

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo IV

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)

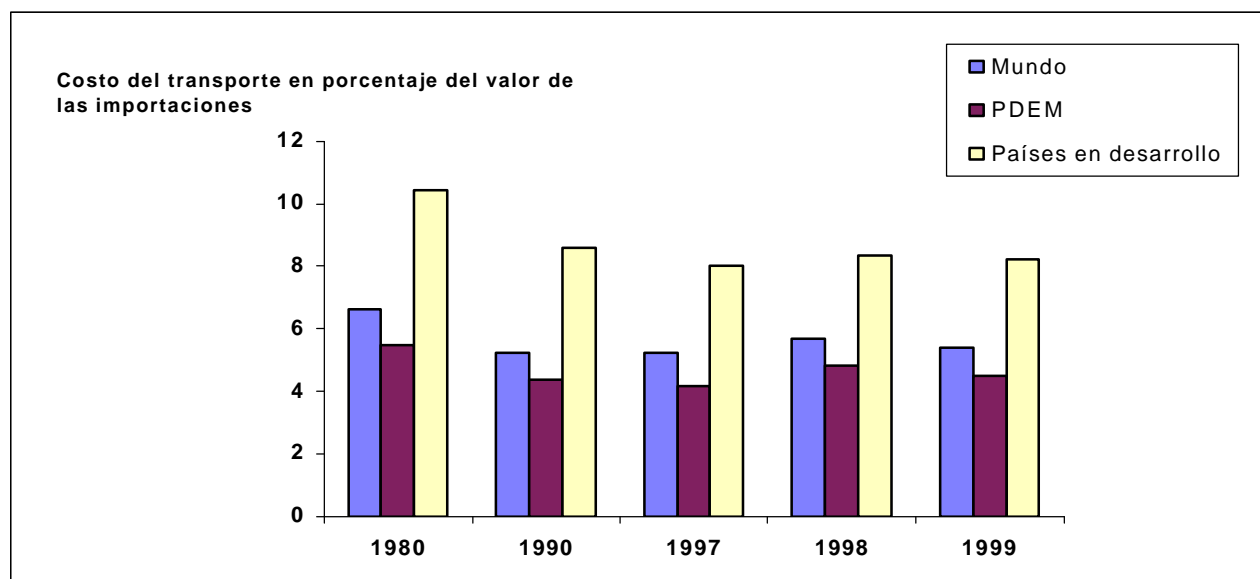
	<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
1980	Total mundial	44 978	430 855	10,44
	Países desarrollados de economía de mercado	478 286	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.