obstante, los sindicatos de porteadores, el TSA de 13 miembros y el WTSA de 12 miembros, brindan foros importantes para reunir información y supervisar los requisitos legales, aspectos todos ellos esenciales para la rentabilidad de los cargadores.

223. El desequilibrio de los flujos de carga a través del Pacífico obligó a resolver el problema de los buques que navegan de vacío. En 1999, hasta el 21% de los contenedores que se movían desde Hong Kong, China, viajaban sin carga, mientras en Port Klang se daba un porcentaje algo menor, 17,7%. Ese problema se extendió a rutas intrarregionales y algunos transportistas aplicaron recargos por reposicionamiento. Lograr este último, es decir, volver a situar el material donde haya carga, sigue siendo un gran problema para los porteadores, y con contenedores vacíos en casi todas las rutas su disponibilidad es un factor fundamental para aceptar carga, aun en los tramos de menor intensidad.

224. Los desequilibrios en el transporte de carga no fueron tan pronunciados en el tráfico Asia-Europa, del que dos tercios corresponden a la conferencia Far Eastern Freight (FEFC). Tal cosa se explica por el bajo tipo de cambio del euro y la posibilidad de encontrar carga a lo largo de la ruta desde el Asia meridional, Oriente Medio y el Mediterráneo. El movimiento aumentó alrededor del 8,6%, pero los miembros de la conferencia añadieron más de un 11% a su capacidad en esa ruta en razón del mayor comercio con China. Aunque se concertaron contratos individuales entre usuarios y porteadores hubo elementos comunes como los recargos por contenedores térmicos, ajustes de moneda y elevación de los precios del combustible de los buques.

225. Los nuevos servicios de transporte marítimo desde Europa de los cargadores antiguos y nuevos en el comercio asiático se han centrado en China. La República de Corea y el Asia sudoriental también gozaron de una cobertura mejor cuando los flecos existentes en el servicio se ajustaron para disponer de más espacio en esas rutas en auge. Las mayores escalas en puertos chinos se produjeron en dos oleadas. En el primer semestre de 2000 comenzaron nuevos servicios mientras en los meses posteriores los porteadores ajustaron los ya existentes para cubrir los picos del tráfico estacional.

226. La fortaleza y las buenas perspectivas del tráfico intraasiático desencadenaron una expansión de los porteadores del Asia oriental. APL, que es parte de NOL⁸, se propone doblar las dimensiones de sus rutas entre países de Asia incrementando los servicios directos y los de enlace con rutas principales a Europa y a América del Norte. En consecuencia, en enero de 2000 comenzaron cinco servicios nuevos: la Línea Exprés del Golfo de Asia que une este último y Singapur; la Línea Exprés del Asia Occidental que une a ésta con Oriente Medio; la Línea Exprés Nhava Sheva; la Línea Exprés Mar Rojo que une puertos de este último con Singapur; y el Servicio de Enlace Jeddah. La Línea Exprés del Asia Occidental se mejoró a finales de año con tres nuevos servicios desde la República de Corea, con fletes a largo plazo en buques de 4.000 TEU. Capacidad adicional, con 10 buques y 5.500 TEU, se desplegará en un nuevo servicio Asia-Europa en 2001 como parte de la Alianza del Nuevo Mundo con Mitsui OSK y Hyundai Merchant Marine. Además, cuando el tráfico Singapur-China registró un auge en el año 2000, Samudera Shipping Line, un socio de APL en otras rutas regionales intraasiáticas, comenzó un nuevo servicio entre Singapur y Shanghai.

⁸ Neptune Orient Line se cotiza en la Bolsa de Singapur.

227. Los tres principales transportistas de contenedores japoneses también registraron un buen ejercicio y lograron beneficios por vez primera en 15 años. Unas perspectivas optimistas los incitaron a invertir alrededor de 1.500 millones de dólares, sin contar los contenedores, en buques nuevos. K Line, que tiene la menor flota de contenedores de los tres, marcha a la vanguardia con un pedido de 12 portacontenedores de dimensiones superiores a las permitidas por el Canal de Panamá. Viene a continuación Mitsui OSK con ocho buques, seguida de Nipón Yusen, el mayor cargador, con cinco. Estos porteadores aplican en sus empresas una racionalización agresiva, con pedidos de buques nuevos a astilleros extranjeros y mayores servicios a otras regiones en lugar de basarse en las rutas tradicionales del Asia oriental.

228. El gran pedido de portacontenedores es el primero que hace K Line desde 1993, lo que indica un desvío respecto de la expansión prevista en el sector de carga a granel, que abandonó por la crisis financiera asiática. Esos buques sustituirán a otros menores y la capacidad de transporte en contenedor aumentará al menos un 50%. La estrategia de K Line es también fortalecer su alianza flexible con Yangming y Cosco para aumentar su presencia en la ruta transpacífica y en la de Asia-Europa y descentralizar la gestión de sus oficinas exteriores en Londres y Richmond. Mitsui OSK ha trasladado también sus decisiones centrales sobre cuestiones marítimas a Hong Kong, China. Este porteador es el único que ha hecho todos los pedidos de sus buques con capacidad para 6.000 TEU en el Japón, con entrega en el primer y tercer trimestres de 2002. Esos buques reemplazarán a otros de unos 3.000 TEU y así la capacidad de la línea aumentará en unas 24.000 TEU.

B. EL DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE

229. El desarrollo de la red de transporte en el Asia oriental es la base de unos servicios eficientes, rápidos y fiables con la correspondiente logística. La red abarca todos los modos de transporte y su funcionamiento obliga a simplificar trámites y requiere una legislación propicia que no obste la eficacia del movimiento material de las mercancías. Las empresas que prestan los servicios de transporte y de logística en toda la red reevalúan constantemente sus estrategias, ya que combinaciones diferentes de modos y rutas pueden brindar ventajas competitivas. El tiempo de tránsito, como también la frecuencia, son algunos de los factores que tienen presentes los usuarios al juzgar la eficiencia combinada de la red y sus correspondientes servicios.

230. En el Asia sudoriental, la red de transporte se basa en centros de distribución de capacidad diversa tales como Singapur, Port Klang en Malasia o Bangkok en Tailandia. Los puertos de destino están unidos mediante enlaces marítimos con carreteras, ferrocarriles y vías fluviales. Estos enlaces se están desarrollando progresivamente y se coordinan de forma flexible por medio de la ASEAN⁹.

231. En China, la red de transporte se centra en el mayor puerto de contenedores del mundo, esto es, Hong Kong, y en toda una serie de otros puertos que se están modernizando, como Shanghai. Las rutas marítimas y las que discurren por ríos y canales se complementan con enlaces por carretera.

Asia sudoriental

232. Singapur se considera la ubicación central de la red de transporte de esta zona. Este puerto es un gran centro de distribución de la región¹⁰ donde casi todos los portacontenedores hacen su única escala directa en la región. Buques que vienen directamente de Europa, América del Norte y otras partes transbordan sus cargas en Singapur a buques de enlace capaces de fondear en los puertos de menor calado de otros países asiáticos (véase el cuadro 48). También funciona como centro logístico del Asia sudoriental.

233. La política nacional que ha seguido Malasia encaminada a contar con un centro de carga está haciendo que aparezca otro eslabón importante de la red de transporte, a saber, Port Klang. A tenor de ello

⁹ Los Estados miembros son: Brunei Darussalam, Camboya, Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Singapur y Tailandia.

¹⁰ Singapur es el principal puerto de escala de 320 compañías de navegación desde más de 738 puertos de todo el mundo.

CUADRO 48

Principales destinos marítimos desde el puerto de Singapur

<i>País/región</i>	<i>Nº de navieras</i>	<i>Nº medio de salidas diarias</i>
Europa	59	5
Asia occidental	45	3
Asia meridional	66	5
África	58	3
Centroamérica y Sudamérica	27	2
Australasia	62	2
Estados Unidos	42	3
China	62	4
Hong Kong, China	67	8
Japón	55	4
República de Corea	56	4
Taiwán, Provincia china de	57	6
Indonesia	146	8
Malasia	99	10
Filipinas	31	1
Tailandia	62	3

Fuente: Datos obtenidos por la secretaría de la UNCTAD de www.psa.com.sg.

los contenedores llegan desde otros puertos locales, especialmente Penan, Johor y Kuching. En el año 2000, del orden del 30% del crecimiento del tráfico de transbordo se generó de ese modo. El desarrollo de líneas de enlace con puertos de países vecinos, tales como Belawan en Indonesia, también creó más tráfico. Además, la fusión de tres operadores de terminales en dos, North y West, ha permitido economías de escala sin perjuicio de seguir manteniendo la competencia dentro del puerto.

234. La figura 1 ofrece una representación esquemática de la red de transporte de la región y el cuadro 49 muestra el comercio contenedorizado dentro de la ASEAN.

235. Los servicios marítimos proporcionan unos enlaces cruciales en la red de transporte de la zona, ya que tres de los cinco países que más comercian de la ASEAN son naciones insulares (Filipinas, Indonesia y Singapur), mientras los otros dos cuentan con un extenso litoral. La crisis de 1997 y los fletes todavía poco boyantes que prevalecieron en el año 2000 han puesto a prueba la capacidad de varios transportistas regionales para atender a sus obligaciones financieras, y el consenso de los acreedores ha sido fundamental para proseguir las operaciones. Toda demora en las iniciativas de reestructuración del capital afectaría a la calidad crediticia desfavorablemente. Se estima que de 10 cargadores¹¹ sólo dos gozan de una solvencia crediticia aceptable. Los factores principales que han conducido a un deterioro de esa solvencia en general, son:

- Una diversidad geográfica limitada. Esto ha expuesto a varias compañías que trabajaban sobre todo en las rutas comerciales asiáticas a los efectos adversos de la crisis económica de la región.
- Una intensa competencia basada en los precios. Impulsada por el menor tráfico de ciertas rutas comerciales y el exceso de capacidad en varios tipos de buques, esa competencia hizo que los fletes

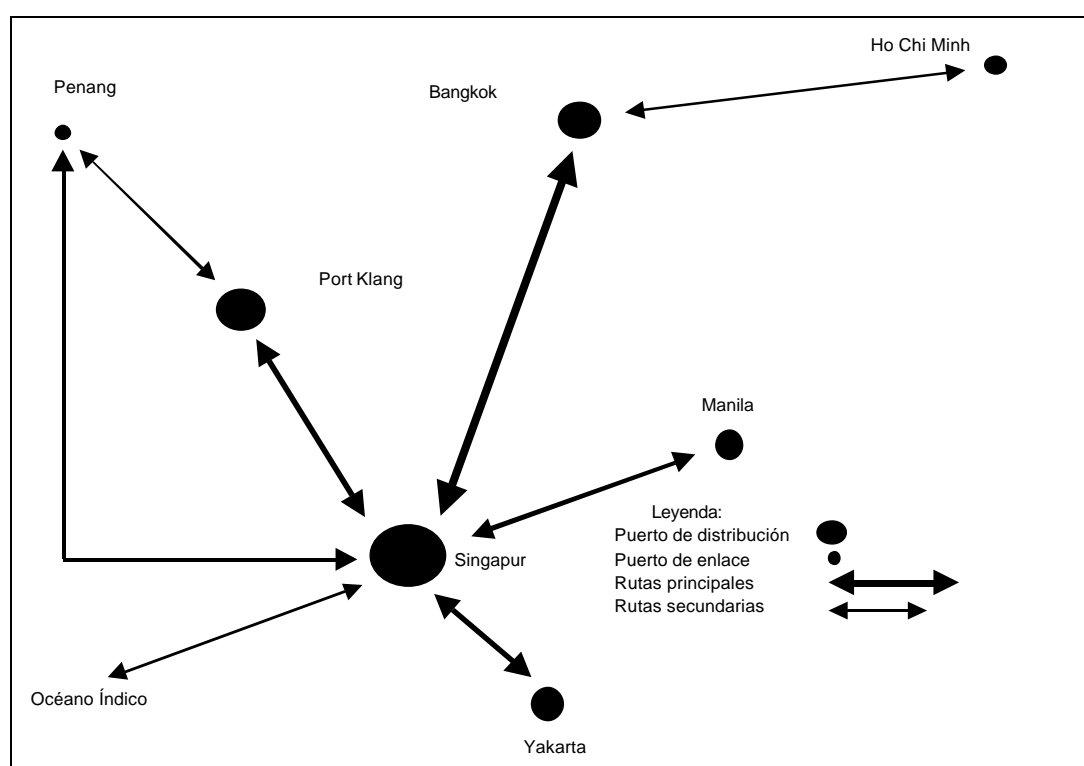
¹¹ Neptune Orient Lines (NOL); Malaysia International Shipping Corp. (MISC); Regional Container Lines; Osprey Maritime; Samudera Shipping; William, Gothong & Aboitiz; Precious Shipping; PT Berlian Laju Tanker; agencias de Thoresen Thai; y Negros Navigation.

bajaran mucho y sobre todo aumentó el riesgo de operar en un solo segmento de muchas navieras del Asia sudoriental;

- La disponibilidad de créditos ha empeorado de manera apreciable. Ello se ha traducido en menores ingresos, mayores costos de funcionamiento, grandes pérdidas en divisas como consecuencia de la depreciación de las monedas regionales frente al dólar y una dependencia muy grande de la deuda para financiar programas agresivos de gasto de capital;
- Una mayor limitación de la flexibilidad financiera. Tal cosa refleja los agudos problemas sistémicos que afectan a los sectores bancarios de los países de la región, con una falta de diversidad en las fuentes de financiación, un menoscabo del valor de los activos y unas condiciones deprimidas a la hora de revender los buques.

FIGURA 1

La red de transporte del Asia sudoriental



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

CUADRO 49

Tráfico contenedorizado intraasiático (1996-2000)

Año	Comercio intraasiático (en miles de TEU)	Variación porcentual
1996	989	8,8
1997	1 096	10,82
1998 ^a	1 103	0,64
1999 ^a	1 126	2,09
2000 ^a	1 191	5,77

Fuente: Datos obtenidos por la secretaría de la UNCTAD de Containerisation International, varios números.

^a Estimación.

236. Estos cargadores cuentan con servicios de transporte que unen los diversos puertos mediante intrincadas formas de interdependencia: centro de distribución/puertos de enlace o escalas directas. En consecuencia, un puerto que quiera convertirse en un eslabón permanente e importante de la red ha de basarse en unos volúmenes de carga que atraigan esos servicios (como, por ejemplo, Yakarta, Manila o Bangkok) o en instalaciones modernas y con capacidad bastante para ser un puerto exclusivamente de transbordo (verbigracia Tanjung Pelepas).

237. Las mejores conexiones ferroviarias y fluviales pueden también proporcionar los necesarios enlaces con los puertos. En Penang, alrededor del 13% de su movimiento total procede de mercancías traídas por ferrocarril desde Tailandia meridional. Un enlace ferroviario para carga contenedorizada entre Bangkok en Tailandia y Port Klang en Malasia ha estado funcionando desde mediados de 1999. Veinte servicios semanales con capacidad de 50 a 60 TEU cada uno cubren 1.323 km en un lapso de 50 a 55 horas. No existe despacho aduanero en la frontera ni operaciones de carga y descarga. Los seis operadores actualmente funcionando esperan haber transportado 36.000 TEU a finales de 2000¹².

238. Las vías acuáticas internas de la región sirven sobre todo para el tráfico interior y han aparecido o están apareciendo varias zonas industriales a lo largo de los principales ríos, tales como el Chao Phaya en Tailandia y el Mekong. Los servicios de transporte por este último están todavía sujetos a limitaciones de navegación (como rápidos, bajos, curvas pronunciadas en ciertos lugares, ayudas insuficientes a la navegación, falta de estudios hidrográficos recientes), unas instalaciones y operaciones portuarias limitadas y, por último, una flota fluvial envejecida. Se están introduciendo mejoras al crear la Comisión del Río Mekong¹³ una conciencia de las posibilidades fluviales para el transporte marítimo internacional y al hacerse estudios de ingeniería para mejorar la navegación. Inversiones de 22 millones de dólares con financiación japonesa se han efectuado en el puerto de Phnom Penh en Camboya. Además, los ministros de transporte de China, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Tailandia firmaron un acuerdo sobre navegación en abril de 2000 para abrir el alto Mekong a los buques mercantes. Esto beneficiará mucho a comerciantes de Tailandia y de Yunnan en China, los dos mayores mercados de ese tramo del río.

Las disposiciones de la ASEAN para facilitar el comercio

239. La integración económica de los países del ASEAN comprende un conjunto de compromisos para eliminar progresivamente las restricciones del comercio de servicios. Con la firma del Protocolo de 1998 en Hanoi, Vietnam, se espera que pronto se inicie una nueva serie de negociaciones sobre transporte aéreo y marítimo, servicios empresariales, telecomunicaciones y turismo.

240. Asimismo, los objetivos básicos del Acuerdo Marco sobre mercancías en tránsito también suscrito dentro de la ASEAN son:

1. Facilitar el transporte de bienes en tránsito, apoyar la aplicación de la Zona de Libre Cambio de la ASEAN e integrar más las economías de la región.
2. Simplificar y armonizar las normas y requisitos sobre transporte, comercio y aduanas para favorecer el tránsito de mercancías;
3. Establecer en la ASEAN un sistema eficaz, integrado y armonizado para el transporte de las mercancías en tránsito.

241. El transporte multimodal dentro de la ASEAN también será más efectivo con el Acuerdo Marco sobre transporte combinado, que sentará los principios generales sobre normas mínimas de registro y de responsabilidad contractual de los operadores de transporte multimodal de la región. El Acuerdo se iba a adoptar a finales de 2000 pero algunas cuestiones están todavía negociándose y se espera firmarlo en la reunión ministerial de octubre de 2001.

¹² "Two more rail landbridge operators", The Star Maritime, 23 de marzo de 2000, Edición de Internet.

¹³ Creada en 1995 por Camboya, República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam para promover un desarrollo sostenible de la Cuenca.

China

242. En el año 2000, Hong Kong, China, reafirmó sus derechos al título de ser el mayor puerto de contenedores del mundo. Los movimientos correspondientes aumentaron 11,7% para cifrarse en 18,1 millones de TEU frente a 16,2 millones en 1999. La prosperidad de Hong Kong se basa en el continuo crecimiento económico de China meridional, que se vio poco afectada por la crisis financiera de 1997. La permanencia de Hong Kong, China, como un gran centro de distribución de servicios marítimos y un eslabón principal de la red de transporte que sirve a China parece verse asegurada por los positivos resultados logrados en bastantes iniciativas.

243. Unos menores derechos de registro e hipoteca de los buques han hecho que Hong Kong, China, se haya acercado en el año 2000 a la marca de 10 millones de TRB. Ahora se ha convenido con las instancias judiciales continentales el reconocimiento mutuo de los laudos arbitrales. Durante el año se estableció una asociación de operadores de contenedores para abordar el persistente problema de unos costos de manipulación elevados. Además, la Junta Portuaria y Marítima creó una comisión logística para preparar medidas que aseguren que el puerto será un centro de distribución regional e internacional destacado y figurará a la cabeza de la tecnología de información aplicada al reparto de la carga y a los servicios logísticos correspondientes.

244. También durante el año se logró financiación para expandir el puerto. El terminal de contenedores 9 (CT9) añadirá unos 2,6 millones de TEU de capacidad anual con seis atraques (2 kilómetros de muelle) al actual puerto de Kwai Chung de 18 puestos de atraque. Unas 80 hectáreas de las 150 del emplazamiento se dedicarán a los servicios logísticos y de otra índole del puerto. El nuevo terminal se inaugurará en el año 2002 y funcionará a pleno ritmo en el 2004. El proyecto también incluirá el dragado de todo el puerto de Kwai Chung hasta 15,5 metros para recibir a la última generación de portacontenedores.

245. En el año 2000, el movimiento de contenedores por los puertos de China continental aumentó 37% hasta la cifra récord de 22,68 millones de TEU. De ese total, 20,5 millones discurrieron por los puertos marítimos y 2,1 millones por los fluviales, con incrementos de 35 y 87,8% respectivamente. En el cuadro 50 figuran los movimientos de los cinco primeros puertos de contenedores de China, correspondiendo a Shanghai, Shenzhen y Quingdao del orden del 78% del total.

CUADRO 50

China top five container ports, 2000
(millions of TEU)

<i>Puerto</i>	<i>Movimientos en TEU</i>	<i>Incremento en TEU respecto de 1999 (en porcentaje)</i>
Shanghai	5,61	+33
Shenzhen	3,96	+55
Quingdao	2,12	+45
Tianjin	1,71	+40
Guangzhou	1,43	+26

Fuente: Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD con información del Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China.

246. El movimiento total de carga en los puertos chinos superó los 1.150 millones de toneladas en 1998, de los que 890 millones correspondieron a los 20 puertos más importantes (véase el cuadro 51). El tráfico internacional se cifró en 360,0 millones de toneladas, de los que 330 millones discurrieron por los principales puertos costeros, 20 millones por los puertos fluviales del río Yangtze y 10 millones por otros puertos. La política de fomentar escalas directas de los portacontenedores de las principales líneas

CUADRO 51

Los 20 puertos chinos más importantes por capacidad de manipulación
(millones de toneladas)

<i>Número de serie</i>	<i>Puerto</i>	<i>Movimiento de carga en 1998 (en millones de toneladas)</i>	<i>Tasa de crecimiento desde 1997 (en porcentaje)</i>
1	Shanghai	163,5	0,3
2	Ningbo	87,0	5,9
3	Guangzhou	78,6	4,6
4	Qinhuangdao	77,9	-0,9
5	Dalian	75,1	6,6
6	Qingdao	70,2	1,5
7	Tianjin	68,2	0,4
8	Nanjing	52,8	-3,9
9	Shenzhen	33,7	0,5
10	Nantong	20,2	6,3
11	Zhanjiang	18,4	-10,6
12	Lianyungang	17,8	7,5
13	Yingkou	17,7	10,6
14	Rizhaogang	17,2	4,4
15	Zhenjiang	16,8	-1,8
16	Xiamen	16,4	-8,9
17	Zhoushan	15,6	9,8
18	Yantai	15,1	-3,1
19	Zhangjianggang	13,9	22,9
20	Wuhan	13,8	-16,6

Fuente: China Shipping Development Annual Report, 1998, Departamento de Transporte Marítimo y Fluvial, Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China.

marítimas con la finalidad de reducir el transbordo en puertos extranjeros¹⁴ comenzó a dar resultados en 1998. Ese transbordo se redujo en el caso de los contenedores en un 9,7%, mientras el volumen de los transbordados en China creció 60% para llegar a 0,16 millones de TEU.

247. Los cargamentos internacionales llegan a los puertos y salen de ellos sobre todo por carretera. En Shanghai, este modo de transporte representa el 84% de las importaciones y el 74% de las exportaciones, correspondiendo el resto al transporte fluvial y marítimo. Shanghai es sin duda el puerto principal y los planes de inversión mencionados en el capítulo IV se proponen fortalecer ese papel. El Techno-Super-Liner¹⁵ hizo unos viajes de prueba a ese puerto en febrero de 2000. Este buque japonés puede transportar 1000 toneladas a 50 nudos y reducirá el tiempo de viaje entre Shanghai y Japón de 60 a 22 horas. Se estima que hasta el 40% de la carga preferente (por ejemplo, bienes perecederos) podrá verse incitado a recurrir a sus servicios.

248. El puerto de Shenzhen es complementario del de Hong Kong, China, con la ventaja de unos costos de manipulación bastante más bajos: se estima que el manejo de un contenedor cuesta de 30 a 40 dólares en ese puerto mientras que en Hong Kong puede costar hasta 200 dólares. Se espera que el volumen de

¹⁴ En los gastos portuarios se aplicó un recargo del 20% a los buques que navegaban a distancias cortas.

¹⁵ The Challenge for Maritime Transport at the Dawn of the 21st Century. Ports and Harbors, diciembre de 2000, págs. 12 a 15.

FIGURA 2

Los principales puertos de China



carga a lo largo del delta del río Pearl siga aumentando con rapidez y discurra por los puertos fluviales, sobre todo Guangzhou. Los puertos chinos tienen que afrontar algunos desafíos en materia de productividad para que puedan recibir el gran incremento previsto de bienes importados una vez que China entre en la OMC. En términos de movimientos de grúa por hora casi todos los muelles de China continental tienen promedios de 22 a 25 frente a los 30 o 35 de Hong Kong, China. Algunos atraques en Shanghai, Shenzhen y Yantian trabajaron casi al máximo de su capacidad en el año 2000 y no podían recibir a los portacontenedores mayores. La mayoría de los puertos chinos se ven también obstados por sistemas rígidos de precios y pagos.

249. Los enlaces marítimos de China corren principalmente a cargo de COSCO, que es la tercera mayor compañía marítima mundial, después de NYK y MOL del Japón. COSCO tiene en explotación 23 millones de TPM con unos 540 buques de diferente tipo: petroleros, cargueros, portacontenedores, polivalentes y de pasaje. Movi6 más de 150 millones de toneladas de carga en 1999. Su política actual consiste en proseguir la expansión de sus actividades marítimas y durante el primer trimestre de 2001 hizo pedidos de buques tanque y de carga seca. También impuls6 el desarrollo de los servicios logísticos con miras a hacerse cargo de actividades de almacenamiento, elaboración, distribución e incluso elementos básicos de fabricación. Y está estudiando la posibilidad de emprender negocios basados en tierra para contrarrestar los ciclos del transporte marítimo.

250. También en esta región comercial se encuentra un importante porteador de contenedores, Evergreen Marine Corporation, de la Provincia china de Taiwán. Se trata de un cargador independiente con 134 buques que transportan mercancías en contenedores a más de 80 países y su éxito se basa en un estricto sistema de control de calidad que garantiza a los usuarios un servicio que se caracteriza por su fiabilidad y puntualidad.

C. LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE EN LOS PAÍSES ASIÁTICOS SIN LITORAL

251. El cuadro 52 presenta estimaciones del monto total que supone el transporte de las importaciones y también de esos costos en porcentaje del valor total de las importaciones por grupos de países asiáticos en desarrollo. El Asia meridional registr6 el porcentaje de costos más altos con un 11,07%. Esto es achacable sobre todo al Nepal, uno de los países sin litoral de la región, donde el transporte represent6 el 15,03% de sus importaciones. Los países de la ASEAN se han beneficiado de un porcentaje más bajo, con 6,94% en 1999, mientras que la República de Corea tuvo la proporción inferior, con un 5,22%.

CUADRO 52

Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones de los países en desarrollo asiáticos, 1999^a
(millones de dólares)

<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
Asia	60 782	779 686	7,80
Asia meridional	7 812	70 566	11,07
ASEAN	20 515	295 472	6,94
República de Corea	6 255	119 740	5,22

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del FMI.

^a Las estimaciones no son completas ya que no figuran datos de países que no son miembros del FMI por falta de información u otros motivos.

252. Los países sin litoral de Asia siguen adoleciendo de unos costos de transporte excesivos. Tal cosa incrementa los precios al consumo de los bienes importados, y en el caso de las exportaciones menoscaba la competitividad en mercados extranjeros. Los costos internacionales de transporte se definen como los costos directos e indirectos del transporte de mercancías desde su punto de origen hasta su punto de destino. Los principales elementos que explican su elevada cuantía en los países en desarrollo sin litoral son una infraestructura inadecuada, una mala gestión de las instalaciones, el desequilibrio del comercio y unos engorrosos trámites administrativos (véase el cuadro 53).

253. La competitividad de los productos del comercio internacional se ve muy influida por diversos factores, de los que uno es el costo total del transporte. El gasto que requiere el traslado material de mercancías es una información esencial en la negociación de un contrato. El tiempo de tránsito es también

CUADRO 53

Estimaciones de todos los costos del transporte del total de las importaciones de dos países asiáticos sin litoral, 1999
(millones de dólares)

	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor total de las importaciones</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
Nepal	225	1 499	15,03
RDP Lao	78	626	12,47

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del FMI.

un elemento importante, ya que los bienes se necesitan en un momento específico y mientras están en tránsito suponen un capital inmovilizado. La incertidumbre al cuantificar los costos tanto directos como indirectos es otro aspecto que puede poner en desventaja a los comerciantes locales.

Los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la República Democrática Popular Lao

254. Establecer el costo de la carga de un contenedor de puerta a puerta en una determinada ruta puede llegar a ser una pesadilla para un exportador. La labor siempre exige mucho tiempo, es confusa y requiere cálculos complejos. El cuadro 54 muestra las diferencias en los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la República Democrática Popular Lao a Rotterdam por rutas alternativas. Las tarifas indicadas se refieren al envío de una TEU con flete FAK (fletes uniformes para toda clase de mercancías). De todas las posibles rutas entre Vientiane (República Democrática Popular Lao) y Rotterdam, la opción vía Port Klang en Malasia es la mejor en términos de costo. El tiempo de tránsito de esa ruta es también menor, entre 27 y 28 días, en lugar de los 30 o 32 de las demás. Hay que recordar que los fletes no son constantes y han de ajustarse para los máximos estacionales u otros tipos de recargos que suponen incrementos respecto de las cifras que figuran en el cuadro.

255. Al comparar los costos de que se trata, el transporte marítimo resulta, como era de esperar, el más barato por kilómetro. El ferroviario ocupa un lugar intermedio y el transporte por carretera era el más costoso. Este último suponía por término medio de 0,55 a 0,70 dólares por kilómetro según las rutas, el costo por ferrocarril era de 0,20 a 0,30 dólares y el transporte marítimo representaba de 0,11 a 0,14 dólares. Para los exportadores lao, por término medio, los costos totales de transporte a Rotterdam se reparten entre carretera (16,2%), ferrocarril (3,2%), vía marítima (55,2%) y otros gastos (25,4%). En ciertas rutas, tales como las que discurren por Bangkok, Tailandia, los gastos de tránsito y locales representan hasta el 10% de los costos totales de transporte. Éstos, en consecuencia, son para los exportadores de Laos aproximadamente un 30% superiores a los de los exportadores tailandeses o malayos.

256. Las limitaciones de infraestructura de la República Democrática Popular Lao suponen un gran lastre para el desarrollo económico del país, y un cuello de botella para la expansión del comercio y una mejora del transporte. La calidad de las carreteras es mala y sólo están asfaltadas el 43%. La “estación húmeda” vuelve a algunas intransitables desviando así el tráfico a las poco desarrolladas vías acuáticas internas. El país también depende de la calidad de la infraestructura de los países vecinos. Las carreteras de Vietnam son malas, mientras que la infraestructura de Tailandia se considera adecuada, aunque el transporte se vea afectado por embotellamientos y tramos de carretera descuidados.

257. Asimismo, los trámites que requiere el tránsito son engorrosos. Para las importaciones lao, el Ministerio vietnamita de Comercio ha de expedir los documentos pertinentes a solicitud de Ministerio de Comercio de la República Democrática Popular Lao, lo que puede llevar hasta 15 días. Para los envíos por Tailandia, los documentos de tránsito y los certificados de destino final extendidos por la embajada de Laos en Bangkok son suficientes para autorizar el tránsito de la carga por parte de las aduanas tailandesas

CUADRO 54

Comparación de los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la RDP Lao a Rotterdam (Países Bajos), 2000
(dólares por TEU)

<i>Desde</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Otros gastos</i>	<i>Costo total</i>
Vientiane	Carretera	750	1 060	Puerto de Danang (Vietnam)	Sea	1 670	17 269	Rotterdam	-	-	1 000	3 420
Vientiane	Carretera	362	650	Puerto de Bangkok (Tailandia)	Mar	1 500	16 899	Rotterdam	-	-	622	2 484
Vientiane	Carretera	1 572	2 190	Puerto de Singapur	Sea	1 270	15 359	Rotterdam	-	-	867	3 709
Vientiane	Carretera	409	731	Puerto de Laem Chabang (Tailandia)	Sea	1 500	16 850	Rotterdam	-	-	602	2 511
Vientiane	Carretera	362	612	ICD de Lad Krabang (Tailandia)	Ferrocarril	23	113	Puerto de Laen Chabang a Rotterdam	Mar	1 500	641	2 526
Vientiane	Carretera	362	612	ICD de Lad Krabang (Tailandia)	Ferrocarril	380	1 323	Puerto de Klang en Malasia a Rotterdam (14.970 km)	Mar	1 200	533	2 475
Vientiane	Carretera	47	17	Nongkhai (Tailandia)	Ferrocarril	800	2 168	Puerto de Singapur a Rotterdam (15.359 km)	Mar	1 270	943	3 060

Fuente: Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD de fuentes especializadas.

Nota: Los otros gastos representan los de manipulación, los de contenedores térmicos, los que acarrea la documentación, gravámenes portuarios, derechos de aduana y gastos diversos pagados en el proceso de tránsito.

y para proseguir viaje hasta la República Democrática Popular Lao. Los importadores lao también encuentran dificultades cuando abren cartas de crédito, ya que intervienen muchos organismos públicos (como los Ministerios de Finanzas, Comercio y Justicia, el Banco de la República Democrática Popular Lao, autoridades locales, etc.). Los trámites para la importación son también muy complicados y siempre es menester una diligencia del Ministerio de Comercio.

258. Las embarazosas normas y reglamentaciones lao se deben en parte al traslapo de competencias entre los diversos ministerios y en parte a discrepancias en la interpretación de las disposiciones. Ello se traduce en un mayor papeleo y en complicados trámites en la importación, exportación y tránsito de mercancías.

259. Otro aspecto es el que se refiere al tránsito de mercancías de otros países por la República Democrática Popular Lao. Las provincias de este país han establecido unos “derechos de tránsito” que varían con arreglo al producto de que se trate¹⁶. Tales derechos suponen 10%, 7% y 5% del precio c.i.f. Savannakhet, una de las cuatro mayores ciudades del país, logró recaudar más de 2,5 millones de dólares en 1999. Las mercancías que transitan por la República Democrática Popular Lao son cuantiosas: desde Tailandia a Vietnam su valor superó los 76 millones de dólares, mientras en dirección contraria ascendió sólo a unos 8,5 millones de dólares. La provincia de Savannakhet es ahora autosuficiente en el plano financiero.

¹⁶ “Savannakhet’s success in transit goods service”, Vientiane Times, 7 de julio de 2000, Edición de Internet.

ANEXO I

Clasificación de los países y territorios

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

Grupo 8.3	África oriental Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenia Madagascar Malawi	Mauricio Mozambique República Unida de Tanzania Reunión Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia
Grupo 9-9.1	Caribe y América del Norte Anguila Antigua y Barbuda Aruba Bahamas Barbados Bermudas Cuba Dominica Granada Greenland Guadalupe Haití	Islas Caimán Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes (Reino Unido) Islas Vírgenes (Estados Unidos) Jamaica Martinica Montserrat República Dominicana San Pedro y Miquelón San Cristóbal y Nieves Santa Lucía San Vicente y las Granadinas Trinidad y Tabago
Grupo 9.2	Centroamérica Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá
Grupo 9.3	América del Sur-Costa septentrional Antillas holandesas Guayana francesa	Guyana Surinam Venezuela
Grupo 9.4	América del Sur-Costa occidental Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 9.5	América del Sur-Costa oriental Argentina Bolivia Brasil	Islas Malvinas (Falkland) ^a Paraguay Uruguay
Grupo 10-10.1	Asia occidental Arabia Saudita Bahrein Chipre Emiratos Árabes Unidos Iraq Jordania	Kuwait Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Irán, República Islámica del Yemen
Grupo 10.2	Asia meridional y oriental Bangladesh Bhután Brunei Darussalam Camboya Filipinas Hong Kong, China India Indonesia	Macao, China Malasia Maldivas Myanmar Pakistán República de Corea Singapur Sri Lanka Tailandia
Grupo 11	Bosnia y Herzegovina Croacia	Malta Yugoslavia

Grupo 12	Eslovenia	
	Fiji	Papua Nueva Guinea
	Guam	Polinesia francesa
	Isla Christmas (Australia)	Samoa
	Islas Salomón	Samoa Americana
	Isla Wake	Tonga
	Kiribati	Tuvalu
	Nauru	Vanuatu
	Nueva Caledonia	

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

Notas de anexo I

- 1) 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.
- 2) Los grupos de países y territorios a que se refieren las estadísticas consignadas en el presente estudio se distribuyen de la manera siguiente:

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

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

Países socialistas de Asia: Grupo 7.

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

de ellos:

en África: Grupos 8.1, 8.2 y 8.3

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

en Asia: Grupos 10.1 y 10.2

en Europa: Grupo 11

en Oceanía: Grupo 12

- 3) En algunos cuadros, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado. Ese grupo comprende Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta, Panamá y Vanuatu.
- 4) Las estadísticas del tráfico se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El tráfico proveniente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en que están situados los puertos; por este motivo los países sin litoral no figuran en estos cuadros. En cambio, los cuadros estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.

ANEXO II

Tráfico marítimo mundial ^a por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 1998-2000
(millones de toneladas)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados			Crudo	Derivados		
Países desarrollados de economía de mercado									
América del Norte	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	1998	2,9	62,1	494,2	559,2	393,2	128,7	330,5	852,4
	1999	6,6	56,4	496,4	559,4	427,6	101,7	340,8	870,1
	2000	7,1	59,8	524,4	591,3	449,0	106,5	370,8	926,3
Europa	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	1998	59,7	44,7	1 093,5	1 197,9	432,1	109,7	1 519,7	2 061,5
	1999	78,8	56,4	1 051,0	1 186,2	411,2	98,5	1 506,8	2 016,5
	2000	79,6	56,9	1 102,1	1 238,6	415,1	99,4	1 587,5	2 102,1
Japón	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	1998	0,0	6,6	111,6	118,2	220,3	48,4	494,6	763,2
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	4,6	129,9	134,5	218,0	47,9	524,9	790,7
Australia y Nueva Zelanda	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	1998	12,4	6,1	366,0	384,5	23,0	3,1	17,3	43,4
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	25,0	3,4	17,2	45,6
	2000	12,8	6,3	384,5	403,6	25,7	3,5	18,0	47,1
Sudáfrica	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	1998	0,0	0,0	129,1	129,1	11,2	0,0	19,7	30,9
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
Total parcial de los PDEM	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	1998	75,0	119,5	2 194,4	2 388,9	1 079,8	289,9	2 381,7	3 751,4
	1999	98,1	123,6	2 163,9	2 385,6	1 090,0	252,9	2 375,0	3 718,0
	2000	99,5	127,5	2 274,1	2 501,2	1 119,2	257,2	2 521,3	3 897,7

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados			Crudo	Derivados		
Países de Europa central y oriental									
Países de Europa central y oriental	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	1998	43,0	21,5	152,0	216,5	20,0	2,0	54,2	76,2
	1999	57,0	28,5	174,0	259,5	24,3	2,2	48,0	74,5
	2000	58,1	29,1	186,2	273,4	24,3	2,2	48,3	74,8
Países socialistas de Asia									
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	1998	25,6	6,7	131,4	163,7	28,8	34,8	262,8	326,4
	1999	18,0	6,0	139,3	163,3	36,6	25,8	278,5	340,9
	2000	17,9	5,5	145,1	168,5	70,0	25,8	290,3	386,1
Países y territorios en desarrollo									
África septentrional	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	1998	113,0	36,9	51,4	201,3	8,7	6,0	83,6	98,3
	1999	105,9	37,3	52,4	195,6	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	105,6	38,1	52,6	196,3	10,1	7,8	91,1	109,0
África occidental	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	1998	147,4	1,3	21,2	169,9	4,0	4,9	31,9	40,8
	1999	145,4	1,3	22,2	168,9	4,0	4,6	36,4	45,0
	2000	145,4	1,2	21,8	168,4	3,7	4,7	36,5	45,0
África oriental	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	1998	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,3	16,5	21,5
	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	17,1	22,5
Total parcial de los países en desarrollo de África	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	1998	260,4	38,2	78,6	377,2	13,4	15,2	132,0	160,6
	1999	251,3	38,6	80,6	370,5	15,2	17,3	140,8	173,3
	2000	251,0	39,3	80,4	370,7	14,5	17,2	144,7	176,5

<i>Zona^b</i>	<i>Año</i>	<i>Mercancías cargadas</i>				<i>Mercancías descargadas</i>			
		<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>	<i>Petróleo</i>		<i>Carga seca</i>	<i>Todas las mercancías</i>
		<i>Crudo</i>	<i>Derivados</i>			<i>Crudo</i>	<i>Derivados</i>		
Países en desarrollo de América									
Caribe, América Central y América del Norte	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1998	94,2	29,0	55,3	178,5	33,1	36,0	62,8	131,9
	1999	89,7	29,3	55,9	174,9	32,2	36,2	65,4	133,8
	2000	95,3	29,0	58,1	182,4	32,2	35,5	59,0	126,7
América del Sur: Costa septentrional y oriental	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1998	118,9	60,8	220,2	399,9	43,9	19,9	141,4	205,2
	1999	121,6	60,7	217,7	400,0	43,3	19,6	138,1	201,1
	2000	122,8	61,3	219,8	403,9	43,7	19,8	139,5	203,1
América del Sur: Costa occidental	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1998	38,6	2,8	73,5	114,9	13,5	7,9	34,2	55,6
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	37,4	3,4	77,8	118,6	15,1	6,8	38,1	60,0
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1998	251,7	92,6	349,1	693,4	90,5	63,8	238,3	392,6
	1999	254,0	93,4	350,4	697,8	90,5	62,9	240,5	394,0
	2000	255,5	93,7	355,6	704,9	91,1	62,1	236,5	389,8
Países en desarrollo de Asia									
Asia occidental	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	50,0	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1998	824,8	129,6	51,2	1 005,6	5,2	6,7	92,6	104,5
	1999	805,3	114,5	66,8	986,6	7,0	7,1	105,8	119,9
	2000	852,0	122,3	66,6	1 040,9	7,1	7,2	112,1	126,5
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	1998	63,7	123,5	576,0	763,2	271,0	127,4	678,2	1 076,6
	1999	65,2	125,3	606,0	796,5	272,7	133,6	750,6	1 156,9
	2000	66,9	124,2	610,3	801,5	299,7	132,9	727,7	1 160,3

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados			Crudo	Derivados		
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	1998	888,5	253,1	627,2	1 768,8	276,2	134,1	770,8	1 181,1
	1999	870,5	239,8	672,8	1 783,1	279,7	140,7	856,4	1 276,8
	2000	918,9	246,5	676,9	1 842,3	306,9	140,2	839,8	1 286,9
Países en desarrollo de Europa	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	1998	0,0	2,1	14,6	16,7	6,3	2,0	9,8	18,1
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
Países en desarrollo de Oceanía (n.e.p.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	1998	3,9	0,1	1,8	5,8	0,0	5,8	5,4	11,2
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
Total parcial de los países en desarrollo	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	1998	1 404,5	386,1	1 071,3	2 861,9	386,4	220,9	1 156,3	1 763,6
	1999	1 379,7	374,0	1 120,8	2 874,5	391,9	228,8	1 253,0	1 873,7
	2000	1 429,4	381,9	1 130,4	2 941,6	419,1	227,6	1 236,7	1 883,3
TOTAL MUNDIAL	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	1998	1 548,1	533,8	3 549,1	5 631,0	1 515,0	547,6	3 855,1	5 917,6
	1999	1 552,8	532,1	3 598,0	5 682,9	1 542,8	509,7	3 954,5	6 007,1
	2000	1 604,9	544,0	3 735,8	5 884,7	1 632,6	512,8	4 096,5	6 241,9

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

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

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

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

^d Estimaciones.

^e Comprende la ex URSS

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

ANEXO III A)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula a/, por grupos de países/territorios y por tipos de buques, al 31 de diciembre de 2000
(en miles de TRB)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Total mundial	561 585	156 485	161 661	93 627	60 326	89 485
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	6 562	29	2	718	5 121	691
Australia	1 939	247	627	79	37	948
Austria	90	..	..	90	..	..
Bélgica	154	4	..	0	..	150
Canadá	2 661	330	1 307	134	2	889
Dinamarca	6 903	1 171	356	745	3 168	1 463
España	2 030	600	42	389	94	906
Estados Unidos	21 843	8 827	3 479	1 987	3 717	3 833
Finlandia	1 620	304	90	456	..	770
Francia	4 817	2 159	538	283	402	1 435
Gibraltar	605	343	16	86	53	107
Grecia	26 580	13 720	8 117	640	1 900	2 203
Irlanda	250	0	26	61	5	159
Islandia	187	2	0	3	..	182
Israel	612	1	..	8	593	10
Italia	9 052	1 639	2 049	1 400	744	3 219
Japón	5 266	3 742	3 239	2 047	695	5 543
Luxemburgo	1 079	311	6	103	23	635
Noruega	22 746	8 006	3 931	4 075	83	6 651
Nueva Zelanda	194	57	12	15	..	110
Países Bajos	6 447	164	11	2 535	1 685	2 052
Portugal	1 203	361	261	308	30	243
Reino Unido	11 198	3 559	848	922	2 140	3 729
Sudáfrica	422	4	..	0	269	149
Suecia	2 920	103	29	1 742	..	1 045
Suiza	464	..	422	29	..	14
Turquía	5 836	625	3 303	1 272	169	468
Total parcial	153 679	46 309	28 713	20 127	20 928	37 603
Países de libre matrícula						
Bahamas	31 565	13 585	4 833	6 545	1 490	5 112
Bermudas	5 752	2 152	1 911	325	437	927
Chipre	23 208	4 165	11 383	4 147	2 376	1 137
Liberia	51 604	19 759	12 595	4 826	6 427	7 997
Malta	28 219	11 615	10 562	4 241	799	1 001
Panamá	114 931	27 748	45 768	17 022	13 180	11 214
Vanuatu	1 379	11	506	423	31	408
Total parcial	256 657	79 035	87 557	37 528	24 741	27 795

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Europa central y oriental						
Albania	24	..	..	22	..	2
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	653	176	..	94	..	384
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	990	143	518	220	56	52
Eslovaquia	15	..	..	15	..	..
Estonia	382	6	33	159	..	184
Ex URSS	..	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	10 599	1 402	864	3 866	271	4 196
Georgia	123	8	0	88	..	27
Hungría	..	..	..	..	..	..
Kazajistán	11	..	..	2	..	10
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	105	7	..	32	..	65
Lituania	436	4	100	210	..	122
Moldavia	..	..	..	..	..	..
Polonia	1 126	6	851	37	..	233
República Checa	..	..	..	..	..	..
Rumania	768	67	138	367	8	188
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	43	2	3	17	..	21
Ucrania	1 592	56	100	718	27	690
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..
Total parcial	16 867	1 879	2 606	5 845	363	6 173
Países socialistas de Asia						
China	16 501	2 250	6 618	4 771	1 456	1 405
República Popular Democrática de Corea	653	6	63	498	..	86
Viet Nam	1 002	136	122	529	36	179
Total parcial	18 156	2 392	6 803	5 799	1 492	1 670
Países en desarrollo de África						
Angola	66	3	..	30	..	33
Argelia	961	19	173	214	..	555
Benin	1	..	..	..	..	1
Cabo Verde	21	1	..	13	..	6
Camerún	14	..	..	0	..	13
Comoras	20	..	..	20	..	0
Congo	3	..	..	..	..	3
Côte d'Ivoire	9	1	..	..	..	8
Djibouti	4	..	..	2	..	2
Egipto	1 402	209	546	410	48	190
Etiopía	92	2	..	90	..	..

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Gabón	13	1	..	4	..	8
Gambia	2	..	..	..	..	2
Ghana	119	6	0	14	..	99
Guinea	11	..	..	1	..	11
Guinea Ecuatorial	46	..	..	13	..	33
Guinea-Bissau	7	..	..	2	..	5
Jamahiriya Árabe Libia	439	267	..	77	..	94
Kenia	21	5	..	3	..	13
Madagascar	44	11	..	19	..	14
Malawi	..	..	..	..	..	..
Marruecos	467	12	..	119	26	309
Mauricio	92	..	4	12	48	28
Mauritania	49	..	..	0	..	49
Mozambique	37	..	..	6	..	32
Nigeria	440	265	..	92	..	84
República Unida de Tanzania	39	4	..	20	..	15
Santa Elena	1	..	..	..	..	1
Santo Tomé y Príncipe	173	7	10	141	3	13
Senegal	50	..	..	2	..	49
Seychelles	22	..	..	10	..	12
Sierra Leona	17	..	..	3	..	14
Somalia	7	1	..	4	..	2
Sudán	43	1	..	40	..	2
Togo	5	..	..	3	..	2
Túnez	208	20	17	30	..	142
Uganda	3	..	..	3	..	..
Zaire	..	..	..	..	..	..
Total parcial	4 948	835	749	1 395	124	1 844
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	..	..	1	..	0
Antigua y Barbuda	4 227	5	194	1 721	2 256	51
Argentina	490	83	34	102	..	271
Barbados	733	350	162	104	26	92
Belice	2 252	348	178	1 032	82	611
Bolivia	178	25	28	103	3	18
Brasil	3 826	1 648	1 437	342	158	241
Chile	847	100	217	125	70	336
Colombia	81	6	..	47	..	28
Costa Rica	6	..	..	..	..	6
Cuba	120	3	2	55	..	60
Dominica	2	..	..	2	..	1
Ecuador	301	219	..	2	..	80

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
El Salvador	2	..	..	..	..	2
Granada	1	..	..	1	..	0
Guatemala	5	..	..	..	..	5
Guyana	16	0	..	7	..	8
Haití	1	.	..	1	..	0
Honduras	1 113	143	101	520	5	343
Islas Caimán	1 798	304	634	302	34	525
Islas Malvinas	53	..	..	1	..	52
Islas Turcos y Caicos	1	..	..	0	..	1
Islas Vírgenes (Reino Unido)	74	..	..	1	..	73
Jamaica	4	2	..	..	..	2
México	885	460	..	19	..	406
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	4	..	..	0	..	4
Paraguay	45	4	..	34	1	5
Perú	272	34	..	52	..	186
República Dominicana	10	..	..	6	..	5
San Cristóbal y Nieves	0	..	..	0	..	..
San Vicente y las Granadinas	7 030	450	2 649	2 989	158	784
Santa Lucía	..	..	..	..	..	..
Suriname	5	2	..	3	..	1
Trinidad y Tabago	22	1	..	1	..	19
Uruguay	69	6	..	7	..	57
Venezuela	667	212	126	55	1	272
Total parcial	25 141	4 405	5 761	7 636	2 794	4 545
Países en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1 267	220	..	518	208	321
Bahrein	336	81	43	64	96	52
Bangladesh	370	62	6	264	6	32
Brunei Darussalam	362	0	..	2	..	360
Camboya	..	..	..	..	..	..
Emiratos Árabes Unidos	983	240	0	160	439	143
Filipinas	7 003	154	4 366	1 684	68	732
Hong Kong, China	10 595	920	7 113	947	1 492	123
India	6 692	2 553	2 663	463	116	898
Indonesia	3 394	812	335	1 433	92	722
Irán, República Islámica del	4 236	2 101	1 148	655	154	178
Iraq	511	361	..	77	..	73
Jordania	42	..	11	25	5	1
Kuwait	2 415	1 628	17	214	214	342
Líbano	363	1	191	163	..	8
Malasia	5 330	869	1 568	627	696	1 571

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Maldivas	78	3	..	70	..	5
Myanmar	446	3	231	185	..	26
Omán	24	0	..	4	..	19
Pakistán	261	50	..	163	32	17
Qatar	715	214	142	139	191	31
República de Corea	6 200	607	2 915	974	700	1 005
Singapur	21 531	9 118	4 781	2 760	3 422	1 449
Siria	465	1	26	434	..	4
Sri Lanka	150	2	77	57	..	15
Tailandia	1 945	364	443	859	134	144
Yemen	28	5	..	3	..	21
Total parcial	75 742	20 368	26 075	12 943	8 065	8 291
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	735	9	438	162	22	105
Eslovenia	2	..	..	0	..	1
Yugoslavia	4	..	..	1	..	3
Total parcial	741	9	438	163	22	110
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	29	3	..	6	..	21
Islas Salomón	9	..	..	3	..	6
Kiribati	4	..	..	4	..	0
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papua Nueva Guinea	73	2	..	51	..	20
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	25	..	..	16	..	9
Tuvalu	59	..	..	35	..	24
Total parcial	200	5	..	114	..	81
Total de países y territorios en desarrollo	106 772	25 622	33 024	22 251	11 005	14 870
Otros países sin especificar	9 455	1 247	2 959	2 078	1 798	1 374

ANEXO III B)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países/territorios y por tipos de buques^b, al 31 de diciembre de 2000
(en miles de TPM)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Total mundial	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	7 773	43	5	903	6 447	375
Australia	2 356	408	998	60	47	843
Austria	121	..	..	121	..	..
Bélgica	171	7	..	1	..	163
Canadá	1 168	538	163	122	2	343
Dinamarca	8 455	2 078	666	812	3 616	1 283
España	2 142	1 110	70	323	136	503
Estados Unidos	28 665	16 424	4 470	1 524	3 907	2 340
Finlandia	1 215	510	134	367	..	204
Francia	6 883	4 149	1 019	337	458	920
Gibraltar	922	650	27	95	70	80
Grecia	44 668	25 846	14 615	829	2 061	1 267
Irlanda	176	..	36	87	7	46
Islandia	15	3	1	3	..	8
Israel	712	3	..	7	699	3
Italia	10 366	2 821	3 849	991	803	1 902
Japón	19 451	6 811	5 928	2 567	696	3 449
Luxemburgo	1 427	555	9	57	29	777
Noruega	31 994	14 994	7 097	3 799	102	6 002
Nueva Zelandia	167	91	17	15	..	44
Países Bajos	6 911	274	17	3 173	1 879	1 568
Portugal	1 718	646	472	365	36	199
Reino Unido	13 838	6 468	1 551	803	2 365	2 651
Sudáfrica	368	5	..	..	262	101
Suecia	1 822	163	40	981	..	638
Suiza	834	..	765	46	..	23
Turquía	9 159	1 133	5 691	1 763	213	359
Total parcial	203 497	85 730	47 640	20 151	23 835	26 091
Países de libre matrícula						
Bahamas	46 453	25 594	8 528	7 331	1 606	3 394
Bermudas	9 398	4 351	3 699	316	459	573
Chipre	36 165	7 133	19 787	5 214	2 809	1 222
Liberia	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
Malta	46 330	20 844	18 237	5 195	940	1 114
Panamá	172 355	50 444	81 721	14 552	14 676	10 962
Vanuatu	1 392	17	839	286	35	215
Total parcial	392 155	145 000	154 986	37 515	28 108	26 546

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	24	..	..	23	..	1
Armenia	0	..	..	..	..	0
Azerbaiyán	503	233	..	103	..	167
Belarús	0	..	..	..	..	..
Bulgaria	1 445	267	812	260	67	39
Eslovaquia	19	..	..	19	..	..
Estonia	281	11	48	163	..	59
Ex URSS	0	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	9 393	2 020	1 235	4 237	310	1 591
Georgia	142	12	..	110	..	20
Hungría	0	..	..	..	..	..
Kazajistán	6	..	..	1	..	5
Kirguistán	0	..	..	..	..	..
Letonia	81	12	..	33	..	36
Lituania	420	7	146	217	..	50
Moldavia	0	..	..	..	..	..
Polonia	1 561	9	1 414	30	..	108
República Checa	0	..	..	..	..	..
Rumania	956	102	222	474	8	150
Tayikistán	0	..	..	..	..	..
Turkmenistán	33	3	3	15	..	12
Ucrania	1 440	90	160	805	30	355
Uzbekistán	0	..	..	..	..	..
Total parcial	16 304	2 766	4 040	6 490	415	2 593
Países socialistas de Asia						
China	23 808	3 658	11 061	6 342	1 760	987
República Popular Democrática de Corea	843	12	104	669	0	58
Viet Nam	1 456	219	195	776	32	234
Total parcial	26 107	3 889	11 360	7 787	1 792	1 279
Países en desarrollo de África						
Angola	70	5	..	48	..	17
Argelia	1 063	30	288	278	..	467
Benin	0	..	..	..	..	..
Cabo Verde	24	1	..	19	..	4
Camerún	5.3	..	..	0.3	..	5
Comoras	31	..	..	31	..	..
Congo	0	..	..	..	..	..
Côte d'Ivoire	5	1	..	..	..	4
Djibouti	4	..	..	4	..	..
Egipto	2 010	362	922	541	58	127
Etiopía	110	4	..	106	..	..

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Gabón	8	1	..	4	..	3
Gambia	2	..	..	..	..	2
Ghana	94	9	..	18	..	67
Guinea	5	..	..	..	..	5
Guinea Ecuatorial	25	..	..	17	..	8
Guinea-Bissau	3	..	..	1	..	2
Jamahiriya Árabe Libia	661	537	..	85	..	39
Kenia	19	8	..	2	..	9
Madagascar	48	17	..	24	..	7
Malawi	0	..	..	..	..	..
Marruecos	398	20	..	120	34	224
Mauricio	106	..	5	14	69	18
Mauritania	23	..	..	1	..	22
Mozambique	24	..	..	11	..	13
Nigeria	685	518	..	116	..	51
República Unida de Tanzania	36	8	..	24	..	4
Santa Elena	0	..	..	..	..	..
Santo Tomé y Príncipe	197	11	16	153	5	12
Senegal	25	..	..	2	..	23
Seychelles	21	..	..	12	..	9
Sierra Leona	8	..	..	4	..	4
Somalia	8	2	..	5	..	1
Sudán	52	1	..	51	..	..
Togo	3	..	..	3	..	..
Túnez	177	32	26	38	..	81
Uganda	3	..	..	3	..	..
Zaire	0	..	..	..	..	..
Total parcial	5 954	1 567	1 257	1 735	166	1 228
Países en desarrollo de América						
Anguila	1.3	..	..	1.3	..	..
Antigua y Barbuda	5 462	8	307	2 175	2 912	60
Argentina	384	150	52	132	..	50
Barbados	1 172	640	264	141	35	92
Belice	2 589	621	295	1 456	83	134
Bolivia	259	41	50	141	4	23
Brasil	6 152	2 831	2 523	369	190	239
Chile	881	166	370	89	77	179
Colombia	103	10	..	62	..	31
Costa Rica	4	..	3	..	..	1
Cuba	80	5	..	69	..	6
Dominica	2	..	..	2	..	..
Ecuador	440	380	..	4	..	56

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
El Salvador	0	..	..	..	..	..
Granada	1	..	..	1	..	..
Guatemala	4	..	..	..	..	4
Guyana	15	..	..	9	..	6
Haití	1	..	..	1	..	..
Honduras	1 317	259	167	754	5	132
Islas Caimán	2 805	542	1 120	333	38	772
Islas Malvinas	36	..	..	1	..	35
Islas Turcos y Caicos	..	..	..	..	..	..
Islas Vírgenes (Reino Unido)	8	..	..	1	..	7
Jamaica	3	3	..	..	..	..
México	1 180	755	..	23	..	402
Montserrat	0	..	..	..	..	..
Nicaragua	1	..	..	1	..	..
Paraguay	52	9	..	40	2	1
Perú	222	59	..	81	..	82
República Dominicana	8	..	..	7	..	1
San Cristóbal y Nieves	1	..	..	1	..	..
San Vicente y las Granadinas	9 866	785	4 574	3 859	193	455
Santa Lucía	0	..	..	..	..	..
Suriname	6	3	..	3	..	..
Trinidad y Tabago	6	1	..	..	..	5
Uruguay	40	8	..	4	..	28
Venezuela	950	369	209	77	1	294
Total parcial	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
Países en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1 523	421	..	567	201	334
Bahrein	450	153	60	98	100	39
Bangladesh	505	106	9	362	8	20
Brunei Darussalam	349	..	..	3	..	346
Camboya	0	..	..	..	..	..
Emiratos Árabes Unidos	1 102	398	1	216	349	138
Filipinas	9 956	219	7 402	1 878	76	381
Hong Kong, China	17 778	1 658	13 103	1 252	1 656	109
India	10 570	4 498	4 486	563	152	871
Indonesia	4 262	1 287	533	1 971	118	353
Irán, República Islámica del	7 207	4 005	1 953	910	179	160
Iraq	835	660	..	105	..	70
Jordania	59	..	18	34	7	0
Kuwait	3 813	2 933	27	260	227	366
Líbano	546	1	312	223	..	10
Malasia	7 692	1 537	2 780	830	855	1 690

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Maldivas	112	7	..	101	..	4
Myanmar	656	5	394	244	..	13
Omán	13	..	..	6	..	7
Pakistán	381	91	..	235	42	13
Qatar	1 079	375	270	206	204	24
República de Corea	9 058	1 147	5 270	1 235	814	592
Singapur	33 742	16 480	8 845	2 536	4 030	1 851
Siria	697	2	40	654	..	1
Sri Lanka	238	3	150	77	..	8
Tailandia	3 034	693	731	1 296	184	130
Yemen	31	8	..	3	..	20
Total parcial	115 688	36 688	46 384	15 865	9 202	7 550
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1 036	12	761	204	28	31
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
Yugoslavia	2	0	0	1	0	1
Total parcial	1 038	12	761	205	28	32
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	25	4	..	6	..	15
Islas Salomón	6	..	..	2	..	4
Kiribati	3	..	..	3	..	0
Nauru	0	..	..	..	..	0
Papua Nueva Guinea	80	3	..	64	..	13
Samoa	0	..	..	..	..	0
Tonga	30	..	..	19	..	11
Tuvalu	78	..	..	35	..	43
Total parcial	222	7	0	129	0	86
Total de países y territorios en desarrollo	156 954	45 919	58 336	27 772	12 936	11 991
Otros países sin especificar	13 409	2 137	5 292	2 938	2 130	912

NOTAS DEL ANEXO

Fuente: Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

^b Buques de 100 TRB o más, 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 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 3,1 millones de TRB (3,7 millones de TPM), 1,0 millones de TRB (1,9 millones de TPM) y 1,2 millones de TRB (1,9 millones de TPM).

^e Todas las repúblicas de la ex URSS que no han creado nuevos registros marítimos (véase el recuadro 1).

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