

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo I

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

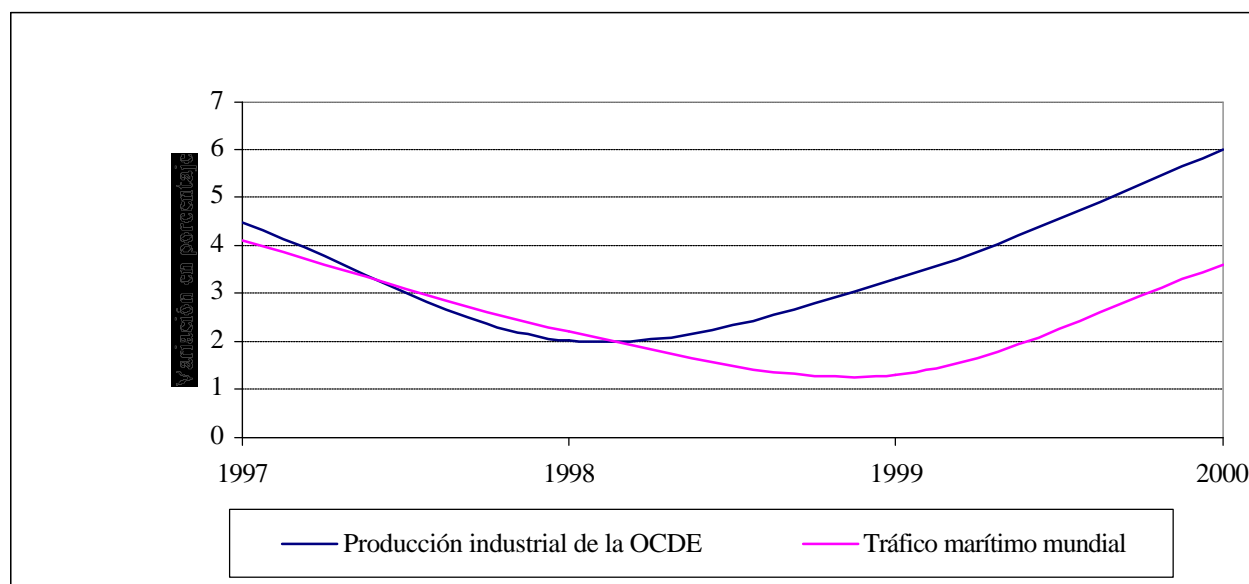
9. En el año 2000, el crecimiento del comercio mundial de mercancías se vio respaldado por la fuerte demanda en los Estados Unidos, Europa occidental y Asia oriental. También fue patente una recuperación de las importaciones de Latinoamérica. La estimación del crecimiento del volumen de ese comercio 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.

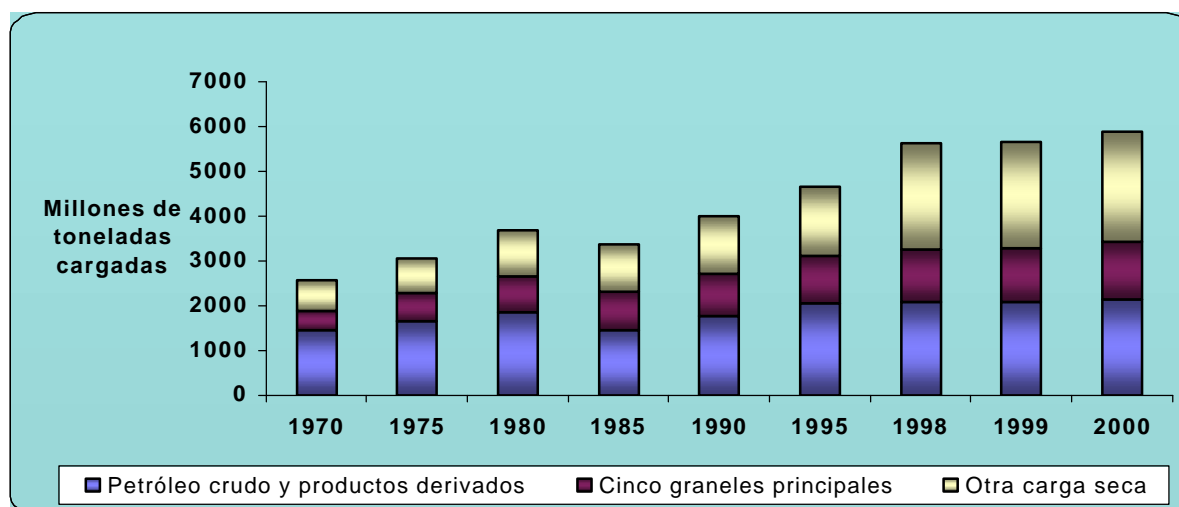
B. TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

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.

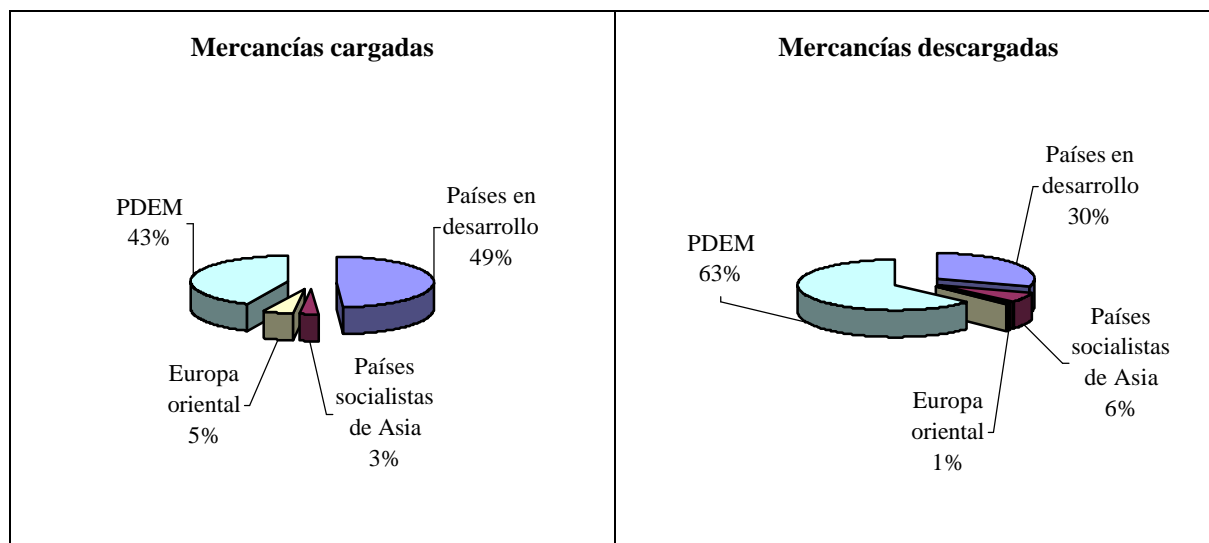
^b Véase el anexo I para la composición de esos grupos y su nota 4 sobre el registro del comercio de los países sin litoral. Desde 1986, Yugoslavia, incluida con anterioridad en los "países desarrollados de economía de mercado", pasó a formar parte del grupo de "países en desarrollo de Europa".

^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.