

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Resumen de los Principales Acontecimientos

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

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- La producción mundial creció en 2000 4,0% respecto de la de 1999, con el incremento más alto en un decenio. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 3,5%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 5,1%. En 2001 se espera que el incremento de la producción mundial disminuya, reduciéndose el de los países de la OCDE a 2,0%.
- En volumen las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron 11,9% frente a 5,0% en 1999, mientras que las importaciones subieron 11,3% frente a 6,1%. Ese alto crecimiento se basó en el desempeño de los países en desarrollo y también en el de los Estados Unidos. La desaceleración de la economía de este último país reducirá apreciablemente el crecimiento del comercio en 2001.
- El índice de la producción industrial total de la OCDE aumentó 6,0% hasta 121,2 desde 114,3 en 1999 (1995=100). Ese positivo resultado se debió a los resultados registrados en los Estados Unidos y los países europeos de la OCDE.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró su décimo quinto incremento anual consecutivo, alcanzando la cifra récord de 5.880 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue de 3,6% frente a sólo 0,9 en 1999. En 2001 es probable que el crecimiento del comercio marítimo mundial se reduzca a 2,0%.
- Las actividades marítimas totales medidas en toneladas-milla aumentaron a 22,940 billones de toneladas-milla frente a 21,930 billones en 1999.

Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial creció para situarse en 808,4 millones de TPM a finales de 2000, con un incremento de 1,2%. Las entregas de buques nuevos aumentaron 9,6% hasta 44,4 millones de

TPM y el tonelaje desguazado y perdido disminuyó 27,7% para cifrarse en 22,2 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 9,4 millones de TPM.

- La flota de petroleros y cargueros, que entre ambos suponen el 70,1% de la flota mundial total, se incrementó 1,1% y 2,0% respectivamente. Hubo un aumento de 8,8% desde 63,6 a 69,2 millones de TPM en la flota de portacontenedores y un crecimiento de 6,9% desde 17,3 a 18,5 millones de TPM en la flota de buques que transportan gas licuado.
- La edad media de la flota mundial se mantuvo en unos 14 años, teniendo casi el 34% 20 años y más. Los cargueros convencionales tienen la edad media mayor con 17,0 años y los portacontenedores son los más jóvenes con 10,4 años.
- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron 25,2 y 48,5% de la flota mundial respectivamente. Los segundos incrementaron su tonelaje en 1,9% y los dos tercios de la propiedad efectiva de esa flota corresponden a países desarrollados de economía de mercado. La parte de los países en desarrollo se cifró en 19,4%, esto es, 157,0 millones de TPM, de los que 115,7 millones se matricularon en Asia.

Productividad de la flota mundial y oferta y demanda

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

cargueros cayó a 3,8 millones de TPM desde los 7,9 millones de 1999.

Los mercados de fletes

- El año 2000 fue un buen año para el mercado de buques tanque. El volumen total del petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó 3,3%. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros, de aquéllos para crudos de tamaño mediano y de los pequeños petroleros que transportan crudos y sus productos se incrementaron en 104,2, 77,9 y 73,3% respectivamente.
- En 2000 el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular mineral de hierro y carbón, aumentó 7,4%. El mejor equilibrio entre oferta y demanda se tradujo en tarifas más altas en los fletamentos tanto por tiempo como por viaje con incrementos anuales medios de los índices de 63,6 y 11,8%.
- A finales de 2000 también el nivel de las tarifas de los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa- quedó casi siempre por encima del nivel vigente a finales de 1999. Los tramos en dirección este fueron los únicos que acusaron un deterioro de las tarifas: 11,7% en el Pacífico y 4,3% en el Atlántico. Aquéllos en dirección oeste registraron mejoras sustanciales: 11,7% en el Pacífico y 11,3% en el Atlántico. La ruta Asia-Europa experimentó un incremento muy pequeño de 0,3%, bastante inferior al aumento de 2,7% de las tarifas de la ruta Europa-Asia.

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

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

7,8% mientras que en Oceanía se mantuvo sin cambios en 12,0%.

Desarrollo portuario

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

El comercio y la eficiencia del transporte

- Los adelantos tecnológicos del transporte internacional han uniformado las actividades en todo el mundo. El Compendio de recomendaciones para facilitar el comercio con una racionalización de los trámites y documentos del comercio internacional se actualizó en 2000. No obstante, la falta de un marco jurídico uniforme para el transporte multimodal ha hecho que los gobiernos por separado y los órganos intergubernamentales regionales y subregionales tomen la iniciativa de promulgar disposiciones para superar la incertidumbre que existe en la actualidad.
- El desarrollo de los servicios ferroviarios de carga prosiguió durante el año en varias regiones. Las autoridades de supervisión frenaron el ritmo de consolidación en los Estados Unidos. Parece que el sector de alquiler de contenedores se reanimó con el incremento del comercio. La fabricación de contenedores siguió dominada por China.

Examen de la evolución regional

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

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

- La red de transporte del Asia oriental comprende todos los modos de transporte y su buen funcionamiento ha de ir

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

RECUADRO 1

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

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

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

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

Ex Yugoslavia

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

Principales países de libre matrícula

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

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