

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

# **EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2002**

*Informe de la secretaria de la UNCTAD*



**NACIONES UNIDAS**

**Nueva York y Ginebra, 2002**

## NOTA

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

\*

\* \*

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

\*

\* \*

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

\*

\* \*

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

UNCTAD/RMT/2002
-----------------

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS
------------------------------------

<i>Número de venta : S.02.II.D.23</i>
---------------------------------------

ISBN
------

ISSN
------

## ÍNDICE

	<i>Página</i>
Lista de cuadros, gráficos y recuadros .....	iv
Siglas y notas explicativas .....	vii
Introducción .....	ix
Resumen de los principales acontecimientos .....	ix
 <i>Capítulo</i>	
<b>I. La evolución del tráfico marítimo internacional</b> .....	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial .....	1
B. El tráfico marítimo mundial .....	4
<b>II. Estructura y propiedad de la flota mundial</b> .....	15
A. La estructura de la flota mundial .....	15
B. La propiedad de la flota mundial .....	20
C. El registro de buques .....	26
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano .....	30
<b>III. Productividad de la flota mundial y oferta y demanda en el transporte marítimo mundial</b> .....	35
A. Productividad .....	35
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial .....	36
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota .....	36
<b>IV. Comercio y mercados de fletes</b> .....	43
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos .....	43
B. El mercado de fletes de carga seca a granel .....	47
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular .....	49
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial .....	58
<b>V. Desarrollo portuario</b> .....	61
A. Tráfico portuario de contenedores .....	61
B. Mejoras en el desempeño portuario .....	61
C. Cambio institucional .....	66
D. Medidas de seguridad en los puertos .....	67
<b>VI. El comercio y la eficiencia del transporte</b> .....	69
A. Reglamentación internacional del transporte combinado .....	69
B. Facilitación del comercio .....	72
C. Producción y alquiler de contenedores .....	72
D. El transporte por ferrocarril .....	74
E. Situación de las convenciones .....	76

F.	Tecnología de la información y las comunicaciones en el transporte y facilitación del comercio .....	76
G.	Otros hechos .....	80
<b>VII.</b>	<b>Examen de lo acontecido en el plano regional: América Latina .....</b>	<b>83</b>
A.	La situación económica .....	83
B.	El comercio de mercancías .....	85
C.	La marina mercante en los países y territorios en desarrollo de América .....	86
D.	Los servicios de transporte marítimo en América Latina y el Caribe .....	95
E.	La evolución del transporte terrestre en Sudamérica .....	104
F.	Estimación del costo de los fletes en América Latina .....	105

### ANEXOS

I.	Clasificación de los países y territorios .....	107
II.	Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 1998-2001 .....	110
III.	a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2001 (en TRB) .....	114
III.	b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2001 (en miles de TPM) .....	119

### CUADROS

1.	Producción mundial, 1990-2001 .....	2
2.	Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 1999-2001 .....	3
3.	Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican .....	5
4.	Tráfico marítimo mundial en 1970, 1980, 1990 y 1997 - 2001, por tipos de carga y por grupos de países .....	7
5.	El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indican .....	14
6.	Flota mundial por principales tipos de buque, 2000 - 2002 .....	16
7.	Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2000, 2001 y 2002 .....	17
8.	Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1º de enero de 2002 .....	18
9.	Entregas de buques nuevos en los años que se indican .....	19
10.	Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1997 a 2001 .....	19
11.	Ventas para desguace comunicadas de 1997 a 2001, por tipos de buque .....	20
12.	Edad media del tonelaje desguazado de 1997 a 2001, por tipos de buque .....	20
13.	Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002 .....	21
14.	Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001 .....	23
15.	Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2002 .....	25
16.	Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2002 .....	26
17.	Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2002 .....	27

18.	Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1° de enero de 2002 .....	28
19.	Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2002 .....	29
20.	Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buque en 1991-2001 .....	31
21.	Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2002 .....	32
22.	Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican .....	32
23.	Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1996-2001 .....	33
24.	Toneladas de carga transportadas por TPM y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2001 .....	36
25.	Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en algunos años (toneladas transportadas por TPM) .....	37
26.	Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en algunos años (miles de toneladas-milla por TPM) .....	37
27.	Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1997 a 2001 .....	38
28.	Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1995 a 2001 .....	38
29.	Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 1999-2001 .....	40
30.	Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes .....	41
31.	Índices de fletes de petroleros, 1999-2002 .....	44
32.	Índices de fletes de cargueros, 1999-2002 .....	48
33.	Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares .....	50
34.	Los 20 principales operadores de contenedores (a finales de septiembre de 2001), por número de buques y capacidad total de transporte .....	52
35.	Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores .....	53
36.	Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2000-2001 .....	54
37.	Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales .....	56
38.	Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico .....	56
39.	Índices de los fletes de los buques de línea regular, 1999-2002 .....	57
40.	Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos.....	58
41.	Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial por grupos de países .....	59
42.	El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 2000, 1999 y 1998 .....	62
43.	Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2001 y 2000 .....	64
44.	Utilización de contenedores alquilados, 1997-2001.....	74
45.	Cambios en los precios de contenedores nuevos .....	74
46.	Crecimiento porcentual del PIB a precios constantes de mercado de 1995 en los países de América Latina y el Caribe, 1998-2001 .....	84
47.	Valor del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe.....	85
48.	Estructura del comercio exterior de algunos productos en los países de América Latina y el Caribe , 2000 .....	86
49.	Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe que se indican, 2000.....	87
50.	Parte del tráfico marítimo en las exportaciones de América Latina y el Caribe en 2000.....	87

	<i>Página</i>
51. Flotas mercantes del mundo y flotas registradas en países latinoamericanos, en los años que se indican.....	88
52. Propiedad de la flota mercante en los países y territorios en desarrollo de América.....	89
53. Distribución por edad de la flota mercante de los países de América Latina, por tipos de buque, al 1° de enero de 2002.....	90
54. Tráfico internacional estimado para tipos de servicios marítimos en los países latinoamericanos que se indican, 2000.....	96
55. Destino de las exportaciones y origen de las importaciones que se transportan en contenedor, en algunas zonas comerciales de América Latina y el Caribe, 2001.....	99
56. Tráfico portuario de contenedores en los países y territorios en desarrollo de América.....	100
57. Ejemplos de tarifas de fletes por contenedor de 20 pies cúbicos.....	103
58. Redes de transporte terrestre.....	104
59. Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países de Sudamérica y el Caribe, 2000.....	105

### *GRÁFICOS*

1. Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 1998-2001.....	4
2. Tráfico marítimo internacional en determinados años.....	5
3. Tráfico marítimo mundial por grupos de países.....	13
4. Flota mundial por principales tipos de buque en algunos años.....	15
5. Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2002.....	21
6. Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1991-2001.....	35
7. Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años.....	39
8. Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican.....	60
9. Producción anual total de contenedores.....	73
10. Producción anual de contenedores distintos de los de tipo corriente para carga seca.....	73

### *RECUADROS*

1. Clasificación de buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo.....	xii
2. El impacto de los ataques terroristas sobre el seguro marítimo y los transportistas.....	55
3. Estados contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 31 de agosto de 2002.....	77
4. La aplicación de TIC en un gran puerto: el caso de Amberes.....	81

## SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

*Siglas*

CEAP	Cooperación Económica de Asia y el Pacífico
CEE	Comunidad Económica Europea
c.i.f.	costo, seguro y flete
f.i.o.	franco de carga y descarga
FIT	Federación Internacional de Trabajadores del Transporte
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
mbpd	millones de barriles por día
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PDEM	países desarrollados de economía de mercado
PIB	producto interior bruto
SIAC	Sistema de Información Anticipada sobre la Carga
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TIC	Tecnología de la información y las comunicaciones
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<i>Worldscale</i> (Índice a escala mundial)

*Notas explicativas*

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

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

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

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

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

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

Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a “países”, el término se aplica a países, territorios o zonas, según el caso.



## INTRODUCCIÓN

El presente informe es una publicación anual preparada por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su propósito es estudiar los principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial y facilitar estadísticas pertinentes. Se centra en lo ocurrido en las actividades marítimas de los países en desarrollo en comparación con otros grupos de países. También señala la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y el transporte marítimo en general. La evolución regional del comercio y las redes de transporte de América Latina son el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

### RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

#### *Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional*

- La producción mundial creció en 2001 1,3% respecto de la de 2000, lo que supuso alrededor de un tercio del notable crecimiento del año anterior. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 1%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 2,1%. En 2002 se espera que el incremento de la producción mundial esté entre 1,4 y 2,4%, dependiendo de lo que ocurra después del 11 de septiembre de 2001.
- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías disminuyeron 1,5% frente al aumento de 11,9 % en 2000, mientras las importaciones subieron un mero 0,9%, frente al incremento del año anterior de 11,3 %. Esos resultados fueron consecuencia del desempeño de los Estados Unidos y de los países asiáticos. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías aumentará probablemente en 2002.
- El índice de la producción industrial total de la OCDE disminuyó 2,6 % a 117,7 desde el 120,8 del año 2000 (1995=100). Tal cosa se debió a los resultados registrados en los Estados Unidos y el Japón.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) se contrajo después de 15 años consecutivos de incrementos anuales, para cifrarse en 5.830 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue negativa, con una disminución de 1% frente al aumento de 3,9% del año 2000. En 2002 se espera que el comercio marítimo mundial no crezca ni disminuya.
- Las actividades marítimas totales medidas en toneladas-milla disminuyeron a 22,682 billones de toneladas-milla frente a los 23,016 billones de toneladas-milla de 2000.

#### *Desarrollo de la flota mundial*

- La flota mercante mundial creció para situarse en 825,6 millones de TPM a finales de 2001, con un incremento de 2,1%. Las entregas de buques nuevos aumentaron 1,8% hasta 45,2 millones de TPM y el tonelaje desguazado y perdido también aumentó un 25,2% para cifrarse en 27,8 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 17,4 millones de TPM.
- Sumadas ambas, la flota de petroleros y la de graneleros de carga seca suponen el 70,3% de la flota mundial total. La flota de los primeros se mantuvo constante, mientras que la de los segundos creció 4,6%. Hubo un aumento muy notable de 11,4% desde 69,2 a 77,1 millones de TPM en la flota de portacontenedores y un crecimiento de 3% desde 18,5 a 19,1 millones de TPM en la de buques que transportan gas licuado.
- La edad media de la flota mundial se mantuvo en unos 13,9 años, teniendo casi el 34% 20 años y más. Los cargueros convencionales tienen la edad media mayor con 16,2 años y los portacontenedores son los más jóvenes con 11 años.
- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron 25,1 y 48,7% de la flota mundial respectivamente. Los segundos incrementaron su tonelaje en 2,6% 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 19,3%, esto es, 159 millones de TPM, de los que 117 millones estaban matriculados en Asia.

#### *Productividad de la flota mundial y oferta y demanda*

- Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial, esto es, las toneladas transportadas por TPM y las toneladas-milla por

TPM disminuyeron a 7,1 y 29.500 respectivamente. Tal cosa supuso retrocesos de 2,7% y 4,5% respecto de 2000.

- El excedente mundial de tonelaje siguió disminuyendo y a finales de 2001 se situó en 21,5 millones de TPM, lo que supone el 2,6% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de petroleros aumentó a 17,9 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente del sector de graneleros de carga seca cayó a 2,9 millones de TPM desde los 3,8 millones de 2000.

### **Los mercados de fletes**

- El año 2001 fue un mal año para el mercado de buques tanque. El volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó menos de 1%. 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 disminuyeron mucho, en 74,3, 56,7 y 63% respectivamente.
- En 2001 el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular mineral de hierro y carbón, aumentó 1,2%. El mejor equilibrio entre oferta y demanda se tradujo en unos resultados contrapuestos en los fletamentos por tiempo y en aquéllos por viaje, que cerraron el año con un descenso de 35,2% y un incremento de 1% respectivamente.
- A finales de 2001 los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa – quedaron por debajo del nivel vigente a finales de 2000. Las tarifas en el Atlántico se desempeñaron mejor que las registradas en el Pacífico y en la ruta Asia-Europa. Los fletes trasatlánticos en dirección oeste disminuyeron 2,1% mientras que los registrados en la dirección contraria lo hicieron en un 8,9%. Los fletes en el Pacífico descendieron por igual en ambas direcciones un 16,8% mientras los de Asia a Europa cayeron un 17,1% y los de Europa-Asia bajaron en la elevada cifra de 28,7%

### **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 aumentó a 6,21% en 2000, con un alza desde el 5,52% de 1999. Ese factor de carga fue de 5,21% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con 4,53% en 1999, mientras que en los países en desarrollo subió a 8,83% desde 8,39% en 1999. En los países en desarrollo de

África aumentó a 12,97% y en los de América a 8,58%. En los países en desarrollo de Asia también aumentó a 8,51% mientras que en los de Oceanía disminuyó a 11,94%.

### **Desarrollo portuario**

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores siguió aumentando, con un incremento de 15,4% respecto de 1999, cifrándose en 225,3 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 94,2 millones de TEU o 41,8% del total. En 2000 había 54 países y territorios en desarrollo que manejaban más de 100.000 TEU.

### **El comercio y la eficiencia del transporte**

- La Declaración de la IV Conferencia Ministerial (Doha) dejó el camino expedito para el proceso de negociación en la OMC y para unas normas potencialmente vinculantes sobre facilitación del comercio. La UNCTAD convocó dos reuniones sobre cuestiones relacionadas con la tecnología de la información y las comunicaciones en el transporte y la facilitación del comercio y con la reglamentación del transporte multimodal.
- El desarrollo de los servicios ferroviarios de carga prosiguió durante el año en varias regiones, y se aprovechó la consolidación en los Estados Unidos y el establecimiento de servicios conjuntos en Europa para mejorar la calidad. La producción de contenedores se hundió en 2001 a 1,25 millones de TEU, con una disminución de 34,2%. En China las fábricas señalaron una capacidad sobrante de hasta el 50%. Los precios también disminuyeron 3,3%.

### **Examen de la evolución regional**

- Desde 1998, los países de América Latina y el Caribe han estado registrando altibajos en el plano económico. Después de la recuperación de la crisis de 1997, el año 1998 arrojó un incremento de 2,3% en la producción seguido de un escueto aumento de 0,4% en 1999. En 2000 la producción creció un saludable 4,1% en consonancia con el auge de la economía mundial; tal cosa fue seguida de un modesto alza de 0,5% en 2001. Las tasas de crecimiento en volumen de las exportaciones e importaciones fueron en el año 2000 de 11 y 13,9% respectivamente, pero las estimaciones para 2001 resultaron mucho más modestas. Alrededor del 60% de las exportaciones de esos países se dirige a Estados Unidos y el 50% de sus importaciones procede de ese país. El comercio intrarregional representa del orden del 15%, poco más que la cifra del comercio con Europa.

- El comercio internacional en esos países discurre mayormente por vía marítima, con porcentajes de más del 70% en casi todos ellos. La excepción es México, que es un socio del TLCAN, donde una parte considerable, de hasta el 60% en volumen de su comercio con los Estado Unidos, se hace por tierra. La flota mercante de los países de la región, con la excepción de los registros de libre matrícula de Bahamas, Bermudas y Panamá, se cifró en 345 millones de TPM, lo que supone 4,2% de la flota mundial, con un incremento respecto del 3,5% de 1990.
- Los principales graneles, tales como petróleo crudo, mineral de hierro, carbón y cereales, se exportan desde terminales y puertos mecanizados y especializados que forman parte a menudo de

unas actividades industriales integradas. Las exportaciones e importaciones en buques de línea regular y otras mercancías discurren por puertos públicos, que en los últimos años se han abierto al sector privado en materia de inversiones y explotación. Los fletes de los servicios de buques tramp y de línea regular han registrado descensos acordes con la tendencia general del transporte marítimo. El transporte por tierra está todavía poco desarrollado en Sudamérica, aunque los presidentes de los países de la región han decidido abordar ese asunto. El factor costo de las importaciones de esos países fue en 2000 de 8,58%, ligeramente por debajo del promedio de los países en desarrollo, con diferencias entre países, registrando el Caribe los promedios más altos.

### RECUADRO 1

#### Clasificación de 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 Register – Fairplay, 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 buque que se indican a continuación.

<i>Categorías utilizadas en el presente informe</i>	<i>Buques comprendidos en esas categorías</i>
<b>Petroleros</b>	Petroleros
<b>Graneleros</b>	Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros
<b>Buques de carga general</b>	Buques frigoríficos, buques especializados, buques ro-ro, buques de carga general (de una o varias cubiertas), cargueros mixtos (carga y pasaje).
<b>Buques portacontenedores</b>	Totalmente celulares
<b>Otros buques</b>	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.
<b>Total de todos los buques</b>	Comprende todos los tipos de buques mencionados.

Lloyd's Register – Fairplay propone las siguientes directrices para los cuadros del informe del presente año 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.

#### Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada en el transporte marítimo

<i>Petroleros para el transporte de crudos</i>		<i>Graneleros de carga seca</i>	
Superpetroleros	300.000 TPM o más	Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Grandes petroleros	150.000 a 299.999 TPM	Panamax <sup>c</sup>	50.000 a 79.999 TPM
Suezmax <sup>a</sup>	100.000 a 149.999 TPM	Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Aframax <sup>b</sup>	50.000 a 99.999 TPM	Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

*Fuente:* Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Dimensiones máximas permitidas por el Canal de Suez.

<sup>b</sup> Dimensiones máximas para aplicar el indicador internacional de fletes petroleros (AFRA) del grupo de corredores de Londres.

<sup>c</sup> Dimensiones máximas permitidas por el Canal de Panamá.

# 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

#### 1. La producción mundial

##### *Aspectos generales*

En el año 2001 el crecimiento de la producción mundial disminuyó a 1,3% desde el notable 3,8% logrado en 2000 (véase el cuadro 1) y, por primera vez desde la gran subida de los precios del petróleo a finales del decenio de 1970, prácticamente todas las regiones del mundo experimentaron una desaceleración económica simultánea.

Los países desarrollados de economía de mercado fueron los más afectados por esa desaceleración y crecieron sólo un 1%. Quienes mejor se desempeñaron fueron los países de la Unión Europea, cuyas economías crecieron 1,6% aunque con grandes diferencias entre unos países y otros. La economía del Reino Unido creció 2,4%, muy por encima del promedio, gracias a la demanda interior respaldada por disminuciones en los tipos de interés a corto plazo y un mercado inmobiliario boyante. En el otro extremo, la economía alemana aumentó sólo 0,6%, frenada por una expansión muy débil en su región oriental. Del otro lado del Atlántico y a pesar de recortes sucesivos en los tipos de interés a corto plazo para superar los efectos de una menor inversión causada por la explosión de la burbuja de la tecnología de la información, la economía estadounidense arrojó resultados un poco inferiores al promedio mundial, con un crecimiento de 1,1%. El que peor se desempeñó en este grupo de países fue el Japón, cuya economía entró en recesión en el segundo trimestre de 2001 y se contrajo 0,3% durante el año. La política de tipo de interés cero aplicada por las autoridades monetarias para que el país cobrara confianza no pudo anular el efecto del colapso de los valiosos mercados de tecnología, donde los exportadores japoneses desempeñan un papel principal, ni la pequeña sobrevaloración de la moneda a comienzos de año.

El crecimiento de la producción de los países en desarrollo fue de 2,1%, bastante por encima del promedio mundial. El más elevado se registró en los países africanos, que repitieron sus resultados del año 2000, con una expansión de 2,7%. Los países de África del Norte, como Marruecos, Túnez y Argelia, se desempeñaron especialmente bien y crecieron 5, 4 y 3% respectivamente. Tres otros países del África occidental (Camerún, Ghana y Nigeria) crecieron más del 3%. El incremento de la producción de las economías del África oriental quedó por debajo de la media del continente. De los demás países, Sudáfrica logró crecer 2,1%, mientras Zimbabwe registró una elevada contracción de 7,5%. En su conjunto, la tasa de crecimiento económico de los países africanos durante el último trienio fue superior al promedio del pasado decenio.

En América Latina, el lento crecimiento de la producción fue sólo de 0,4%, muy por debajo del desempeño del año anterior. Las dificultades financieras y el colapso final de una de las principales economías de la región, esto es, la Argentina, que retrocedió 3,8%, contribuyeron a ese resultado. Ese colapso explica en parte la casi duplicación de la contracción económica respecto de la del año anterior de su país vecino, el Uruguay, que fue de 2,3%. En el hemisferio septentrional, el efecto de la desaceleración económica de los Estados Unidos sobre su socio en el TLCAN, México, hizo que la economía de este país se contrajera 0,3%. El desempeño poco brillante del resto de América Latina obedeció a la menor demanda de sus exportaciones por los Estados Unidos.

La producción de los países en desarrollo de Asia aumentó un 1,2%, ligeramente por debajo del promedio mundial y con un descenso apreciable respecto de la expansión de 5,8% del año anterior. La menor demanda estadounidense de las exportaciones asiáticas, junto con la contracción de la economía japonesa, supuso una pesada carga para esas economías, sobre todo para las que no pudieron basarse únicamente en sus mercados internos para crecer. El impacto fue particularmente

CUADRO 1  
Producción mundial, 1990-2001  
(cambio porcentual)

Región/agrupación	Promedio 1990-2000	1999	2000	2001 <sup>a</sup>
<b>Mundo</b>	2,2	2,6	3,8	1,3
<i>Países desarrollados de economía de mercado</i>	2,0	2,4	3,4	1,0
<i>de los cuales:</i>				
Estados Unidos	2,8	3,6	4,1	1,1
Japón	1,1	0,2	2,2	-0,3
Unión Europea	1,7	2,4	3,4	1,6
<i>de la cual:</i>				
Zona del euro	1,7	2,4	3,5	1,4
Alemania	1,6	1,5	3,2	0,6
Francia	1,4	2,9	3,5	1,9
Italia	1,2	1,4	2,9	1,8
Reino Unido	1,9	2,1	2,9	2,4
<i>Países en desarrollo</i>	4,3	3,4	5,4	2,1
<i>de los cuales en:</i>				
África	2,2	2,6	2,7	2,7
América Latina	2,9	-0,2	3,9	0,4
Asia	4,4	4,6	5,8	1,2
<i>Economías en transición</i>	-3,0	2,7	6,0	4,3
China	9,3	7,1	8,0	7,3

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995, publicados en UNCTAD (2002), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2002*, publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.02.II.D.2, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1.

<sup>a</sup> Estimaciones.

oneroso en los centros tradicionales de la actividad económica regional: Singapur y la Provincia china de Taiwán registraron una contracción de 2,2%, mientras Hong Kong (China) y Malasia crecieron tan solo 0,2 y 0,1% respectivamente. A pesar de los deprimidos precios internacionales de los productos básicos, una demanda y una inversión internas fuertes en economías menos abiertas como Filipinas, la India, Indonesia, el Pakistán y la República Islámica del Irán, contribuyeron a que la producción creciera en esos países 3,4, 5,4, 3,0, 3,3 y 4,1% respectivamente. La República de Corea y Tailandia lograron unas satisfactorias mejoras de 2,7 y 1,5% respectivamente.

El crecimiento de la producción en los países con economías en transición resultó una vez más alentador, cifrándose en 4,3%. La expansión fue notable en países exportadores de petróleo como Kazajastán, que logró un crecimiento del 13%. Sin embargo, los exportadores de productos distintos del petróleo también se desempeñaron bien, ayudados en parte por unas mayores corrientes de IED. Estos resultados confirman la recuperación del crecimiento económico de los países

con economías en transición, invirtiendo su dilatado declive económico de -3% durante el último decenio.

La estrella mundial en el palmarés económico del año fue China; su producción creció en 2001 7,3%, menos que el año anterior pero más que en 1999. La demanda y la inversión interiores, juntamente con la continuación de la IED, mantuvieron en niveles elevados el crecimiento económico. En el nuevo milenio, sin embargo, ese crecimiento parece haberse frenado si se compara con el 9,3% de promedio logrado en el pasado decenio.

#### Perspectivas

Las previsiones sobre el crecimiento económico mundial del año 2002 han sido prudentemente optimistas a la luz de los indicadores económicos recientes de los Estados Unidos que apuntan a una rápida recuperación. La desaceleración simultánea de las principales economías parece indicar que también las mejoras podrían ocurrir al mismo tiempo. Con los precios de los productos básicos y del petróleo todavía

en niveles bajos, la demanda interior de esas economías necesita tiempo para impulsar la inversión. Las previsiones actuales del crecimiento de la producción en el año 2002 varían entre 1,2 y 2,4% y, en todo caso, mucho dependerá de lo que ocurra después de los ataques del 11 de septiembre de 2001.

## 2. El comercio de mercancías

### *Evolución reciente del comercio internacional*

En el año 2001 el volumen de las exportaciones se contrajo 1,5% (véase el cuadro 2), después de un crecimiento de dos dígitos en el año anterior. El volumen de las importaciones aumentó muy poco en un 0,9%. Por lo que hace a los países desarrollados, el volumen de las exportaciones registró la mayor contracción en los Estados Unidos y el Japón con tasas de - 5%. Los países de la Unión Europea mantuvieron una modesta expansión de sus exportaciones en volumen de 1,1%. Ese crecimiento se estimó para los países en desarrollo de África y América Latina en 2,5 y 2,7% respectivamente. Los países en desarrollo de Asia registraron una caída de 3,7% en el volumen de sus exportaciones como consecuencia de la menor demanda

estadounidense de equipo para oficina y de productos del sector de la automoción. En 2001 el crecimiento del volumen de las exportaciones fue particularmente fuerte en países con economías en transición (8%) y China (5%).

### *Tendencias de importaciones y exportaciones*

Datos recientes corroboran la opinión de que el comercio mundial registrará una recuperación modesta en 2002, con un crecimiento quizá del 1% en el volumen de las exportaciones. La mayor confianza de los consumidores y la necesidad de reponer las existencias de las empresas en las principales economías podrían explicar ese resultado. Con todo, es probable que en lo futuro la expansión del comercio mundial se quede a la zaga de la producción mundial por causa de la demanda y la inversión en el sector TI y los mayores costes del transporte (sobre todo en el transporte aéreo), como consecuencia del incremento de los seguros y de los gastos en protección después de los ataques del 11 de septiembre de 2001. Asimismo, es probable que la estructura de las exportaciones de los países en desarrollo siga registrando un cambio desde los productos básicos a las manufacturas, lo que se traducirá en un mayor empleo de contenedores.

CUADRO 2  
Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 1999-2001  
(variación porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>Países/regiones</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>		<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
5,0	11,9	-1,5	Mundo <sup>a</sup>	6,1	11,3	0,9
4,8	9,9	0,4	Economías desarrolladas <sup>a</sup>	7,6	9,6	0,3
			<i>de las cuales:</i>			
5,8	9,9	-5,0	Estados Unidos	11,2	11,3	-3,8
4,4	10,1	1,1	Unión Europea (15)	9,5	10,9	0,3
2,1	9,2	-5,0	Japón	9,5	10,9	0,3
7,0	15,7	0,5	Economías en desarrollo <sup>a</sup>	4,4	15,4	0,8
			<i>de las cuales en:</i>			
5,0	7,3	2,5	África	-0,9	5,4	4,6
7,1	10,3	2,7	América Latina	-1,5	11,1	0,5
1,1	14,0	n.d.	Oriente Medio <sup>b</sup>	1,3	14,6	n.d.
6,6	16,2	-3,7	Asia <sup>c</sup>	9,0	15,4	-1,9
-2,0	17,9	8,0	<i>Economías en transición<sup>a</sup></i>	-8,5	14,0	14,7
9,6	28,3	5,0	China	15,2	33,1	11,3

Fuente: Informe anual 2002 de la OMC, capítulo II, gráfico II.4 en pág. 7, disponible en [www.wto.org](http://www.wto.org); y UNCTAD (2002), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2002*, publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.02.II.D.2, Nueva York y Ginebra, cuadro I.3.

<sup>a</sup> Con exclusión de las duplicaciones importantes.

<sup>b</sup> Incluye a Israel.

<sup>c</sup> Comprende el Japón, China, Hong Kong (China), Provincia china de Taiwán, y países en desarrollo del Pacífico.

### 3. La producción industrial de los países de la OCDE

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 117,7 en el año 2001, con una disminución de 2,6% respecto del índice medio de 2000 (véase el gráfico 1). Esa disminución contrasta con el 5,6% de incremento logrado en 2000, cuando el índice alcanzó la cifra de 120,8.

Los malos resultados de casi todo el año 2001 se debieron a la menor actividad económica en los Estados Unidos, donde el índice fue de 125,4 en el primer trimestre y disminuyó de manera constante hasta 120,0 en el cuarto trimestre, con un descenso de 4,3% para todo el año. La desaceleración del Japón fue pronunciada, con una disminución de 10,2% en el cuarto trimestre, cuando el índice se cifró en 92,1. La actividad económica prosiguió a un nivel más alto en los 15 países de la Unión Europea, situándose el índice de la producción industrial en 113,5 en el cuarto trimestre, con una disminución de sólo 3,3%. Las previsiones de la OCDE para el año 2002 indicaban una suave recuperación, sobre todo en los Estados Unidos.

## B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

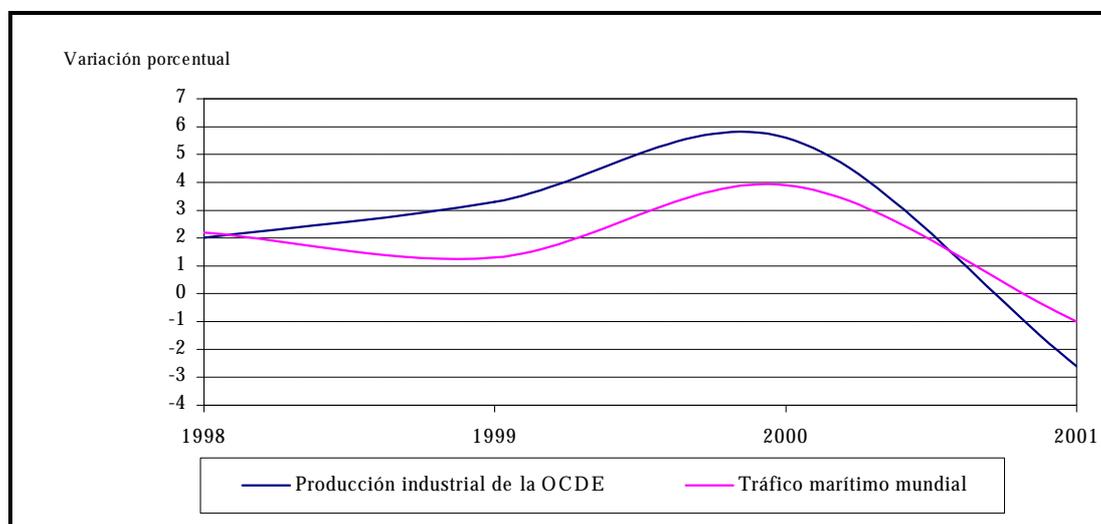
### 1. El comercio marítimo en general

Después de registrar incrementos durante 15 años consecutivos, el tráfico marítimo mundial se estancó en 2001 en 5.830 millones de toneladas de bienes exportados. La tasa anual de crecimiento, calculada con los datos provisionales disponibles para el año 2001, fue negativa con un -1,0%, como indican el cuadro 3 y el gráfico 2.

El desglose por continentes en 2001 de los bienes exportados por vía marítima fue como sigue: la parte de África en las exportaciones mundiales fue de 9,4%, mientras la de América se cifró en 20,9%. Asia fue con mucho el continente con la parte mayor del tonelaje total de exportaciones mundiales por vía marítima, con un 36,8%. La parte de Europa fue la segunda por orden de importancia con 25,5%, mientras que la de Oceanía fue la menor, con sólo 7,4%. Las previsiones para 2002 indicaban que las tasas de crecimiento anual serían probablemente positivas aunque modestas, mientras que se esperaba que la distribución del tonelaje mundial por continentes se mantuviera igual.

GRÁFICO 1

Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 1998-2001



Fuente: OCDE (2001), *Main Economic Indicators*, abril.

### 2. El tráfico de los buques tanque

#### *Evolución general*

En el año 2001 los petroleros transportaron en todo el mundo 2.130 millones de toneladas, con un crecimiento anual de 0,6%. Alrededor del 77,5% de ese tráfico correspondió a petróleo crudo y el resto a productos derivados. En 1992 el porcentaje fue de 74,9. La parte de ese tráfico en el comercio marítimo mundial fue de 36,2%.

#### *Producción de petróleo crudo*

Desde 1999 la producción de petróleo crudo ha aumentado. Las cifras<sup>1</sup> facilitadas para 1999 y 2000 indican que esa producción aumentó 4% a 74,5 millones de barriles por día (mbpd) en 2000. Casi

<sup>1</sup> Los totales allegados por BP comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN, es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado).

CUADRO 3  
Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican<sup>a</sup>  
(mercancías cargadas)

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Total		de la cual: principales graneles <sup>b</sup>		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	
1997	2 172		2 781		1 157		4 953	
1998	2 072		3 526		1 170		5 598	
1999	2 057	-0,7	3 612	2,4	1 196	2,2	5 668	1,3
2000	2 115	2,8	3 775	4,5	1 288	7,7	5 890	3,9
2001 <sup>c</sup>	2 128	0,6	3 704	-1,9	1 303	1,2	5 832	-1,0

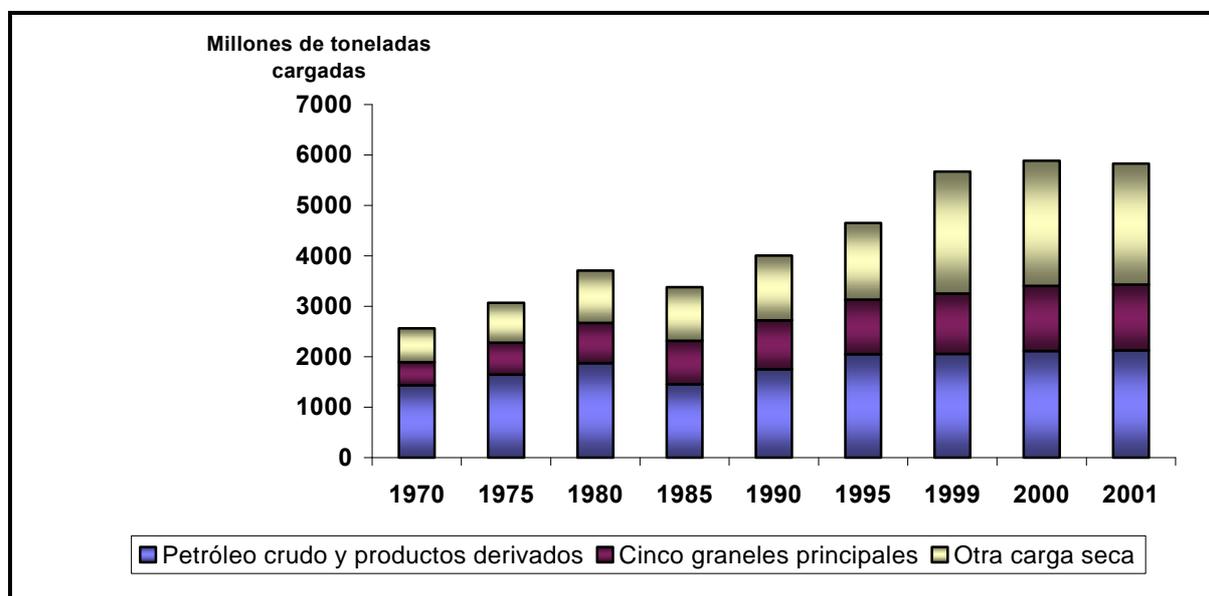
Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en el anexo II y en datos facilitados por fuentes especializadas.

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

<sup>b</sup> Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato.

<sup>c</sup> Estimaciones.

GRÁFICO 2  
Tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números.

todo ese aumento se debió a la mayor producción de los países de la OPEP, con un 5,6% de promedio, para alcanzar 30,8 mbpd, mientras que la producción en los países de la OCDE, (en particular los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, con el Reino Unido a la cabeza) creció a una tasa menor, incrementándose 2,4% para

cifrarse en 21,5 mbpd. Los demás países productores de petróleo, como los miembros de la Federación de Rusia, China, el Brasil y varios pequeños productores, aumentaron su producción 3,2% hasta 22,2 mbpd.

En la producción de petróleo crudo en 2000, la parte de mercado de los países de la OPEP fue de

41,5%, siendo los mayores productores la Arabia Saudita con 12,3%, (equivalente a 9,1 mbpd), la República Islámica del Irán con 5,2% (3,8 mbpd) y Venezuela con 4,6% (3,2 mbpd). La parte de los países productores de petróleo de la OCDE supuso 28,1%, teniendo como principales productores a los Estados Unidos con 9,8% (7,7 mbpd), México con 4,8% (3,4 mbpd) y Noruega y la Unión Europea con sendos 4,4% (3,4 mbpd). Entre los países de la Unión Europea, correspondió al Reino Unido la parte mayor del mercado, con 3,4% (equivalente a 2,7 mbpd). La parte de los demás países se cifró en 30,4%. Los principales productores de este grupo fueron los países de la Federación de Rusia con 9% (6,5 mbpd); China 4,5%, (3,2 mbpd); y el Brasil, con 1,8% (1,2 mbpd). La producción brasileña procede sobre todo de pozos frente a la costa pero situados a 400 metros de profundidad. Esa producción se duplicó en el último decenio y emplea tecnología moderna, cosa que también ocurre en Angola y en el Golfo de México.

Las estimaciones de producción de petróleo crudo en 2001 igualan el nivel alcanzado en 2000. En 2001 los productores de la OPEP acordaron unos recortes de 3,5 mbpd con el fin de apoyar los precios, que habían bajado durante el año. Sin embargo, los tres principales precios del petróleo crudo (US West Texas Intermediate, Brent Mar del Norte y la cesta de la OPEP de siete precios de petróleo crudo) terminaron el año por debajo de 20 dólares el barril, un 25 a un 30% menos que a comienzos de año. Para evitar perder una parte del mercado en beneficio de otros productores, la OPEP decidió un nuevo recorte de 1,5 mbpd a partir del 1º de enero de 2002 pero sólo después de que los principales productores que no pertenecen a la OPEP (Angola, Federación de Rusia, México, Noruega y Omán) se comprometieran a reducir su producción en 0,46 mbpd.

### *La situación de las refinerías*

La producción mundial de las refinerías fue de 69,5 mbpd en 2000, con un incremento de 2% respecto del año anterior. Los principales centros de refino en los Estados Unidos y Europa, que juntamente representan el 43,1% del total mundial, incrementaron su producción 1,9 y 0,3% respectivamente. La compra a principios de 2002 de refinerías en Europa oriental por un gran productor de petróleo ruso puede dejarse sentir en los mercados mundiales. Las refinerías del Lejano Oriente, Asia y el Pacífico, que en conjunto representan 24,8% de la producción mundial, arrojaron resultados contrapuestos. China<sup>2</sup> logró un notable incremento de 14,4%. Las refinerías ubicadas en otras partes de la

región de Asia Pacífico aumentaron su producción en 6%, aunque las refinerías japonesas la redujeron 0,1%.

### *Producción de gas natural*

En 2000 la producción de gas natural fue de 2.422,3 miles de millones de metros cúbicos (mmmc)<sup>3</sup>, con un aumento de 4,2% respecto de los niveles de 1999 y el mayor incremento desde 1995, cuando la producción creció 4,5%. Esta producción equivale a 2.180,6 millones de toneladas de petróleo o 45,2 mbpd. Los principales productores son los Estados Unidos con 555,6 mmmc y la Federación de Rusia con 545, correspondiendo a ambos conjuntamente el 45,4% de la producción total. Productores menores son el Canadá con 167,8 mmmc, el Reino Unido con 108,1, Argelia con 89,3, Indonesia con 63,9 y la República Islámica del Irán con 60,2. Otros productores están dispersos por Oriente Medio, América Latina y Asia, obteniendo a menudo gas natural al producir petróleo. Sólo se exporta un quinto del gas natural producido, principalmente por gasoductos, que transportan alrededor de los tres cuartos de todas las exportaciones.

Las perspectivas a plazo mediano de la producción de gas natural parecen brillantes. La Iniciativa en materia de gas, con un monto de 25.000 millones de dólares, de la Arabia Saudita se propone transformar las centrales de energía para usar gas natural y liberar así petróleo crudo para su exportación. Qatar ha concertado empresas conjuntas con compañías petroleras extranjeras para impulsar la producción y la exportación de gas natural. También se ha anunciado que se han descubierto grandes depósitos nuevos de gas en Trinidad y Tabago y en Bolivia.

### *Los envíos de petróleo crudo*

Los embarques de crudos aumentaron en 2001 0,8% para cifrarse en 1.650 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo del Asia occidental con 850,5 millones de toneladas, los de África occidental con 174,9 millones, los de África del Norte con 133,8 millones y los de la zona del Caribe con 203,6 millones. Las mayores zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado, correspondiendo a los Estados Unidos 436,9 millones de toneladas, a Europa 426,8 millones y al Japón 215 millones. Los países en desarrollo del Asia meridional y oriental recibieron 306,8 millones de toneladas en 2001.

El comercio de petróleo se verá afectado con la llegada de crudos procedentes del Mar Caspio y el Asia central. El oleoducto y el terminal de Supla en Georgia comenzaron a construirse hace dos años para exportar

<sup>2</sup> La adhesión de China a la OMC tendría pocas repercusiones los años inmediatos, ya que las dos compañías públicas del país, Sinopec y Petrochina, controlan los mercados chinos de mayoristas y minoristas.

<sup>3</sup> Medido a 15°C y 1.013 milibares.

CUADRO 4  
Tráfico marítimo mundial<sup>a</sup> en 1970,1980, 1990 y 1997-2001, por tipos de carga  
y por grupos de países<sup>b</sup>

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 <sup>c</sup>			Crudos	Derivados <sup>c</sup>		
<i>Comercio en millones de toneladas</i>									
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
	1997	1 627	527	2 785	4 952	1 625	522	2 890	5 037
	1998	1 569	503	3 526	5 598	1 533	540	3 670	5 743
	1999	1 564	493	3 612	5 668	1 541	547	3 741	5 829
	2000	1 636	478	3 775	5 890	1 679	559	3 925	6 163
	2001	1 649	479	3 704	5 832	1 675	558	3 874	6 107
<i>Porcentaje del comercio por grupos de países</i>									
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	28,0	9,0	63,0	100,0	26,7	9,4	63,9	100,0
	1999	27,6	8,7	63,7	100,0	26,4	9,4	64,2	100,0
	2000	27,8	8,1	64,1	100,0	27,2	9,1	63,7	100,0
	2001	28,3	8,2	63,5	100,0	27,4	9,1	63,4	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	5,4	22,0	61,9	42,4	72,1	51,1	64,9	65,5
	1999	5,4	21,9	59,7	41,4	71,3	50,9	61,9	63,4
	2000	5,2	22,7	59,2	41,2	66,9	52,0	61,2	61,9
	2001	5,1	22,1	58,0	40,1	67,9	52,5	60,5	61,8
Europa central y oriental <sup>d</sup>	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	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,0	4,8	4,5	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	3,9	4,5	4,9	4,6	1,4	0,4	1,2	1,2
	2001	4,0	4,5	5,1	4,7	1,5	0,4	1,3	1,2
Países socialistas de Asia <sup>e</sup>	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	1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
	2000	1,0	1,1	6,5	4,5	4,2	4,0	7,2	6,1
	2001	1,0	1,2	6,7	4,6	3,6	4,8	7,6	6,2

CUADRO 4 (continuación)

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 <sup>c</sup>			Crudos	Derivados <sup>c</sup>		
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	90,4	73,8	29,5	50,6	24,7	42,1	28,9	29,1
	1999	89,7	72,9	30,1	50,2	24,7	44,0	31,0	30,5
	2000	89,9	71,7	29,4	49,6	27,5	43,6	30,4	30,8
	2001	89,9	72,2	30,2	50,5	27,0	42,3	30,7	30,8
<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	17,6	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,7	7,9	2,2	7,0	1,0	3,1	3,8	3,0
	2000	19,0	8,3	2,2	7,4	3,3	3,1	3,6	3,5
	2001	18,7	7,9	1,7	7,0	2,7	2,2	3,0	2,9
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	16,0	18,4	11,0	13,1	5,9	11,8	4,9	5,8
	1999	16,2	18,9	10,9	13,0	5,6	11,5	4,7	5,6
	2000	15,5	19,5	10,7	12,7	5,2	11,0	5,4	5,8
	2001	15,8	19,7	11,3	13,3	5,2	10,7	5,5	5,9
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	56,5	47,3	15,9	30,1	17,5	26,1	20,1	20,0
	1999	55,4	45,6	16,5	29,8	17,7	28,0	22,1	21,5
	2000	55,1	43,3	16,0	29,1	18,7	28,0	21,0	21,0
	2001	55,2	44,1	16,7	29,8	18,7	28,0	21,8	21,5
Europa <sup>e</sup>	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	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3

CUADRO 4 (continuación)

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 <sup>c</sup>			Crudos	Derivados <sup>c</sup>		
Oceanía <sup>e</sup>	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	0,2	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	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

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

petróleo de Azerbaiyán a través del Mar Negro. Luego, la terminación del oleoducto para llevar petróleo de Kazajistán al puerto ruso de Novorossiysk permitió que se hiciera el primer envío en octubre de 2001. Los embarques desde el Mar Negro aumentaron 7,9% a 64,3 millones de toneladas en 2000 y seguirán incrementándose cuando a los 4,7 millones de toneladas del oleoducto de Supsa se sumen los 28 millones de toneladas del de Novorossiysk. En Turquía se han manifestado preocupaciones ambientales, ya que el petróleo discurre por el Bósforo para dirigirse a sus destinos en Europa occidental, lo que supone unos 50 millones de toneladas anuales, recibiendo Italia un tercio de ese total. Estos envíos de petróleo necesitarán tonelaje Aframax y Suezmax y reducirán la demanda de superpetroleros. También, el que Rusia comenzara a construir a finales de diciembre de 2001 el terminal Primorsk en el Golfo de Finlandia para embarcar petróleo crudo que llega de Siberia occidental por el oleoducto del Báltico con capacidad de 12 millones de toneladas añadirá otra importante zona de carga.

El nivel actual de importaciones se verá influido en un futuro próximo por la decisión del Gobierno de los Estados Unidos, en noviembre de 2001, de completar su Reserva Estratégica de Petróleo, que tiene una capacidad de mil millones de toneladas. Aunque las importaciones chinas de petróleo crudo se contrajeron 13,6% desde el máximo registrado en 2000, las importaciones de derivados registraron un notable incremento de 19% para cifrarse en 21,5 millones de toneladas. A medio plazo, es probable que las importaciones de China aumenten para incrementar su actual reserva estratégica de petróleo de un mes. Las importaciones japonesas se mantuvieron igual y pueden aumentar para elevar las actuales existencias de petróleo de 116 días al promedio de 125 días que tienen los países que pertenecen al Organismo Internacional de Energía.

#### Envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos del petróleo permaneció sin variaciones en 2001 en 479 millones de toneladas. Las pautas y el volumen de los embarques fueron similares a los de años anteriores, con fluctuaciones ocasionales ocasionadas por interrupciones en la actividad de las refinerías por trabajos de mantenimiento o accidentes. El cierre previsto de las refinerías Killingholme en Humber (Reino Unido) con capacidad para 2,3 mbpd, de Conoco, se vio acelerado a raíz de una explosión que dejó a la instalación fuera de servicio desde mediados de abril hasta agosto. De resultados de ello, los precios de la gasolina se dispararon a 325 dólares por tonelada y los agentes de los Estados Unidos que comercian con ese producto tuvieron que adquirirlo en otros lugares. En septiembre de 2001, la explosión de seis oleoductos de petróleo crudo en Maoming, la mayor refinería china, redujo la producción en 70.000 bpd durante una quincena.

#### Envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron 10,3% en 2000 para alcanzar 137 mmmc de gas natural, que suponen del orden del 5% de la producción mundial. Los principales importadores siguieron siendo el Japón con 72,5 mmmc, seguido de la República de Corea con 19,7. Las exportaciones procedieron de Indonesia (35,7 mmmc), Malasia (21) y Australia (10,1). A través del Mediterráneo, la mayoría de las exportaciones argelinas de 26,3 mmmc se dirigieron a Francia (11,2 mmmc) y España (8,5). En otros lugares, el comercio discurre en torno al Golfo de Oriente Medio, donde las exportaciones de los Emiratos Árabes Unidos, Omán y Qatar se cifraron en 23,4 mmmc; Nigeria, cuyas exportaciones fueron de 5,6 mmmc; y Trinidad y Tabago, que exportaron 3,5 mmmc.

### 3. Los envíos de carga seca

#### *Evolución general*

En el año 2001, el transporte mundial de carga seca disminuyó 1,9%, cifrándose en 3.700 millones de toneladas (véase el cuadro 3). Los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosforita, registraron un modesto aumento de 1,2% hasta un total de 1.300 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancía transportada en buques de línea regular, disminuyó 3,4%, con un monto de 2.400 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 58,5% de todas las mercancías transportadas durante el año.

#### *Producción mundial de acero bruto*

La producción mundial de acero de fundición en el año 2001 fue de 839,9 millones de toneladas, con un descenso de 0,9% respecto de la cifra de 847,2 millones de toneladas del año 2000. Las disminuciones regionales fueron apreciables en los Estados Unidos, donde la producción se redujo 11,4% hasta 119,9 millones de toneladas en contraste con los 135,4 millones de toneladas de 2000. La producción también disminuyó 2,8% en los países de la Unión Europea (a 158,8 millones de toneladas) y 3,4% en el Japón (a 102,9 millones de toneladas). Los países de Sudamérica registraron una contracción de 3,9% para producir 37,6 millones de toneladas, pero sus resultados fueron contrapuestos: el Brasil redujo la producción en 4,1% a 26,7 millones de toneladas y la Argentina lo hizo en 8,3% a 4,1 millones de toneladas, pero Venezuela aumentó su producción 3,3% a 4 millones de toneladas. El descenso de 1,3% en la producción de acero de Oceanía se debió sobre todo a Australia, que redujo su producción en 3,2% a 6,9 millones de toneladas. Los países de la Federación de Rusia aumentaron su producción 1,8% para alcanzar 98,2 millones de toneladas en 2001. China logró una notable expansión de su producción de acero con un 12,6%, para llegar a 143,3 millones de toneladas. Los países de África incrementaron su producción 9,5%, a 15,1 millones de toneladas, en particular Egipto (en 33,3% a 3,8 millones de toneladas) y Sudáfrica (4% y 8,8 millones de toneladas). Los países del Oriente Medio también se desempeñaron bien, con un incremento conjunto de 8,1% para alcanzar 11,7 millones de toneladas: entre ellos, la Arabia Saudita logró un aumento de 13,4% con 3,4 millones de toneladas e Irán 4,8% y 6,9 millones.

En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro útil indicador para predecir el tráfico de carga a granel, aumentó tan solo 0,1% hasta 571,4 millones de toneladas. La producción de hierro directamente reducido, que requiere mineral de hierro y

gas, disminuyó 12,2% hasta 24,4 millones de toneladas. La producción de hierro a partir de chatarra aumentó ligeramente 0,8% para cifrarse en 240,3 millones de toneladas.

#### *Consumo mundial de acero*

El consumo aparente de acero en el año 2001 se estimó en 773 millones de toneladas, únicamente un 0,5% más que en 2000. El incremento principal se registró en China, con un notable aumento de 13,3% hasta 160 millones de toneladas. En Sudamérica el crecimiento fue de 7,8% para llegar a 29 millones de toneladas. En otras partes, la demanda se contrajo (como en los países del TLCAN, donde disminuyó 8,2% hasta 134 millones de toneladas) o se estancó (como en la Unión Europea, donde se mantuvo en 142 millones de toneladas).

#### *El tráfico de mineral de hierro*

El marasmo registrado en la producción y consumo de acero se reflejó en la disminución del 2% de los embarques de mineral de hierro en 2001 para alcanzar un total de 445 millones de toneladas. El Brasil y Australia, que representan alrededor de los dos tercios de las exportaciones mundiales, no registraron crecimiento alguno en los diez primeros meses de 2001. Suecia redujo un 14% su volumen embarcado en el mismo período, mientras Sudáfrica aumentó sus embarques 11%. Otros exportadores como el Canadá y la India obtuvieron resultados contrapuestos, con una disminución de 28% en el primer caso en un período de siete meses y un incremento de 4% en el segundo durante un período de 11 meses. Las previsiones a corto plazo no son optimistas y lo que ocurra dependerá de que se recupere la economía de los Estados Unidos, de los derechos que aplique finalmente ese país al acero extranjero y de la predisposición de los siderúrgicos japoneses a reponer existencias.

#### *El tráfico de carbón*

El transporte marítimo de carbón aumentó 7% en 2001 y alcanzó una cifra sin precedentes de 560 millones de toneladas. Al igual que en el año 2000, cuando los envíos de carbón para centrales térmicas crecieron 11,3% hasta 344 millones de toneladas, el incremento de los embarques en 2001 obedeció a los mayores envíos de ese tipo de carbón.

China registró el crecimiento mayor de las exportaciones, con un 58% durante un período de 10 meses para alcanzar 72,2 millones de toneladas. En el primer semestre de 2001, Colombia tuvo un incremento del 25% hasta 21,8 millones de toneladas e Indonesia un 17% y 31,3 millones. Australia, con mucho el mayor exportador y que representa un poco más de la tercera parte de todos los envíos, aumentó sus

exportaciones un 4% durante un período de 10 meses para llegar a 161,9 millones de toneladas. Los embarques de los exportadores de América del Norte se redujeron 15% en los Estados Unidos y 7% en el Canadá. Las importaciones de carbón del Japón, que es el mayor importador, crecieron 6,6% en 2000 para cifrarse en 144,4 millones de toneladas, y nuevamente un 9% en 2001. Los principales proveedores fueron Australia y China. Las exportaciones de China como consecuencia de su reciente acuerdo con el Japón aumentarán la demanda de pequeños buques en detrimento del tonelaje de tamaño El Cabo.

### *El tráfico de cereales*

El comercio mundial de granos fue de 220 millones de toneladas en 2001, con un descenso de 4,3% respecto del año anterior, cuando alcanzó 230 millones de toneladas, divididos casi por igual entre trigo y cereales secundarios (sobre todo maíz y sorgo). Los Estados Unidos, que son los mayores exportadores, redujeron los envíos en los 10 primeros meses de 2001 a 66,7 millones de toneladas, con un descenso de 6% respecto del mismo período de 2000, cuando las exportaciones se cifraron en 70,8 millones de toneladas. Durante el mismo período de 2001, sólo la Argentina registró un incremento del 2% en los envíos, mientras otros exportadores tales como la Unión Europea, Australia y el Canadá redujeron los embarques en 20, 17 y 12% respectivamente. Esa disminución de los envíos contrasta con los incrementos en la tasa de crecimiento de todos esos países en 2000 y el aumento de los embarques desde el Mar Negro durante el año 2001. Como de costumbre, las importaciones se dividieron entre muchas regiones del mundo. En 2000, las importaciones del Japón, que es el mayor importador, se contrajeron 1,6% hasta 29,9 millones de toneladas. Las importaciones de China y México aumentaron 81,9 y 6,8% para alcanzar 13 millones y 16,5 millones de toneladas respectivamente. Se espera que los envíos prosigan al mismo nivel en 2002, aun cuando las existencias sean menores en muchos países importadores.

### *Otro comercio de mercancías a granel*

Se estima que durante el año 2001, los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, disminuyeron 3,2% hasta 51 millones de toneladas. Los de bauxita se redujeron 3,3% a 29,0 millones de toneladas, mientras que los de alúmina lo hicieron en 3,1% para situarse en 22,0 millones de toneladas. Las cifras finales del 2000 indican que las exportaciones de bauxita desde el África occidental, que suponen del orden de la mitad del total mundial, disminuyeron 1,3%, mientras que los embarques de alúmina desde Australia, que también representan alrededor de la mitad del total mundial, aumentaron 2,7%. Los envíos de bauxita desde Jamaica

se redujeron 14,6% y los de alúmina crecieron 11,6%. En el año 2001, la producción de productos primarios del aluminio descendió 3% hasta 20,6 millones de toneladas. La contracción fue grande en América del Norte, con 13,6%, y en América Latina con 8,1%. Asia y Europa occidental se mantuvieron igual, mientras que se registraron incrementos en Sudáfrica (16,2%), Oceanía (1,3%) y Rusia y Europa oriental (1%).

Los envíos de fosforita también aumentaron 2,6% en 2001, alcanzando 29,6 millones de toneladas, con una recuperación durante tres años consecutivos dentro de una tendencia descendente. Los embarques de Marruecos, el principal exportador, al que corresponde del orden de un tercio de las exportaciones mundiales, fueron de 10,8 millones de toneladas, un 3,5% más que en 2000. Otros exportadores tradicionales también se beneficiaron: las exportaciones de Jordania crecieron 15,3% hasta 3,6 millones de toneladas y las de Togo un 6,9% hasta 1,3 millones de toneladas. El resultado más notable fue el incremento de 42,4% en las exportaciones de China, que supusieron 4,9 millones de toneladas. Las importaciones de la Unión Europea y de otros países asiáticos explican por partes iguales las mayores exportaciones.

Se estima que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, aumentó a 800 millones de toneladas en 2001. Los productos siderúrgicos y forestales representaron alrededor de la mitad del tonelaje transportado en este tráfico, mientras que el resto se dividió casi por igual entre metales y minerales (coque, arrabio, cemento, mineral de manganeso, etc.) y productos agrícolas (azúcar, arroz, harina de soya, potasa, fosfatos, etc.). Las predicciones para esas mercancías en general indican un volumen similar de envíos en 2002, mostrando algunos productos (como el azúcar) un crecimiento mayor que otros (verbigracia los productos siderúrgicos).

## **4. El transporte contenedorizado de mercancías en buques de línea regular**

El resto de los 1.600 millones de toneladas de carga seca se transportó cada vez más en contenedores en las rutas que siguen los buques de línea regular. En algunas regiones, unos servicios especializados y unitarizados tales como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte de automóviles coexisten con servicios autónomos de carga general, sirviendo algunos de éstos de respaldo del tráfico principal en contenedores. Sin embargo, los contenedores siguen introduciéndose en otros tipos de tráfico, como el transporte refrigerado.

El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel en el mayor uso del transbordo para llegar a los destinos finales, una

práctica que complementa las escalas directas de los buques mayores. La información preliminar de que se dispone para 2001 establece las siguientes pautas de tráfico en las tres principales rutas que siguieron los contenedores – la transpacífica, la transatlántica y la de Europa-Asia – durante el pasado año.

En la ruta transpacífica, el desequilibrio se amplió cuando el tráfico en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, aumentó 1,7% a 6,8 millones de TEU, mientras que en la dirección opuesta se registró un descenso del 2% hasta 3,1 millones de TEU. El tráfico en dirección este se distribuyó de forma desigual entre las navieras: Hanjin registró un incremento de 11,2%, probablemente al absorber parte del tráfico de otra naviera coreana, la Cho Yang, que quebró, mientras que Evergreen tuvo un descenso de 14,1%. Los malos resultados en dirección oeste se achacan a la demanda poco boyante del Japón, que absorbe hasta el 40% del tráfico en dirección oeste, y a la desaceleración de la economía estadounidense, que exportó en el primer semestre del año mercancías acumuladas que no se habían vendido. En la ruta Asia-Europa, el desequilibrio aumentó ligeramente, creciendo el tramo dominante, de Asia a Europa, un 1,7% hasta 4,6 millones de TEU e incrementándose también el tráfico de Europa a Asia un 1,1% hasta 3,6 millones de TEU. La reducción de la actividad económica en ambos extremos de la ruta impidió que se cumplieran previsiones anteriores más optimistas. En la ruta transatlántica, hasta el tercer trimestre de 2001 el tráfico predominante desde Europa a América del Norte mantuvo un saludable crecimiento de 2,7% mientras que en dirección este se observó un modesto aumento de 0,4%. A finales de año, sin embargo, había descensos del tráfico de 15 y 10%. El tráfico total en esas grandes rutas alcanzó los 23,3 millones de TEU.

El tráfico de Europa a África se mantuvo en 1,4 millones de TEU en dirección sur y en 1 millón de TEU en dirección norte. Hubo un pequeño descenso de 1% en la rutas de Europa al Caribe y Sudamérica, y a Oceanía, que transportaron 0,7 y 0,2 millones de TEU respectivamente. Se estima que el tráfico en dirección norte desde esas regiones a Europa aumentó 1% a 1,3 y 0,2 millones de TEU respectivamente. El tráfico total entre Europa y el Caribe y Sudamérica disminuyó 0,2%, constituyendo un motivo de preocupación para los transportistas los desequilibrios que se traducen en contenedores vacíos. El volumen de carga entre Norteamérica y América del Centro y del Sur permaneció en alrededor de 1,4 millones de TEU en ambas direcciones. Las corrientes entre Asia nororiental y Asia sudoriental se mantuvieron en 1,67 millones de TEU en la dirección sur, con un pequeño incremento hasta 2 millones de TEU en la dirección contraria. El tráfico entre Asia y Oceanía también se mantuvo en 0,5 millones de TEU en dirección sur y en 0,9 millones en dirección norte. El tráfico total a lo largo de esas

rutas Norte-Sur ascendió a 12,7 millones de TEU, con un modesto crecimiento de 0,7%.

## 5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

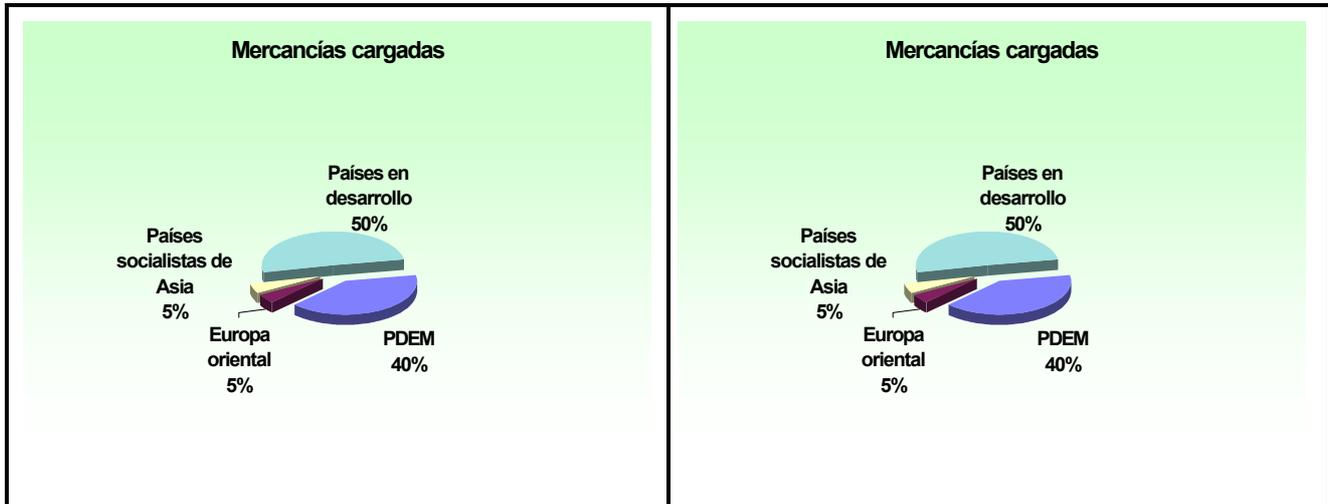
En el cuadro 4 y en el gráfico 3 figura el desglose de los 5.880 millones de toneladas del tráfico marítimo mundial por grandes segmentos de productos y por grupos de países. La parte de los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) en las mercancías cargadas y descargadas en el año 2001 fue 40,1 y 61,8% respectivamente del volumen total mundial. En esos países, las exportaciones de petróleo crudo y derivados supusieron 5,1 y 22,1% de las exportaciones mundiales totales mientras que las importaciones representaron 67,9 y 52,5%. En el anexo II se hace una segregación más detallada por regiones. En el caso de los PDEM, Europa sigue siendo el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 103,9 millones de toneladas (4,9% del total mundial). Los Estados Unidos son los importadores mayores de unos y otros, con 593,0 millones de toneladas (26,6%), seguidos de cerca por Europa con 531,6 millones de toneladas (23,8%), y figurando el Japón a continuación con 264,2 millones de toneladas (11,8%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los PDEM se mantuvo en 58% de las exportaciones y 60,5% 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 29,3 y 37,8% respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelanda) fueron también grandes exportadores de graneles secos con porcentajes de 10,3 y 11,0 respectivamente. Tal cosa muestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Durante el año 2001 la parte de los países en desarrollo en el total de exportaciones transportadas por vía marítima fue 50,5%, mientras la de las importaciones se cifró en 30,8%. Estos porcentajes se han mantenido bastante estables desde 1998, aunque ha habido una ligera tendencia al alza de las importaciones. La estructura comercial de esos países presenta un pronunciado contraste con la de los PDEM. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue 89,9 y 72,2% respectivamente. Para las importaciones, los porcentajes fueron 27 en el caso del primero y 42,3 en el de los segundos. En el sector de carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo supuso 30,2% de las exportaciones mundiales, mientras que en el caso de sus importaciones se mantuvo la proporción del último año de 30,4% del total mundial.

GRÁFICO 3

**Tráfico marítimo mundial por grupos de países**  
(variación porcentual del tonelaje, 2001)



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

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales. Correspondió a aquéllos ubicados en Asia la mayor proporción de las exportaciones e importaciones, con 29,8 y 21,5% respectivamente de los totales mundiales. La parte de los países en desarrollo de América fue el 13,3% de las exportaciones mundiales y el 5,9% de las importaciones. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los anteriores: 7 en el caso de las exportaciones y 2,9 en el de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y de Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

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 55,2%, con 44,1% 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. La parte de los países en desarrollo de África en las exportaciones de petróleo crudo fue superior a la de aquéllos en América, con 18,7 y 15,8% respectivamente. En las exportaciones de derivados del petróleo, sin embargo, ocurrió lo contrario y las cifras fueron 7,9% para los países en desarrollo de África y 19,7% para los de América. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (16,7%), seguidos de los países en desarrollo americanos (11,3%) y africanos (2,2%).

En las importaciones de crudos, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 18,7% del total mundial. Las de los países en desarrollo de América y

África se cifraron en 5,2 y 2,7% respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo, los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron 28, 10,7 y 2,2. 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 1,1%.

La proporción que correspondió a los países socialistas de Asia en las exportaciones mundiales de 2001 fue 4,6% 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 elevadas tasas de crecimiento económico de ese país. La parte mayor de los países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS) corresponde a las exportaciones, con 4,7%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el Mar Negro. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,2% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

## 6. La demanda de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de tonelada-milla. Ese transporte en el año 2001 supuso 22,682 billones de toneladas-milla, con una disminución de 1,5% respecto de la cifra de 2000. Esa disminución

CUADRO 5  
**El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indican**  
*(miles de millones de toneladas-milla)*

	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales <sup>a</sup>	Los cinco graneles principales	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
1998	7 889	1 970	9 859	2 306	2 419	1 064	6 129	5 600	21 588
1999	7 980	2 055	10 035	2 317	2 363	1 186	6 203	5 752	21 990
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	7 725	2 070	9 795	2 520	2 650	1 200	6 697	6 190	22 682

Fuente: Fearnleys, *Review 2001*.

<sup>a</sup> Comprende trigo, maíz, cebada, avena, centeno, sorgo y granos de soya.

es mayor que la contracción del 1% registrada en el volumen de carga e indica una reducción en la distancia recorrida por las mercancías transportadas por mar. Esas menores distancias en lo que atañe a los crudos y a los productos del petróleo hicieron que las toneladas-milla disminuyeran 4,6%, lo que, al compararse con el modesto incremento de 0,6% en el volumen de carga, refleja los suministros más cuantiosos de petróleo crudo desde fuentes próximas (por ejemplo, desde la costa occidental de África a América del Norte y desde el Mar Negro a Europa), así como el uso intensivo del transbordo y del oleoducto Sumed desde el Mar Rojo al Mediterráneo.

Para todos los tipos de carga seca, las toneladas-milla aumentaron 1,2%, mientras que el tonelaje transportado disminuyó 1,9%. En las cinco principales cargas secas, las toneladas-milla crecieron un modesto 0,9%, ligeramente menos que el incremento de 1,2% en el volumen de carga, lo que indica que esas mercancías se transportaron más o menos por las mismas rutas que antes. No obstante, las toneladas-milla de la demás carga seca (mercancías de menor importancia y transporte en buques de línea) aumentó 1,2%, mientras el volumen de carga transportada se redujo 1,5%, lo que revela que esas mercancías se transportaron a mayor distancia en 2001.

## Capítulo II

### ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

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

#### A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

##### 1. Tipos principales de buques

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2000, 2001 y 2002. Al 1º de enero de 2002 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 825,7 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de 2,1% respecto del año 2001, cuando la flota mundial aumentó 1,2% respecto del tonelaje de 2000. Tal aumento es el más elevado desde 1997, cuando la flota creció 2,3%, y casi dos veces más que el del año anterior. Las entregas de buques nuevos representaron 45,2 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 27,9 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 17,3 millones de TPM en 2001.

El tonelaje de petroleros estuvo estancado, pero el número de graneleros (buques que transportan carga seca a granel) registró en 2001 un aumento notable de 4,6%. Ambos tipos representaron el 70,3% del tonelaje

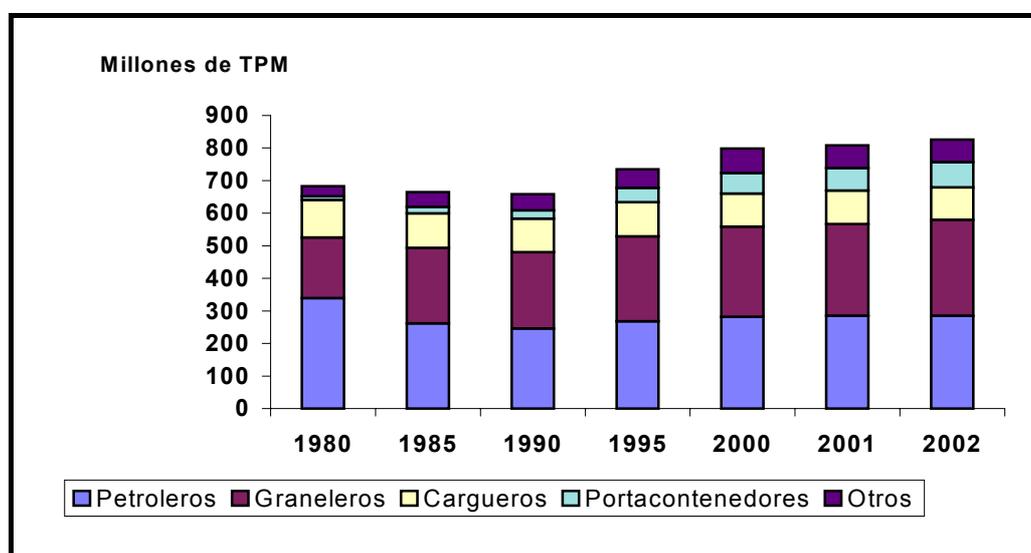
total en ese año, con un ligero incremento desde el 70,1% del año anterior. La flota de cargueros (buques que transportan carga en general) disminuyó en 2001 2,7% y supuso el 12,1% de la flota mundial total. En términos de tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron en 7,9 millones de TPM, es decir, un 11,4%, y ahora representan el 9,3% de la flota total mundial. Ese incremento relativamente alto refleja la creciente proporción de manufacturas que se desplazan por lo general en contenedores. El tonelaje en TPM de buques que transportan gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

##### 2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando mucho en el año 2001 en términos tanto de número de buques como de capacidad en unidades TEU, cifrándose los primeros en 2.755 y la segunda en 5.356.650 a comienzos de 2002, con un incremento de 6,2% en el número y de 13,2% en la

GRÁFICO 4

Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años



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

CUADRO 6  
**Flota mundial por principales tipos de buque, 2000-2002<sup>a</sup>**  
*(cifras a comienzos de año en miles de TPM)*

<i>Tipos principales</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>Variación porcentual 2001/2002</i>
Petroleros	282 458 35,4	285 441 35,3	285 519 34,6	0,0
Graneleros	276 091 34,6	281 654 34,8	294 588 35,7	4,6
Mineraleros/ graneleros/petroleros	16 723 2,1	11 391 1,4	14 456 1,8	26,9
Mineraleros /graneleros	259 368 32,5	270 263 33,4	280 132 33,9	3,7
Buques de carga general	101 481 12,7	102 653 12,7	99 872 12,1	-2,7
Buques portacontenedores	63 637 8,0	69 216 8,6	77 095 9,3	11,4
Otros tipos de buques	75 328 9,4	69 412 8,6	68 578 8,3	-1,2
Cargueros de gas licuado	17 334 2,2	18 525 2,3	19 074 2,3	3,0
Cargueros de productos químicos	7 813 1,0	8 044 1,0	7 974 1,0	-0,9
Buques tanque diversos	849 0,1	768 0,1	785 0,1	2,2
Transbordadores y buques de pasaje	4 944 0,6	5 038 0,6	5 319 0,6	5,6
Otros	44 388 5,6	37 037 4,6	35 426 4,3	-4,3
TOTAL MUNDIAL	798 995 100	808 376 100	825 652 100	2,1

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

<sup>a</sup> Los porcentajes figuran en cursiva.

capacidad respecto del año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.824 TEU en 2000 a 1.944 TEU en 2001, como consecuencia de que se construyeran buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2001, la tendencia bien establecida hacia mayores portacontenedores siguió su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 71% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 72,2% de los pedidos.

### 3. Distribución por edad de la flota mercante mundial.

El cuadro 8 ofrece datos sobre la distribución media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad

de esa flota se mantuvo sin cambios en 2001 en 13,9 años. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros disminuyó en casi un año a 13,2 en 2001. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad disminuyó a 42,7% desde el 47,8% en 2000, por los mayores desguaces en 2001, que fueron de 15,7 millones de TPM (frente a 13,5 millones en 2000). La edad media de la flota de graneleros aumentó ligeramente a 13,7 años desde los 13,2 años de 2000. Los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes en 2001, con una edad media de 11 años frente a los 10,4 anteriores. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre cero y cuatro años de edad, a saber, un 30,1%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, las principales naciones de libre matrícula siguieron teniendo los buques de edad

CUADRO 7

**Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2000, 2001 y 2002<sup>a</sup>**  
(cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
TOTAL MUNDIAL	2 433 100,0	2 595 100,0	2 755 100,0	4 297 874 100,0	4 734 079 100,0	5 356 650 100,0
Países desarrollados de economía de mercado	693 28,5	724 27,9	759 27,5	1 530 655 35,6	1 665 709 35,2	1 785 609 33,3
Principales países de libre matrícula	944 38,8	1 003 38,7	1 117 40,5	1 698 576 39,5	1 919 117 40,5	2 317 543 43,3
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 637 67,3	1 727 66,6	1 876 68,1	3 229 231 75,1	3 584 826 75,7	4 103 152 76,6
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	34 1,4	32 1,2	30 1,1	26 699 0,6	25 457 0,5	24 590 0,5
Países socialistas de Asia	89 3,7	106 4,1	98 3,6	96 450 2,2	105 344 2,2	105 344 2,0
Países en desarrollo	587 24,1	644 24,8	674 24,5	803 135 18,7	883 883 18,7	994 024 18,6
<i>de los cuales en:</i>						
África	10 0,4	11 0,4	10 0,4	10 719 0,2	10 841 0,2	10 674 0,2
América	192 7,9	214 8,2	231 8,4	214 153 5,0	253 822 5,4	273 893 5,1
Asia	380 15,6	416 16,0	432 15,7	572 212 13,3	617 768 13,0	708 883 13,2
Europa	5 0,2	3 0,1	1 0,0	6 051 0,1	1 452 0,0	574 0,0
Oceanía	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0 0,0	0,0 0,0
Otros países y buques no asignados	86 3,5	86 3,3	77 2,8	142 359 3,3	134 569 2,8	129 540 2,4

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

<sup>a</sup> Los porcentajes figuran en cursiva.

más baja (13,3 años en 2001 frente a 13,4 en 2000), al mantenerse la tendencia a abanderar buques nuevos en ellos. Sin embargo, los países desarrollados de economía de mercado continuaron con su tendencia a reducir la edad media de su flota, con 13,3 años en 2001 frente a 13,6 en 2000. En ese grupo, la edad media de los portacontenedores se incrementó ligeramente hasta 10,3 años en 2001, frente a 10,2 en 2000. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) se incrementó un poco en 2001 a 14,3 años, en comparación con los 14,2 de 2000. En ese grupo, la edad media de los buques de carga general disminuyó en 0,5 unidades a 18,5 años, mientras que la de los portacontenedores se incrementó en 1,2 hasta 11,2 años.

La edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia disminuyó ligeramente a 17,9 años en 2001. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (18,9 años en 2001 frente a 18,6 en 2000), representando los buques construidos hace más de 15 años alrededor de los tres cuartos de la flota total y siendo los petroleros los de más edad con 20,1 años.

#### 4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto nunca registrado, con unas entregas que ascendieron a 45,2 millones de TPM en 2001 (véase el cuadro 9), y supusieron un incremento de 1,8%

CUADRO 8  
**Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2002**  
*(porcentaje de las TPM totales)*

Grupo de países	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media (años) 2001 <sup>a</sup>	Edad media (años) 2000 <u>a</u>
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	19,1	18,6	12,5	15,7	34,1	13,9	13,9
	Buques tanque	19,4	23,3	14,5	8,7	34,0	13,2	14,1
	De carga general	17,6	18,9	11,9	22,9	28,7	13,7	13,2
	Cargueros	14,1	10,5	10,6	20,9	44,0	16,2	17,0
	Portacontenedores	30,1	23,8	11,4	11,6	23,0	11,0	10,4
	Todos los demás	18,3	14,4	12,6	12,6	42,1	14,9	15,0
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	21,7	18,3	13,2	14,9	31,9	13,3	13,6
	Buques tanque	22,4	21,2	11,0	9,4	36,0	13,3	14,5
	De carga general	12,6	19,2	11,5	26,7	30,1	14,6	13,5
	Cargueros	21,5	13,7	11,4	19,9	33,5	14,0	14,3
	Portacontenedores	35,0	19,3	16,8	9,1	19,8	10,3	10,2
	Todos los demás	20,2	16,3	15,8	13,0	34,8	13,8	13,6
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	20,4	20,6	12,8	15,2	31,0	13,3	13,4
	Buques tanque	17,9	25,8	15,8	7,0	33,5	13,1	13,9
	De carga general	19,4	19,3	12,8	21,8	26,8	13,3	12,8
	Cargueros	17,9	12,6	12,3	23,7	33,5	14,6	15,6
	Portacontenedores	29,4	24,2	9,2	11,9	25,4	11,4	10,3
	Todos los demás	24,6	16,9	9,0	9,2	40,2	13,8	15,1
Total parcial de PDEM y principales países de libre matrícula	Todos los buques	20,9	19,7	12,9	15,1	31,3	13,3	13,5
	Buques tanque	19,4	24,2	14,2	7,8	34,4	13,2	14,1
	De carga general	17,8	19,3	12,5	22,9	27,5	13,6	13,0
	Cargueros	19,2	13,0	12,0	22,4	33,5	14,4	15,2
	Portacontenedores	31,8	22,1	12,4	10,7	23,0	10,9	10,2
	Todos los demás	22,1	16,6	12,8	11,3	37,1	13,8	14,3
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,8	4,9	17,4	21,1	54,8	18,9	18,6
	Buques tanque	2,6	1,8	12,1	18,2	65,4	20,1	19,8
	De carga general	0,0	2,8	14,9	24,7	57,7	19,7	18,7
	Cargueros	1,7	5,5	15,9	19,9	57,1	19,1	18,7
	Portacontenedores	14,5	8,3	12,7	31,3	33,3	15,5	14,2
	Todos los demás	1,6	5,7	21,6	21,4	49,7	18,3	17,9
Países socialistas de Asia	Todos los buques	6,4	14,1	6,8	16,5	56,2	17,9	18,1
	Buques tanque	7,8	21,8	8,4	11,8	50,1	16,5	16,8
	De carga general	6,5	16,2	4,9	17,1	55,2	17,7	17,5
	Cargueros	4,7	4,9	6,3	15,4	68,7	20,0	20,2
	Portacontenedores	12,3	29,2	13,3	29,3	16,0	12,6	14,1
	Todos los demás	4,4	12,8	7,4	14,1	61,2	18,7	19,4
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	17,8	17,7	11,4	17,4	35,7	14,3	14,2
	Buques tanque	21,5	21,4	16,7	11,2	29,2	12,7	13,6
	De carga general	20,0	19,6	11,4	24,1	24,9	13,1	12,7
	Cargueros	7,8	7,5	7,3	19,7	57,7	18,5	19,0
	Portacontenedores	26,6	29,4	8,2	12,5	23,3	11,2	10,0
	Todos los demás	11,3	10,0	9,2	14,6	55,0	17,4	16,4

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

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

CUADRO 9  
Entregas de buques nuevos en los años que se indican

Año	Buques tanque <sup>a</sup>		Cargueros mixtos <sup>a</sup>		Graneleros de carga seca <sup>a</sup>		Otros <sup>b</sup>		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4
2001 <sup>c</sup>	117	15,5	0	0	314	21	1 039	8,7	1 470	45,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2001*.

<sup>a</sup> Buques de más de 10.000 TPM.

<sup>b</sup> Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 toneladas de registro bruto (TRB).

<sup>c</sup> Cifras provisionales.

respecto de las cifras de 2000. El número total de buques entregados disminuyó a 1.470 unidades desde las 1.544 de 2000 y reflejó la tendencia constante hacia buques mayores. Esa elevada cifra siguió correspondiendo sobre todo a graneleros con 21 millones de TPM, lo que supone un impresionante 65,5% más que el nivel de 2000. El número de buques entregados de ese tipo también aumentó a 314 unidades en 2001 desde las 186 de 2000. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 66.800, un poco menos que la cifra del año anterior de 69.800. El tonelaje de los petroleros entregados disminuyó en 5,2 millones de TPM, lo que supuso un descenso de alrededor del 25,1% respecto del año 2000. Otro rasgo característico fue que en 2001 el tamaño de los petroleros entregados fue ligeramente menor. En el año anterior, el tonelaje medio de peso muerto había sido de 135.300, mientras que en 2001 fue de 132.500. Las

construcciones nuevas de otros tipos de buque, como cargueros y portacontenedores, disminuyeron tanto en número como en tonelaje a 1.039 unidades y 8,7 millones de TPM en 2001.

## 5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2001, el tonelaje total vendido para desguace aumentó sustancialmente en un 25,2% desde las cifras del año anterior hasta 27,8 millones de TPM, que representaron 3,4% del peso muerto total mundial, frente a 2,7% en 2000. La parte mayor de los desguaces correspondió a petroleros. Las ventas de éstos con tal fin aumentaron de modo apreciable en 16,3% para cifrarse en 15,7 millones de TPM, por causa de la baja de los fletes durante casi todo el año. Las ventas de

CUADRO 10  
Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1997 a 2001

Tonelaje desguazado	1990	1997	1998	1999	2000	2001
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	14,8	25,2	30,7	22,2	27,8
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7	3,4

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

CUADRO 11  
Ventas para desguace comunicadas de 1997 a 2001 por tipos de buque  
(millones de TPM y porcentajes)

Año	Millones de TPM					Porcentajes						
	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros de carga seca	Otros	Total	Flota mundial	Total	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros de carga seca	Otros	Total
1997	3,6	0,4	8,2	2,6	14,8	775,9	1,9	24,2	2,9	55,1	17,9	100,0
1998	7,4	1,4	12,8	3,5	25,2	788,7	3,2	29,4	5,7	50,9	14,0	100,0
1999	16,7	1,1	9,7	3,3	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0

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

CUADRO 12  
Edad media del tonelaje desguazado de 1997 a 2001, por tipos de buque<sup>a</sup>  
(años)

Año	Buques tanque	Graneleros de carga seca	Buques portacontenedores	Cargueros
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2002), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro 1.3.2.

<sup>a</sup> Buques de 300 TRB o más.

superpetroleros y grandes petroleros para desguace subieron desde 25 unidades en 2000 a 29 en 2001. Las de petroleros de dimensiones Suezmax también aumentaron desde 17 unidades en 2000 a 29 en 2001 y las de aquéllos de tamaño Aframax se mantuvieron casi iguales con 18 unidades en 2000 y 19 en 2001. En la categoría de los petroleros de menor tamaño ocurrió lo contrario, pues en 2000 se vendieron para desguace 58 buques frente a 35 en 2001. La edad media de los petroleros vendidos para tal fin aumentó un poco desde 26,9 años en 2000 a 28 en 2001. El tonelaje de los graneleros de carga seca vendidos para desguace casi se duplicó hasta 8,1 millones de TPM en 2001 desde los 4,6 millones de 2000. Ese aumento se produjo en graneleros de todos los tamaños. Las ventas con tal finalidad de buques de más de 120.000 TPM subieron desde 3 unidades en 2000 a 9 en 2001. Para los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas se dispararon desde 8 unidades en 2000 a 37 en 2001. En los de tamaño mediano hubo una ligera disminución de las ventas para desguace desde 19 unidades en 2000 a 16 en 2001. La edad media de todos los graneleros de carga seca desguazados fue de 26,7 años en 2001,

ligeramente superior a la del año anterior. Otros tipos de buque también contaban en 2001 con una vida comercial parecida: los portacontenedores vendidos a los desguazadores tenían una edad media de 26,9 años y los buques de carga general 27,4 años.

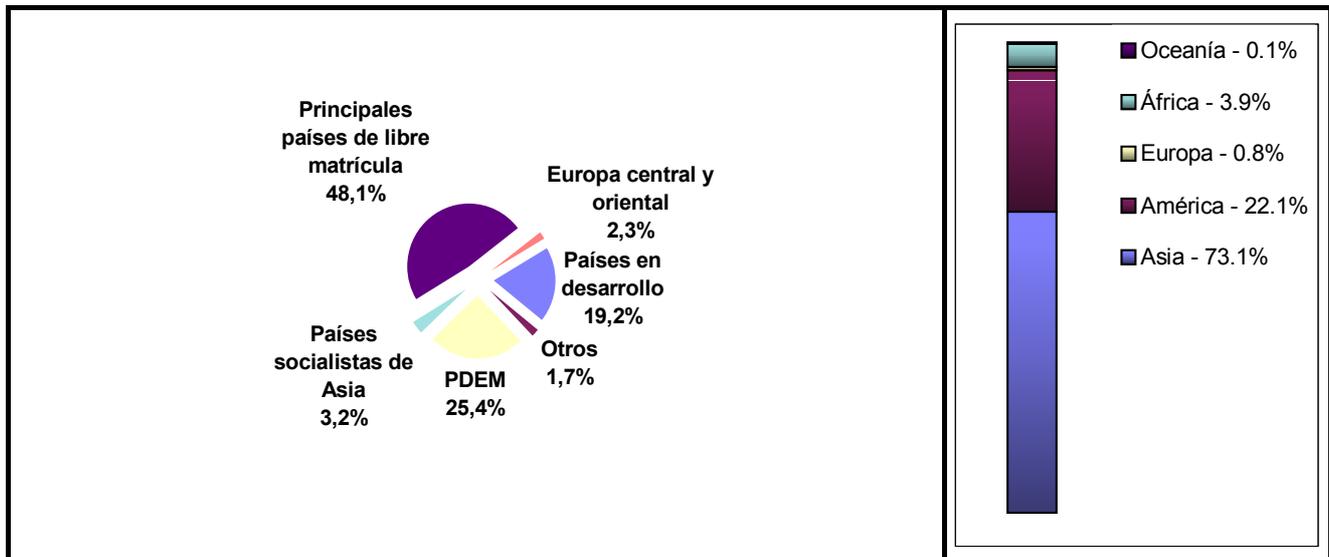
## B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

### 1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2001, con un incremento de 2,1% y un volumen de 825,7 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). El tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado registró un incremento parecido (de 4,1 millones de TPM hasta 207,5 millones). Los principales países de libre matrícula aumentaron su tonelaje por encima del promedio mundial en 10,2 millones de TPM (2,6%) y alcanzaron la cifra récord de 402,4 millones de TPM. Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas

GRÁFICO 5

**Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2002**  
(variación porcentual de TPM)



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

pertenecen a países desarrollados de economía de mercado y el resto a países en desarrollo. La parte de estos últimos, sin embargo, ha seguido aumentando. El tonelaje abanderado en ellos en 2001 creció en 2 millones de TPM (1,3%) para alcanzar 159,0 millones de TPM. Este incremento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas aumentaron en 1,3 millones de TPM (1,1%) hasta 117 millones de TPM, representando el 73,6% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de América creció en 0,5 millones de TPM y se situó en 34,6 millones, mientras la de los países en desarrollo africanos disminuyó en 0,3 millones para suponer 5,7 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un pequeño descenso de 0,1 millones de TPM mientras que el pequeño tonelaje de los países en desarrollo de Oceanía se triplicó hasta 0,6 millones de TPM. La parte de los países socialistas de Asia y la de los países de Europa central y oriental en la flota mundial total presentaron movimientos contrapuestos en 2001, con un aumento de la primera de 0,4 millones de TPM y un descenso de la segunda de 0,1 millones.

## 2. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países

En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de la flota por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001. La parte de los petroleros en la flota mundial total disminuyó 0,7% en 2001 respecto del año 2000. Esto supuso más del doble de la disminución porcentual experimentada en 2000 y reflejó la elevada cuantía del tonelaje de los petroleros desguazados en 2001. Hubo

un incremento de 0,9% en la parte de los graneleros en la flota mundial total, que supuso el 35,7%, un poco por encima del nivel registrado en el decenio de 1990. La parte de los buques de carga general en la flota mundial disminuyó a 12,1%, mientras que la de portacontenedores aumentó a 9,3%. La parte de otros tipos de buques descendió a un 8,3%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado aumentó muy ligeramente hasta 30,6% en 2001 frente al 30% del año 2000. En cambio, la de los países de libre matrícula disminuyó ligeramente a 50,1% frente al 50,8% del año anterior. Estas fluctuaciones tan pequeñas en ambos grupos de países contrastan con la tendencia tradicional de los propietarios de los países desarrollados de economía de mercado a abanderar los petroleros en pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo fue casi estable en 2001 con un 16%, lo que supuso una disminución muy pequeña respecto del año anterior. La parte de los países en desarrollo de Asia se redujo 0,2% en 2001 para constituir el 12,7% de la flota mundial de petroleros, mientras que la de los países en desarrollo de América aumentó en ese mismo porcentaje para cifrarse en 2,9%.

En el sector de los graneleros de carga seca, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial se mantuvo igual en 2001 en 16,9%, lo que representa un tercio de su parte en 1980 (52,7%). Los principales países de libre matrícula siguieron aumentando su parte, con 55,5% en 2001, frente 55,0% en 2000 (31,7% en 1980). La proporción que corresponde a los países en desarrollo se incrementó muy poca cosa en 2001 a 20,8%. La parte de los países de Europa central y oriental y la de los países socialistas de Asia

CUADRO 13  
**Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula,**  
**en 1980, 1990, 2000, 2001 y 2002<sup>a</sup>**  
*(cifras de comienzos de año)*

<i>Pabellones de matrícula por grupos de países</i>	<i>Tonelaje y porcentajes<sup>b</sup> en millones de TPM</i>				
	<i>1980<sup>c</sup></i>	<i>1990<sup>d</sup></i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
TOTAL MUNDIAL	682,8 <i>100,0</i>	658,4 <i>100,0</i>	799,0 <i>100,0</i>	808,4 <i>100,0</i>	825,7 <i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1 <i>51,3</i>	219,0 <i>33,3</i>	203,2 <i>25,4</i>	203,4 <i>25,2</i>	207,5 <i>25,1</i>
Principales países de libre matrícula	212,6 <i>31,1</i>	224,6 <i>34,1</i>	384,7 <i>48,1</i>	392,2 <i>48,5</i>	402,4 <i>48,7</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8 <i>5,5</i>	44,3 <i>6,7</i>	18,3 <i>2,3</i>	16,3 <i>2,0</i>	15,4 <i>1,9</i>
Países socialistas de Asia	10,9 <i>1,6</i>	22,1 <i>3,4</i>	25,8 <i>3,2</i>	26,1 <i>3,2</i>	26,5 <i>3,2</i>
Países en desarrollo	68,4 <i>10,0</i>	139,7 <i>21,2</i>	153,6 <i>19,2</i>	157,0 <i>19,4</i>	159,0 <i>19,3</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	6,1	6,0	5,7
América	21,8	25,5	33,9	34,1	34,6
Asia	39,1	89,5	112,2	115,7	117,0
Europa	0,2	13,8	1,2	1,0	1,1
Oceanía	0,1	3,6	0,2	0,2	0,6
Otros países y buques no asignados	3,0 <i>0,4</i>	8,7 <i>1,3</i>	13,4 <i>1,7</i>	13,4 <i>1,7</i>	14,8 <i>1,8</i>

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

<sup>a</sup> Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2001 tenían, respectivamente, 4,2, 1,9 y 1,8 millones de TPM.

<sup>b</sup> Los porcentajes figuran en cursiva.

<sup>c</sup> Cifra de mediados de año.

<sup>d</sup> Cifra de final de año.

disminuyeron muy ligeramente a 1,1 y 3,9% de la flota mundial respectivamente.

En el sector de los buques de carga general, la evolución de la flota de los tres principales grupos de países divergen de la del sector de los graneleros. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte muy poco a 20,1% mientras que los países de libre matrícula registraron una caída a 35,7% de la flota mundial de ese tipo de buques. Los países en desarrollo redujeron su parte en 1,1% hasta 26%, produciéndose los descensos más pronunciados en América y Asia. No obstante, la parte de los países en desarrollo en el sector de los buques de carga general

siguió siendo la más alta de las que corresponden a ese grupo de países en los cinco principales tipos de buque.

Los países desarrollados de economía de mercado disminuyeron en 2001 su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores en 1,6% a 32,8% del total. Por el contrario, la proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó 2,5%, cifrándose en 43,1%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en PDEM. La parte de los países en desarrollo disminuyó ligeramente a 18,6%, aumentando la parte de los países en desarrollo de Asia a 13,5% y reduciéndose la de los países en desarrollo de América a 4,9%.

CUADRO 14  
Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y por grupos de países,  
1970, 1980, 1990, 1999, 2000 y 2001<sup>a b</sup>

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros <sup>c</sup>	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque <sup>d</sup>
TOTAL MUNDIAL	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2001	825,7	100,0	34,6	35,7	12,1	9,3	8,3
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2001	207,5	25,1	30,6	16,9	20,1	32,8	36,3
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2001	402,4	48,7	50,1	55,5	35,7	43,1	39,0
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2001	15,4	1,9	1,0	1,1	6,2	0,5	4,3
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
	2001	26,5	3,2	1,4	3,9	7,9	2,3	2,0
Países en desarrollo	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2001	159,0	19,3	16,0	20,8	26,0	18,6	17,0

CUADRO 14 (continuación)

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros <sup>c</sup>	Buques de carga general	Buques portacontenedores	Otros buques	
	En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque <sup>d</sup>
<i>de los cuales en:</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	..	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
	2001	5,7	0,7	0,5	0,5	1,6	0,2	1,8
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2001	34,6	4,2	2,9	3,6	9,0	4,9	4,5
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2001	117,0	14,2	12,7	16,4	14,9	13,5	10,5
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2001	1,1	0,1	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1999	0,2	-	-	..	0,1	..	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2001	0,6	0,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2001	14,8	1,8	0,8	1,8	4,0	2,6	1,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay. Véase el anexo III b) para más detalles.

<sup>a</sup> Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

<sup>b</sup> Los datos hasta 1990 son al 1° de julio y desde 1991 al 31 de diciembre.

<sup>c</sup> Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y los mineraleros graneleros/petroleros.

<sup>d</sup> Los porcentajes de 1970 se calcularon con arreglo a las TRB.

### 3. Estructura de la flota de los principales grupos de países

El cuadro 15 presenta datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2002. El tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado descendió en 2001 en 0,2 millones de TPM y mantuvo su porcentaje de 42,1 de la flota total del grupo. Sus graneleros de carga seca aumentaron en 2,2 millones de TPM a 24% desde el 23,4 de 2000. La parte de cargueros y portacontenedores en la flota de esos países registró evoluciones contrapuestas, con un descenso a 9,7% de los primeros y un aumento a 12,2% de los segundos, frente a 9,9 y 11,7% en 2000. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales sustancialmente en 10,2 millones de TPM. Una proporción mayor de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, representando ambos tipos de buque el 76,2% de su flota en 2001. En ese año la parte de sus petroleros disminuyó en 1,8 millones de TPM a 35,6% de la flota total del grupo, mientras que los graneleros se incrementaron en 2000 en 8,5 millones de TPM para cifrarse en 40,6% frente al 39,5 del año anterior. Sus cargueros disminuyeron ese mismo año en 1,8 millones de TPM, constituyendo el 8,9% de la flota total de grupo, con un descenso desde el 9,6% de 2000. Su flota de portacontenedores creció en 2001 en 5,1 millones de TPM hasta el 8,3% de su flota total (desde 7,2% en 2000).

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de graneleros y petroleros, que supusieron 38,6 y 28,7% respectivamente en 2001. En términos absolutos, su tonelaje respectivo en ese año de ambos tipos de buque se mantuvo en 61,3 millones y 45,7 millones de TPM frente a 49,8 y 87,5 millones en los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los cargueros en aquel grupo disminuyó en 2001 a 26 millones de TPM frente a 27,8 en 2000, mientras que los portacontenedores aumentaron en 1,5 millones de TPM para suponer el 9% en 2000 desde el 8,2% del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocupan un lugar relativamente destacado, representando 40,1% en 2001 frente a 39,8% en 2000. Por el contrario, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, con una proporción del orden del 2% desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de graneleros como de cargueros. Su tonelaje absoluto y la proporción de esos tipos de buque prácticamente no registraron cambios en 2001, manteniéndose en 11,4 millones de TPM y 43% (43,5 en 2000) para los graneleros, mientras que para los cargueros aumentó a 7,9 millones de TPM o 29,8% (el mismo porcentaje que en 2000). El tonelaje absoluto de portacontenedores se mantuvo en 2001 en 1,8 millones de TPM, es decir, un 6,8% (frente a 6,9% en 2000).

CUADRO 15

**Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2002<sup>a</sup>**  
(en millones de TPM y porcentajes)

	<i>Flota mundial</i>		<i>Países desarrollados de economía de mercado</i>		<i>Países de libre matrícula</i>		<i>Países en desarrollo</i>		<i>Europa central y oriental</i>		<i>Países socialistas de Asia</i>	
	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>	<i>Millones de TPM</i>	<i>%</i>
Flota total	825,7	100,0	207,5	100,0	402,4	100,0	159,0	100,0	15,4	100,0	26,5	100,0
Petroleros	285,5	34,6	87,5	42,1	143,2	35,6	45,7	28,7	2,7	17,6	4,1	15,4
Graneleros	294,6	35,7	49,8	24,0	163,5	40,6	61,3	38,6	3,2	20,5	11,4	43,0
De carga general	99,9	12,1	20,1	9,7	35,7	8,9	26,0	16,3	6,2	40,1	7,9	29,8
Portacontenedores	77,1	9,3	25,3	12,2	33,2	8,3	14,4	9,0	0,4	2,6	1,8	6,8
Otros buques	68,6	8,3	24,9	12,0	26,7	6,6	11,6	7,3	3,0	19,2	1,3	5,1

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

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

## C. EL REGISTRO DE BUQUES

### 1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2001, entre todos ellos controlaban el 95% de la flota mercante mundial (frente a 94,8 en 2000). Tailandia, que ocupó el lugar 35 en 2000, fue sustituida en 2000 por una nueva incorporación, Croacia. Este país contaba con un tonelaje total de 2,4 millones de TPM en 2001 y le correspondió el 0,32% de la flota mundial total. Ucrania, que había quedado en el lugar 32 en 2000, se vio remplazada por otra nueva incorporación, Chipre, que se clasificó en el puesto 34 en 2001 con 2,5 millones de TPM, que suponían el 0,35% de la flota total mundial. Los cinco mayores países controlaban el 52% (frente a 51,7 en 2000) y los diez primeros el 70,6% (frente a 69,6 en 2000) del total mundial.

En esos países y territorios prosiguió en 2001 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así inscrito aumentó ese año a 462,5 millones de TPM, lo que representó el 64,1% de la flota total de los 35 países, frente a 450,1 millones o 63,3% en 2000. Constituye una tendencia reciente el que países y territorios en desarrollo hayan seguido matriculando así sus buques. En 2001, los 13 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong, China, pero sin contar a la Provincia china de Taiwán) tenían la mitad de su tonelaje total abanderado en el extranjero. A pesar de esta continua tendencia de ese grupo, en su seno hay diferencias apreciables. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países ascendieron a 90,2 y 68,9% respectivamente, mientras que Filipinas, Kuwait y la República Islámica del Irán se beneficiaron mucho menos de los pabellones de conveniencia, que representaron 13,6, 7,5 y 1,3% respectivamente de sus flotas. Para los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje abanderado en el extranjero se mantuvo en 71,8% en 2001.

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1° de enero de 2002<sup>a</sup>

<i>País de domicilio<sup>b</sup></i>	<i>Número de buques</i>			<i>Tonelaje de peso muerto</i>			<i>Pabellón extranjero en porcentaje del total</i>	<i>Total en porcentaje de la flota mundial</i>
	<i>Pabellón nacional<sup>c</sup></i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>	<i>Pabellón nacional</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>		
Grecia	789	2 374	3 163	45 707 599	100 084 762	145 792 361	68,65	19,20
Japón	793	2 201	2 994	14 243 067	88 505 212	102 748 279	86,14	13,53
Noruega	904	815	1 719	27 983 264	34 638 082	62 621 346	55,31	8,25
Estados Unidos	542	886	1 428	10 198 991	31 971 694	42 170 685	75,81	5,55
China	1 584	652	2 236	21 673 682	20 250 807	41 924 489	48,30	5,52
Alemania	422	1 798	2 220	7 172 889	30 746 578	37 919 467	81,08	4,99
Hong Kong, China	197	360	557	11 305 695	25 055 645	36 361 340	48,91	4,79
República de Corea	467	405	872	7 760 866	17 928 141	25 689 007	49,79	3,38
Taiwán, Provincia china de	144	398	542	6 697 751	14 995 465	21 693 216	49,13	2,86
Reino Unido	424	420	844	8 330 039	10 857 257	19 187 296	56,56	2,53
Singapur	455	262	717	11 828 401	6 131 682	17 960 083	34,14	2,37
Dinamarca	386	343	729	8 048 977	8 993 460	17 042 437	52,77	2,24
Federación de Rusia	2 156	369	2 525	8 323 628	7 106 843	15 430 471	46,06	2,03
Italia	518	128	646	8 601 392	4 432 127	13 033 519	34,01	1,72
India	363	48	411	10 202 571	1 577 447	11 780 018	13,39	1,55
Arabia Saudita	58	67	125	994 200	9 150 583	10 144 783	90,20	1,34
Turquía	447	116	563	7 762 415	1 516 449	9 278 864	16,34	1,22
Brasil	153	28	181	5 384 908	2 684 919	8 069 827	33,27	1,06
Suecia	166	180	346	1 376 337	6 620 120	7 996 457	82,79	1,05
Bélgica	26	145	171	155 155	7 397 224	7 552 379	97,95	0,99
Países Bajos	604	220	824	3 995 888	2 804 334	6 800 222	41,24	0,90

CUADRO 16 (continuación)

<i>País de domicilio<sup>b</sup></i>	<i>Número de buques</i>			<i>Tonelaje de peso muerto</i>			<i>Pabellón extranjero en porcentaje del total</i>	<i>Total en porcentaje de la flota mundial</i>
	<i>Pabellón nacional<sup>c</sup></i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>	<i>Pabellón nacional</i>	<i>Pabellón extranjero</i>	<i>Total</i>		
Malasia	234	78	312	5 169 704	1 529 591	6 699 295	22,83	0,88
Irán, República Islámica del	161	2	163	6 219 557	82 087	6 301 644	1,30	0,83
Suiza	12	223	235	576 192	5 629 968	6 206 160	90,72	0,82
Francia	176	102	278	2 986 225	3 122 524	6 108 749	51,12	0,80
Filipinas	307	27	334	4 169 994	657 895	4 827 889	13,63	0,64
Indonesia	513	93	606	3 251 026	1 167 330	4 418 356	26,42	0,58
Canadá	159	76	235	1 052 475	2 940 937	3 993 412	73,64	0,53
España	67	255	322	118 049	3 776 299	3 894 348	96,97	0,51
Kuwait	32	3	35	3 384 404	275 446	3 659 850	7,53	0,48
Emiratos Árabes Unidos	40	148	188	455 107	2 638 330	3 093 437	85,29	0,41
Australia	54	36	90	1 618 721	1 337 051	2 955 772	45,24	0,39
Mónaco	0	104	104	0	2 672 083	2 672 083	100,00	0,35
Chipre	39	36	75	770 399	1 863 877	2 634 276	70,75	0,35
Croacia	65	44	109	1 087 965	1 324 544	2 412 509	54,90	0,32
TOTAL PARCIAL	13 457	13 442	26 899	258 607 533	462 466 793	721 074 326	64,13	94,96
TOTAL MUNDIAL	16 044	14 421	30 465	279 375 666	479 926 099	759 298 765	63,21	100,0

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

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

<sup>b</sup> Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos determinar tal cosa ha obligado a hacer apreciaciones. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

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

## 2. Principales registros de matrícula libre

La parte de la flota mercante mundial en pabellones extranjeros siguió aumentando a un ritmo casi igual al del año anterior. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los siete principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque. Las toneladas totales inscritas en 2001 aumentaron tan solo 1% a 375,1 millones de TPM desde los 371,3 millones del año anterior, en el que se registró un incremento de 2,5%. Panamá continuó encabezando la lista, con un aumento de su flota en 2001 de 8,9 millones de TPM o 5,5%, a pesar de las alegaciones de tráfico ilegal de certificados de navegación. La flota de Liberia se contrajo 2,6% como consecuencia de los cambios en las autoridades a las que compete la matriculación y de los posteriores litigios, así como de las conclusiones de un panel de la Naciones Unidas sobre desvío de fondos del registro para soslayar el embargo de armas aplicado por las Naciones Unidas al país. El tonelaje combinado de

ambos países supone el 65,3% del total de los siete principales países de libre matrícula. En 2001, Malta disminuyó su flota un 5,3% para situarla en 42,1 millones de TPM, mientras que el tonelaje de Bahamas se benefició de un ligero aumento de 1% a 45,3 millones de TPM. Las flotas de los otros dos principales países de libre matrícula también se redujeron.

El análisis por tipo de buque indica que los graneleros aumentaron para suponer 40,7% del peso muerto total en 2001, frente a 39,2% en 2000, seguidos de los petroleros, cuya parte disminuyó a 35,3% en 2001 desde el 37,2 del año anterior. El tonelaje combinado de ambos tipos de buque representa 76% del peso muerto total. Los cargueros (2.968 unidades) supusieron el 30,6% del número total de buques (32,3% en 2000), en razón de la tendencia del sector marítimo a abanderar en otros países, seguidos de los graneleros de carga seca (2.706 buques o 27,9% del total).

CUADRO 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula<sup>a</sup>, al 1° de enero de 2002

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Otros		Total	Total al 1 de enero de 2001	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	
Panamá	434	49 644	1 351	82 419	1 318	12 384	495	15 539	821	11 888	4 419	171 874	162 951
Liberia	279	31 192	310	19 363	234	4 165	283	9 329	330	9 130	1 436	73 179	75 008
Bahamas	168	24 999	153	9 023	459	6 590	55	1 656	278	3 059	1 113	45 327	44 871
Malta	257	17 556	424	17 922	461	4 220	55	1 087	90	1 344	1 287	42 129	44 497
Chipre	117	5 839	419	19 402	452	4 275	110	2 504	93	921	1 191	32 941	33 312
Bermudas	12	3 152	27	3 635	22	258	16	459	34	579	111	8 083	9 121
Vanuatu	1	5	22	851	22	274	2	35	85	368	132	1 533	1 445
TOTAL	1 268	132 387	2 706	152 615	2 968	32 166	1 016	30 609	1 731	27 289	9 689	375 066	371 315
TOTAL AL 1.1.2001	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	

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

<sup>a</sup> Buques de 1.000 TPM o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

### 3. Nacionalidad de los buques

El cuadro 18 muestra la participación de nacionales en las matrículas libres e internacionales más importantes. Los datos comparan el tonelaje total inscrito en algunos países con el tonelaje propiedad de nacionales de esos países y con el tonelaje registrado en ellos. La parte del tonelaje abanderado en los países de libre matrícula que es propiedad de nacionales de estos países resulta mínima o nula, mientras que la parte de la

flota que es propiedad de nacionales en los dos países de matrícula internacional que figuran en el cuadro fue parecida, con 85,5 y 97,8%. Esos dos países (Noruega y Dinamarca) figuraron en el año 2001 en los lugares tercero y duodécimo de los 35 países marítimos más importantes.

En el cuadro 19 figura la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula. Del tonelaje total así

CUADRO 18

**Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1° de enero de 2002<sup>a</sup>**  
(miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula	Tonelaje de propiedad de nacionales del país de matrícula y abanderado en dicho país	Porcentaje del tonelaje total registrado que es propiedad de nacionales
Panamá	171 874	0	0
Liberia	73 180	0	0
Bahamas	45 327	366	0,81
Malta	42 130	36	0,1
Chipre	32 940	756	2,3
Bermudas	8 082	0	0
Vanuatu	1 534	0	0
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 709	24 532	85,5
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	8 167	7 986	97,8

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

<sup>a</sup> Buques de 1.000 TRB o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

CUADRO 19  
**Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2002**  
*(N° = N° de buques M. = Miles de TPM)*

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre			Bermudas			Vanuatu			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero	
	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.	%	N°	M.
Grecia	526	19 864	12	149	9 621	13	175	9 467	21	584	26 524	63	615	23 190	70	0	0	0	0	0	0	2 049	88 666	24	2 374	100 084
Japón	1 797	74 706	43	115	5 026	7	33	596	1	4	503	1	23	372	1	0	0	0	28	722	47	2 000	81 925	22	2 201	88 505
Noruega	83	3 801	2	134	8 044	11	243	10 278	23	60	2 938	7	32	358	1	3	41	1	3	135	9	558	25 595	7	815	34 638
Estados Unidos	148	3 068	2	130	6 095	8	171	10 220	23	10	598	1	0	0	0	20	617	8	60	186	12	539	20 784	6	886	31 972
Alemania	21	627	0	433	13 196	18	19	500	1	44	707	2	220	4 219	13	1	22	0	0	0	0	738	19 271	5	1 798	30 747
Hong Kong, China	212	16 399	10	39	2 215	3	5	393	1	9	592	1	2	37	0	4	593	7	0	0	0	271	20 229	5	360	25 056
China	248	8 603	5	58	2 922	4	0	0	0	14	328	1	15	209	1	0	0	0	0	0	0	335	12 062	3	652	20 251
República de Corea	316	15 335	9	10	1 304	2	1	54	0	3	35	0	4	115	0	0	0	0	0	0	0	334	16 843	4	405	17 928
Dinamarca	18	403	0	10	251	0	43	491	1	5	17	0	0	0	0	4	71	1	0	0	0	80	1 233	0	343	17 042
Taiwán, Provincia china de	302	10 504	6	26	954	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	328	11 458	3	398	14 995
Reino Unido	49	931	1	26	824	1	113	1 543	3	5	66	0	0	0	0	45	3 243	40	0	0	0	238	6 607	2	420	10 857
Arabia Saudita	8	670	0	19	5 564	8	11	2 518	6	0	0	0	0	0	0	4	47	1	0	0	0	42	8 799	2	67	9 151
Bélgica	4	545	0	9	1 510	2	13	137	0	3	86	0	4	65	0	0	0	0	0	0	0	33	2 343	1	145	7 397
Federación de Rusia	13	76	0	65	4 229	6	5	11	0	102	973	2	79	1 361	4	0	0	0	14	77	5	278	6 727	2	369	7 107
Suecia	0	0	0	15	1 264	2	17	789	2	0	0	0	0	0	0	11	2 645	33	0	0	0	43	4 698	1	180	6 620
Singapur	84	2 591	2	11	803	1	9	592	1	0	0	0	1	30	0	0	0	0	0	0	0	105	4 016	1	262	6 132
Suiza	101	3 009	2	10	316	0	3	222	0	64	1 373	3	4	53	0	0	0	0	0	0	0	182	4 973	1	223	5 630
Italia	9	364	0	8	659	1	16	728	2	43	1 304	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	3 055	1	128	4 432
España	51	347	0	1	94	0	7	720	2	0	0	0	3	124	0	0	0	0	0	0	0	62	1 285	0	255	3 776
Francia	7	725	0	0	0	0	23	510	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	1 235	0	102	3 123
Mónaco	16	752	0	11	579	1	29	559	1	12	257	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	2 147	1	104	2 672
Australia	9	478	0	2	355	0	0	0	0	2	64	0	0	0	0	2	134	2	0	0	0	15	1 031	0	36	1 337
Total parcial	4 022	163 798	95	1 281	65 825	90	936	40 328	89	964	36 365	86	1 002	30 133	91	94	7 413	92	105	1 120	73	8 404	344 981	92	12 523	449 452
Otros	397	8 076	5	155	7 354	10	177	4 999	11	323	5 764	14	189	2 808	9	17	670	8	27	413	27	1 285	30 084	8	2 180	70 442
TOTAL	4 419	171 874	100	1 436	73 179	100	1 113	45 327	100	1 287	42 129	100	1 191	32 941	100	111	8 083	100	132	1 533	100	9 689	375 066	100	14 703	519 894

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

registrado en 2001 correspondió a 22 países o territorios el 92% del total. Ese porcentaje fue ligeramente inferior al de 2000. No se produjeron cambios en los países que figuran en el cuadro de este año, pero algunos subieron o bajaron puestos dentro de la lista. La propiedad se concentró en 10 países o territorios, que controlan el 81,3% del peso muerto de los buques abanderados en los siete principales países de libre matrícula, frente al 80,6% del año anterior. Del mismo modo, los primeros cinco países o territorios controlan el 63,1% (porcentaje que es igual al del año 2000). Grecia figuró en primer lugar en 2001 por octavo año consecutivo, con la mayor proporción (23,6%) de la flota de esos siete principales países de libre matrícula. En ese mismo año, este país también contaba con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 100 millones de TPM o 19,2% del total mundial matriculado en otros países, seguido del Japón con 88,5 millones de TPM o 17% del tonelaje total. El tonelaje que tienen conjuntamente ambos países abanderado en el extranjero representó 36,2% del total mundial registrado de esa forma, lo mismo que en el año anterior.

## **D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO**

### **1. Los pedidos de buques nuevos**

En el año 2001 se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos por un total de 51,6 millones de TPM, lo que supuso una disminución de 35,6% en comparación con los contratos de 2000 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros cundió el pesimismo, con 550 unidades por un total de 34,3 millones de TPM encargadas en 2001, frente a 446 unidades con 41,9 millones de TPM en 2000. Los pedidos en 2001 de graneleros de nueva construcción fueron todavía más escasos, con 165 unidades de 9,5 millones de TPM, bastante menos que en el año anterior (344 unidades con 20 millones de TPM).

Incluso los pedidos de portacontenedores nuevos disminuyeron sustancialmente a menos de la mitad de los niveles de años anteriores, con 180 unidades por un total de 6,6 millones de TPM en 2001 frente a 373 unidades y 15 millones de TPM en 2000. Esos nuevos tonelajes continuaron reflejando la tendencia reciente hacia portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de cargueros nuevos también se redujeron en 2001 a 142 unidades con 1,2 millones de TPM desde las 255 unidades y 2,5 millones de TPM en 2000. Por otra parte, los pedidos de transbordadores/buques de pasaje disminuyeron menos que los de otros tipos de buque, hasta un total de 101 unidades, pero el tonelaje se redujo a 80 millones de TPM en 2001 desde los 308 millones del año anterior.

### **2. La cartera de pedidos**

En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado por grupos de países y por tipos principales de buque. Ese tonelaje se mantenía a comienzos del año 2002 en 107,9 millones de TPM, con un incremento considerable de 7,9% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado ascendieron a 34 millones de TPM, lo que suponía el 31,5% del total mundial encargado, frente a 36,8 millones de TPM o 36,6% a comienzos del año 2001. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que suponían 57,4 millones de TPM o 53,2% del tonelaje mundial, en comparación con 36,8 millones de TPM o 36,6% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental aumentó un poco en 2001 a 0,6 millones de TPM o 0,5% del total mundial encargado, mientras la parte de los países socialistas de Asia se mantuvo sin cambios en 2001, terminando el año con 5,5 millones de TPM o 5,1% de todos los pedidos mundiales.

La parte de los países en desarrollo tampoco registró cambios y se mantuvo en 8,6 millones de TPM u 8% del tonelaje mundial total encargado a comienzos del año 2002. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron ligeramente a 7,7 millones de TPM a comienzos de 2002, lo que suponía el 88,7% del tonelaje total encargado por países en desarrollo. Hubo un descenso de los pedidos de buques nuevos por países africanos a 79.000 TPM a principios de 2002, mientras que los de los países en desarrollo de América disminuyeron asimismo un poco hasta 894.000 TPM.

En 2001, los pedidos de petroleros aumentaron 28,7% a 51,9 millones de TPM, que supusieron el 48,1% del total mundial encargado. Los países en desarrollo hicieron pedidos de 5,7 millones de TPM, que representaron 11,1% del total, de los que correspondieron a los países en desarrollo de Asia 5,5 millones de TPM o 94,8% del total de los países en desarrollo. Los graneleros encargados a comienzos de 2002 disminuyeron sustancialmente respecto del año 2001 en 28,9% a 22,2 millones de TPM, que constituyeron el 20,5% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula representaban 13,5 y 69,5%, con una parte conjunta de 83%. El volumen de los portacontenedores encargados aumentó en 2001 tan solo 2,5% a 16,5 millones de TPM a finales de año, lo que suponía 15,3% del total mundial. En los pedidos de portacontenedores correspondieron al grupo de países desarrollados de economía de mercado y al de los principales países de libre matrícula sendos porcentajes de más de 50,5%. Los portacontenedores encargados por países en desarrollo se mantenían a comienzos del año 2002 en 1 millón de TPM, que suponía 5,9% del total. Los países en desarrollo de Asia hicieron pedidos de 0,8 millones de toneladas u 85,3% del total de los países en desarrollo.

CUADRO 20  
Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques<sup>a</sup> en 1991 - 2001  
(N° = N° de buques M. = Miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total <sup>b</sup>	
	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.	N°	M.
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001														
Enero	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Febrero	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Marzo	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Abril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mayo	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Junio	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Julio	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	147	7 563
Agosto	53	3 718	14	787	-	-	11	92	18	365	6	1	102	4 963
Septiembre	33	2 672	2	65	-	-	7	35	6	90	15	10	63	2 872
Octubre	55	2 430	12	628	-	-	13	87	8	251	18	10	106	3 406
Noviembre	31	676	7	440	-	-	18	104	3	111	5	1	64	1 332
Diciembre	57	1 851	25	1 374	-	-	20	129	13	919	9	25	124	4 298
TOTAL	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2002), *Shipping Statistics and Market Review*, en/feb., cuadro 1.1.1.

<sup>a</sup> Buques de 300 TRB o más.

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

### 3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

El cuadro 22 indica los precios por tipos principales de los buques nuevos. En 2001 esos precios disminuyeron bastante respecto del año anterior para casi todos los principales tipos y tamaños. La caída de los precios fue más pronunciada en el caso de petroleros y graneleros y reflejó la menor demanda de carga. A mediados de año, los países que figuran a la cabeza de la construcción naval estaban discutiendo medidas para ajustar la capacidad de los astilleros a la demanda prevista. Los análisis muestran que los precios de los petroleros nuevos de todos los tamaños disminuyeron

del orden del 10% en 2001 respecto del año anterior. Los precios de los graneleros de carga seca de nueva construcción de hasta 74.000 TPM también bajaron el 10% en 2001 desde el nivel del año 2000, mientras que los precios de los de tamaño El Cabo descendieron 14%. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU disminuyeron 1,2%, mientras los de los cargueros lo hicieron en un 3,2%. Un modesto incremento de 3,3% se observó en los buques GPL de 75.000 toneladas. Por lo general, prosiguió la tendencia a la baja de los precios de los astilleros para todos los tipos y tamaños de buque al mantenerse endeble la demanda.

CUADRO 21  
Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2002  
(En miles de TPM)

<i>Grupos de países de matrícula</i>	<i>Total</i>	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Buques portacontenedores</i>	<i>Otros buques</i>
Total mundial	107 955	51 894	22 184	3 826	16 550	13 501
Países desarrollados de economía de mercado	34 026	15 954	3 007	1 546	5 861	7 658
Principales países de libre matrícula	59 393	27 633	15 411	1 657	8 362	4 330
Países de Europa central y oriental	557	195	111	178	-	73
Países socialistas de Asia	5 507	1 529	2 320	44	1 342	273
Total de países en desarrollo, de los cuales en:	8 657	5 778	430	335	986	1 127
África	79	3	8	-	-	68
América	894	296	171	85	145	196
Asia	7 683	5 479	251	250	840	863
Europa <sup>a</sup>	0	-	-	-	-	-
Oceanía	0	-	-	-	-	-
Tonelaje no asignado	1 815	804	905	66	-	41

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

<sup>a</sup> Datos no comunicados.

CUADRO 22  
Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indican<sup>a</sup>  
(En millones de dólares)

<i>Tipo y tamaño de los buques</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	20	18	-10.0
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	25	29	27	-7.0
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	22	23	20	-11.1
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	33	41	37	-9.8
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	34	40	34	-14.0
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	68	76	72	-5.3
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 m <sup>3</sup>	200	200	225	245	150	165	162	-1.8
Buques cargueros GPL de 75.000 m <sup>3</sup>	77	44	78	68	58	60	58	-3.3
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	19	18	-3.2
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	35	34	-1.2

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

<sup>a</sup> A partir de 1995 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

Tal como indica el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano también bajaron. Los que más lo hicieron fueron los de los pequeños graneleros. El número de transacciones también descendió a 182 desde las 229 del año 2000, siendo los buques más vendidos los de tamaño Panamax y El Cabo y correspondiendo a los de tamaño

entre mediano y pequeño 74 transacciones. En el sector de los petroleros, se registraron reducciones de dos dígitos en los precios durante el año. A pesar de esos precios más bajos, en 2001 se comunicó un mayor número de transacciones. Durante el año, 201 unidades cambiaron de mano, de las que 123 superaban las 50.000 TPM.

CUADRO 23  
Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1996-2001  
(a finales de año, en millones de dólares)

<i>Buque</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variación porcentual 2000/2001</i>
Buques tanque de 40.000 TPM <sup>a</sup>	26	28	20	20	27	26	-3.8
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM <sup>a</sup>	37	38	25	26	39	33	-15.4
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM <sup>a</sup>	40	47	37	36	50	43	-13.1
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM <sup>a</sup>	67	70	50	50	71	60	-15.5
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	19	18	13	16	15	12	-20.0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	21	21	15	17	16	14	-12.9
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	27	30	24	28	25	22	-12.0

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2001*.

<sup>a</sup> A partir de 1996 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

## Capítulo III

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

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

#### A. PRODUCTIVIDAD

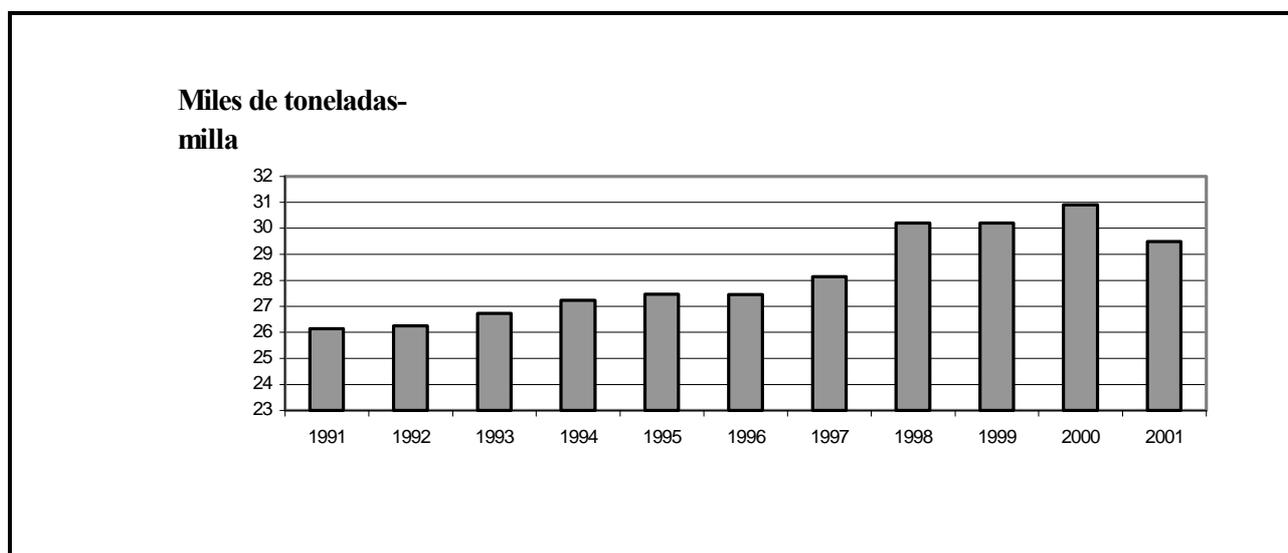
Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM se mantuvieron en el año 2001 en un nivel similar al de 1999 en 7,6, mientras las toneladas-milla disminuyeron a 29.480. El descenso de la productividad medida por el primero de esos dos indicadores refleja la reducción de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. En cuanto al descenso del segundo indicador, se explica por la desaceleración del tráfico marítimo después del máximo alcanzado en 2000 y la expansión de la flota mundial.

En el cuadro 25 figuran más datos sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. Ese indicador se mantuvo para los petroleros y graneleros en 7,1 y 4,6 toneladas por TPM respectivamente. En los cargueros mixtos, aumentó muy poco a 7,9 toneladas por TPM, y en el resto de la flota disminuyó a 9,8 toneladas por TPM.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas por petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. Ese valor expresado por TPM disminuyó en el caso de los petroleros en 2001 en 4,9% para cifrarse en 32.800 mientras que en graneleros, cargueros mixtos y demás flota disminuyó 1,2, 3,9 y 4,5% para situarse en 23.600, 37.000 y 31.900 respectivamente.

GRÁFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1991-2001



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

## Toneladas de carga transportadas y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1990-2001

Año	Flota mundial (en millones de TPM)	Carga total transportada (en millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (en miles de millones)	Toneladas de carga transportada por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1991	683,5	4 120	17 873	6,0	26,1
1992	694,7	4 220	18 235	6,1	26,2
1993	710,6	4 330	18 854	6,1	26,5
1994	719,8	4 485	19 461	6,2	27,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
1996	758,2	4 758	20 810	6,3	27,4
1997	775,9	4 953	21 825	6,4	28,1
1998	788,7	5 598	23 822	7,1	30,2
1999	799,0	5 668	24 114	7,1	30,2
2000	808,4	5 890	22 947	7,3	30,9
2001	825,7	5 832	24 338	7,1	29,5

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register-Fairplay (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para 1992-2000); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys, *Review*, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

## B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

### 1. La capacidad excedente

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje durante el período de 1995-2001. La capacidad excedente total en el año 2001 invirtió la tendencia observada en los últimos años y aumentó en 3,1 millones de TPM hasta alcanzar 21,5 millones de TPM o 2,6% de la flota mercante mundial, frente al 2,3% del año 2000. Este resultado es sobre todo imputable a la desaceleración de los volúmenes de carga, la primera después de 15 años de crecimiento constante, y a la incorporación de buques nuevos a la flota mundial.

### 2. El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

La oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó en 2001 en 0,8 millones de TPM a 280,2 millones cuando los buques nuevos entregados superaron al tonelaje desgastado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Tal cosa se sumó a que los menores embarques aumentaron la capacidad excedente a 17,9 millones de TPM, esto es, al 6,4% de la flota mundial total de petroleros. En 2001, la oferta total de la flota de graneleros aumentó en 7,6 millones de TPM hasta 255,3 millones. El constante incremento de los embarques de las principales cargas secas mencionadas en el capítulo 1 ayudó a reducir el exceso de tonelaje a

sólo 2,9 millones de TPM, equivalentes al 1,1% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se redujo en 2001, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM o 1,2% de la flota mundial de ese sector. Esa capacidad excedente ha seguido una tendencia a la baja desde los primeros años del decenio de 1990. En el sector de buques unitarizados, se añadieron en 2001 7,6 millones de TPM de portacontenedores, una cantidad similar a la del año anterior, situándose esa flota en 91,2 millones de TPM. Al igual que en años anteriores, el mayor tráfico de los buques de línea regular ha sido capaz de absorber esos tonelajes con el resultado del pleno empleo de la flota mundial unitarizada.

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

La correlación entre el volumen de carga generado por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas se resume en el cuadro 29. Los países desarrollados de economía de mercado generaron casi el 51,2% del tráfico marítimo mundial en 2001 frente a 53,7% en 1980. Su parte en el tonelaje de la flota mundial se ha reducido a la mitad desde un 51% en 1980 a 25% en 2001. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de esos países pero registrado en el extranjero, lo que eleva su parte a 66,9%. La de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de

CUADRO 25

**Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos<sup>a</sup>  
y el resto de la flota<sup>b</sup>, en algunos años**  
(toneladas transportadas por TPM)

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos	Toneladas transportadas por el resto de la flota <sup>a</sup> (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
1998	1 985	7,1	1 137	4,4	130	7,3	2 379	10,2
1999	1 995	7,1	1 167	4,5	131	7,8	2 375	9,9
2000	2 027	7,1	1 255	4,6	120	7,8	2 487	10,3
2001	2 032	7,1	1 285	4,6	114	7,9	2 402	9,8

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

<sup>a</sup> Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

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

CUADRO 26

**Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos<sup>a</sup>  
y el resto de la flota<sup>b</sup>, en algunos años**  
(miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas -milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles en cargueros mixtos (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de cargueros mixtos	Toneladas-milla del resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
1998	9 465	33,9	5 988	23,2	535	30,2	7 834	33,5
1999	9 600	34,0	6 055	23,3	583	34,9	7 876	32,8
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	8 044	33,4
2001	9 354	32,8	6 605	23,6	533	37,0	7 846	31,9

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

<sup>a</sup> Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

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

CUADRO 27  
Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1997 a 2001  
(cifras de final de año)

	1990	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Millones de TPM</i>						
Flota mercante mundial	658,4	775,9	788,7	799,0	808,4	825,6
Excedente total <sup>a</sup>	63,7	29,0	24,7	23,7	18,4	21,5
Flota en actividad <sup>b</sup>	594,7	746,9	764,0	775,3	790,0	804,1
<i>Porcentajes</i>						
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,7	3,1	3,0	2,3	2,6

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

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

<sup>b</sup> Diferencia entre la flota mundial y el excedente de tonelaje.

CUADRO 28  
Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1995 a 2001 <sup>a</sup>  
(promedios anuales en millones de TPM)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>d</sup>
<b>Flota mundial de buques tanque</b>	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2
Excedente total de buques tanque <sup>b</sup>	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4
<b>Flota mundial de graneleros de carga seca</b>	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca <sup>b</sup>	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1
<b>Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional</b>	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (%)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2
<b>Flota mundial de buques unitarizados <sup>c</sup></b>	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (%)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

<sup>a</sup> Las sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales presentados en el cuadro 27. Quedan excluidos del presente cuadro los buques tanque y los graneleros de carga seca de menos de 10.000 TPM y los buques de carga general de tipo tradicional y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

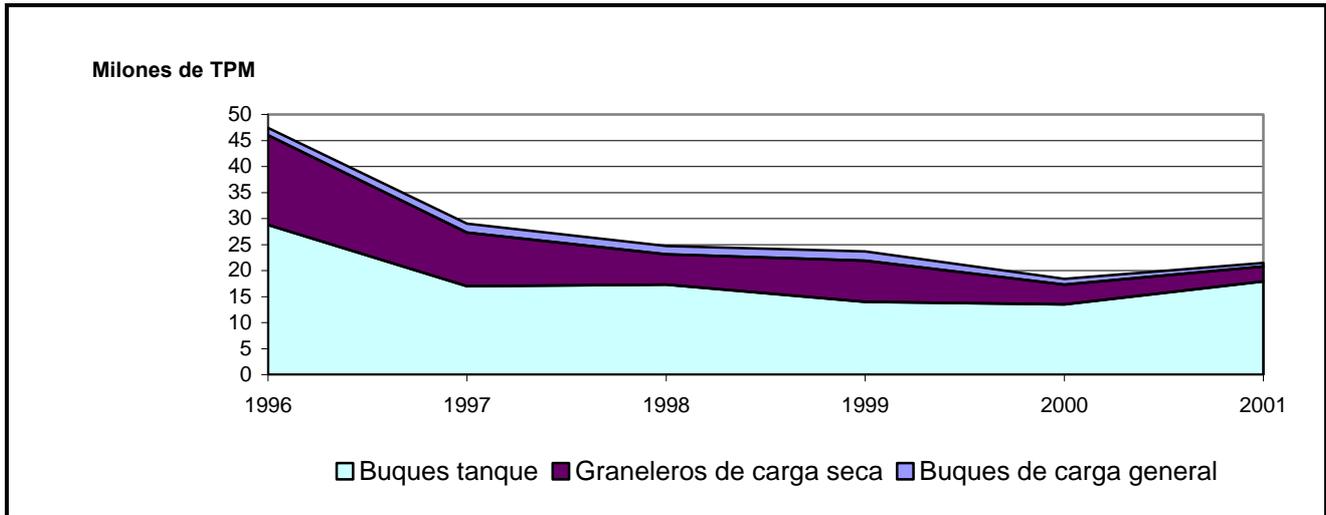
<sup>b</sup> Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

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

<sup>d</sup> Los datos del año 2001 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2001.

GRÁFICO 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años



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

carga se ha mantenido en alrededor del 40%. El tonelaje de su propiedad y matriculado en pabellones nacionales aumentó desde 10% de la flota mundial en 1980 a casi 20% a comienzos de 2002. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo se ha incrementado a casi un tercio de su tonelaje total, lo que sitúa a éste en aproximadamente el 36% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo en alrededor del 3% en 2001, sin variación respecto de años anteriores, pero con un claro descenso frente al 4,7% de 1980. La proporción de su flota también descendió desde 5,5% a alrededor del 2% en 2001. Los países socialistas de Asia aumentaron su parte en el tráfico mundial a 5,5% en 2001, y mejoraron asimismo su parte del tonelaje mundial desde 1,6% en 1980 a 3,2% en 2001. Esos países, además, cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

En el cuadro 30 figura información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que comercian. Se advierte que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje. Tal cosa refleja un aspecto de la política comercial consistente en usar el

transporte marítimo como complemento a las transacciones mercantiles. Casi todos piensan que disponer de capacidad marítima, concretamente poseer un tonelaje sustancial, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. El cuadro también muestra muchas semejanzas, así como diferencias, en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca, Suecia y Noruega destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico entre terceros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos y Francia figuran en ese grupo. En 2001, los Estados Unidos generaron del orden del 15,2% del tráfico mundial, mientras poseían el 5,1% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto del mismo abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 5,1% del comercio mundial frente a una proporción de tonelaje propio de 0,8%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

CUADRO 29  
Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países,  
en 1970, 1980, 1990 y 1999-2001.

<i>Grupos de países</i>	<i>Año</i>	<i>Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>	<i>Flota mercante (millones de TPM)</i>	<i>Porcentaje del total mundial</i>
<b>Países desarrollados de economía de mercado</b>	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1999	6 042,9	52,6	203,2	25,4
	2000	6 240,9	51,8	203,4	25,2
	2001	6 109,7	51,2	207,5	25,1
<b>Principales países de libre matrícula</b>	1970	a	a	70,3	21,6
	1980	a	a	212,6	31,1
	1990	a	a	224,6	34,1
	1999	a	a	376,8	47,8
	2000	a	a	384,7	48,1
	2001	a	a	402,4	48,7
<b>Países en desarrollo</b>	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1999	4 626,6	40,2	153,6	19,2
	2000	4 821,9	40,0	157,0	19,4
	2001	4 826,4	40,4	159,0	19,3
<b>Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)</b>	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1999	328,0	2,9	18,3	2,3
	2000	346,7	2,9	16,3	2,0
	2001	351,9	2,9	15,4	1,9
<b>Países socialistas de Asia</b>	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1999	500,3	4,4	25,8	3,2
	2000	643,3	5,3	26,1	3,2
	2001	650,9	5,5	26,5	3,2
<b>Total mundial<sup>b</sup></b>	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1999	11 498,8	100,0	799,0	100,0
	2000	12 052,8	100,0	808,4	100,0
	2001	11 938,9	100,0	825,6	100,0

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

<sup>a</sup> El volumen de los países en desarrollo comprende toda la carga cargada y descargada.

<sup>b</sup> Incluido el tonelaje no asignado indicado en el anexo III b).

CUADRO 30  
**Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes**  
*(a finales de 2001)*

<i>País/territorio</i>	<i>Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM</i>
Estados Unidos	15,2	5,11
Alemania	8,4	4,63
Japón	6,0	12,89
Reino Unido	4,8	2,32
Francia	5,1	0,76
Italia	3,8	1,78
Canadá	3,9	0,51
Hong Kong, China	3,1	4,40
Países Bajos	3,5	0,91
Bélgica-Luxemburgo	2,8	1,18
China	4,0	5,08
República de Corea	2,3	3,11
Singapur	1,9	2,37
España	2,0	0,47
Provincia china de Taiwán	1,8	2,86
Malasia	1,3	0,88
Suecia	1,1	0,97
Suiza	1,3	0,82
Tailandia	1,0	0,33
Australia	1,0	0,44
Brasil	0,9	0,98
Federación de Rusia	1,2	1,87
Arabia Saudita	0,8	1,23
Dinamarca	0,8	2,13
Noruega	0,7	7,91
TOTAL	78,8	65,94

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Organización Mundial del Comercio.

## Capítulo IV

### COMERCIO Y MERCADO 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 grandes sectores de graneleros y buques de línea; se señalan las tarifas de esos fletes en proporción de los precios de los productos básicos; 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

##### 1. Comercio marítimo de petróleo crudo y sus derivados

Los recortes en la producción convenidos por los países de la OPEP en 2001 deprimieron los fletes, aunque el cumplimiento de los cupos fue poco estricto durante casi todo el año. Se estima que la producción de más giró en torno a 1 mbpd y descendió a 0,6 mbpd en el cuarto trimestre. Ese incremento se empleó para reponer las existencias de petróleo de los países de la OCDE. También se registró una mayor producción en Iraq, el miembro de la OPEP que prosiguió con sus exportaciones legales a tenor del programa petróleo por alimentos auspiciado por las Naciones Unidas. A finales de año hubo alegaciones de que había un contrabando de petróleo iraquí por vía marítima (en noviembre la Marina de los Estados Unidos capturó un buque y lo hundió con pérdida de vidas) y también por medio de un oleoducto inactivo hasta el Mar Mediterráneo.

Es probable que en 2002 los embarques de petróleo crudo sigan viéndose influidos por la mayor producción y alivien así ligeramente el deprimido mercado de fletes. Se espera que los recortes reales de la producción de la OPEP sean al menos dos tercios de los convenidos e, incluso si las promesas de los países que no pertenecen a la OPEP de que recortarán su producción no se materializan totalmente, cabe esperar que la oferta resultante se ajuste mucho a la demanda del año. Los envíos de crudos en el primer trimestre de 2002 disminuyeron 2,3% respecto del promedio de 35,6 mbpd alcanzado en el cuarto trimestre de 2001.

##### 2. Los fletes de los buques tanque

El año 2001 no fue bueno para los propietarios de petroleros. Tal como indica el cuadro 31, todos los índices de fletes de los cinco grupos de buques que transportan petróleo crudo y sus productos bajaron durante el año. Las disminuciones fueron más pronunciadas para los superpetroleros y los grandes petroleros y para los buques pequeños que transportan

crudos y derivados: los índices de los fletes de ambos grupos terminaron el año en 39 y 128, con descensos desde los niveles de enero de 74,3 y 63% respectivamente. Los petroleros de tamaño mediano que acarrear petróleo crudo y aquéllos de todos los tamaños que transportan productos refinados terminaron el año en 94 y 149, con reducciones de 56,7 y 59,8% respectivamente. La caída fue apenas menor para los petroleros de tamaño mediano que transportan productos no refinados, que terminaron el año en 141, con un descenso de 49%.

Si se comparan los índices anuales medios de fletes de 2001 con los del año anterior, que fue un buen año para los propietarios de petroleros, se advierte el final de los felices tiempos para los propietarios de buques de los tres grupos siguientes: superpetroleros y grandes petroleros (76 en 2001 frente a 96 el año anterior), petroleros de tamaño mediano para crudos (140 frente a 153) y petroleros pequeños que transportan crudos y sus productos (191 frente a 208). Para los dos grupos restantes, los índices anuales medios en realidad mejoraron: los petroleros de tamaño mediano que transportan productos no refinados subieron a 242 desde 207 y los petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados alcanzaron el índice de 258 desde el nivel de 218 logrado en 2000.

##### *Superpetroleros*

Los fletamentos al contado desde el Golfo del Oriente Medio al Japón y la República de Corea comenzaron el año en 116 y 100 WS respectivamente. Aquéllos en dirección oeste hacia Europa y hacia el Caribe y la costa este de América del Norte registraron 96 y 95 WS respectivamente. Los fletes disminuyeron en los meses siguientes, y en junio de 2001 eran sólo de 42 WS para el Japón, 39 para la República de Corea, 36 para Europa y 39 para el Caribe y la costa este de Norteamérica. Las reducciones en la cuantía de los fletamentos por tiempo determinado y por día fueron severas: desde 72.700 a 18.200 dólares en la ruta al Japón, desde 55.300 a 14.000 dólares en la ruta a la República de Corea y desde 62.900 a 17.200 dólares en la ruta a Europa noroccidental.

CUADRO 31  
**Índices de fletes de petroleros<sup>a</sup>, 1999-2002<sup>b</sup>**  
*(cifras mensuales)*

Período	<i>Grandes petroleros/ superpetroleros</i>				<i>Petroleros de tamaño mediano para crudos</i>				<i>Petroleros pequeños para crudos y sus productos</i>				<i>Petroleros de tamaño mediano para productos sin refinar</i>				<i>Petroleros de todos los tamaños para productos refinados</i>			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Enero	62	48	152	40	92	93	217	90	114	126	346	100	159	146	277	165	164	148	371	148
Febrero	49	54	117	41	94	108	206	87	137	141	230	126	144	154	323	168	168	170	400	150
Marzo	38	58	87	39	89	116	158	86	128	164	239	116	158	167	295	159	177	189	348	150
Abril	41	70	95	36	86	135	171	91	121	196	272	117	157	186	299	164	210	197	264	149
Mayo	49	81	81	36	76	127	160	105	124	177	190	144	165	187	296	194	196	205	263	179
Junio	42	96	61	50	74	136	132	90	113	174	183	159	159	194	242	204	160	210	264	177
Julio	41	101	52		73	153	112		108	245	141		148	261	230		162	218	224	
Agosto	47	106	53		71	197	114		110	266	130		151	243	224		154	234	214	
Septiembre	50	129	51		83	191	111		111	269	148		150	230	204		142	255	218	
Octubre	45	136	74		91	165	111		106	194	154		144	217	210		147	265	187	
Noviembre	48	134	44		93	205	98		126	267	136		148	241	163		146	258	192	
Diciembre	53	138	39		108	209	94		141	273	128		170	244	141		154	262	149	
Promedio anual	47	96	76		86	153	140		120	208	191		154	207	242		165	218	258	

<sup>a</sup> 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; petroleros medianos para productos sin refinar: menos de 35.000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.

<sup>b</sup> Todos los índices se han redondeado al entero más próximo

En los meses de verano y a raíz de que se reanudaran los envíos de petróleo iraquí en julio, esos fletes se recuperaron un poco en las principales rutas desde el Golfo del Oriente Medio. Su nivel alcanzó un máximo a finales de agosto y principios de septiembre, cuando llegaron a 84 WS para el Japón, 69 para la República de Corea, 75 para Europa y 69 para el Caribe y la costa este de Norteamérica. No obstante, la recuperación duró poco; la OPEP siguió anunciando nuevos recortes de la producción y a finales de año los fletes eran de 39 WS para el Japón, 36 para la República de Corea y Europa y 37 para el Caribe y la costa este de Norteamérica.

Los fletes desde el Golfo del Oriente Medio al Mar Rojo y Sudáfrica siguieron una tendencia similar, pero se caracterizaron por un primer trimestre firme. Royal Dutch Shell contrató el *New Vista* de 270.000 TPM en abril en 110 WS para el Mar Rojo, conviniendo 157 WS para un opción al Lejano Oriente. Texaco fletó el *British Pioneer* de 270.000 TPM, también para abril, en 100 WS. Esos fletes eran los mismos que estaban vigentes a comienzos de año. En los meses siguientes, sin embargo, registraron rápidos descensos, alcanzando 40 WS en junio y asemejándose desde entonces a los de las rutas principales con origen en el Golfo del Oriente Medio.

Durante el año, los fletes cayeron más del 60% en las rutas desde el Golfo del Oriente Medio. Todavía hubo un deterioro mayor de las tarifas en la ruta desde África occidental al Lejano Oriente, que comenzaron el año en 118 WS y terminaron en 34. Una caída similar se registró en la ruta desde el Mediterráneo a Europa noroccidental, que empezó en 147 WS y en diciembre alcanzó un mínimo de 40, con un descenso de 73%. En los buques de más de 300.000 TPM, es decir, en los superpetroleros que se dirigen desde el Golfo del Oriente Medio a la costa este de Norteamérica, los fletes se deterioraron igual que las tarifas de las rutas principales, con una disminución de 57% desde los 82 WS logrados en enero de 2001.

En 2002, las tarifas de los fletes siguieron bajando hasta mayo, cuando se dejó sentir una breve recuperación. Las tarifas de los buques tanque comprendidos en la gama de 200.000 a 300.000 TPM que navegan desde el Oriente Medio, aumentaron desde 28 WS en abril a 56 en mayo en la ruta al Japón y desde 29 WS a 39 en la ruta a la costa este de Norteamérica.

#### *Petroleros de tamaño mediano que transportan crudos*

Durante el año, el deterioro de los fletes del tonelaje Suezmax y Aframax fue similar al que se registró en los grandes petroleros. En el primer trimestre, las tarifas al contado para los buques Suezmax que se dirigen desde el Golfo del Oriente

Medio al Lejano Oriente se mantuvieron constantes en torno a 157 WS, pero en agosto bajaron a 84 WS. Después de una breve recuperación en septiembre, disminuyeron a 70 en diciembre. Unos contratos típicos en esta ruta entre finales de marzo y mediados de abril eran los de la Shipping Corporation of India (SCI), que adquirió los servicios del buque *Lofoten* de 125.000 TPM a finales de marzo en 112 WS para un viaje a la India, y los de Sinochen, que fletó el *Alina* de 110.000 TPM a mediados de abril en 112 WS para un viaje a China. SCI contrató el *Sea Victory* de 125.000 TPM en octubre en 116 WS para descargar en Chennal, mientras China Oil adquirió los servicios del *Knock Allan* de 130.000 TPM en 80 WS para llevar petróleo a China.

Las tarifas de buques Suezmax procedentes de África occidental estaban, a comienzos de año, en el nivel de 200 WS para destinos en el Caribe, en la costa este de los Estados Unidos y en Europa noroccidental. En junio, su deterioro para el primero de esos destinos se hizo menos acusado; los fletes se cifraron en 84 WS, mientras aquéllos para Europa noroccidental bajaban a 80. Lo contrario ocurrió en el segundo semestre del año, cuando las tarifas de los petroleros con destino al Caribe disminuyeron más hasta 72 WS, mientras los que se dirigían a Europa noroccidental lo hicieron sólo a 73.

En las rutas con origen en el Mar Negro y el Mediterráneo, los fletes para destinos en Europa noroccidental y el Mediterráneo estaban a comienzos de año en 180 y 190 WS respectivamente, cerrándose la diferencia durante el año y cifrándose en diciembre las tarifas en 78 y 77 WS. Cabe encontrar contratos representativos en los de Tamoil, que fletó el *Matilda* de 130.000 TPM en 179 WS para recoger petróleo en abril en Libia con destino al Reino Unido y Europa continental. Dos contratos de Karran ilustran la caída tan considerable de los fletes para un buque de 135.000 TPM desde Novorossiysk (Mar Negro) al Reino Unido y Europa continental. En abril Karran se hizo con los servicios del *Sea Sprite* en 175 WS y en noviembre con los del *Sea Voyager* en 80 WS. Esta última cifra no es muy diferente del 90 WS pagado por Repsol al contratar el petrolero *Iran Saveh*, de 130.000 TPM, fletado para un viaje desde Sidi Kerir, el punto de carga frente a la costa del oleoducto SUMED que evita el Canal de Suez, hasta España.

La tendencia de los fletes Aframax en las rutas desde el Mar Negro y el Mediterráneo fue similar. A comienzos de año, para destinos en el propio Mediterráneo y en Europa noroccidental se alcanzaron índices de 218 WS, mientras que para destinos en el Caribe las cifras fueron ligeramente más bajas con 216 WS. En diciembre, los primeros habían bajado a 93 WS y los segundos a 89. Aquí también, dos contratos de Lukoil, que fletó buques de 80.000 TPM para embarcar petróleo en el Mar Negro y transportarlo al

Mediterráneo, ilustran el nivel de los fletes. En abril Lukoil pagó 170 WS por el *Niiris* y en octubre 135 WS por el *Minerva Libra*.

Otras rutas cubiertas por tonelaje Aframax eran las que se dirigían desde el Caribe a la costa este de Norteamérica, que registraron una baja de los fletes desde 197 WS en enero a 135 en noviembre, con una breve recuperación a 146 WS en diciembre. Esto corresponde a una reducción por fletamento por tiempo determinado equivalente a 9.700 dólares diarios para cifrarse en 23.000 dólares por día a finales de año. En el activo mercado de Europa noroccidental, que gira en torno al petróleo del Mar del Norte, el tonelaje Aframax pasó de 214 WS en enero a 102 en diciembre, con una disminución en los fletamentos por tiempo determinado equivalente en el caso de un buque de 80.000 TPM desde 37.700 a 21.300 dólares por día a finales de año.

Algunos contratos de tonelaje Aframax a finales del primer trimestre de 2001 arrojaron los resultados siguientes: para el corto recorrido desde el Golfo del Oriente Medio a la India, SCI fletó dos buques de 80.000 TPM, *Ocean Hope* y *Ocean Success*, para un viaje a Bombay y Cochin con entrega a finales de marzo en 125 y 120 WS respectivamente; más al este, Mitsui fletó el *Agate* de 80.000 TPM para un viaje desde Balikpapan (Indonesia) a Singapur en 220 WS, mientras SKS fletó el *Silver Iris* para un viaje desde Bintulu (Malasia) a Ulsan (República de Corea) en 230 WS.

También hubo una ligera recuperación de los fletes de tonelaje Suezmax en 2002. En el transporte por el Mar Mediterráneo, aumentaron desde 72 WS en enero a 86 en abril y luego bajaron a 82 en mayo. Se mantuvieron constantes en 65 WS en las rutas desde África occidental a América del Norte. La recuperación fue más pronunciada para el tonelaje Aframax. En las rutas desde el Mar Mediterráneo a la costa este de Norteamérica, los fletes subieron desde 95 WS en enero a 112 en mayo. En los mismos meses y destinos pero con origen en el Caribe, aumentaron de 113 a 127 WS.

#### *Pequeños petroleros*

También sufrieron un mal año. En el Caribe, los fletamentos al contado de buques en la gama de 40.000 a 70.000 TPM que transportan productos no refinados a la costa este de los Estados Unidos bajaron desde 285 WS en enero a 100 WS en diciembre. Para los buques que siguen rutas dentro del Mediterráneo, los fletes disminuyeron desde 245 WS en enero a 120 en diciembre. A comienzos de año y para destinos en el Caribe y en la costa este de Norteamérica, los fletes fueron de 309 WS desde el Mediterráneo y de 296 WS desde Europa noroccidental; en diciembre, habían descendido a 107 y 104 respectivamente.

En todas esas rutas se había registrado una suave recuperación hacia mayo de 2002. Los fletes desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos subieron a 162 WS; dentro del Mediterráneo se cifraron en 158 WS, y para las otras dos rutas los índices fueron de 165 y 154 respectivamente.

#### *Petroleros de tamaño mediano que transportan productos sin refinar*

Los petroleros de tamaño mediano que transportan petróleo crudo en rutas cortas próximas a las grandes zonas de producción y refino también tuvieron un mal año. Fletamentos representativos en el Mar Negro y el Mediterráneo indican una tendencia a la baja: en marzo, el *Isola Verde* de 32.000 TPM, fletado por Total Fina Elf, alcanzó 320 WS, mientras Agip fletó el buque *Venus* de 30.000 toneladas por 180 WS en octubre. En otras partes rigieron condiciones similares, tal como muestran los contratos de dos buques de 30.000 TPM que partieron del terminal de Kerteh (Malasia); en marzo BP Amoco fletó el *Arbat* para un viaje de ida a Singapur por 250.000 dólares, mientras en noviembre Petco fletó el buque *Hellas Constellation* por 160.000 dólares para un viaje a Tailandia.

Las tarifas de esa categoría de petroleros se mantuvieron constantes en 2002. En mayo, Agip fletó el *Isola Magenta* y el *Celtica* de 30.000 toneladas para viajes desde el Mar Negro al Mar Mediterráneo en 180 WS.

#### *Petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados*

Los fletes de grandes petroleros en la gama de 70.000 a 80.000 TPM que transportan productos refinados desde el Golfo del Oriente Medio al Japón alcanzaron un máximo de 387 WS en enero de 2001 después de subir de un modo ininterrumpido durante el año 2000. En 2001 cambió a la baja la tendencia: en julio los fletes se cifraron en 208 WS y en diciembre en 102. Una tendencia similar se observó en los petroleros medianos, de unas 55.000 TPM, para los que el monto de los contratos equivalentes a un fletamento por tiempo determinado disminuyó desde 58.500 dólares en enero a 13.200, con una baja del 77%. Los petroleros más pequeños, en la gama de 25.000 a 35.000 TPM, y que hacen la ruta desde Singapur a destinos del Asia sudoriental alcanzaron 464 WS a comienzos del año pero sólo 165 a finales, con una caída del 64%.

Los fletes para transportar derivados del petróleo desde refinerías del Caribe a la costa este de los Estados Unidos disminuyeron durante el año desde 333 WS a 136 para petroleros en la gama de 35.000 a 50.000 TPM y de 419 WS a 171 para aquéllos en la gama de 25.000 a 35.000.

En 2002 hubo pequeñas mejoras en los fletes. Los grandes petroleros que hacen la ruta desde el Oriente Medio al Japón se contrataron por 119 WS en mayo, mientras que los de menor tamaño con origen en Singapur lo hicieron por 168 WS en el mismo mes. Los petroleros en la gama de 35.000 a 50.000 TPM para embarques en el Caribe registraron fletes de 160 WS en mayo mientras buques menores de la categoría de 25.000 a 35.000 TPM con el mismo origen alcanzaron 198 WS.

#### *El mercado de fletamentos a plazo de los buques tanque*

La recuperación de la actividad comenzó en noviembre de 2000 y alcanzó su máximo en febrero de 2001, cuando se fletaron para períodos de dos años 3,7 millones de TPM, casi todo en tonelaje Aframax y superpetroleros. Las tarifas estimadas de fletamentos por un año y entrega rápida para buques de cinco años de 80.000 a 95.000 TPM y para superpetroleros de 280.000 TPM fueron de 25.500 y 44.000 dólares por día respectivamente. Los meses siguientes registraron una actividad reducida, y en mayo se alcanzó el mínimo de octubre del año anterior, cuando sólo se contrataron 0,8 millones de TPM.

En junio hubo una breve recuperación, cuando se fletaron 2,7 millones de TPM, sobre todo superpetroleros y casi siempre para períodos de hasta seis meses. No obstante, el fletamento estimado por tiempo determinado de un buque de cinco años de 280.000 TPM fue de 40.000 dólares por día, un 10% menos que el monto estimado en febrero. En agosto, cuando se contrataron 2,2 millones de TPM, las preferencias se inclinaron por superpetroleros, es decir, buques de más de 320.000 TPM, y también para seis meses, y esa preferencia prosiguió en los meses de noviembre y diciembre cuando se fletaron 2,4 millones y 1,1 millones de TPM respectivamente. No obstante, las tarifas estimadas de fletamentos por un año y entrega rápida se vieron muy deprimidas y se cifraron en unos 27.500 dólares por día para un buque de 280.000 TPM. Ese importe suponía un 50% más que en el caso de un petrolero de 10 años y 60.000 TPM.

En 2002 los fletamentos aumentaron sustancialmente desde 1,0 millones de TPM en enero a 4,0 millones de mayo. Hubo una clara preferencia por los grandes petroleros en la gama de 200.000 a 300.000 TPM, constituyendo los fletamentos superiores a dos años más de un tercio de todos los contratados en mayo. Con todo, los fletes por tiempo para períodos de un año y entrega rápida siguieron deprimidos. Un petrolero de cinco años y 280.000 TPM alcanzaba sólo 23.000 dólares por día en mayo de 2002.

## **B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL**

### **1. El tráfico marítimo de carga seca**

La actividad principal en ese 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 de tamaño El Cabo. Los itinerarios que sigue el carbón que va desde Australia al Lejano Oriente y desde Sudáfrica al Lejano Oriente y Europa también atrajeron tonelaje de ese tamaño. El de dimensiones Panamax se empleó asimismo en varias de las rutas: en la transatlántica, con carbón mineral y de hierro desde la costa este de los Estados Unidos y el Canadá respectivamente, y en las exportaciones de mineral de hierro desde África occidental a Europa. También se empleó tonelaje Panamax en las rutas donde se transporta mineral de hierro y carbón dentro de Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y en aquéllas dentro de Europa con origen en Suecia.

En las rutas que sigue el grano que se transporta desde el Golfo de México y la costa oriental de Sudamérica se desplegó tonelaje Panamax, junto 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.

### **2. Los fletes de carga seca**

En 2001, los fletes de todos los sectores y tamaños de los graneleros que transportan carga seca terminaron en niveles inferiores a los que regían a comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico aumentó 12,5% durante el primer semestre del año y aceleró su tendencia descendente en el tercer trimestre, cuando disminuyó 28,6%. Después de una breve recuperación en octubre, el índice volvió a caer a finales de año un 45% por debajo de su nivel de doce meses antes.

Tal como se muestra en el cuadro 32, en los cargueros tramp los índices de los fletamentos por tiempo determinado disminuyeron continuamente durante el año hasta 68, con un descenso anual de 35,2%. Los fletamentos por viaje de buques tramp para carga seca rebasaron la marca de 200 brevemente durante los trimestres segundo y tercero y luego volvieron a retroceder a 195, todavía un 1% más que en el mes de enero. El índice medio de los fletamentos por tiempo en 2001 fue inferior al del año anterior, mientras el índice medio de los fletamentos por viaje se mantuvo sin cambios. Los propietarios de buques tanque y de los

CUADRO 32  
**Índices de fletes de cargueros, 1999-2002<sup>a</sup>**  
*(cifras mensuales)*

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp <sup>b</sup> (1995 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros tramp <sup>c</sup> (julio de 1995 a junio de 1996 = 100)			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Enero	46	86	105	72	166	190	193	194
Febrero	49	89	103	74	170	191	198	199
Marzo	60	101	108	80	169	190	195	199
Abril	59	107	108	82	172	191	200	199
Mayo	68	108	109	77	173	193	206	207
Junio	64	106	106	71	176	202	205	202
Julio	63	108	93		179	202	205	
Agosto	66	113	72		178	203	192	
Septiembre	70	122	68		185	206	193	
Octubre	79	121	67		185	207	195	
Noviembre	80	122	67		195	206	194	
Diciembre	82	107	68		192	208	195	
Promedio anual	66	108	90		178	199	198	

<sup>a</sup> Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

<sup>b</sup> Datos recopilados por el Ministerio alemán de Transporte.

<sup>c</sup> Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*.

que transportan cargas secas se beneficiaron de reducciones en los precios del combustible. Los precios medios hechos públicos para fuel intermedio recogidos por *Lloyd's Ship Manager* bajaron de 175 a 115 dólares.

La disminución de los fletes fue más patente para el tonelaje de tamaño El Cabo, a pesar de que a finales de año se anunció la existencia de un gran consorcio nuevo con 75 a 80 buques, el Cape International Inc., como resultado de un acuerdo entre Bocimar y Zodiac, pero la tendencia a la baja era inexorable. El establecimiento de otro consorcio, Bergessen and General Ore, con unos 20 buques, mostró los esfuerzos de las navieras para cerrar filas y sobrevivir en unos mercados deprimidos. Los fletes de tonelaje Panamax se debilitaron menos que los de tamaño El Cabo, comportándose los buques de tamaño mediano grande y tamaño mediano todavía mejor. Los fletamentos se concentraron en el Lejano Oriente, con alrededor del tercio de los contratos en esa región y un quinto en Europa.

#### *Fletamentos por tiempo determinado de carga seca (viajes)*

Contratos representativos que se concertaron para buques de diferente tamaño en rutas habituales muestran el alcance de la depresión de los mercados. A

comienzos de 2001, se fletó tonelaje de tamaño El Cabo para viajes redondos en rutas transatlánticas y en las de Singapur-Japón a Australia con precios de unos 19.300 dólares por día. En diciembre, las cifras correspondientes eran de unos 7.600 dólares por día, con una disminución de 61%. Aquí también, el tonelaje Panamax fletado a comienzos de año para viajes redondos desde Europa septentrional a la costa oriental de Sudamérica y entre el Lejano Oriente y la costa este de Australia registró tarifas de 10.900 y 12.850 dólares diarios, mientras que en diciembre esas cifras eran de 5.530 y 6.020 dólares, habiendo aumentando las segundas desde un mínimo de 4.645 dólares por día en noviembre. El mercado de los buques menores y mayores de tipo mediano fue similar. En la ruta del Lejano Oriente a Australia, el fletamento de un buque mediano grande para un viaje de ida y vuelta disminuyó desde 8.750 dólares por día en enero a 5.940 en diciembre, con un descenso de 32,1%. Para un viaje redondo entre Europa y África occidental, el de un buque mediano disminuyó desde 6.350 dólares por día en enero a 5.000 en noviembre y luego aumentó a 6.000 en diciembre.

En los meses siguientes todos esos fletes registraron una recuperación, aunque en algunos casos modesta. Para tonelaje de tamaño El Cabo y en las rutas de Australia a Singapur y Japón, aumentaron un 24,4% para alcanzar 9.455 dólares por día en mayo de 2002.

En los buques de tonelaje Panamax en la ruta entre Europa septentrional y la costa oriental de Sudamérica y entre el Lejano Oriente y la costa este de Australia los fletes se incrementaron 43,8% en el primer caso y sólo 1,7% en el segundo, situándose en 7.950 y 6.125 dólares por día respectivamente. Para tonelaje menor, las subidas de los fletes fueron menos notables, con 5,3% para los buques medianos grandes entre el Lejano Oriente y Australia y 10,0% para buques medianos en la ruta entre Europa septentrional y occidental y África occidental.

#### *Fletamentos por tiempo de carga seca (periodos)*

Las estimaciones de los fletamentos de buques para un período de 12 meses y entrega rápida indican que las disminuciones fueron menos pronunciadas en el tonelaje de tamaño medio. Los buques de tamaño El Cabo con menos de cinco años de edad en la gama de 150.000 a 160.000 TPM estaban obteniendo 18.000 dólares por día en enero de 2001 pero sólo 10.000 dólares en diciembre, con un descenso de 41,7%. El fletamento de un Panamax de cinco años comenzó en 11.000 dólares en enero y bajó 36,4% a lo largo del año, siendo la caída más grande la de los buques de 15 años de edad, con un 47,5%. El deterioro de las tarifas de buques de tamaño mediano y 15 años fue similar: desde 6.750 dólares en enero, los fletes cayeron 42,2% en diciembre. Menos afectado fue el tonelaje mediano grande: los fletes de un buque de cinco años de edad empezaron el año en 9.250 dólares por día y habían bajado un 32,4% en diciembre.

La recuperación vino en 2002. Los fletes de buques de tamaño El Cabo y cinco años en la gama de 150.000 a 160.000 TPM aumentaron 27,5% a 12.750 dólares por día en mayo de 2002. Las subidas de buques Panamax fueron ligeramente superiores con un 28,6% hasta 9.000 dólares por día. Los buques de tamaño mediano también registraron una buena recuperación durante el mismo período (+ 21,8%) para cifrarse en 4.750 dólares por día. La recuperación menos notable fue la de los buques de tamaño mediano grande (aproximadamente 16%) cuyos fletes se situaron en 7.250 dólares por día.

#### *Fletamentos por viaje de carga seca*

A lo largo del año, el tonelaje de tamaño El Cabo se encontró en muy mala situación. En el transporte de carbón desde Richards Bay (en Sudáfrica) a Europa occidental los fletes comenzaron el año en 9,20 dólares por tonelada; a finales de junio esa cifra había bajado a 6,55 dólares; y todavía fue a peor en noviembre y diciembre cuando se alcanzó un mínimo de 4,9 dólares por tonelada, con un descenso de 46,7% respecto de comienzos de año. En el sector del mineral de hierro se registró una tendencia similar. Los fletes desde el Brasil a China bajaron desde 11,25 dólares por tonelada en

enero a 8,65 en julio y 6,15 en noviembre, y todavía bajaron más en diciembre a 6,05 dólares, con una caída de 46,2%.

En el sector de buques Panamax la tendencia fue también a la baja aunque menos pronunciada. Los fletes para transportar cereales desde el Golfo de México a Europa occidental descendieron desde 14,5 dólares por tonelada a 13,90 en julio y 9,60 en diciembre, con una caída de 33,8%. En el sector de los buques de tamaño mediano hubo fletes más firmes para transportar chatarra desde la costa oeste de los Estados Unidos a la República de Corea, comenzándose el año en 26,80 dólares por tonelada y acabando con una disminución de sólo 20,3%.

Todos los fletes se recuperaron en 2002. Los de los buques de tamaño El Cabo que transportan carbón desde Richards Bay a Europa septentrional subieron 17,3% y alcanzaron 5,75 dólares por tonelada en mayo, mientras aquéllos para transportar mineral de hierro desde el Brasil a China subieron 20,7% para cifrarse en 7,30 dólares por tonelada en el mismo mes. Los buques Panamax que transportan cereales desde el Golfo de México a Europa septentrional registraron una recuperación aún mayor de 29,2% hasta 12,40 dólares por tonelada. Menos notable fue el incremento de los fletes para llevar chatarra desde la costa oeste de los Estados Unidos a la República de Corea, que fue de 15,3% para llegar a 26,40 dólares por tonelada.

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

### **1. Evolución de los mercados**

#### *Aspectos generales*

El impacto de la contenedorización sobre el transporte en buques de línea regular es mayor que el que podría desprenderse de los datos sobre tamaño y crecimiento de la flota de portacontenedores que figuran en el cuadro 7 del capítulo II. La capacidad total del transporte marítimo en contenedor en 2001 aumentó en 0,63 millones de TEU a 7,41 millones de TEU, con un alza de 9,2%. Los portacontenedores incrementaron su parte en ese total desde 68,9 a 71,4% a comienzos del año 2002 para alcanzar un total de 5,3 millones de TEU. La parte de los buques de carga general supuso casi el 20%. Los cargueros de una sola cubierta representaron 0,81 millones de TEU (del orden del 11%) mientras que aquéllos de varias cubiertas sumaban 0,66 millones de TEU (alrededor de 8,9%). Durante el año, el tonelaje de los buques de una sola cubierta se incrementó un 4% mientras que el de los buques de varias cubiertas disminuyó en cambio 5,4%.

Los buques de carga por rodadura y los de pasajeros representaban 0,33 millones de TEU y su

parte en la capacidad de transporte total por contenedor aumentó 1,3% durante el año hasta 4,5%. Los graneleros con capacidad para llevar contenedores añadieron 0,21 millones de TEU, disminuyendo su tonelaje 1,9%. La parte de esta categoría de buques se mantuvo en 2,8%. El porcentaje restante, del orden de 1,4%, era capacidad de transporte disponible en buques frigoríficos, tanque, especializados y de pasajeros.

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 2001 se comunicaron 180 contratos con astilleros, de los que 55,5% correspondían a buques con capacidad de más de 2.000 TEU y, por primera vez, seis buques superaban los 8.000 TEU.

Como se indica en el cuadro 33, en 2001 se entregaron 241 portacontenedores, mientras que sólo se retiraron y desguazaron 23. Mayor importancia reviste que el 27,4% de los buques añadidos eran de un tamaño superior a 4.000 TEU y representaban 57,7% de la capacidad total agregada (639.000 TEU). La incorporación de buques mayores está asegurada para el futuro: 41 de los 180 buques pedidos eran de un tamaño superior a 4.000 TEU, y suponían 52,3% de la capacidad total encargada (213.000 TEU). Por tanto, el número de buques de más de 4.000 TEU aumentó desde 264, o 10,3% de la flota total de portacontenedores, a 330, que constituían 11,9% del total. La capacidad desplegada en buques de más de 4.000 TEU, que en la actualidad es de 1.667.000 TEU y equivale a 31,5% de la capacidad total, seguirá aumentando.

Los porteadores que proporcionan servicios en las rutas más importantes son los principales usuarios de los buques grandes y gradualmente reasignan sus buques menores a rutas secundarias o de enlace. Las flotas dominadas por buques de 4.000 TEU o más restringirán los puertos de escala de esos transportistas, dejando posibilidades para que operadores menores y emprendedores exploren rutas diferentes usando tonelaje menor, a menudo alquilado, para servir puertos regionales dejados de lado por los grandes buques.

En 2001, el número de buques que hacían rutas Norte-Sur aumentó de 549 a 579. Esas rutas unen África, Australia-Nueva Zelanda y América Latina con las principales rutas Oriente-Occidente que discurren por el hemisferio septentrional. Más importante es el hecho que el tamaño de esos buques fuera en aumento. El número de ellos con capacidad de más de 2.500 TEU se incrementó de 50 a 83, pasando los de la gama de 1.500 a 2.499 TEU de 320 a 344. En cambio, el número de buques de la categoría de 1.000 a 1.499 TEU disminuyó de 179 a 152.

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

CUADRO 33

**Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares**  
(número de buques y miles de TEU)

TEU	Desguaces en 2001		Adiciones en 2001		Flota al 1º de enero de 2002		Pedidos al 1º de enero de 2002	
	Buques	TEU	Buques	TEU	Buques	TEU	Buques	TEU
Desconocido	23	29	-	-	14	-	7	-
< 999	-	-	65	35	888	451	59	32
1.000 a 1.999	-	-	49	69	852	1 202	33	47
2.000 a 2.999	-	-	45	111	451	1 112	23	57
3.000 a 3.999	-	-	16	55	247	853	17	59
4.000 a 4.999	-	-	9	40	174	767	17	75
> 5.000	-	-	57	329	156	900	24	138
Total 2002	23	29	241	639	2 782	5 285	180	407
Total 2001	11	10	151	420	2 564	4 674	396	1 266

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2002), 19 de febrero.

transporte en operadores logísticos mejor adaptados a las necesidades del comercio. En abril de 2002, China Shipping estableció una filial para las actividades logísticas, después de una decisión similar de Cosco en el mes de enero anterior.

### *La concentración del transporte marítimo en buques de línea*

El proceso de concentración de los últimos años se ha traducido en el despliegue de una creciente capacidad de carga por los mayores operadores de buques de línea. Tal como indica el cuadro 34, durante los 12 meses anteriores al 30 de septiembre de 2001, los diez mayores operadores de ese tipo de buques incrementaron su capacidad 12,5% a 3 millones de TEU, que suponían casi el 42,5% de toda la capacidad de carga mundial en contenedores. Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó 12,1% a 4,2 millones de TEU, lo que representa 60,1% de la capacidad total mundial de carga en contenedor. Un claro reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es la permanencia de los mismos operadores en la lista de los 20 más importantes. Entre los 10 primeros operadores, únicamente hubo un cambio al subir dos puestos el grupo CMA-CGM. Casi todas las variaciones se registraron entre operadores situados en los puestos 11 a 20: tres mantuvieron sus puestos (Yang Ming, CSAV y Hamburg Sud), cuatro ascendieron de lugar (K Line en un puesto, OOCL y China Shipping en dos cada una, y Hyundai en cuatro) y tres descendieron (MOL en dos puestos, Hapag Lloyd en tres y Zim en cuatro).

## **2. Los fletes de los servicios contenedorizados de buques de línea**

### *El mercado de los portacontenedores*

Lo que ocurre en el transporte marítimo mundial queda muy bien reflejado en los movimientos del mercado de fletamentos de portacontenedores. Ese mercado está muy 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<sup>4</sup> publica el "Índice de Hamburgo" donde figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buque. Las tarifas de las plazas para contenedores 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 los promedios registrados en 1997. Ese año se escogió como referencia

porque fue el último en que se logró un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, los fletes se publican para dos tipos de buques sin aparejo de hasta 500 TEU de capacidad, dos tipos de buques con aparejo y sin él de más de 2000 TEU y seis tipos de buques con aparejo de hasta 1.999 TEU. La evolución de las tarifas de los fletamentos por tiempo se recoge en el cuadro 35.

En 2001, las tarifas medias de esos fletamentos para todos los grupos de portacontenedores con capacidad de 500 TEU o menos fueron ligeramente superiores a los promedios del año 2000. Lo contrario ocurrió en todos los grupos de buques mayores, que registraron medias anuales en 2001 inferiores a las del año anterior. El declive más pronunciado se produjo en los buques mayores: el flete medio en buques sin aparejo de carga de más de 2.000 TEU disminuyó 25,1% a 7,97 dólares por día para las plazas de contenedores de 14 toneladas, mientras que el de los buques mayores con aparejo bajó 22,9%. Reviste interés el que los fletes en los portacontenedores con aparejo en la gama de 1.600 a 1.999 TEU sean similares a los aplicados en los buques sin aparejo con capacidad superior a 2.000 TEU.

Las tarifas de los fletamentos 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 y por la apreciable capacidad de los buques encargados y todavía en construcción, que aportarán del orden de 400.000 TEU por año en el próximo bienio. Contratos representativos comunicados en marzo de 2002 indican que dos buques sin aparejo de carga de 2.950 TEU que hacen la ruta transpacífica y la de Asia sudoriental-Australia-Nueva Zelandia presentaban unas tarifas para 12 meses de 4,06 y 3,56 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas. El descenso de los fletes causó incluso una caída de 41% en el tráfico de la conexión por tierra del Transiberiano cuando el costo de la ruta marítima bajó.

Durante el primer semestre de 2002, se registró claramente una tendencia al alza de los fletamentos por tiempo para todos los tipos de buques, con la excepción de aquéllos sin aparejo de carga y descarga en la gama de 300 a 500 TEU.

### *Las tarifas de los fletes en las principales rutas*

A finales de 2001, las tarifas en las principales rutas contenedorizadas – transpacífica, transatlántica y Asia-Europa – estaban todas ellas por debajo de los niveles vigentes a finales de 2000 (véase el cuadro 36). Dentro del colapso general de los fletes, los del Atlántico se comportaron mejor que los del Pacífico y los de Asia-Europa. Las tarifas en la ruta transatlántica en dirección oeste que une Europa con Norteamérica se redujeron 2,1% mientras aquéllas en dirección este

<sup>4</sup> Para más información, véase [www.vhss.de/englisch/hax.htm](http://www.vhss.de/englisch/hax.htm).

CUADRO 34

Los 20 principales operadores de contenedores (a finales de septiembre de 2001), por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU)<sup>a</sup>

Clasificación	Operador	País/Territorio	Nº de buques en 2001	Capacidad en TEU en 2001	Capacidad en TEU en 2000 <sup>b</sup>
1	Maersk-Sea-Land	Dinamarca	293	693 237	682 411
2	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	147	380 009	301 686
3	Grupo Evergreen	Taiwán, Provincia china de	131	348 650	317 940
4	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/Alemania	87	299 490	246 397
5	MSC	Suiza	150	296 064	229 074
6	NOL/APL	Singapur	85	244 848	213 790
7	COSCO	China	130	228 060	210 289
8	Grupo CMA-CGM	Francia	72	176 278	141 652
9	NYK	Japón	78	169 921	170 907
10	Grupo CP Ships	Canadá	81	160 206	148 745
TOTAL DE 1 A 10			<b>1 254</b>	<b>2 996 763</b>	<b>2 662 891</b>
11	K line	Japón	63	151 945	124 655
12	OOCL	Hong Kong (China)	49	144 450	120 096
13	MOL	Japón	56	144 014	137 379
14	Hyundai	República de Corea	74	140 979	109 303
15	China Shipping	China	71	128 387	103 876
16	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	44	125 207	103 358
17	Zim	Israel	56	117 293	135 199
18	Hapag Lloyd	Alemania	30	114 827	108 156
19	CSAV	Chile	47	91 803	105 035
20	Hamburg-Süd	Alemania	45	90 757	76 614
TOTAL DE 1 A 20			<b>1 789</b>	<b>4 246 425</b>	<b>3 786 562</b>
FLOTA MUNDIAL			–	<b>7 057 915</b>	<b>6 411 947</b>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2001), noviembre, 65 e Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2001), *Shipping Statistics and Market Review*, noviembre/diciembre.

<sup>a</sup> Todas las filiales están consolidadas.

<sup>b</sup> A septiembre de 2000.

bajaron 8,9%. En las rutas transpacíficas los fletes vigentes en direcciones este y oeste disminuyeron 16,8%. La ruta Asia-Europa fue la que sufrió más, disminuyendo sus tarifas 17,1% en dirección oeste y 28,7% en dirección este.

En la ruta transatlántica, los fletes en dirección este descendieron del orden del 5% durante el primer trimestre y de nuevo en el tercero; en el segundo y especialmente en el cuarto trimestre hubo unas modestas mejoras. De resultas de ello, los fletes comenzaron el año en 938 dólares por TEU y lo terminaron en 899 dólares. Movimientos opuestos se registraron en dirección oeste, donde hubo unas mejoras de 2,8 y 1,4% en el primer y tercer trimestres, con descensos, en cambio, de 4,2 y 2% en el segundo y el cuarto. Así, los fletes en dirección oeste bajaron a 1.236 dólares por TEU durante el segundo trimestre,

subieron a 1.253 en el trimestre siguiente y retrocedieron a 1.228 dólares a finales de año. El desempeño relativamente bueno en esa ruta se vio ayudado por la decisión de los transportistas de imponer unos recargos por reajustes en la ubicación de equipo y por el despliegue de buques nuevos y mayores en otras rutas por causa de un calado insuficiente en puertos de la costa este de los Estados Unidos.

En el comercio transpacífico se registró una clara tendencia a la baja. En dirección este, que es la ruta predominante, la tendencia había comenzado en el cuarto trimestre de 2000 cuando los fletes bajaron 5,3% y se mantuvieron así hasta septiembre de 2001, cuando las tarifas disminuyeron 3, 5,8 y 8% en los trimestres siguientes. Esta situación obedeció al empleo de portacontenedores mayores que añadieron tonelaje en un momento de demanda débil como consecuencia de la

CUADRO 35  
**Tarifas de los fletamentos medios por tiempo de los portacontenedores**  
*(dólares por espacio para 14 toneladas/día)*

Tipo de buque	Promedios anuales			Promedios mensuales en 2002			
	1997	2000	2001	Enero	Febrero	Marzo	Abril
Sin aparejo de carga y descarga							
200 a 299 TEU	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83
300 a 500 TEU	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81
de 2.000 a 2.999 TEU <sup>a</sup>	9,31	10,65	7,97	3,37	3,45	4,55	4,55
Con aparejo de carga y descarga							
200 a 299 TEU	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04
300 a 500 TEU	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05
600 a 799 TEU <sup>b</sup>	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88
600 a 799 TEU <sup>c</sup>	14,08	13,07	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83
1.000 a 1.299 TEU	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07
1.600 a 1.999 TEU	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99

<sup>a</sup> Esta categoría se creó en 2002. Los datos del período comprendido entre enero y junio de 2002 corresponden a buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo. Desde julio de 2002, buques celulares entre 2.300 y 3.400 TEU que navegan a 22,5 nudos como mínimo.

<sup>b</sup> Hasta junio de 2002, velocidad mínima entre 16 y 18 nudos; y desde julio de 2002, velocidad mínima de 17 a 17,9 nudos.

<sup>c</sup> Hasta junio de 2002, buques de 600 a 799 TEU y más de 18 nudos; y desde julio de 2002, buques comprendidos entre 700 y 999 TEU con una velocidad mínima de 18 nudos.

desaceleración de la economía de los Estados Unidos. La modesta caída del 1% en los fletes durante el cuarto trimestre de 2001 refleja la decisión de los porteadores de aplicar programas de reducción de capacidad para alinear la oferta y la demanda. Las tarifas comenzaron el año en 1.874 dólares por TEU y terminaron en 1.608, con un descenso apreciable de 14,2%. Las tarifas en dirección oeste en realidad crecieron un modesto 1,1% durante el primer trimestre de 2001 a 877 dólares por TEU. Luego la tendencia a la baja se impuso y se aceleró a finales de año, cuando al descenso del 1% del segundo trimestre siguió otro de 7,8% en el trimestre siguiente y otro más de 10% que dejó las tarifas en sólo 721 dólares por TEU a finales de 2001. Al parecer, las medidas adoptadas por los transportistas no fueron suficientes para ajustar la oferta y la demanda en la ruta en dirección oeste.

En el primer semestre de 2001, los fletes de la ruta Asia – Europa en dirección este y en dirección oeste se movieron en sentido contrario. La mejora de 3,6% en dirección este tuvo su contrapartida casi igual en el descenso de 3,2% en dirección oeste durante el primer trimestre. En el trimestre siguiente se registraron fluctuaciones mayores y opuestas: el descenso de 7,9% en dirección este coincidió con la mejora de 6,2% en dirección oeste. No obstante, a mediados de año los fletes eran inferiores a los de finales de 2000. Lo peor estaba por venir, y las tarifas en dirección tanto oeste

como este bajaron simultáneamente 9,5 y 11,7% en el trimestre siguiente y nuevamente 11 y 4% en el cuarto trimestre. Los porteadores aplicaron programas de retirada de capacidad para ajustar la oferta a la demanda y anunciaron subidas de fletes para el año 2002. También, los transportistas de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente decidieron introducir recargos en el capítulo de manipulación de carga en los terminales de las escalas en puertos chinos y volver a definir los precios de carga y descarga aplicados en algunas partes de China meridional, recurriendo al concepto de manipulación de mercancía en los terminales a partir del año 2002.

Tal como indica el cuadro 36, con la excepción de la ruta transpacífica en dirección oeste que registró incrementos de 4,2%, la tendencia a la baja de los fletes en las tres principales rutas contenedorizadas continuó sin pausa en el primer trimestre de 2002. También prosiguió en el mes siguiente a pesar de aumentos sustanciales en los volúmenes de carga. Los porteadores empezaron a anunciar subidas de las tarifas en julio para aquellos embarques no cubiertos por contratos de servicios en un intento de incrementar los ingresos. Según la Central de Fletes de Shanghai, el índice de las tarifas de los servicios a Europa subió 7,8% a 1.103 en julio mientras el de los servicios a la costa oeste de Norteamérica lo hizo un 5,1% a 1.034.

CUADRO 36  
**Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques  
 de línea regular, 2000-2001<sup>a</sup>**  
 (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>
<b>2000</b>						
Primer trimestre	2 125	751	664	1 594	939	1 148
Variación porcentual	-3,0	2,0	-14	-1,0	-9,0	2,0
Segundo trimestre	1 953	852	710	1 597	958	1 148
Variación porcentual	-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 porcentual	5,0	10,0	12,0	5,0	7,0	6,0
Cuarto trimestre	1 932	867	797	1 618	987	1 255
Variación porcentual	-5,3	-7,7	0,5	-3,3	-3,4	-0,1
<b>2001</b>						
Primer trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variación porcentual	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2,8
Segundo trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variación porcentual	-5,8	-1,0	-7,9	6,2	0,5	-4,2
Tercer trimestre	1 624	801	688	1 296	890	1 253
Variación porcentual	-8,0	-7,8	-9,5	-11,7	-5,6	1,4
Cuarto trimestre	1 608	721	660	1 153	899	1 228
Variación porcentual	-1,0	-10,0	-4,0	-11,0	1,0	-2,0
<b>2002</b>						
Primer trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variación porcentual	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9

<sup>a</sup> 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.

Durante el año 2001, la presión a la baja sobre los fletes se vio agravada por alzas en el seguro marítimo y condujo a recargos que encontraron la oposición inmediata de los porteadores (véase el recuadro 2).

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

En 2001 hubo claras indicaciones de que la oferta y la demanda estaban empezando a divergir. Los incrementos de tonelaje, los servicios adicionales introducidos por varios porteadores y el debilitamiento de la actividad económica en los Estados Unidos no pudieron con el optimismo creado por la adhesión de China a la OMC. A finales de año era patente que el exceso de oferta era un problema que había que abordar.

Las estimaciones de los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas durante los primeros nueve meses de 2001 muestran sólo modestas subidas.

En realidad, esos agregados ocultan algún comercio intrarregional de rápido crecimiento como el que discurre entre China y el Japón, que se incrementó 18% durante el mismo período.

En el comercio transpacífico, el año 2001 vio reducirse las expectativas de los porteadores de que aumentarían las corrientes de mercancías desde 10% a comienzos del año a alrededor de 4% en el tercer trimestre. Las corrientes de mercancías subieron en realidad mucho menos. Tal como indica el cuadro 37, el aumento de 3% en dirección este se vio equilibrado por un incremento nulo en la dirección contraria. Otros indicadores arrojan el mismo resultado poco brillante. La utilización neta de espacio en dirección este se estima que disminuyó desde 83,7% en 1999 a 79,9 en 2000 y 78,4 en el primer semestre de 2001. En dirección oeste se pudo observar una tendencia similar: la utilización neta de espacio descendió desde 57,8% en 1999 a 53,1 en 2000 y 51,6 a mediados de 2001. Alguna

## RECUADRO 2

### El impacto de los ataques terroristas sobre el seguro marítimo y los transportistas

Después del ataque de los tamiles al aeropuerto de Colombo el 24 de julio de 2001, las compañías de seguros marítimos introdujeron primas adicionales para asegurar el casco y la maquinaria de los buques con escala en el puerto de esa ciudad, lo que perjudicó las actividades de transbordo y el comercio de exportación de Sri Lanka. Como consecuencia de ello, los porteadores en contenedores aplicaron recargos de 350 dólares por TEU a las mercancías importadas y exportadas y de 150 dólares a las que se transbordaban. Ante las protestas de los cargadores de ese país a aseguradores y armadores, esos recargos se redujeron mucho al cabo de unos meses.

Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, juntamente con la posterior acción militar en el Afganistán, afectó mucho a los mercados mundiales de seguros marítimos. A principio de octubre estaba claro para las navieras que las primas de los seguros del casco y la maquinaria estaban subiendo no sólo en Asia meridional, donde se concentró casi toda la actividad militar, sino también en una extensa zona geográfica que llegaba hasta Argelia en el Mar Mediterráneo. Las compañías de seguros marítimos establecieron primas adicionales de hasta 0,4% del valor del casco y la maquinaria para un período de siete días en los buques que se dirigían al Pakistán, porcentaje que era de 0,25% para aquéllos con destino Irán y de 0,175% para los que se dirigían a los Emiratos Árabes Unidos y la Arabia Saudita. El porcentaje para Iraq continuó siendo el más elevado con un 0,5%, y el de los buques que cruzaban el Canal de Suez se fijó en 0,1%. Cuatro empresas públicas de seguros de la India siguieron la tendencia y aplicaron primas adicionales de 0,5% del valor del casco y la maquinaria.

Conferencias, consorcios y acuerdos empezaron a aplicar a los porteadores recargos por situaciones bélicas de emergencia. Esos recargos iban de 125 a 250 dólares por TEU, cobrándose 10 dólares por TEU por atravesar el Canal de Suez. Unos gravámenes menores de 50 dólares por TEU se aplicaban a Damietta y Port Said (Egipto) y de 60 dólares por TEU a Jeddah (Arabia Saudita). Los porteadores y sus asociaciones se opusieron a los recargos y cuestionaron el método empleado para calcularlos, manifestando el Consejo de Transportistas Marítimos de Europa su desacuerdo con el incremento de las primas por el riesgo de guerra.

Hubo negociaciones entre aseguradores, armadores y cargadores. A finales de año y durante el primer trimestre de 2002, muchos de los recargos y las primas estaban bajando. Por ejemplo, las primas adicionales para casco y maquinaria de los buques que se dirigían al Pakistán se mantuvieron en 0,25%, pero la Conferencia India Pakistán Bangladesh Ceilán redujo el recargo para las mercancías que se dirigían a aquel país desde 120 dólares a mediados de enero a 82 dólares a mediados de febrero.

Al igual que en los principales seguros pagados por las navieras, varios clubs de protección e indemnización anunciaron un gran aumento de las primas, entre 25 y 30%, a partir de febrero de 2002. Los dos motivos aducidos por esos clubs eran su incapacidad para enjugar pérdidas en sus ingresos financieros como consecuencia de la mala situación de los mercados financieros y el incremento del reaseguro después de los ataques terroristas del 11 de septiembre. No obstante, también parecen entrar en juego otras tendencias estructurales, tales como la mayor renuencia de los propietarios de las mercancías y de sus aseguradores a aceptar mermas en ellas en la entrega y el mayor valor de cada reclamación, aunque su frecuencia haya disminuido.

Asimismo, a finales de enero de 2002, la Administración Marítima de los Estados Unidos decidió aceptar peticiones para asegurar el riesgo de guerra de buques estadounidenses y extranjeros en rutas del Golfo del Oriente Medio, el Mar de Arabia y el Mar Rojo, e Israel y el Líbano, cuando no se pudiera disponer de un seguro comercial en condiciones razonables.

---

*Fuente: Containerisation International (2001), noviembre: 77; Containerisation International (2002), enero: 18; Fairplay (2002), 17 de enero: 23, 33; Fairplay (2002), 24 de enero: 12; [www.shipownersclub.com/library/circulars/pages/war\\_risks\\_cancellations.htm](http://www.shipownersclub.com/library/circulars/pages/war_risks_cancellations.htm); [www.blazer.lanka.net/upali/island/2001/08/21/news12.html](http://www.blazer.lanka.net/upali/island/2001/08/21/news12.html).*

CUADRO 37  
Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales  
(millones de TEU)

Año	Transpacífica		Asia-Europa		Transatlántica	
	Asia-EE.UU.	EE.UU.-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	EE.UU.-Europa	Europa-EE.UU.
2000	5,59	3,25	4,53	3,59	2,19	2,94
2001	5,76	3,25	4,61	3,63	2,20	3,02
Variación porcentual	3,0	0,0	1,7	1,1	0,4	2,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, varios números.

información de K Line corrobora esa opinión: según esos datos la utilización de espacio en dirección este disminuyó 1% a 92% durante el segundo y el tercer trimestre de 2001, mientras que en dirección oeste

descendió 7% a 62%. Se esperaba que esa tendencia prosiguiera en 2002. El exceso de oferta a través del Pacífico condujo a reducciones de capacidad por los principales operadores tal como muestra el cuadro 38.

CUADRO 38  
Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico  
(porcentajes)

Operator	Mediados de 2001	Mediados de 2000
New World Alliance	17,4	19,9
Grand Alliance	15,3	14,4
Cosco/K Line/Yanming	14,2	14,7
United Alliance (Hanjin, Senator Lines, Cho Yang)	12,4	12,5
Maersk-Sealand	11,5	11,5
Hanjin/Yangming (servicios marítimos con la costa este de los Estados Unidos)	2,0	2,3
Total	72,9	75,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD.

En las rutas transatlánticas, la dirección oeste, que es la predominante, aumentó 2,7% mientras que la dirección este creció sólo 0,4%. No obstante, alguna información sobre el cuarto trimestre del año indica que el comercio durante todo el año se mantuvo igual por no decir peor: CP Ships señaló una caída del 7% en volumen, mientras ACL pensaba que éste disminuyó de 10 a 15%, lo que requirió una reducción de capacidad. Como se cree que la capacidad de espacio aumentó 2,8% en 2000 y 5,3% en 2001, se ha suscitado un exceso de oferta. En 2002 se espera otro crecimiento de 2% en la capacidad de espacio.

En las rutas comerciales Asia-Europa, los modestos incrementos en ambas direcciones que figuran en el cuadro 37 han de contemplarse juntamente con las declaraciones de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente, que mueve alrededor del 65% de la carga que se transporta en esas rutas. Unas proyecciones

optimistas que arrojaban un crecimiento de 7 a 8% en volumen resultaron no ser realistas, y a finales de 2001 la Conferencia esperaba que el volumen en dirección oeste aumentara 0,25% y en dirección este disminuyera en ese mismo porcentaje. En el comercio Norte-Sur, la situación era similar.

#### 4. El índice de los fletes marítimos.

El cuadro 39 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 1999 a 2001. El índice general del año 2001 descendió 3 puntos desde el nivel de 2000 a 114 puntos (1995 = 100), lo que reflejó el débil crecimiento del comercio tanto de entrada como de salida. En el de entrada, el nivel medio del año 2001 disminuyó 9 puntos para situarse en 106. El declive se hizo patente en el último cuatrimestre del año, cuando el índice

CUADRO 39  
**Índices de los fletes de los buques de línea regular, 1999-2002**  
 (cifras mensuales: 1995=100)

Meses	Índice general				Índice de las entradas				Índice de las salidas			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Enero	77	104	119	93	86	106	113	81	69	101	125	104
Febrero	79	103	121	93	88	102	115	81	70	104	126	103
Marzo	80	105	121	95	90	104	116	80	71	105	127	109
Abril	83	113	122	95	91	110	118	82	74	116	126	108
Mayo	83	119	121	94	92	114	116	82	74	125	126	106
Junio	84	116	119	94	94	110	112	81	76	121	125	106
Julio	86	115	117		94	111	111		78	118	123	
Agosto	87	122	112		98	122	107		77	122	117	
Septiembre	90	127	105		99	125	97		82	128	113	
Octubre	92	130	103		99	128	91		86	133	115	
Noviembre	96	130	104		102	126	92		89	133	116	
Diciembre	98	125	102		105	122	89		92	129	114	
Promedio anual	86	117	114		95	115	106		78	120	121	

*Fuente:* Recopilación de la 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.

descendió por debajo de la marca de 100. Esta tendencia a la baja se produjo a pesar de las reiteradas peticiones de que se aplicaran programas de restablecimiento de tarifas. El índice de salidas se mantuvo igual en 121 puntos, sólo un punto por encima del nivel medio del año anterior y únicamente declinó a partir de septiembre. Los tres índices bajaron todos ellos en el primer semestre de 2002.

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

En el cuadro 40 figuran datos sobre las tarifas del transporte de mercancías en buques de línea regular en porcentaje de los precios de mercado de algunos productos básicos y en determinadas rutas comerciales para ciertos años entre 1970 y 2001. El precio f.o.b. medio de la lámina de caucho disminuyó menos que esas tarifas y que los recargos por ajuste del combustible y se tradujo en un menor coeficiente de 13,9% en 2001. El precio f.o.b. del yute subió 18,3%, mientras los fletes disminuyeron 50,3%. Esto explica la caída en el porcentaje que representa el transporte a 15,5 en 2001. Para el cacao en grano procedente de Ghana esa proporción disminuyó ligeramente desde 4,8 a 4,1%

en 2001, a causa sobre todo de una alza de 22,7% en los precios. El año 2001 fue el segundo en el que el Brasil no exportó cacao en grano. El precio c.i.f. del aceite de coco, el más bajo de los productos que figuran en el cuadro 40, disminuyó en 2001 alrededor de 30%, mientras que los fletes correspondientes bajaron sustancialmente a 57,7%, lo que se tradujo en un porcentaje del transporte de 15,5% en 2001, muy inferior al 25,9% del año anterior. El porcentaje que suponen los fletes en buques de línea respecto del precio f.o.b del té disminuyó desde 5,9 a 5,3 como consecuencia de una caída de 27,5% en los fletes y una reducción del 20% en los precios durante el año 2001. En el caso del café que se envía desde el Brasil a Europa, el precio disminuyó en un año en la elevada proporción de 36,7%, mientras los fletes bajaron moderadamente en 1,4%. El resultado fue un incremento del porcentaje de los fletes desde 4,4 a 6,9 en 2001. Las exportaciones de café desde Colombia a Europa sufrieron una baja sustancial de sus precios, del orden del 30% en 2001, mientras los fletes subieron un 25%. Esos cambios redundaron en incrementos sustanciales en la proporción que supone el transporte a 5,9% para el café embarcado en puertos del Atlántico y a 6,2% para el que se carga en puertos del Pacífico.

CUADRO 40  
**Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos**

Producto	Ruta	Tarifas en porcentaje del precio <sup>a</sup>						
		1970	1975	1980	1985	1990	2000	2001
Yute	Singapur/Malasia-Europa	10,5	18,5	8,9	n,a,	15,5	15	13,9
Cacao en grano	Bangladesh-Europa	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	37	15,5
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,8	4,1
Aceite de coco	Brasil-Europa	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n,a,	n,a,
Té	Sri Lanka-Europa	8,9	9,1	12,6	12,6	n,a,	25,9	15,5
Café	Sri Lanka-Europa	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,9	5,3
Café	Brasil-Europa	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	4,4	6,9
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	3,3	5,9
Yute	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	3,5	6,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Asociación Real de Navieros de los Países Bajos (datos de 1970-1989) y de las conferencias de las rutas señaladas (datos de 1990-2001).

<sup>a</sup> 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) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té, se indican los precios de subasta en Kenya. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen cuando existen los recargos por combustible y los factores de ajuste monetario, y un 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 el *Monthly Commodity Price Bulletin*, publicado por la UNCTAD. Las tarifas anuales se calcularon promediando diversos contingentes fletados durante el año, ponderados por su duración. Para el período de 1990-2001, los precios de los productos se tomaron del número de enero de 2002 del *Monthly Commodity Price Bulletin*.

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

### 1. Las tendencias del valor y del costo del transporte de las importaciones mundiales

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 cuadro 41 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 2000, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) aumentó 13%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios de transporte aumentaron de manera considerable en un 27,1%, reflejando el elevado nivel de las tarifas vigentes durante el año (véase también el gráfico 8). La parte de los fletes mundiales en porcentaje del valor de las importaciones aumentó a 6,2% desde el 5,5 de 1999. En 1980, esa proporción de los fletes en el valor de las importaciones había sido de 6,6%, casi un 30% superior a la media del decenio de 1990. Las comparaciones regionales indican que la parte que supone el costo de los fletes en las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado sigue siendo

inferior a la de los países en desarrollo, fluctuando ligeramente la diferencia entre ambos grupos. En 2000, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 10,7% mientras que el costo de los fletes subió 27,4%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones se situó en 5,2% (4,5 en 1999) frente a 8,8% (8,4 en 1999) para los países en desarrollo. Esta 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.

### 2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo en proporción del valor de las importaciones aumentaron desde 8,4% en 1999 a 8,8% en 2000. Dentro de ese grupo, los de los países en desarrollo de África registraron una tendencia al alza, lenta pero constante, desde 12,1% en 1999 a 13% en 2000. Esa tendencia refleja sobre todo 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.

CUADRO 41

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

Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
1980	Total mundial	123 264	1 856 834	6,64
	Países desarrollados de economía de mercado	78 286	1 425 979	5,49
	Total de países en desarrollo	44 978	430 855	10,44
	de los cuales en:			
	África	10 432	77 757	13,42
	América	10 929	123 495	8,85
	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
	de los cuales en:			
	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	
1999	Total mundial	302 160	5 472 985	5,52
	Países desarrollados de economía de mercado	183 482	4 052 534	4,53
	Total de países en desarrollo	118 677	1 415 200	8,39
	de los cuales en:			
	África	12 354	102 254	12,08
	América	26 658	348 200	7,66
	Asia	76 925	941 910	8,17
	Europa	2 103	22 836	9,21
Oceanía	638	5 251	12,14	
2000	Total mundial	384 013	6 187 292	6,21
	Países desarrollados de economía de mercado	233 784	4 486 628	5,21
	Total de países en desarrollo	150 229	1 700 664	8,83
	de los cuales en:			
	África	14 447	111 360	12,97
	América	34 624	403 428	8,58
	Asia	98 364	1 156 291	8,51
	Europa	2 182	24 454	8,92
Oceanía	612	5 130	11,94	

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

<sup>a</sup> 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.

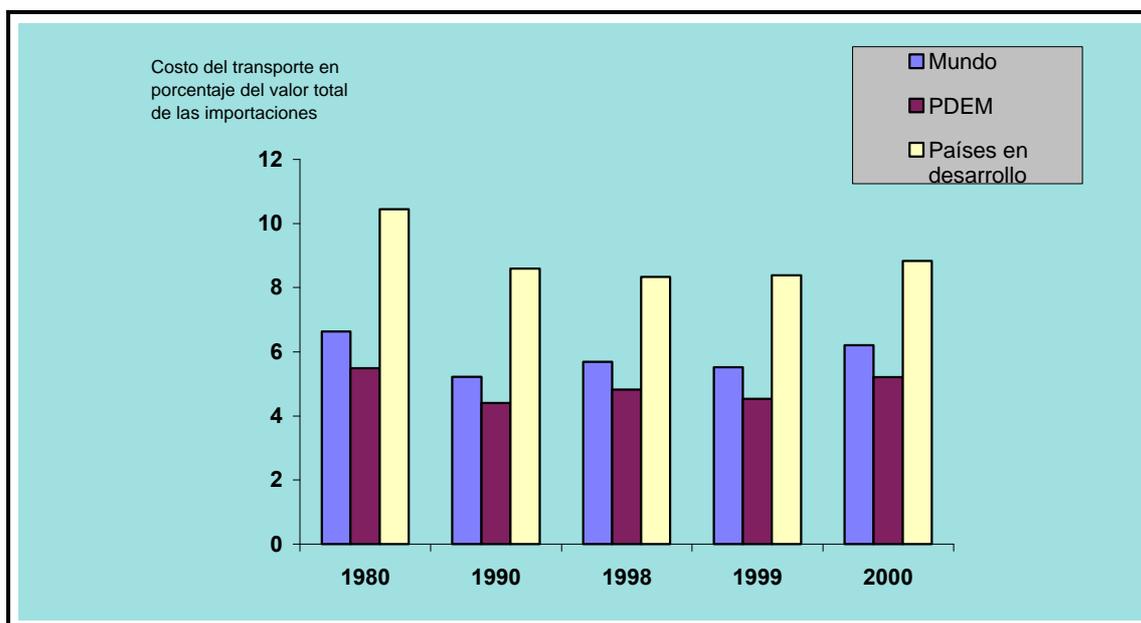
El desglose subregional muestra que esos costos del transporte en el África occidental aumentaron ligeramente desde 1999 a casi 14% en 2000, mientras los del África oriental y meridional, incluido el Océano Índico, subieron a 15,2% desde 14,1 en 1999. La proporción en África del Norte aumentó a 11,6%, 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 ineficientes, una mala utilización de los activos y unos endeble sistemas institucionales y de gestión, tramitación y supervisión, además de infraestructuras inadecuadas.

A los países en desarrollo de Asia correspondió el 68% del valor de las importaciones y el 65,5% de los fletes pagados por todos los países en desarrollo, frente a 61,3 y 58,2% respectivamente en 1999. El factor de transporte ha fluctuado en esa región por encima del 8% entre 1990 y 2000, desde 8,2% en 1990

GRÁFICO 8

Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican



Fuente: Cuadro 41 de la presente publicación

a 8,5% en 2000. Tal factor permaneció constante en Oriente Medio en 9,7% en 2000 (9,67 en 1999). El resto de Asia vio aumentar su coeficiente desde 7,9% en 1999 a 8,3% en 2000.

En los países en desarrollo de América, la proporción que suponen sus costes de transporte aumentó a 8,6% en 2000 desde 7,7% en 1999.

Dentro de esa región, Centroamérica y México tuvieron el factor de transporte más bajo – 7,8% – en 2000. Tal cosa es imputable sobre todo a México, la nación con el mayor comercio de la región, cuyo coeficiente fue de 7,3% en 2000. A ese país le correspondió el 87% del valor c.i.f. de todas las importaciones de la subregión (48% de los países en desarrollo de América). En los países de la costa occidental sudamericana el transporte representó una proporción relativamente alta de 9,2% en 2000 frente a

10,2% en 1999. En los de la costa oriental tal proporción fue de 8,5%. Los países en desarrollo del Caribe tuvieron unos costos de transporte elevados, con un porcentaje de 11,9 en 2000, frente a 10,5 en 1999. Por lo que hace a los países americanos sin litoral, el Paraguay siguió pagando muchos fletes en proporción de su comercio total, con 11,3%, y Bolivia tuvo un 12,8%.

Los países en desarrollo de Europa registraron en 2000 un ligero descenso en lo que pagaron por transporte, de 8,9% a 9,2 en 1999. Los pequeños países en desarrollo insulares de Oceanía también redujeron la proporción que representan sus fletes a 11,9%, menos que el 12,1% del año anterior. En los países insulares, las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga y los gastos de transbordo y enlace contribuyen a elevar los costos de transporte.

## Capítulo V

### DESARROLLO PORTUARIO

*Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario, de los cambios institucionales en los puertos y de las medidas de seguridad en ellos.*

#### A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

En el cuadro 42 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico comunicado de los puertos de contenedores tanto en todo el mundo como en los países y territorios en desarrollo durante el período de 1998 a 2000. El crecimiento del tráfico mundial (número de movimientos medido en TEU) fue de 15,4% en 2000. Tal incremento duplicó con creces el del año anterior, que se cifró en 7,3%, y refleja el auge de las condiciones comerciales vigentes en 2000. El movimiento mundial de 2000 ascendió a 225,3 millones de TEU, con un aumento de 30 millones desde el nivel de 1999 de 195,3 millones.

La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue de 14,5%, con un tráfico de 94,1 millones de TEU, que representa el 41,8% del total mundial. Esa tasa fue superior a la de 1999 – 10,9% – cuando el movimiento de los países en desarrollo se cifró en 82,1 millones de toneladas. Los países con un aumento de dos dígitos en 2000 y 1999 fueron Argentina, Bangladesh, Brasil, Colombia, Egipto, Filipinas, Hong Kong (China), India, Indonesia, Malasia, Marruecos, México, Omán, Panamá, Senegal, Trinidad y Tabago, y Yemen. La tasa de crecimiento registrada en los países en desarrollo varía de un año a otro, por causa de fuertes fluctuaciones en el tráfico y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2001 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se indican en el cuadro 43. De ellos 10 estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas de Asia, mientras los otros 10 se ubicaban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos había seis en Europa, tres en los Estados Unidos y uno en el Japón. Hong Kong (China) se mantenía a la cabeza, aun cuando comunicó una disminución de 1,1% en la tasa de crecimiento. Hubo tres nuevos nombres en la lista, todos ellos en Asia: Shezhen y Quingdao en China y Manila en Filipinas. De resultas de ello, nueve puertos

perdieron sus posiciones en la lista y dos ascendieron un lugar, Shanghai para colocarse en el puesto quinto y Bremerhaven para situarse en el decimoquinto. Los cuatro primeros puestos de la lista permanecieron igual. Sólo tres puertos, Shanghai, Hamburgo y Port Klang, comunicaron tasas de crecimiento de dos dígitos en 2001 y 2000. Los 20 primeros puertos del año 2001 registraron un total de 107,4 millones de TEU en 2000, lo que equivale al 47,7% del tráfico mundial.

#### B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2001, la productividad media de carga de contenedores en cinco grandes puertos australianos (Adelaida, Brisbane, Fremantle, Melbourne y Sydney) aumentó. Los movimientos de contenedores por grúa y hora se incrementaron en un 11,9% a 26,3 contenedores, mientras la productividad media por buque subió 11,4% para cifrarse en 40,9 contenedores por buque y hora. Sin embargo, el tráfico total de esos puertos mejoró menos de 1% hasta 3,9 millones de TEU.

Dos años de aumentos muy considerables en el tráfico de contenedores se registraron en el Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), que en 2001 celebró su duodécimo aniversario. En marzo de 2001, JNPT era el primer puerto de la India en rebasar la marca de 1 millón de TEU, con 1,19 millones y un aumento de 33,7% respecto del año anterior. En marzo de 2002, después de un incremento del 22,9%, alcanzó 1,46 millones de TEU, de los que 0,88 millones correspondieron al terminal de Nhava Sheva, operado por P&O Ports, y los restantes 0,57 millones al terminal operado por JNPT. Con todo, se considera que el puerto, que ha obtenido el Certificado ISO 9002, cobra unos precios demasiado altos, habiéndose sugerido que se fusionen los dos terminales para lograr economías de escala.

En Rotterdam el número de vertidos por buques oceánicos y fluviales disminuyó 13,6% a 344 incidentes, de los que 74 requirieron operaciones de limpieza. Esa disminución es el resultado de una mayor concienciación por quienes suministran combustible a

CUADRO 42

El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 2000, 1999 y 1998  
(en TEU)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>
Hong Kong, China	18 100 000	16 210 762	14 582 000	11,7	11,2
Singapur	17 096 036	15 944 793	15 135 557	7,2	5,3
República de Corea	8 530 451	7 014 245	6 460 461	21,6	8,6
Emiratos Árabes Unidos	5 055 026	4 930 299	4 531 625	2,5	8,8
Malasia	4 612 615	3 941 777	3 026 447	17,0	30,2
Indonesia	3 863 569	2 660 439	2 203 274	45,2	20,7
Filipinas	3 604 713	2 813 099	2 442 158	28,1	15,2
Tailandia	3 268 541	2 892 216	2 638 906	13,0	9,6
Panamá	2 369 715	1 649 512	1 425 788	43,7	15,7
Brasil	2 341 227	2 022 842	1 743 639	15,7	16,0
India	2 313 637	1 954 025	1 745 669	18,4	11,9
Sri Lanka	1 732 855	1 704 389	1 714 077	1,7	-0,6
Egipto	1 783 956	1 520 523	1 131 795	17,3	34,3
Arabia Saudita	1 502 893	1 448 338	1 366 746	3,8	6,0
México	1 311 137	1 083 887	945 087	21,0	14,7
Omán	1 161 549	773 806	139 090	50,1	456,3
Argentina	1 141 113	1 021 973	806 674	11,7	26,7
Malta	1 082 235	1 091 364	1 118 741	-0,8	-2,4
Chile	1 065 413	743 364	758 992	43,3	-2,1
Pakistán	774 943	696 649	701 213	11,2	-0,7
Jamaica	765 977	689 677	671 130	11,1	2,8
Colombia	759 535	413 935	88 130	83,5	369,7
Venezuela	715 807	654 148	830 109	9,4	-21,2
Bahamas	572 224	543 993	470 047	5,2	15,7
Costa Rica	570 000	590 000	450 000	-3,4	31,1
República Dominicana	509 389	n.d.	n.d.		-
Côte d'Ivoire	434 654	463 835	468 727	-6,3	-1,0
Bangladesh	456 007	392 137	345 327	16,3	13,6
Irán, República Islámica del	427 747	320 622	325 904	33,4	-1,6
Ecuador	414 104	378 000	407 434	9,6	-7,2
Perú	413 646	376 045	378 013	10,0	-0,5
Trinidad y Tabago	347 934	298 553	270 204	16,5	10,5
Marruecos	366 692	322 968	275 710	13,5	17,1
Uruguay	287 298	250 227	265 892	14,8	-5,9
Argelia	297 489	270 742	228 160	9,9	18,7
Líbano	263 000	271 409	290 409	-3,1	-6,5
Chipre	259 096	239 077	214 030	8,4	11,7
Yemen	247 913	121 563	57 537	103,9	111,3
Kenia	236 928	232 510	248 451	1,9	-6,4
Nigeria	233 587	225 777	166 336	3,5	35,7
Túnez	230 671	214 693	173 746	7,4	23,6
Ghana	209 484	235 743	199 028	-11,1	18,4
Guatemala	190 794	151 493	144 085	25,9	5,1

CUADRO 42 (continuación)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>Variación porcentual 2000/1999</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>
Kuwait	185 904	173 383	n.d.	7,2	-
Senegal	165 000	148 740	115 039	10,9	29,3
Reunión	155 877	146 172	145 286	6,6	0,6
Mauricio	157 420	144 269	136 417	9,1	5,8
Martinica	152 376	141 700	135 700	7,5	4,4
Papua Nueva Guinea	140 872	138 110	144 630	2,0	-4,5
Guam	132 689	145 191	163 855	-8,6	-11,4
Guadalupe	129 991	104 000	103 473	25,0	0,5
Djibouti	127 126	128 791	136 217	-1,3	-5,5
Camerún	127 000	121 563	118 374	4,5	2,7
TOTAL	93 395 855	81 167 368	72 785 339	15,0	11,7
Otros, comunicado <sup>a</sup>	683 382	962 004	1 259 355	-29,0	-23,6
Total comunicado <sup>b</sup>	94 079 237	82 129 372	74 044 694	14,5	11,1
Total mundial	225 294 025	195 261 458	181 982 976	15,4	7,3

*Fuente:* Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2002*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

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

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

los barcos y de unas inspecciones más frecuentes por las patrulleras de vigilancia. En ese puerto se han aplicado desde mediados de 2001 normas nuevas para hacer obligatorio el practicaje. Sólo los buques de menos de 70 metros de eslora están exentos, y aquéllos entre 70 y 90 metros también lo están pero en condiciones muy estrictas.

El que Singapur mantuviera su excelente productividad no fue suficiente para retener a otro transportista de primera fila, Evergreen. En abril de 2002, ese porteador decidió no renovar su contrato en vigor, que expiraba en el mes de agosto siguiente, y transferir sus principales servicios este-oeste a Tanjung Pelepas (Malasia), que se cree ofrece tarifas 50% más bajas.

En otros puertos, el desempeño se deterioró por varios factores. En el segundo semestre de 2001, Durban, el principal puerto sudafricano de contenedores, se vio afectado por paros y huelgas. A mediados de septiembre los transportistas manifestaron su preocupación al registrar los buques demoras excesivas que iban de 29 a 95 horas. En noviembre los sindicatos se opusieron al empleo por las empresas de carga y descarga de trabajadores no afiliados y contratados por agencias, a lo que siguió una controversia entre los sindicatos y la compañía que

opera en el puerto sobre el pago de suplementos. Una huelga de una semana dejó trabajo atrasado en carga y buques, que a finales de diciembre se había casi absorbido. No obstante, la productividad no pudo hacer frente al tráfico restante, y en enero de 2002 los transportistas anunciaron planes para imponer un recargo de 75 dólares por TEU desde mediados de febrero cuando el retraso medio de los buques en los últimos dos meses superó las 12 horas. Sucesivas negociaciones pospusieron ese recargo hasta mayo, pero en ese mes se anunciaron subidas en las tarifas portuarias, juntamente con la construcción de un nuevo muelle para contenedores en Durban. Asimismo, la Autoridad Portuaria sudafricana anunció el comienzo de una licitación para construir el puerto de Coega con una inversión de 163 millones de dólares en la costa oriental, al norte de Port Elizabeth.

Las huelgas también afectaron a otros puertos. En la Unión Europea, trabajadores portuarios de España, Francia, Grecia, Portugal y Suecia hicieron un paro el 6 de noviembre de 2001 para protestar por la Directiva propuesta por la CEE que autorizaría a los transportistas a manipular la carga. En el mismo mes, trabajadores portuarios de la India también hicieron un paro para protestar por los efectos de la globalización. En el último trimestre de 2001, en el puerto de Chennai (India) se siguió la táctica de trabajo lento para protestar

CUADRO 43  
**Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2001 y 2000**  
 (en TEU)

<i>Puerto</i>	<i>TEU en 2001</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>2001-2000</i>	<i>2000-1999</i>
Hong Kong, China	17 900 000	18 100 000	-1,1	11,7
Singapur	15 520 000	17 040 000	-8,9	6,9
Busan	7 906 807	7 540 387	4,9	17,1
Kaohsiung	7 540 524	7 425 832	1,5	6,3
Shanghai	6 340 000	5 613 000	13,0	33,3
Rotterdam	5 944 950	6 275 000	-5,3	-1,1
Los Ángeles	5 183 519	4 879 429	6,2	27,4
Shezhen	5 076 435	3 993 714	27,1	34,0
Hamburgo	4 688 669	4 248 000	10,4	13,6
Long Beach	4 462 967	4 600 787	-3,0	4,4
Amberes	4 218 176	4 082 334	3,3	13,0
Port Klang	3 759 512	3 206 428	17,2	25,7
Dubai	3 501 821	3 058 886	14,5	7,5
Nueva York	3 316 275	3 006 493	10,3	5,0
Bremerhaven	2 896 381	2 712 420	6,8	24,4
Felixtowe	2 800 000	2 800 000	0,0	3,8
Manila	2 796 000	2 867 836	-2,5	33,6
Tokio	2 770 000	2 960 000	-6,4	9,8
Quingdao	2 640 000	2 120 000	24,5	37,0
Gioia Tauro	2 488 332	2 652 701	-6,2	17,7

Fuente: *Containerisation International*, marzo de 2002 y *Port Development International*, abril de 2002.

porque la Chennai Port Trust Authority reasignara personal en las instalaciones de contenedores de P&O. Esa acción de los trabajadores redujo la productividad del puerto. El concesionario se hizo cargo de las instalaciones en diciembre y trajo piezas de repuesto y equipo nuevo para absorber el trabajo atrasado y contrarrestar el recargo de 75 dólares por TEU impuesto por los transportistas en las operaciones de enlace de los contenedores que se exportan.

En otros puertos, la eficiencia operacional se resintió por diferentes razones. En Bremerhaven (Alemania), un cambio del software para la manipulación de los contenedores se tradujo en un caos porque el hardware era incompatible con los terminales de las computadoras, y la estación norte de carga y descarga estuvo parada 12 horas. El puerto de Rio Grande (Brasil) se vio afectado por una severa tormenta durante un fin de semana en octubre de 2001, y en noviembre vientos muy fuertes obligaron a Barcelona a cerrar durante un día.

El suministro de servicios marítimos fue un motivo de preocupación en otros puertos. En 2001, la ABP del Reino Unido, que es la autoridad portuaria del río Humber en Inglaterra, entró en conflicto con

Humber Pilots Ltd., que es el órgano independiente que agrupa a los prácticos. A principios de diciembre, los pilotos decidieron hacer huelga, tras un fallo del Tribunal de Apelaciones de Londres que declaraba que eran ciertamente empleados de ABP y tenían derecho, por tanto, a adoptar esa medida como parte de una controversia laboral. La huelga comenzó a mediados de diciembre y duró unas seis semanas, respondiendo ABP con la contratación y formación de prácticos nuevos. Los servicios de practica se mantuvieron, aunque con varios incidentes que suscitaban alegaciones sobre la falta de experiencia y el limitado número del nuevo personal. A finales de enero de 2002, ABP canceló su acuerdo con Humber Pilots Ltd. e impuso su nuevo servicio de practica en el Humber.

En puertos indios se dejó sentir una penuria de prácticos, concretamente en Mumbai, a principios de 2002. En ese país, una suspensión de la navegación nocturna por los 50 prácticos autorizados para operar en el río Hooghly obstó las operaciones en los muelles de Haldia.

En los Estados Unidos, el efecto de las prácticas restrictivas utilizadas por algunos terminales de carga seca ubicados en el Bajo Mississippi atrajeron la

atención de la Comisión Marítima Federal (FMC). Los operadores de buques y los consignatarios se habían quejado de que esos terminales habían concertado acuerdos exclusivos con empresas de remolcadores que se tradujeron en subidas de precios que suponían entre 12 y 51%. La FMC también comenzó una investigación de dos acuerdos exclusivos de remolque de larga duración en los puertos de Everglades y Cañaveral en Florida.

El impacto de la crisis financiera sobre la actividad portuaria fue evidente en la Argentina. Las subvenciones a Hidrovía, que tiene a su cargo el mantenimiento de 1.000 kilómetros de vías de navegación usadas en el tráfico internacional en el Río de la Plata, se redujeron de 40 millones de dólares a 22 millones, y se anunciaron subidas del peaje para el año 2002. También, después de que se congelaran las cuentas bancarias, no fue posible transferir dinero durante casi dos semanas a finales de año, lo que causó enormes perturbaciones a los consignatarios, sobre todo en relación con los pagos.

En algunos puertos se tomaron medidas disciplinarias. En Chittagong (Bangladesh), varios funcionarios portuarios fueron suspendidos de empleo a raíz de unas acusaciones de negligencia en la investigación de un contenedor desaparecido en julio de 2001. En Tailandia, se adoptaron medidas similares en relación con un contrato de dragado. En San Petersburgo (Rusia), la lucha contra el despacho fraudulento de mercancías condujo a más inspecciones de contenedores y a suspensiones de personal.

En la Federación de Rusia, el Ministro de Transporte dijo que los puertos estaban manejando más carga, con un incremento de 25% hasta el tercer trimestre de 2001. Las demoras persistían por culpa de falta de vagones de las compañías ferroviarias regionales. Grandes empresas industriales empezaron a mostrar interés en actividades portuarias: Lukoil, el mayor productor de petróleo, se hizo con el control del 22% del puerto de Murmansk (Mar de Barents); una gran compañía siderúrgica, Severstal, adquirió el control de la gestión y carga de los puertos de Taganrog (Mar de Azov) y Tuapse (Mar Negro) además de controlar Vostochny (Lejano Oriente); y otra siderúrgica adquirió el 60% de la compañía que opera el puerto de Nakhodka, en el Lejano Oriente, para asegurar la fiabilidad y controlar el costo de las instalaciones desde donde se exporta. En San Petersburgo, en diciembre se inauguró un nuevo terminal de carga a granel de 65 millones de dólares para embarcar hasta 7 millones de toneladas de potasa y fosfatos y recuperar algunas de las casi 6 millones de toneladas que transitan por puertos bálticos que no son rusos.

Varias instalaciones se ampliaron y otras nuevas comenzaron a construirse en 2001. El innovador terminal de Ceres Paragon en Amsterdam se inauguró

en junio, pero a finales de año no había logrado atraer usuarios. Una ingente expansión de 465 millones de dólares en Le Havre (Francia), que comprende seis muelles para contenedores, un pantalán y un nuevo acceso al río Sena, comenzó en noviembre. La financiación incluye una subvención de 34 millones de dólares de la CEE y un préstamo de 140 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones. Barcelona concertó dos contratos por una cuantía de 290 millones de dólares para ampliar sus escolleras oriental y occidental hasta un total de 6,8 kilómetros, y en Algeciras comenzaron los trabajos para construir un terminal de contenedores para buques de tamaño mayor de lo que permite el Canal de Panamá, por un monto de 16 millones de dólares. En el Lejano Oriente el puerto de Kwangyang (República de Corea) terminó cuatro nuevos muelles de contenedores, uno que operará Dongbu Co. y los otros tres HPH, Hanjin Shipping y Hyundai Merchant Marine respectivamente. En Asia meridional, demoras en la construcción del terminal de contenedores en QEII Colombo pospusieron su inauguración hasta el año 2002. En otros lugares, un enlace ferroviario de 75 kilómetros entre los dos extremos del Canal de Panamá empezó a funcionar a mediados de año y a transportar contenedores entre los puertos de Balboa (Océano Pacífico) y Manzanillo (Mar de las Antillas). El terminal de contenedores de Zárate, una instalación financiada totalmente por el sector privado y ubicada 90 kilómetros aguas arriba del Río de la Plata, pero cerca de la zona industrial del Gran Buenos Aires, se inauguró en noviembre. También, un nuevo terminal de contenedores con 15 metros de calado empezó a funcionar en Pecem, cerca de Fortaleza, en el Brasil nororiental.

Otros puertos anunciaron planes de desarrollo, en su mayoría financiados por una combinación de fondos públicos y privados. Terminales para contenedores y GNL valorados en 129 millones de dólares estaban construyéndose en Sines (Portugal) para que entren en funcionamiento en 2003. En 2002, la República de Corea anunció una inversión de 874 millones de dólares para ampliar las instalaciones de contenedores en Busan y Kwangyang, establecer nuevos puertos en Inchon Norte y Mokpo y mejorar los servicios de carga en varios puertos menores. El marasmo del comercio marítimo en 2001 afectó a algunos proyectos: en febrero de 2002 se anunció el recorte de un plan para un nuevo terminal de contenedores en Laem Chabang. El arriendo de 30 años entrañará una inversión de 61 millones de dólares, en lugar de 75 millones, y una producción garantizada de sólo 0,1 millones de TEU en lugar de 0,5 millones, durante el primer año de funcionamiento. En otros lugares, el costo de las infraestructuras del transporte terrestre que enlaza con puertos fue sufragado en parte por los usuarios de estos últimos. En el puerto de Los Ángeles (Estados Unidos), las autoridades que se ocupan del transporte por el Corredor de Alameda están aplicando un canon al tráfico ferroviario que repercute

sobre los transportistas marítimos que usan el ferrocarril. Luego, el Acuerdo Transpacífico de Estabilización cobra 15 dólares por TEU cargada a los porteadores, que de ese modo pagan del orden de la mitad de la inversión en dicho Corredor. En Oakland, otro puerto de la costa oeste de los Estados Unidos, se inauguraron en 2001 un nuevo terminal de contenedores y en marzo de 2002 un terminal conjunto intermodal, como parte de los planes de expansión de ese puerto.

El desempeño portuario también requiere unas buenas relaciones con las ciudades próximas. Quejas de residentes y empresas turísticas sobre las actividades de manipulación de contenedores y los planes de expansión en el puerto de La Spezia (Italia) suscitaron la intervención de las autoridades portuarias. En Rotterdam se estaban preparando planes a largo plazo para convertir la parte oriental de los muelles de Waalhaven en zonas residenciales.

### C. CAMBIO INSTITUCIONAL

En 2001, Hutchison Port Holdings (HPH), un operador mundial de terminales de contenedores basado en Hong Kong (China), tuvo un movimiento de 27 millones de TEU en sus terminales ubicados en 30 puertos de todo el mundo, con un aumento de 6% respecto del año anterior. El resultado financiero fue similar, con un incremento de 9% en sus ingresos, hasta 2.000 millones de dólares. Esas cifras reflejan el desempeño de los terminales fuera de Hong Kong, incluidos los adquiridos al operador filipino ICTSI en junio de 2001. Después de la aprobación por la Dirección IV de la Comisión Europea, que vela por el cumplimiento de las normas sobre competencia, HPH pudo hacerse con la mayoría de las acciones del terminal ECT en Rotterdam, con la condición de que vendiera su participación en el terminal Delta, otro de los principales terminales de Rotterdam. HPH lo vendió a Maersk, que entonces se hizo con el control total del terminal Delta que agregó a la red operada por su filial APM Terminals (que movió en 2001 del orden de 15 millones de TEU). Asimismo, HPH firmó un acuerdo para desarrollar la fase III del puerto de Yantian, en China continental, que requerirá una inversión de 850 millones de dólares y añadirá en el año 2006 cuatro muelles de contenedores con un calado de 16 metros.

También en 2001, PSA, la compañía que opera el puerto de Singapur, comunicó un movimiento total de 19 millones de TEU y una disminución de 2,3% en sus ingresos a 1.200 millones de dólares. En agosto de 2001, después de que las autoridades en materia de competencia de la Comisión Europea aprobaran la fusión de Hesseantat y Noordnatie, estos dos grandes operadores de contenedores de Amberes se convirtieron en una sola empresa con unos ingresos estimados de 450 millones de euros y con un movimiento de 3,8 millones de TEU. La nueva compañía fue después

adquirida, en abril de 2002, por PSA, que compró el 80% de las acciones. PSA se centra en atender a las necesidades de sus clientes mediante la automatización de la carga y descarga y el empleo de tecnologías de la información y las comunicaciones con miras a facilitar los trámites a cargadores y porteadores. Para fomentar el uso del puerto, las autoridades marítimas y portuarias de Singapur ofrecieron rebajas del 20% en los derechos aplicables al tráfico de contenedores.

Fusiones y adquisiciones rara vez ocurren entre autoridades portuarias. Sin embargo, los puertos de Copenhague (Dinamarca) y Malmö (Suecia), situados uno frente al otro en el Estrecho de Oresund, se fusionaron en 2001 después de considerar las oportunidades comerciales derivadas de la terminación del puente sobre el Estrecho. La fusión exigía que las autoridades portuarias de Copenhague se convirtieran en una empresa pública de responsabilidad limitada. La decisión parecía estar justificada cuando, a principios de 2002, Toyota anunció el establecimiento de un centro logístico para 100.000 vehículos que cubriera el mercado nórdico. Durante el año, los votantes rechazaron una propuesta para que se unieran las autoridades portuarias de Houston y Galveston en Texas (Estados Unidos), y el Parlamento indonesio rechazó una propuesta del Gobierno para reunir a los cuatro principales puertos del país en una sola entidad y cambiar así la actual organización portuaria, a cuyo tenor todos los puertos comerciales se asignan a cuatro compañías con criterios geográficos.

Planes flexibles de colaboración se están aplicando por puertos flamencos en Bélgica y entre Rotterdam y Flushing, otro puerto holandés en la entrada del Scheldt, con el propósito de adaptarse a las oportunidades comerciales. En Alemania, la colaboración del sector público entre la ciudad de Hamburgo y los estados vecinos para participar en la construcción del nuevo puerto de contenedores en Wilhelmsen, convenida en junio de 2001, sufrió una demora cuando el puerto de Hamburgo decidió expandir sus propias instalaciones para contenedores, incluido el dragado del río Elba.

Un extremo importante de la organización portuaria es la reglamentación de las compañías como también el grado de participación extranjera en empresas conjuntas. En 2001, una Comisión establecida por el Gobierno de la India sugirió que se estableciera un nuevo órgano para supervisar y ordenar las actividades de conservación en los puertos grandes y pequeños del país, incluidas las funciones que ahora corren a cargo de las autoridades que se ocupan de las tarifas de los grandes puertos. La Comisión también propuso que se crearan compañías portuarias comerciales, conservando las actuales autoridades portuarias únicamente la propiedad de los terrenos al

borde de los muelles. A principios de 2002, el Consejo Estatal de China anunció la supresión del tope del 49% en la propiedad y el control extranjeros de terminales en los puertos del territorio continental.

Resultados preliminares de una encuesta hecha por la UNCTAD en 50 puertos africanos en el segundo semestre de 2001 para conocer la situación de las asociaciones del sector público y del sector privado en la región, indicaban que el primero participa en el 76% de los casos. El motivo principal de esa participación es la necesidad de mejorar el desempeño y la calidad del servicio (citados en el 45% de las consultas), mientras que las mejoras y la ampliación de las infraestructuras y la atracción de inversión privada venían en segundo lugar con un 17% en cada caso. El régimen de concesión parece ser la modalidad preferida para involucrar al sector privado, con unos pagos vinculados al movimiento de mercancías en la mitad de los casos y cobrados en moneda local dos de cada tres veces. El impacto de la privatización sobre el empleo parece suscitar opiniones contrapuestas, con una disminución de los puestos de trabajo para un tercio de los consultados, opinando otro tercio que no habría cambios y opinando el tercio restante que habría un mayor empleo.

En puertos de la Unión Europea, diversas leyes y prácticas nacionales han creado incertidumbre en los proveedores de servicios portuarios (por ejemplo, en carga y descarga y en servicios marítimos) y acerca de los deberes y responsabilidades de las autoridades portuarias. En febrero de 2001, la Comisión Europea presentó un borrador de propuesta de una Directiva sobre acceso al mercado de servicios portuarios con miras a establecer un marco jurídico comunitario y sentar unas normas básicas que remuevan las restricciones que obstan el acceso de los operadores de servicios portuarios; mejorar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios de los puertos; y reducir costos y promover la eficiencia, la flexibilidad, el transporte a corta distancia y el tráfico combinado. El asunto se debatió ese año en el Parlamento europeo y sus comisiones pertinentes se centraron en puntos tales como el número de operadores autorizados por categoría de carga o servicio, el procedimiento para otorgar autorizaciones y los requisitos técnicos y restricciones que se aplicarían por razones de seguridad y protección del medio ambiente. Al cabo de un año se disponía de una propuesta enmendada a la que presentaron observaciones la Organización Europea de Puertos Marítimos y la Federación europea de operadores portuarios privados en marzo de 2002. Entre las cuestiones suscitadas figuraban la necesidad de excluir a aquellos puertos que tienen sólo tráfico nacional, el requisito de dos suministradores de servicios como mínimo por categoría de carga y la duración de las autorizaciones.

La dificultad de aplicar leyes nuevas se hizo patente en el puerto de Santos (Brasil) cuando la decisión de implicar a las autoridades estatales y locales

en la junta portuaria se pospuso hasta las elecciones generales de finales de 2002.

#### **D. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS**

Los ataques terroristas en el territorio de los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 condujeron a revisar los procedimientos de seguridad aplicados en los puertos del país. El posterior descubrimiento en un puerto del sur de Europa de un inmigrante ilegal que viajaba a Norteamérica con información confidencial relacionada con probables objetivos en los Estados Unidos incrementó la concienciación de los riesgos incurridos. El descubrimiento se hizo cuando el contenedor especialmente preparado en que estaba escondido el inmigrante ilegal levantó sospechas al oírse ruidos extraños mientras se almacenaba en una zona de contenedores. En diciembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la ley de puertos y actividades marítimas. En ella se establece una Comisión Asesora Nacional para esas actividades; se ordenan evaluaciones iniciales sobre seguridad y vulnerabilidad de los puertos; se crean comisiones locales de seguridad portuaria; se preparan planes de seguridad marítima; y se autorizan investigaciones sobre trabajadores y restricciones en puestos relacionados con la seguridad. También otorga facultades para indagar los riesgos surgidos en puertos extranjeros.

Recientemente, la Comisión de Transporte e Infraestructuras de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos aprobó la Ley 2002 sobre antiterrorismo (HR3983), que complementa la Ley de Puertos y Seguridad de 2001. Esa disposición establece que se harán evaluaciones sobre la seguridad de puertos extranjeros y se negará la entrada en puertos estadounidenses a buques que transiten por puertos con procedimientos de seguridad insatisfactorios.

El marco internacional para mejorar la seguridad de los puertos se debatió en varias reuniones de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante el último trimestre de 2001 y a principios de 2002. La vigésimo segunda asamblea de la OMI, reunida en Londres en noviembre de 2001, acordó celebrar una Conferencia sobre seguridad marítima en diciembre de 2002, decidió acelerar la cooperación técnica para ayudar a los países en desarrollo en ese particular y formuló enmiendas a las condiciones existentes tales como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

La propuesta hecha por el Gobierno de los Estados Unidos se examinó en varias reuniones celebradas durante el año 2002: en el Comité de Facilitación en su 29º período de sesiones y en el Grupo de Trabajo sobre la interfaz buque-puerto entre el 7 y el 11 de enero; en el Grupo de Trabajo entre períodos de sesiones sobre seguridad marítima entre el 11 y el 15 de

febrero; en la reunión del Comité Jurídico celebrada entre el 22 y el 26 de abril; y en el 75° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima que tuvo lugar entre el 15 y el 24 de mayo. Los debates se centraron en las medidas que hay que aplicar al transporte marítimo dentro del marco del Convenio SOLAS, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

Las medidas de interés para los puertos se centraron en hacer obligatorio el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas, y en las disposiciones para aplicar planes de seguridad y evaluaciones de vulnerabilidad y para nombrar en los puertos funcionarios encargados de la seguridad. Especial interés revisten la baja proporción de contenedores inspeccionados en puertos estadounidenses, estimada en sólo 2%, y la propuesta de aumentar ese porcentaje y hacer inspecciones completas de contenedores en virtud

de la Iniciativa sobre seguridad en ese tipo de transporte. Esa iniciativa tiene cuatro elementos básicos: identificar los contenedores de alto riesgo, hacer inspecciones previas antes de que desembarquen en puertos estadounidenses, utilizar tecnología adecuada en los contenedores de alto riesgo, y usar contenedores eficaces y seguros. Se ha establecido una colaboración experimental con algunos importadores de los Estados Unidos para arbitrar y aplicar procedimientos adecuados de seguridad. Su finalidad es inspeccionar hasta el 50% de los contenedores antes de que lleguen a los Estados Unidos. Se han seleccionado 10 puertos extranjeros para hacer esa inspección de contenedores. Son Shanghai, Hong Kong y Yantian (todos ellos en China); Kaoshiung (Provincia china de Taiwán); Singapur; Rotterdam (Países Bajos); Busan (República de Corea); Bremerhaven (Alemania); Tokio (Japón); y Génova (Italia). Sin embargo, también se están aplicando procedimientos experimentales de seguridad en otros puertos (como en Amberes, Bélgica) mediante acuerdos bilaterales.

## Capítulo VI

### EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

*Este capítulo ofrece una actualización de lo ocurrido en los últimos tiempos en el transporte multimodal, incluidos los servicios ferroviarios de carga, así como en la situación de los principales Convenios marítimos, e informa sobre algunas reuniones pertinentes de expertos y la labor de capacitación de la UNCTAD.*

#### A. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE COMBINADO

##### 1. Reunión especial de expertos sobre el transporte multimodal

Secretario General de la UNCTAD en Ginebra los días 26 y 27 de noviembre de 2001 con el fin de examinar las repercusiones sobre usuarios y proveedores de transporte multimodal de diversas disposiciones adoptadas en el plano regional, subregional y nacional. En esa reunión se examinó el documento “Implementation of Multimodal Transport Rules” (UNCTAD/SDTE/TLB/2).

Entre los expertos figuraban representantes de operadores y usuarios de transporte multimodal, así como funcionarios gubernamentales, juristas y profesores e investigadores. Los expertos reconocieron que el creciente uso de transporte multimodal ha suscitado la necesidad de reglamentarlo. La situación ha incitado a gobiernos y a algunas organizaciones regionales y subregionales a promulgar leyes sobre el particular. Se señaló que si bien el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1980) no había entrado en vigor, su influencia había sido grande en leyes y normas. No obstante, estas disposiciones divergían en puntos cruciales tales como la responsabilidad, sus limitaciones y los plazos. A pesar de los muchos esfuerzos desplegados en esta esfera, las disposiciones que rigen el transporte multimodal carecen de uniformidad. Se pensaba en general que la existencia de un instrumento mundial aceptado por todos promovería sin duda la uniformidad. El reto consistía en crear un instrumento que se considerase viable y fuera aceptado por todas las partes interesadas, como proveedores, usuarios y aseguradores del transporte multimodal. Se convino, por tanto, en que el asunto requería más estudio, en particular de los principales aspectos que se abordarían en cualquier instrumento internacional, como el grado apropiado de responsabilidad de los operadores de transporte multimodal, las limitaciones de esa responsabilidad y la viabilidad de un sistema uniforme. A raíz de las recomendaciones de los expertos, la

secretaría de la UNCTAD está preparando un estudio acerca de la posibilidad de contar con un nuevo instrumento internacional sobre el transporte multimodal.

##### 2. Proyecto de instrumento de la CNUDMI sobre el derecho de transporte

En 2001, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) estableció un Grupo de Trabajo sobre Derecho del Transporte para que examinara la posibilidad de elaborar un nuevo instrumento internacional, centrado inicialmente en el transporte de puerto a puerto<sup>5</sup>. En vista de la actual proliferación de leyes en el plano internacional, tal cosa podría ser uno de los hechos más importantes en esa esfera desde que se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre ese particular (Reglas de Hamburgo de 1978). El Grupo de Trabajo se reunió en abril de 2002 en Nueva York<sup>6</sup> para comenzar el examen de un “Proyecto de Instrumento sobre el Derecho del Transporte” (Proyecto de Instrumento), que había sido preparado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) a petición de la secretaría de la CNUDMI<sup>7</sup>.

El proyecto de Instrumento consta de 17 capítulos y en gran medida abarca asuntos relacionados con los regímenes existentes de

<sup>5</sup> Para más información sobre los antecedentes del establecimiento del Grupo de Trabajo de la CNUDMI, véase el documento de esta Comisión A/CN.9/WG.III/WP.21, disponible en [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>6</sup> Véase el documento de la CNUDMI A/CN.9/510, “Informe del Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte acerca de la labor realizada en su noveno período de sesiones”.

<sup>7</sup> El Subcomité Internacional de la CMI presentó su “Proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte” a la secretaría de la CNUDMI en diciembre de 2001. El texto de la propuesta, junto con las notas explicativas de la CMI, figura (sujeto a cambios menores y de presentación por parte de la secretaría) en el Anexo del documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21, que se remitió al Grupo de Trabajo para su examen. El documento está disponible en todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas en [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).

responsabilidad marítima, a saber, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. Contiene asimismo diversos capítulos que se ocupan de asuntos sobre los que actualmente no hay normas internacionales uniformes, tales como la entrega, el flete y la transferencia de derechos, y los derechos de demanda judicial. No todas esas esferas quedarían sujetas a normas vinculantes, y será menester un mayor debate antes de que emerja un consenso internacional sobre una reglamentación sustantiva no obligatoria en esos asuntos. El proyecto de Instrumento también trata de la comunicación electrónica y de la sustitución de los documentos tradicionales en papel por soportes electrónicos, en buena parte reconociendo los acuerdos contractuales concertados en esa esfera y acordando a los registros electrónicos la misma eficacia que a los documentos en papel.

A pesar de la limitación del mandato inicial del Grupo de Trabajo al transporte de puerto a puerto, reviste importancia que el Instrumento tenga un ámbito de aplicación amplio y, tal como está actualmente redactado, cubra todo los contratos multimodales de transporte internacional de mercancías con un tramo marítimo<sup>8</sup>. De esa suerte, el proyecto de Instrumento propuesto representa un ambicioso intento de ofrecer una reglamentación uniforme no sólo de los contratos de transporte de mercancías de puerto a puerto sino también de los contratos de transporte en general. Si bien una reglamentación uniforme del transporte puede ser en principio conveniente<sup>9</sup>, es discutible si el enfoque seguido, a saber, la extensión de un régimen marítimo a toda la cadena de transporte, es la solución más apropiada<sup>10</sup>.

Más concretamente, hay varios motivos concretos de preocupación sobre la extensión del proyecto de Instrumento propuesto al transporte multimodal o al transporte de puerta a puerta:

<sup>8</sup> Artículo 1.5 del Proyecto de instrumento. Según el artículo 4.2.1., se daría precedencia a las disposiciones vinculantes de las convenciones internacionales aplicables al transporte unimodal en los casos de pérdidas localizadas. En muchas partes del mundo no se aplican esas convenciones al transporte terrestre.

<sup>9</sup> Para un examen general de la diversidad de los enfoques nacionales y regionales de la reglamentación de la responsabilidad en el transporte multimodal y los problemas creados por el actual marco fragmentario sobre el particular, véanse el informe y el cuadro comparativo del documento *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1) preparado por la secretaría de la UNCTAD.

<sup>10</sup> Nótese que han manifestado preocupaciones a este respecto la secretaría de la UNCTAD y la de la Comisión Económica para Europa; véase el documento de la CNUDMI A.CN.9/WG/WG.III/WP.21 Add. 1, Anexo 1, párrafos 8 y ss. y Anexo 2, párrafos 5 y 6.

El proyecto de Instrumento prevé la existencia de un “sistema interconectado” de responsabilidad en los casos en que los daños o perjuicios se produzcan únicamente antes o después del transporte marítimo. Ciertas disposiciones vinculantes de los convenios internacionales aplicables gozan de prelación. En algunos casos, por tanto, cuando los daños o perjuicios puedan imputarse a una etapa de transporte distinta de la marítima, sería menester averiguar si hay un convenio internacional pertinente y aplicar alguna de sus disposiciones (sobre responsabilidad, limitación de la misma y plazos para las acciones judiciales), mientras que en todos los demás aspectos (verbigracia respecto de la documentación) seguiría aplicándose lo dispuesto en el proyecto de Instrumento. En un número considerable de casos, sin embargo, se aplicarían las disposiciones del proyecto basadas exclusivamente en consideraciones y conceptos marítimos. Sobre todo en casos en que los daños o perjuicios no puedan localizarse, o cuando no se aplique ningún convenio internacional pertinente, el proyecto de Instrumento proporcionaría la base para determinar la responsabilidad. En el contexto de un transporte de puerta a puerta esto suscita especial preocupación, habida cuenta de que en el proyecto figuran disposiciones que permiten al porteador convenir contractualmente que no será responsable de ciertos tramos del transporte o de determinadas obligaciones. En consecuencia, el consignatario de un transporte de puerta a puerta podría enfrentarse con la dificultad de identificar al porteador responsable o encontrarse él mismo responsable de algunas de las funciones del porteador.

A petición de la secretaría de la CNUDMI, la secretaría de la UNCTAD ha presentado un detallado comentario artículo por artículo de las disposiciones del proyecto de Instrumento<sup>11</sup>. A continuación figura un extracto de ese comentario:

#### OBSERVACIONES GENERALES

4. El proyecto de Instrumento reproducido como anexo del documento A/CN.9/WG.III/WP.21 se denomina “Proyecto de Instrumento sobre el derecho del transporte”. Se ocupa, en gran medida, de asuntos ya cubiertos por regímenes de la responsabilidad de rango imperativo relativos al transporte de mercancías por mar, principalmente por las Reglas de La Haya-Visby<sup>12</sup> y las

<sup>11</sup> El comentario, junto con las observaciones de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, está disponible en [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org) (documento A.CN.9/WG/WG.III/WP.21.Add.1). El comentario de la UNCTAD, con el texto del Proyecto de instrumento integrado para facilitar la referencia, también está disponible en [www.unctad.org](http://www.unctad.org) (documento UNCTAD/SDTE/TLB/4).

<sup>12</sup> Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de 1924 (Reglas de La Haya), con las modificaciones introducidas en 1968 y 1979.

Reglas de Hamburgo. El proyecto de Instrumento contiene asimismo diversos capítulos que se ocupan de asuntos que actualmente no son objeto de normas de derecho internacional uniforme, tales como el flete, y la transferencia de derechos y el derecho de demanda judicial. Convendría prestar particular atención a algunos aspectos del proyecto de Instrumento que suscitan particular inquietud:

### *Ámbito de aplicación sustantiva*

5. Pese a que el mandato actual del Grupo de Trabajo no va más allá del examen del transporte puerto a puerto, el proyecto de Instrumento contiene disposiciones que serían aplicables al transporte de puerta a puerta (ver también el título: “Proyecto de Instrumento sobre el derecho del transporte”). Según la definición dada en el artículo 1.5 del proyecto de Instrumento, los contratos de transporte multimodal que conlleven un tramo por mar quedarán cubiertos por el régimen propuesto. Ello suscita inquietud al haber sido preparado el proyecto de Instrumento por representantes de intereses únicamente marítimos, es decir, el Comité Marítimo Internacional (CMI), sin haber consultado ampliamente con comerciantes que practiquen y conozcan bien otras modalidades de transporte. Como resultado su régimen se inspira esencialmente en conceptos marítimos y en el régimen marítimo de la responsabilidad, lo que pone en entredicho su idoneidad como marco legal moderno para regular contratos relativos a diversas modalidades de transporte (por ejemplo, por aire, carretera, ferrocarril o vías internas de navegación, así como por mar)

6. El actual marco regulatorio en la esfera del transporte multimodal internacional es notoriamente complejo y no existe ningún régimen uniforme de la responsabilidad que rija en el ámbito internacional. A resultas de ello, la responsabilidad está fragmentada, por lo que no puede evaluarse por adelantado<sup>13</sup>. Si bien sería conveniente que se preparara una reglamentación internacional uniforme de la responsabilidad, ese régimen habría de ofrecer claras ventajas sobre el existente, para tener éxito. Todo nuevo régimen que esté mal preparado o que no tenga éxito sólo agravaría la complejidad actual, sin aportar ningún provecho. El proyecto de Instrumento no parece ofrecer una solución que cumpla con estos requisitos. Sin entrar a valorar el mérito sustantivo de sus disposiciones, cabe señalar que el proyecto de Instrumento no ofrece niveles uniformes de responsabilidad para todas las etapas del transporte, sino que otorga preferencia al régimen unimodal imperativamente aplicable en todo supuesto en el que quepa atribuir la pérdida o el daño a una determinada etapa o segmento de una operación multimodal (Art. 4.2.1). A resultas de este enfoque “interconectado” del régimen de la responsabilidad, la determinación de las cuestiones de responsabilidad en operaciones de puerta a puerta seguiría suscitando la

cuestión de cuál será el régimen aplicable en determinada jurisdicción al supuesto considerado. No parece claro cuál sería la ventaja aportada por esta solución al actual marco regulatorio. El comentario analítico del presente documento versa sobre la integridad del texto del proyecto de Instrumento presentado. Ahora bien, se sugiere eliminar de ese texto todas aquellas disposiciones que amplían el ámbito de aplicación de su régimen más allá del transporte de puerto a puerto, y que, de acuerdo con su mandato, el Grupo de Trabajo se ciña en su comentario a cuestiones que sean propias del transporte marítimo.

### *Régimen sustantivo de la responsabilidad*

7. El régimen sustantivo de la responsabilidad presentado en el proyecto de Instrumento parece consistir en una amalgama más bien compleja del régimen de La Haya-Visby con el de las Reglas de Hamburgo, junto con algunas modificaciones importantes de fondo, o de índole estructural y textual. Con ello se sacrifican, en notable medida, las ventajas dimanantes de la certeza del sentido conocido de las disposiciones de los regímenes existentes. Esto deberá tenerse presente al examinar la conveniencia de ciertas disposiciones del proyecto de Instrumento, que están inspiradas en las de regímenes existentes, pero en las que se modifica notablemente su formulación o su marco original. En su conjunto, el proyecto de Instrumento parece adoptar un nuevo criterio para la distribución de riesgos entre el porteador y los propietarios de la carga, que favorece a los porteadores. A diferencia de las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo, no se observan indicios de que se trate de proteger los intereses de terceros en el contrato de transporte.

### *Regulación de asuntos que no son actualmente objeto de ninguna norma de derecho internacional uniforme*

8. Los capítulos 9 (Flete), 11 (Derecho de control), 12 (Transferencia de derechos), y 13 (Derechos de demanda judicial) se ocupan en particular de asuntos de cierta complejidad que no han sido de momento resueltos por ningún convenio internacional. El derecho interno actualmente aplicable en la materia difiere de un país a otro, por lo que no cabe prever que exista un consenso internacional al respecto. Con esos antecedentes, toda tentativa de preparar un régimen aceptable deberá hacerse con una finalidad clara y cuidadosamente estudiada y prestando la debida atención al detalle. Las disposiciones presentadas en el proyecto de Instrumento no parecen lo bastante claras y exentas de puntos contenciosos para ser incluidas en un nuevo régimen internacional. El Grupo de Trabajo tal vez desee, por ello, considerar en términos generales, si es aconsejable tratar de resolver estos asuntos en la etapa actual.

### *Estructura y texto del proyecto presentado*

9. Tanto el texto como la estructura del proyecto de Instrumento son innecesariamente complejos y confusos. Por desgracia, se ha prestado escasa atención a la necesidad de que un régimen internacional uniforme sea

<sup>13</sup> Para una examen general de las normas existentes, véanse el informe y el cuadro comparativo en *Implementation of Multimodal Transport Rules* preparado por la secretaría de la UNCTAD (UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1).

fácil de entender y de aplicar. Muchas de sus disposiciones son innecesariamente complejas y se abusa en su texto de la remisión interna. Se requerirá una notable pericia legal para comprenderlas y se ha dejado en su texto amplio margen para la interpretación. La determinación de su sentido y la aplicación de sus reglas darán a menudo lugar a prolongada y costosa litigación. Su régimen se presta a notables divergencias de interpretación de un foro a otro, lo que sin duda no es deseable. La complejidad del proyecto de Instrumento, a la luz de su texto y de su estructura actual, dificulta globalmente la evaluación de su impacto eventual. Lamentablemente, resulta por ello probable que toda tentativa de enmendar el texto de una u otra de sus disposiciones suscite nuevos problemas que no sean inmediatamente evidentes. De hecho, resulta dudoso que se pueda convenir en un texto adecuado para un régimen uniforme y viable en la práctica sobre la base del proyecto de Instrumento presentado”.

## B. FACILITACIÓN DEL COMERCIO

En 2001 hubo varios acontecimientos bilaterales, regionales y multilaterales en materia de facilitación del comercio. El 23 de abril de 2001, el Canadá y Costa Rica anunciaron la firma de un importante acuerdo bilateral de libre comercio, con todo un capítulo dedicado a facilitar en sus intercambios los trámites aduaneros y otras formalidades y con un programa de cooperación técnica para aplicar procedimientos comunes. Más concretamente, ambos países convinieron en emplear una evaluación de riesgos, canjear información (en particular sobre las prácticas mejores) y fomentar la cooperación y la asistencia técnica con miras al cumplimiento de las medidas convenidas. Asimismo, se proponen proseguir con las iniciativas de facilitación del comercio sobre una base multilateral y hemisférica para reducir costos, hacer transparentes los procedimientos de entrada y propiciar las previsiones de importadores y exportadores, comprometiéndose a acelerar consultas con representantes de los medios comerciales. Se trata de un ejemplo notable de lo que pueden conseguir los países en términos de cooperación e implantación de capacidad en la esfera de facilitación del comercio.

Con posterioridad, en junio de 2001, los ministros de Comercio de la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP) suscribieron unos principios de facilitación del comercio elaborados por esa organización. Los ministros reconocieron la importancia que reviste facilitar el comercio para liberalizar y abrir los intercambios y la inversión en la región Asia-Pacífico y para proporcionar beneficios económicos a gobiernos y empresas. También reconocieron la importancia de la asistencia técnica y la cooperación dentro de la CEAP en la aplicación de los principios acordados, habida cuenta de los diferentes niveles de desarrollo de los países miembros. A continuación se indican los principios no vinculantes suscritos por los ministros de Comercio de la CEAP:

- Transparencia
- Comunicación y consultas
- Simplificación, viabilidad y eficiencia
- No discriminación
- Congruencia y previsibilidad
- Armonización, normalización y reconocimiento
- Modernización y empleo de tecnología nueva
- Procedimientos adecuados
- Cooperación

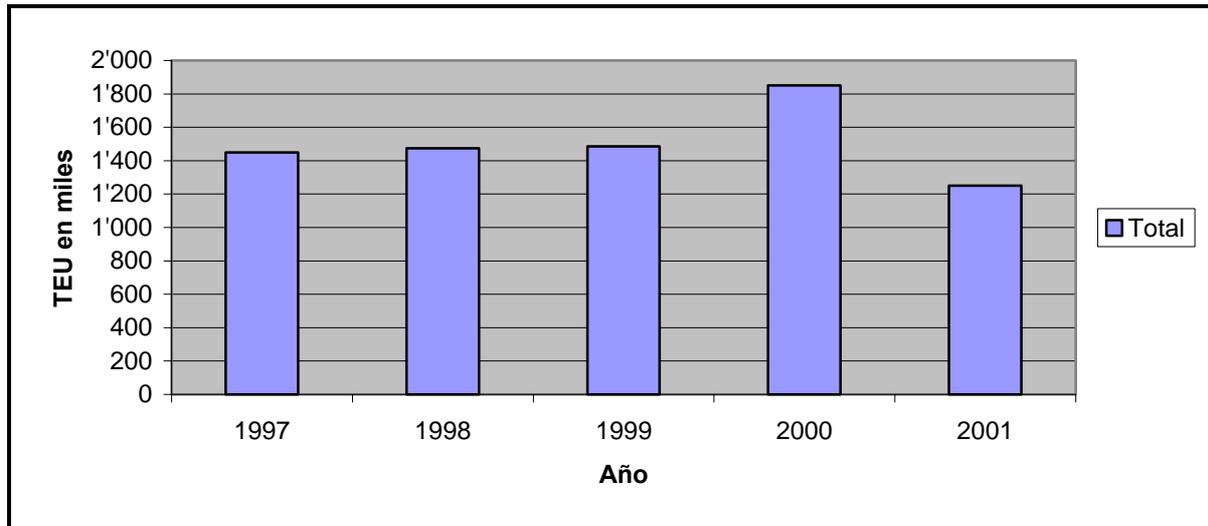
En noviembre, la Declaración de la Cuarta Conferencia Ministerial celebrada en Doha (Qatar) con los auspicios de la OMC dejó el camino expedito para entablar negociaciones y arbitrar una norma potencialmente vinculante sobre facilitación del comercio. Si se llega a un consenso explícito, la negociación comenzará después de la Quinta Reunión Ministerial que se celebrará en Cancún, México, en septiembre de 2003. Entre tanto, el Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC examinará y, cuando proceda, aclarará y mejorará aspectos pertinentes de los Artículos V, VIII y X del GATT 1994 e identificará en materia de facilitación del comercio las necesidades y prioridades de los miembros, en particular las de los países en desarrollo.

Hasta ahora, las actividades para facilitar el comercio se han materializado mayormente gracias a los afanes y la voluntad de los gobiernos o del sector privado por obtener beneficios bien conocidos. Los instrumentos imperativos siguen siendo muy raros en casi todos los acuerdos relacionados con la facilitación del comercio, aunque esos convenios sean en realidad obligatorios para las partes contratantes. Excepto en los acuerdos sobre transporte internacional, donde figuran requisitos para simplificar la documentación, la mayoría de los instrumentos para facilitar el comercio recomiendan más que imponen o exigen medidas que se consideran efectivas o necesarias. La situación puede cambiar radicalmente en los próximos años si las negociaciones en la OMC avanzan como se espera. Esas negociaciones pueden conducir a unas normas vinculantes en todo el mundo para facilitar el comercio como parte de un marco jurídico mundial imperativo para el sistema comercial. Ello constituiría un hecho de primer orden que requeriría un esfuerzo considerable de los países donde la facilitación del comercio está retrasada.

## C. PRODUCCIÓN Y ALQUILER DE CONTENEDORES

Las cifras revisadas del año 2000 sitúan la producción de contenedores en 1,9 millones de TEU (véase el gráfico 9), de los que 90% eran para carga seca. Esas elevadas cifras requirieron que casi todas las fábricas de contenedores, ubicadas en su mayoría en

GRÁFICO 9  
Producción anual total de contenedores



Fuente: *Containerisation International Yearbook*, 2002

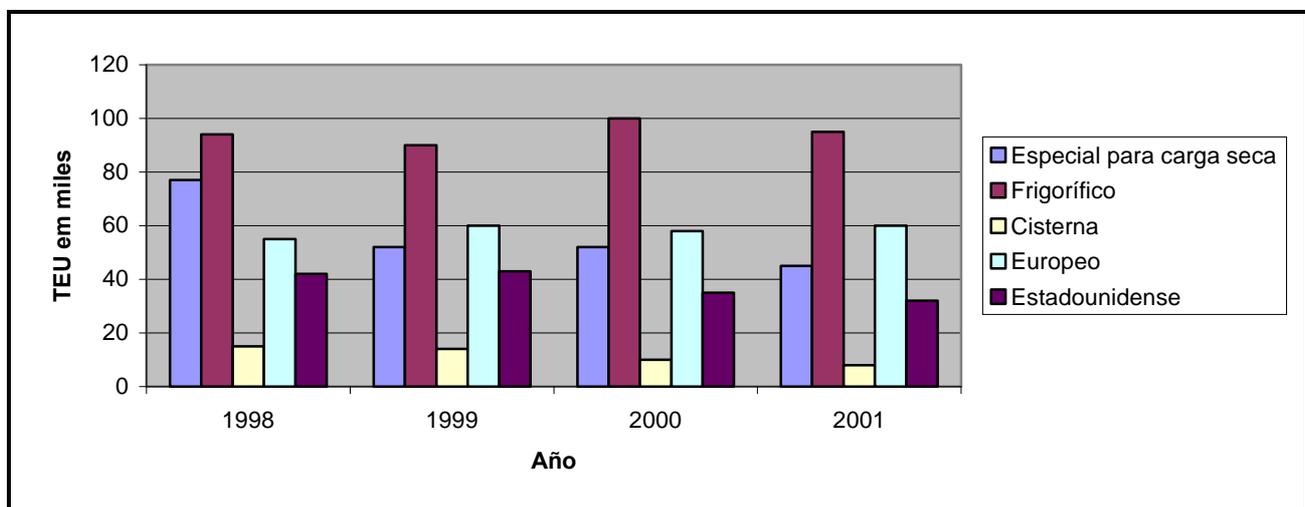
China, operasen todo el año a plena capacidad. La mayor parte de ese total, alrededor de 1,25 millones de TEU, se destinó a llenar el espacio adicional de 0,6 millones de TEU en que aumentó en 2001 la flota de portacontenedores. Del orden de 0,55 millones de TEU fueron necesarios para remplazar contenedores retirados en el año 2000, y otros 0,1 millones de TEU cubrieron las necesidades de contenedores de tipo corriente y de aquéllos que se usan en las distintas regiones por quienes operan por mar o por tierra.

El marasmo del comercio mundial en 2001 causó una disminución de 34,2% en la fabricación de contenedores a 1,25 millones de TEU. La parte de los de carga seca bajó a 85%, correspondiendo el resto a contenedores especiales, frigoríficos y otros tipos. Ese

descenso en la producción era congruente con la pronunciada caída en el número de portacontenedores entregados y en los pocos pedidos de ese tipo de buque a finales de 2001, y también se reflejó en los 0,25 millones de TEU de contenedores nuevos sin vender en los almacenes de los fabricantes. Las fábricas dejaron de operar a plena capacidad. Hubo mucha capacidad sobrante en China, donde en 2001 sólo se aprovechó el 50% de la capacidad total de la producción de contenedores para carga seca.

La evolución de la producción de contenedores distintos del contenedor de tipo corriente para carga seca figura en el gráfico 10. La fabricación de contenedores especiales para carga seca (es decir, cúbicos de tipo alto, o sin cubierta superior, o de tipo

GRÁFICO 10  
Producción anual de contenedores distintos de los de tipo corriente para carga seca



Fuente: *Containerisation International Yearbook*, 2002.

bajo y otros) continuó con su tendencia a la baja. La producción de contenedores frigoríficos integrales alcanzó su máximo en 2000; el descenso posterior obedeció a una demanda más débil a pesar del precio reducido de esos contenedores por los menores costes derivados de usar material más barato. La producción de contenedores tanque fue parecida a la de los especiales para carga seca. La fabricación de contenedores europeos, casi todos ellos de caja móvil, aumentó en 2001, lo que parece indicar una mayor demanda de los mismos. La producción de contenedores especiales de uso interno para carga seca (es decir, contenedores de tamaño muy grande y que no responden a las normas ISO) en la región norteamericana siguió disminuyendo en 2001.

A mediados de ese año la flota mundial de contenedores se estimaba en 15,1 millones de TEU, de los que 48,8% era propiedad de portadores marítimos, 45,1% de compañías que alquilan contenedores y el 6,1% restante de otros. Tal como indica el cuadro 44, la tasa de utilización de la flota de contenedores para alquiler aumentó en 2002 para suponer el 84,4% a comienzos de 2001. Sin embargo, la escasa demanda de contenedores hizo que el equipo no arrendado aumentara a cerca de 2 millones de TEU y que la tasa de utilización disminuyera a alrededor de 75% cuando la flota mundial de contenedores para alquilar se aproximó a 7 millones de TEU a finales de 2001. Tal cosa se tradujo en menores ingresos para las compañías arrendadoras.

CUADRO 44

**Utilización de contenedores alquilados, 1997-2001**  
(porcentajes)

<i>Al 1º de enero</i>	<i>Nivel de utilización</i>	<i>Variación porcentual</i>
2001	84,4	6,8
2000	79,0	-2,4
1999	80,9	-4,7
1998	84,9	4,1
1997	81,6	

*Fuente: Institute of International Container Lessors, 13<sup>th</sup> Annual Leased Container Fleet Surveys.*

Los reducidos precios atizaron el apetito de los arrendatarios por contenedores nuevos en lugar de usados, lo que también contribuyó a que disminuyeran los ingresos de los arrendadores. Tal como indica el cuadro 45, el breve incremento de los precios de los contenedores en 1999-2000 no duró, y en el período de 2000-2001 los precios bajaron 3,3%, continuando la tendencia descendente de períodos anteriores. Los arrendadores, en consecuencia, ofrecieron varias opciones para alquilar contenedores y detener el

descenso, usando una mezcla de contratos de arrendamiento a corto y largo plazo.

CUADRO 45

**Cambios en los precios de contenedores nuevos**  
(porcentajes)

<i>Año</i>	<i>Variación porcentual respecto del año anterior</i>
1996	-12,5
1997	-11,9
1998	-8,1
1999	-17,6
2000	7,1
2001	3,3

*Fuente: Containerisation International, agosto de 2001.*

Por ejemplo, varios de los principales arrendadores desplazaron contenedores vacíos desde depósitos con altos costos ubicados en zonas de baja demanda en los Estados Unidos, Europa y el Japón a otros con costos menores situados en zonas de alta demanda como China y el Asia en desarrollo. Hasta 30 millones de dólares se gastaron en un año en fletar buques para transportar contenedores vacíos. Sin embargo, el atractivo de trasladar contenedores no alquilados a China se vio empañado por las elevadas existencias de contenedores nuevos sin vender.

La baja demanda de contenedores alquilados obedeció también a la mejor utilización de los que tienen en propiedad los portadores marítimos. La puesta en común de equipo entre filiales y entre socios y el uso del comercio electrónico, especialmente en la gestión basada en Internet y en el intercambio de equipo en línea, contribuyó al uso más eficiente de los contenedores propios de los portadores.

## D. EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

### 1. La mejora del servicio en el sector ferroviario

En 2001 las inversiones en servicios ferroviarios permitieron que siguieran funcionando con un nivel adecuado de eficiencia. A comienzos de año, la Norfolk Souther Corp. asignó 806 millones de dólares para mejorar su equipo de capital, de los que 499 millones se destinaban a vías y 256 millones a material. En la primera partida figuraban 264 millones para raíles, traviesas, balasto y puentes; 63 millones para servicios intermodales nuevos o mejorados; 35 millones para iniciativas comerciales e industriales; 35 millones para proyectos eléctricos y señales; y 23 millones para proyectos ambientales y mejoras públicas tales como separaciones en los pasos a nivel y una actualización de sus señales. Canadian National Railroad (CN) también

anunció un plan para seguir mejorando su equipo. En la fecha de ese anuncio, CN recibía las últimas 40 locomotoras Dash 9-44 CW de las 360 adquiridas en el pasado quinquenio. Las nuevas máquinas eran un 17% más eficientes en el consumo de fuel que las locomotoras antiguas.

En Europa, también se hizo patente un esfuerzo similar para mejorar los servicios ferroviarios. En el último trimestre de 2001, por ejemplo, SNCF, la compañía ferroviaria francesa, y Deutsche Bahn de Alemania juntaron sus fuerzas para incrementar el tráfico transfronterizo de mercancías. Esa iniciativa estaba motivada por el escaso tráfico ferroviario entre ambos países (una situación que ha persistido a pesar de que cuentan con el mayor movimiento de mercancías en Europa) y en previsión de la creciente competencia que producirá la desregulación del tráfico dentro de la Unión Europea en 2003. En el Reino Unido, la Strategic Rail Authority anunció un plan de inversiones decenal para mejorar el sistema ferroviario, incluida la modernización de la vía y del sistema de señalización, la adquisición de vagones, una mayor capacitación del personal y nuevos tendidos. La financiación procederá del fondo establecido por el Gobierno del Reino Unido, habiéndose asignado 6.000 millones de dólares a la mejora del transporte de mercancías por ferrocarril.

A finales de 2001, la Junta que en los Estados Unidos supervisa el transporte de superficie (Surface Transportation Board - STB) procedió a examinar varios planes de inversión futura en ferrocarriles. Entre ellos figuraba la propuesta de Dakota, Minnesota and Eastern Railroad Corporation de construir una línea ferroviaria de 450 kilómetros en la cuenca carbonífera del río Powder en Wyoming.

También se recurrió a unir servicios para lograr una mayor eficiencia en la atención a los clientes. Por ejemplo, BNSF, juntamente con CSX International, amplió su servicio Ice Cold Express a un transporte de costa a costa que cubre el sur de California, Chicago, Montreal y Toronto, y los estados de Nueva York y Nueva Jersey. Conjuntamente con NS, BNSF consolidó sus servicios para proporcionar un transporte transcontinental directo con un tiempo de tránsito más breve para mercancías cuyo valor depende del factor tiempo y que se desplazan desde el sur de California a Rutherford, en Pennsylvania, y Croxton, en Nueva Jersey. Esa iniciativa fue posible porque BNSF tenía servicio directo entre el sur de California y Chicago mientras NS disponía de la línea entre Chicago y la costa este.

Las medidas de seguridad adoptadas en los Estados Unidos después del ataque terrorista del 11 de septiembre de 2001 afectaron a la eficiencia de las operaciones de transporte por ferrocarril. Establecer una mayor seguridad y un control de las mercancías con un

mínimo de perturbación del tráfico supuso todo un reto. Las medidas inmediatas consistieron en el control de materiales peligrosos, su desviación de zonas pobladas, y una mayor vigilancia y cooperación con las autoridades para prevenir posibles amenazas. Entre las medidas a largo plazo figuran una mayor cooperación con las fuerzas armadas; esfuerzos sustanciales para hacer que los requisitos de seguridad sean compatibles con las necesidades comerciales, trabajando para ello en estrecha colaboración con clientes y los organismos nacionales de seguridad; el establecimiento de un Centro de Crisis del sector ferroviario; patrullas más frecuentes y mejor seguridad en instalaciones esenciales, incluido un sistema más idóneo de información; determinadas restricciones por razones de seguridad en operaciones próximas a grandes aglomeraciones de población; y comprobaciones más minuciosas de los antecedentes antes de contratar personal.

El Canadá y los Estados Unidos dieron pasos para mejorar la seguridad, en particular aumentando los controles en los puntos de tránsito entre ambos países. En diciembre de 2001 se firmó una declaración con toda una serie de planes de acción encaminados a asegurar el tránsito de personas y bienes, vigilar las infraestructuras, y mejorar la coordinación e información entre ambos países. Entre las medidas para asegurar el tránsito de mercancías figuraban planes para establecer sistemas complementarios en el tráfico comercial; el desarrollo de un enfoque integrado para despachar en frontera las mercancías transportadas en camión, ferrocarril y barco; el establecimiento de criterios para crear instalaciones en pequeños puestos fronterizos remotos; el compartir datos aduaneros; y el intercambio de información y análisis para controlar los contenedores que transitan por vía marítima.

## 2. Fusiones y liberalización

En Norteamérica, CN propuso la adquisición de Wisconsin Central Transportation Corporation (WCTC) en 2001. Después de que una propuesta anterior de fusión con BNSF de 6.200 millones de dólares no fuera aprobada por la STB, CN fue cautelosa al presentar esa propuesta de adquisición por valor de 1.200 millones de dólares. En ella se señalaba que no habría efectos perjudiciales sobre la competencia, ya que se trataba de una integración total de un extremo a otro sin ninguna interrupción del servicio en curso. Además, la Comisión de Transporte Ferroviario de la Liga Nacional de Transporte Industrial apoyó la propuesta de CN siempre que ésta y WCTC pudieran ofrecer seguridades de que mantendrían todos los intercambios ya disponibles, tanto física como económicamente (es decir, manteniendo las tarifas y gravámenes aplicados hasta entonces en esos intercambios); seguirían ofreciendo la misma calidad de servicios después de la fusión; y pondrían remedio si esa calidad se deteriorara.

El Servicio de la Competencia en el Canadá y la STB finalmente aprobaron la propuesta. Se consideró que se trataba de una fusión pequeña, con pocos efectos en la competencia existente. No se esperaba que el pequeño cambio en operaciones y servicios tuviera grandes consecuencias sobre el medio ambiente y así se eximió a CN del requisito de un estudio ecológico de la STB. La fusión integra 18.600 kilómetros de vía que tiene CN en el Canadá y 6.260 kilómetros que tiene en los Estados Unidos con 4.560 kilómetros de vía y de derechos de vía de WCTC en los estados de Wisconsin, Illinois, Minnesota y Michigan (la llamada Península Superior) y la provincia de Ontario. En principio, no se cerraría ningún segmento de vía como consecuencia de la fusión. Para garantizarlo, la STB insistió en recibir durante un año informes sobre el resultado y consecuencias de las operaciones integradas.

En Australia, la privatización de compañías ferroviarias se consideró que era un medio de lograr servicios más eficientes y rápidos y tarifas mejores. En 2001, la National Rail Corporation (NRC) y la New South Wales Freight Corp (NSWFC) se pusieron a la venta. La NRC controlaba el acceso a la red interestatal de ancho normal que une todas las capitales de los estados y sus puertos, mientras NSWFC controlaba el acceso de la red ferroviaria de Nueva Gales del Sur y su explotación, incluido el Puerto de Sydney. La finalidad era conseguir un sector más competitivo y aumentar la parte del transporte ferroviario en el mercado interior e internacional de mercancías. Para facilitar el proceso, el gobierno federal y los estatales decidieron que mediante un proceso de licitación que llevaría a cabo por separado cada gobierno se designaría a un postor mutuamente aceptable. Éste tendría libertad para contratar operaciones con pequeñas compañías mejor ajustadas a las necesidades de los porteadores regionales. Esas contrataciones también se están llevando a cabo en las regiones occidental y meridional de Australia. Gestionar y mejorar los servicios en el transporte a larga distancia es la principal preocupación de los mayores operadores que dejan a los más pequeños atender a los mercados locales.

## E. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 3 figura la situación en agosto de 2002 de los convenios marítimos internacionales adoptados con los auspicios de la UNCTAD. Se encontrará información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes en la página web de las Naciones Unidas [www.un.org/law](http://www.un.org/law). Esa página también ofrece vínculos, entre otras, con las páginas siguientes de organizaciones donde figura información sobre los convenios adoptados con los auspicios de cada organización:

- Organización Marítima Internacional (OMI) [www.ilo.org/home.html](http://www.ilo.org/home.html)
- Organización Internacional del Trabajo (OIT) [www.ilo.org](http://www.ilo.org) y más concretamente
- [ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm](http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm)
- Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

## F. TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES EN EL TRANSPORTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

### 1. Reunión de Expertos en comercio electrónico y servicios de transporte internacional: prácticas óptimas para promover la competitividad de los países en desarrollo

La Reunión de Expertos sobre “Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional: prácticas óptimas para promover la competitividad de los países en desarrollo” se reunió con los auspicios de la UNCTAD en Ginebra del 26 al 28 de septiembre de 2001. Los expertos examinaron las repercusiones del comercio electrónico en los servicios de transporte internacional, incluidos sus aspectos económicos y operativos así como los jurídicos y documentales. Reconocieron la importancia del comercio electrónico como medio para aumentar la eficiencia de los servicios de transporte y fomentar la participación de los países en desarrollo en el comercio mundial.

Expertos de países en desarrollo señalaron que las dificultades de estos países para lograr un mayor uso del comercio electrónico eran una infraestructura básica inadecuada, una disponibilidad limitada de computadoras, un acceso insuficiente a Internet y la falta de conocimientos básicos. En algunos casos también influían unos sistemas de transporte y de comunicaciones anticuados. Los expertos consideraron que era necesario promover y coordinar en el plano nacional las inversiones en las infraestructuras del transporte y en las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), invitándose a los gobiernos a que en sus relaciones con los ciudadanos se convirtieran en usuarios que sirvieran como modelo. También opinaron que se debía crear un entorno regulador que favoreciera la reducción de las tarifas que se cobraban en el sector de las telecomunicaciones y en Internet. La creación de empresas mixtas Norte-Sur y Sur-Sur entre operadores del sector del transporte permitiría una transferencia beneficiosa de conocimientos especializados y de capital para desarrollar la capacidad nacional.

**RECUADRO 3**

**Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 31 de agosto de 2002**

<i>Titulo de la Convención</i>	<i>Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor</i>	<i>Estados Contratantes</i>
<b>Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974</b>	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zambia. <b>(78)</b>
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)</b>	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Líbano, Lesotho, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Uganda, Zambia. <b>(28)</b>
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980</b>	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. <b>(10)</b>
<b>Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986</b>	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 40 partes contratantes con al menos 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, México, Omán. <b>(11)</b>
<b>Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993</b>	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	España, Federación de Rusia, Mónaco, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Vanuatu <b>(6)</b>
<b>Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques, 1999</b>	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	Bulgaria, España, Estonia, Letonia <b>(4)</b>

Fuente: Para la situación oficial actual de estas convenciones, véase [www.un.org/law/](http://www.un.org/law/)

Expertos de países desarrollados explicaron que la utilización de la TIC constituye una parte cabal de los planes empresariales y de su éxito comercial. Esa tecnología se emplea para optimizar las corrientes de información dentro de las empresas y también para comunicarse con los clientes. Expresaron su total confianza en la transferencia de información por todo el mundo a través de la web. En materia de transporte, representantes de dos importantes porteadores, Maersk Sea Land y UPS, dijeron que sus compañías estaban trabajando para establecer asociaciones con sus clientes basadas en acuerdos para simplificar los servicios de transporte. Otros expertos explicaron que el uso de TIC en los puertos servía para desarrollar plataformas de comunidades portuarias en las que el intercambio de información entre partes podía hacerse de modo seguro y confidencial y en diferentes niveles de complejidad tecnológica. De primordial importancia para establecer esas plataformas es la participación de autoridades aduaneras y portuarias y el uso de procedimientos simplificados y transparentes. En este sentido, figuran pautas útiles en la recomendación N° 4 del Centro para la Facilitación de Procedimientos y Prácticas de Administración, Comercio y Transporte (CEFACT), relativa a los organismos de facilitación del comercio (véase [www.unece.org/cefact](http://www.unece.org/cefact)).

Los expertos también señalaron las incertidumbres jurídicas que entrañaba la utilización de medios electrónicos de comunicación en el comercio y el transporte internacionales. En particular, se señaló que la legislación nacional y las convenciones sobre el transporte exigen documentos “escritos”, “firmados” y “originales”. En este contexto, se explicó que las Leyes Modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico (1996) y sobre las firmas electrónicas (2001) se proponían proporcionar a los Estados un conjunto de normas y principios internacionalmente aceptables para impulsar el comercio electrónico. Más concretamente, los artículos 16 y 17 de la Ley Modelo que tratan de las cuestiones del transporte de mercancías abordan los asuntos relacionados con los documentos electrónicos de transporte. La labor futura de la CNUDMI se centrará en la preparación de una convención internacional sobre la contratación electrónica.

Al examinar el papel de los documentos de transporte en el comercio internacional, los expertos pusieron de relieve las funciones de los conocimientos de embarque como prueba de un contrato, recibo de mercancías y documento de titularidad, así como su indispensable papel en relación con las cartas de crédito. Subrayaron que en la mayoría de las transacciones lo que se requería era información y hechos probados, y que los documentos negociables sólo se necesitaban para transferir la titularidad de mercancías en tránsito. En este sentido, se recordó que las Reglas y Usos Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) relativos a los créditos documentarios (UCP 500) incluían las cartas de porte marítimo no negociables y

destacaron la importancia de las cuestiones ligadas a las pruebas y la autenticación.

Los expertos consideraron que la sustitución de conocimientos de embarque negociables por alternativas electrónicas planteaba un reto y que era menester una solución jurídica internacionalmente convenida. Reconocieron asimismo el valor de los acuerdos contractuales para complementar las actuales leyes y convenciones sobre transporte en un entorno electrónico. Se examinaron dos sistemas contractuales que se proponen remplazar los documentos sobre comercio y transporte con equivalentes electrónicos: @Global Trade y Bolero. El primero era un sistema abierto en fase experimental que no requería el pago de derechos de registro ni ningún nuevo programa informático. Los solicitantes pagarían a los bancos que les concedían crédito una cantidad por la emisión de cartas de crédito a través de @GlobalTrade. El sistema utiliza cartas de porte marítimo electrónicas no negociables. El sistema Bolero es un sistema cerrado que sólo presta servicios a sus miembros. Como el conocimiento de embarque de Bolero no estaba reconocido por ley, el Reglamento constituía la base contractual que obligaba a todos los miembros. Después de dos años de funcionamiento, los retos son la reglamentación del cifrado y la necesidad de obtener la confianza de posibles clientes.

Los expertos convinieron varias recomendaciones dirigidas a los gobiernos nacionales y empresas, la comunidad internacional y la UNCTAD. Cabe encontrarlas en el documento TD/B/COM.3/38-TD/B/COM.3/EM.12/3 de octubre de 2001 (véase [www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm](http://www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm)).

## 2. Comercio electrónico y servicios de transporte internacional: acontecimientos recientes

La Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo, en su sexto período de sesiones celebrado en febrero de 2002, después de estudiar las recomendaciones de la Reunión de Expertos sobre comercio electrónico y servicios de transporte internacional, recomendó que la secretaría de la UNCTAD debía:

“a) Mantener en examen y vigilar la evolución de los aspectos económicos, comerciales, jurídicos y de infraestructura del comercio internacional que afectan a los servicios de transporte internacional, y analizar sus consecuencias para los países en desarrollo, y además reunir esta información y difundirla entre los países miembros”<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Véase el informe de la Comisión de la UNCTAD de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo sobre su sexto período de sesiones, documento TD/B/EX(28)/5, especialmente el párrafo 13 de las recomendaciones.

En abril de 2001 el Grupo de Trabajo sobre Derecho del Transporte de la CNUDMI comenzó el estudio de un proyecto de Instrumento sobre el Derecho del Transporte con miras a establecer un nuevo instrumento internacional que se centrara inicialmente en el transporte de puerto a puerto<sup>15</sup>. Ese proyecto ha sido preparado por el Comité Marítimo Internacional (CMI) y, tal como está actualmente redactado, abarca el transporte multimodal con un tramo marítimo. Su importancia estriba en que prevé el uso de “registros electrónicos” y de “documentos sobre el transporte en papel” en forma tanto negociable como no negociable. Otorga a las comunicaciones electrónicas la misma condición jurídica que a los documentos sobre papel. El proyecto de Instrumento deja todas las cuestiones relacionadas con el uso de un registro electrónico negociable sujetas al acuerdo entre el porteador y el cargador y permite a las partes pasar desde un documento negociable a un registro negociable y viceversa. Esto ha suscitado preocupación sobre la protección de terceros y sobre los problemas que pueden surgir al pasar de una forma de documentación a otra. Además, el proyecto se encuentra en su fase preliminar y requerirá muchas modificaciones. A petición de la secretaría de la CNUDMI, la secretaría ha hecho un detallado comentario artículo por artículo del proyecto. El comentario está disponible en las páginas web tanto de la UNCTAD<sup>16</sup> como de la CNUDMI<sup>17</sup>.

Siempre y cuando se llegue a un acuerdo sobre un nuevo régimen internacional de responsabilidades, la inclusión de disposiciones sobre comunicaciones electrónicas supondrá un paso importante para remover barreras legales en el desarrollo del transporte internacional. Hay que recordar que los requisitos de un “documento” en papel y de “firmas manuales” en los convenios existentes sobre el transporte, tales como las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, constituyen obstáculos importantes para el empleo de medios electrónicos de comunicación<sup>18</sup>.

### 3. Desarrollo de la TIC en el transporte marítimo y los puertos

Un estudio hecho en 2001 sobre la situación de 150 compañías de TIC dedicadas a proporcionar servicios basados en Internet en el sector del transporte indicaba que alrededor de un tercio de esas compañías habían quebrado, un 18% estaban inactivas, un 17% habían sido adquiridas por otras compañías, el 16% estaba revisando su modelo empresarial y sólo el 16% seguían con las actividades inicialmente previstas. Son

varios los motivos de esa situación. Varios portales que ofrecían al mejor postor carga para su transporte en líneas regulares no obtuvieron el favor de éstas porque se centraban sólo en el precio, omitiendo la descripción de los servicios solicitados, que es un elemento importante para los cargadores; tampoco encontraron el apoyo de éstos, ya que el carácter anónimo de las cotizaciones colocaba a un porteador conocido por el cargador en un pie de igualdad con los demás expedidores. El hecho de que los portales dejaran de lado a los transitarios y no asumieran responsabilidades por el resultado de las transacciones agravó los problemas anteriores. Varios portales que se proponían remplazar a los corredores marítimos subestimaron la importancia de los contactos personales en esas transacciones. Se estimaba que otros portales que proporcionaban información a quienes deciden en materia de transporte exigían demasiados conocimientos informáticos a los usuarios y ofrecían demasiadas opciones. Sin embargo, los portales que se ocupaban del intercambio de equipo, tales como contenedores, se desempeñaron mejor.

Aunque las perspectivas de las compañías supervivientes son mejores, su éxito no está garantizado. Algunos porteadores están facilitando a los cargadores opciones adaptables para acceder a sus propios portales con flexibilidad y comodidad máximas. NYK, sin perjuicio de desarrollar su propio comercio electrónico, Pegasus, ha anunciado que se sumará a los tres principales portales, GT Nexus, INTTRA y Cargo Smart. Otros porteadores forman parte de grandes conglomerados, que comprenden importantes compañías de TIC que prestan servicios en muchos sectores. Maersk Data Group tiene una plantilla de más de 2.500 personas y trabaja con los sectores de la banca, las finanzas, los seguros y la agricultura, con las fuerzas armadas y también con el transporte marítimo. La parte del mercado de las actividades empresariales realizadas en línea está definitivamente creciendo: en 2001 el porteador CSX, que se dedica al transporte interno en los Estados Unidos, anunció un incremento de las reservas hechas en línea del 15 al 55%.

Las compañías de TIC parecen tener menos dificultades para ayudar a los porteadores y a los proveedores de servicios de transporte a ejecutar procedimientos conjuntos con mayor eficiencia. SynchroNet Marine ([www.synchroNetmarine.com](http://www.synchroNetmarine.com)) ofrece cuatro productos para optimizar la gestión de contenedores. Uno de ellos maximiza el potencial de la administración de contenedores en régimen de cooperativa entre porteadores marítimos y de aguas internas en Asia y Europa. Otro permite buscar bases de datos de contenedores disponibles por origen y destino y su reserva inmediata con la contratación de carga de retiro inmediato. Un tercer producto más permite a los porteadores reubicar a los contenedores en muchas rutas. El cuarto producto se lanzó en el primer trimestre

<sup>15</sup> Véase la sección A.2 de este capítulo.

<sup>16</sup> Véase el documento UNCTAD/SDTE/TLB/4.

<sup>17</sup> Véase el documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III.WP.21/Add.1.

<sup>18</sup> Véase el documento de la UNCTAD TD/B/COM.3/EM.12/2, párrafos 37 a 42.

de 2002 en colaboración con las autoridades portuarias de Oakland (Estados Unidos) y las compañías de camiones que sirven el puerto. Su propósito es racionalizar los movimientos de contenedores en la zona metropolitana y reducir así la congestión de las carreteras y en la entrada en el puerto, así como minimizar los movimientos de camiones vacíos y proteger el medio ambiente.

El uso de TIC por comunidades portuarias brinda muchas oportunidades de incrementar la eficiencia de los procedimientos conjuntos en materia de transporte. La actividad en los puertos requiere manipular grandes corrientes de información, con la participación de muchas partes que tienen objetivos comerciales y administrativos diferentes. Con los años, se han implantado en algunos puertos redes de TIC hechas a medida, reflejando los acuerdos institucionales y las prácticas comerciales y administrativas de autoridades portuarias, consignatarios, operadores de puertos y terminales, aduanas, transitarios, etc. La experiencia indica que una visión integrada y a largo plazo de la comunidad portuaria es un requisito previo para establecer unas redes de TIC que presten servicios adecuados a todas esas partes.

Los puertos belgas ofrecen una buena ilustración del proceso. Las complejas redes de TIC requeridas por el gran puerto de Amberes (véase el recuadro 4 para los detalles) tienen su contrapartida en la red Enigma (Electronic Network for Information in the Ghent Maritime Area), un sistema compacto equivalente recientemente establecido en Gante, otro puerto flamenco (2.892 buques y 24 millones de toneladas en 2000) que es más pequeño que el de Amberes y que se dedica sobre todo al tráfico de graneles. Enigma se desarrolló en 1999-2000 para ofrecer una plataforma centralizada de manejo de todos los datos y comunicaciones sobre los movimientos de los buques y sus servicios, incluida la carga y descarga. Como el puerto está ubicado tierra adentro, los intercambios de información sobre los buques que llegan comprenden sus movimientos en el mar, los ríos, las esclusas y canales, y luego en la zona del puerto. También se hacen conexiones con otros servicios, como las aduanas belgas, o con otros puertos para disponer de antemano de datos sobre mercancías peligrosas. El acceso al servidor se hace a través de las páginas de Internet o de una red local. Una versión comercial de esa red está siendo lanzada por Cosmos, que es uno de los dos principales proveedores (junto con Navis) de programas informáticos para sistemas de datos y manipulación de carga en los terminales de contenedores.

El enfoque seguido en Gante para desarrollar redes de TIC es el mismo que el practicado en Valencia, un puerto español de tamaño similar (5.677 buques y 21,2 millones de toneladas en 2000) que se dedica sobre todo al tráfico de contenedores. Allí, la iniciativa para

implantar la red ha partido de las autoridades portuarias y se centra en servicios facilitados a los buques. En la actualidad se está trabajando para ampliar la red a otras partes de la comunidad portuaria, en particular a quienes se ocupan de despachar las mercancías recurriendo a los medios electrónicos de los servicios de aduanas, incluidos los propios agentes aduaneros. Inforport Valencia es la compañía encargada de mantener y desarrollar esa red, y las autoridades portuarias y Portel son sus principales accionistas. Portel es una empresa conjunta de la Dirección española de Puertos y de Telefónica S.A. de España, para promover el uso de TIC en puertos.

En estos dos ejemplos, las autoridades aduaneras mantienen sus propias redes nacionales, en particular para la declaración, despacho y cálculo de los derechos de las mercancías, que se usan por las partes que se ocupan de la carga y descarga. La labor para vincular esas redes con las de los puertos sigue todavía su curso.

## G. Otros hechos

En 2001, un equipo independiente de evaluación procedió a un examen completo del programa Trainmar de la UNCTAD que cuenta con 22 años de antigüedad. El equipo recomendó que debían proseguirse las actividades que se ocupan de la creación de capacidad pedagógica y del apoyo sustantivo, pero que había que poner fin al programa Trainmar en su forma actual. También hizo otras recomendaciones, en particular que se dismantelara el Equipo Central de Apoyo y se fortaleciera la Dependencia de Desarrollo de Recursos Humanos (DRH) con medios sustantivos y pedagógicos mediante un plan de estudios integrados de administración de puertos, el empleo de tecnologías modernas de información y comunicaciones en actividades futuras y la elaboración de una estrategia coherente y completa de la labor de formación con miras a implantar capacidad en el sector portuario.

La colaboración dentro de la UNCTAD entre la DRH y la Sección de Transporte de la División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial se reforzó para obtener sinergias en asuntos pedagógicos y sustantivos. La DRH ha establecido una página web, [www.unctad.org/hrdsite](http://www.unctad.org/hrdsite), para facilitar información gratuita sobre las actividades de formación de la Dependencia y para intercambiar materiales y datos exclusivamente con miembros. También organizó una reunión internacional en colaboración con las autoridades portuarias portuguesas de Douro y Leixoes para arbitrar una estrategia internacional de desarrollo de recursos humanos en las administraciones portuarias de los países en desarrollo.

La reunión se celebró en Oporto (Portugal) del 13 a 16 de mayo de 2002 y asistieron más de 68 delegados de 30 países. La estrategia se basaba en cuatro

elementos: un enfoque integrado de la implantación de capacidad y la formación; el establecimiento de asociaciones entre centros de formación portuaria de países en desarrollo y desarrollados; el uso intensivo de técnicas de aprendizaje a distancia; y la disponibilidad de un sitio web para intercambiar información y promover la cooperación entre las partes. Se prepararon planes específicos de acción para países en desarrollo de habla francesa, inglesa y portuguesa. En ellos se tienen

presentes los diferentes niveles de ejecución y compromiso del Programa del Certificado de Administración de Puertos y se procura promover una capacidad equilibrada de implantación institucional en las comunidades portuarias de los países en desarrollo. También se fomenta la asociación entre administraciones portuarias ubicadas en regiones diferentes y se abre el camino a una colaboración con instituciones de los sectores público y privado.

#### RECUADRO 4

##### La aplicación de TIC en un gran puerto: el caso de Amberes

Amberes es uno de los mayores puertos de la Unión Europea. En 2000 más de 16.000 buques de navegación marítima y 57.000 gabarras recalaban en el puerto, por el que pasaron 130 millones de toneladas de carga. El puerto está ubicado en su mayor parte en la margen derecha del río Scheldt pero actualmente se está expandiendo a la margen izquierda. Su superficie total supera las 13.000 hectáreas y comprende dos hectáreas de aguas profundas, 130 kilómetros de muelles 276 kilómetros de carreteras y 960 kilómetros de vía férrea. La Autoridad del Puerto de Amberes proporciona la infraestructura, y las actividades portuarias corren a cargo de compañías y operadores del sector privado.

Las iniciativas para aplicar TIC a esas actividades empezaron a mediados del decenio de 1980 por organizaciones sin ánimo de lucro establecidas por los sectores público y privado. El Ayuntamiento de Amberes creó Telepolis para facilitar servicios de TIC a las autoridades portuarias, a los servicios públicos municipales (es decir, a la policía y los bomberos) y a su sistema de salud y atención social.

APICS (Antwerp Port Information and Control System) se definió y preparó en 1985-1988 y empezó a funcionar en abril de 1989. Constituye el instrumento informático para planear, ayudar y controlar todo lo relacionado con la navegación marítima y en aguas interiores de todos los buques que recalcan en ese puerto. Sus usuarios son la oficina del capitán del puerto, el servicio de remolcadores, los asuntos financieros y la labor administrativa en general de las autoridades portuarias. La información que brinda el sistema asegura funciones vitales tales como el despliegue de remolcadores y prácticos, la planificación de las operaciones de esclusas y puentes, la facturación, la gestión del régimen de concesiones y la recogida y elaboración de datos.

Un importante subsistema de APICS es el Servicio del Tráfico de Buques (Vessel Traffic Service – VTS), que facilita una navegación segura en zonas de mucho tráfico dentro del puerto y permite planificar mejor el movimiento de las esclusas y la labor de prácticos y remolcadores dentro y fuera de las aguas del puerto. Este servicio comprende los elementos siguientes: un sistema de radar en pantalla luminosa ubicado en cinco zonas críticas del puerto; un circuito cerrado de televisión de alta sensibilidad con capacidad panorámica y de acercamiento de imagen que permite a cámaras en color controlar dos complejos de esclusas; y dos sensores ecológicos de viento montados en postes de 10 metros con indicadores locales y remotos para alertar sobre vientos fuertes. En la sala de control se tiene información en tiempo real de la situación de esclusas y puentes y de las condiciones meteorológicas con enlaces adicionales con policía y bomberos. Paneles en la carretera advierten a los conductores sobre las condiciones en las zonas críticas. Se usan comunicaciones telefónicas y por radio, normales, VHF (frecuencia muy alta) y UHF (hiperfrecuencia) para mantenerse en contacto con buques, gabarras, remolcadores y prácticos.

APICS transmite muchas comunicaciones a los más de 300 terminales e impresoras distribuidos por todo el puerto. En la margen derecha del río está instalado un cable coaxial exclusivo, y se usan líneas alquiladas en la margen izquierda y en los Países Bajos. Unos módem de radiofrecuencia permiten comunicar datos, voces y señales de video y radar. El sistema de respaldo en conexión directa o independiente garantiza un funcionamiento permanente. La base de datos central tiene 20 gigabytes de información, enviándose anualmente más de 700.000 mensajes electrónicos.

En 1986, se creó Seagha por la Cámara de Comercio e Industria de Amberes de consuno con las seis organizaciones comerciales del puerto (dos que comprenden a las empresas que manipulan la carga, dos de los transitarios, una de los consignatarios y otra de los armadores). Su propósito era encauzar por medio de una sola plataforma fiable el creciente volumen de intercambios electrónicos de datos (IED), que por aquel entonces se transmitían entre las partes de modo bilateral. De ese modo, cada parte podrá usar un solo punto de entrada para todas las comunicaciones que envíe y reciba.

El producto Seagha Clearing permite a las partes llegar a todos sus socios comerciales incluso si están conectados a diferentes redes de IED y usan diferentes métodos de conexión (es decir, teléfono, fax, correo electrónico, página web, IED). También puede conectarse con redes ubicadas en otras partes (verbigracia en otros puertos). Más concretamente, permite transmitir IED normalizados y en formato libre, conectarse mediante X400 con una lista ilimitada de redes internacionales en todo el mundo, archivar mensajes, hacer el seguimiento de los mensajes enviados y recibidos y de las acciones consiguientes, y tener acceso directo mediante los protocolos siguientes: TCP/IP, X25, X400 y OFTP. Entre los usuarios figuran importadores, exportadores, bancos, compañías de camiones, porteadores marítimos, transportistas de gabarras, transitarios, operadores de terminales, almacenistas, los ferrocarriles y las aduanas belgas, los servicios de contabilidad y otros. El número de compañías y mensajes creció constantemente desde 1993 a 2000, pasando de 132 compañías que intercambiaron 500.000 mensajes a 465 compañías y 5.100.000 mensajes.

El producto Seagha Bridge es un programa informático de conversión que traduce el formato individual usado por una determinada parte al formato UN/Edifact normalizado empleado por Seagha Clearing. El producto Mapping permite a los usuarios de Seagha convertir sus mensajes en otro formato tal como IED, correo electrónico, XML, HTML o ANSIX12, según las preferencias de los socios comerciales. También se dispone de productos para aplicaciones en computadoras personales (PC) que pueden revestir interés para compañías con capacidad tecnológica mediana o inicial: Expag intercambia información entre transitarios y agentes; Sabel permite comunicarse con los servicios de aduanas; Dangerous Goods envía notificaciones sobre mercancías peligrosas; y Shipbrokers' Clerk System ofrece conexión con el sistema APICS de las autoridades portuarias.

En la actualidad se está procurando sustituir todas las aplicaciones PC con otras basadas en la web, que usarán mensajes en Edifact como punto de partida. A principios de 2002 se lanzó Vessel Manager. Esta versión web del Shipbrokers' Clerk System tiene dos módulos: BERTH y WASDIS. El primero ofrece funciones tradicionales tales como las notificaciones de los buques que llegan, las peticiones de cambios de posición y las prioridades de los servicios. El segundo permite cumplir la Directiva de la Comunidad Europea que combate los vertidos ilegales al requerir de los usuarios que envíen obligatoriamente notificaciones electrónicas sobre la eliminación de desechos a partir de mediados de enero de 2002.

---

*Fuente:* Presentación hecha en el taller sobre las tecnologías de la información (TI), incluidas las electrónicas, y el transporte, Amberes, Bélgica, 11 a 15 de marzo de 2002.

## Capítulo VII

### EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN EL PLANO REGIONAL : AMÉRICA LATINA

*Este capítulo se centra en la evolución del sector marítimo en los países y territorios en desarrollo de América, incluido el transporte terrestre.*

#### A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

El período que cubre este examen (1999-2001) fue poco tranquilo para los países de América Latina y el Caribe. La crisis financiera de 1997 tuvo graves consecuencias para su crecimiento económico, que disminuyó a 2,3% en 1998 y tocó fondo al año siguiente, cuando se cifró en 0,4% (véase el cuadro 46). Los países latinoamericanos fueron los más afectados por la desaceleración; nueve de los 20 países que figuran en el cuadro 46 registraron un crecimiento negativo, bien en 1998, bien en 1999, y en un país la economía se contrajo en ambos años. De los 10 países que lograron un crecimiento positivo, los que se desempeñaron mejor fueron los que tenían mayores vínculos con la economía de los Estados Unidos, como la República Dominicana, México y los países de Centroamérica. El mayor país de Sudamérica, el Brasil, consiguió un crecimiento mucho menor. Los 12 países del Caribe tuvieron buenos resultados, con sólo tres registrando un crecimiento negativo en 1998 o 1999.

En 1999 la demanda interna fue poco boyante y se vio frenada por devaluaciones monetarias en Brasil, Chile, Colombia y Ecuador. El déficit fiscal aumentó por causa de la reconstrucción en algunos países de América Central y el Caribe después de los huracanes Mitch y Georges, los terremotos en las zonas de Colombia productoras de café y la presión sobre el gasto social en otros países. La inversión también pecó de morosidad como consecuencia de los altos tipos de interés en un año en que muchos bancos de esos países afrontaron dificultades y se reorganizaron o fusionaron. Las corrientes financieras que se dirigieron a esos países fueron menos de la mitad de las de 1997, y en casi todos ellos los pagos al exterior obligaron a recurrir a las reservas.

La fuerte recuperación de la producción en América Latina y el Caribe en 2000 fue el resultado del crecimiento económico en los Estados Unidos, la zona euro y el Lejano Oriente, que estimuló la demanda y subió el precio de los crudos. Siete países de América

Latina (Brasil, Chile, Cuba, Honduras, México, Nicaragua y la República Dominicana) y cuatro del Caribe (Belice, Granada, Saint. Kitts y Nevis, y Trinidad y Tabago) registraron aumentos de producción superiores al promedio regional de 4,1%, aprovechando los que se desempeñaron mejor la elevada demanda estadounidense. La contracción económica se centró sólo en la zona del Río de la Plata y afectó a tres países.

La demanda interior de los países de la región aumentó 4,5%, por causa sobre todo del mayor consumo en un entorno de baja inflación o del uso del dólar como moneda nacional, tal como ocurrió en el Ecuador. Un control estricto del gasto fiscal y una mejor recaudación de los impuestos redujeron los déficit públicos a 2,3% del PIB e hicieron disminuir la inversión pública en algunos sectores clave (verbigracia en la agricultura) y el gasto social. La inversión privada interior no subió en razón de la escasez de los préstamos bancarios y de los altos tipos de interés. Los ingresos procedentes de las privatizaciones se incrementaron un 50% desde el nivel de 1999 a 18.500 millones de dólares, correspondiendo al Brasil y México casi el 70% y el 23% respectivamente de las que se hicieron en la región. La mayor competencia redundó en que las compañías transnacionales equilibraron sus zonas de producción y consumo a través de las fronteras nacionales, por ejemplo en el caso del gas en Mercosur y en el de la electricidad en Centroamérica.

No obstante, la fragilidad de la recuperación se hizo patente un año después. Los bajos precios de los productos básicos y la menor demanda de los países industrializados en el segundo semestre del año afectaron a casi todos los países de la región. El índice de precios de los minerales estimado por la CEPAL es el más bajo del último quinquenio, y el de algunos productos agrícolas, como el café, se encuentra en mínimos históricos. Las estimaciones preliminares del crecimiento económico de los países de América Latina y el Caribe en 2001 es, con un 0,5%, apenas superior al de 1999. La economía de siete países se contrajo, y ninguna tuvo un crecimiento superior al 5%. A finales

CUADRO 46  
Crecimiento porcentual del PIB a precios constantes de mercado de 1995 en los países de América Latina  
y el Caribe, 1998-2001

<i>Países o territorios</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Argentina	3,8	-3,4	-0,6	-3,8
Bolivia	5,2	0,4	1,8	0,0
Brasil	0,3	0,9	4,3	1,7
Chile	3,6	-0,1	4,9	3,0
Colombia	0,5	-4,1	2,7	1,5
Costa Rica	8,3	8,1	1,7	0,3
Cuba	1,3	6,8	5,5	3,0
Ecuador	1,0	-9,5	2,8	5,0
El Salvador	3,8	3,3	2,0	1,5
Guatemala	5,1	3,9	3,1	2,0
Haití	-1,1	2,3	1,2	-0,9
Honduras	3,3	-1,5	5,0	2,5
México	5,1	3,6	6,8	-0,1
Nicaragua	4,1	7,4	4,7	2,0
Panamá	4,6	3,5	2,6	0,5
Paraguay	-0,6	-0,1	-0,6	1,5
Perú	-0,5	0,9	3,0	-0,5
República Dominicana	7,3	8,0	7,8	3,0
Uruguay	4,4	-2,9	-1,5	-2,5
Venezuela	0,7	-5,8	4,0	2,8
<b>Total parcial-América Latina</b>	<b>2,3</b>	<b>0,4</b>	<b>3,9</b>	<b>0,5</b>
Antigua y Barbuda	5,0	4,9	2,6	-
Barbados	5,3	3,1	3,0	-1,5
Belice	2,0	5,9	10,1	-2,0
Dominica	3,1	1,3	0,7	-
Granada	7,6	7,5	6,5	2,5
Guyana	-2,2	3,9	3,0	1,0
Jamaica	-1,0	0,7	0,5	1,5
Saint Kitts y Nevis	1,1	3,5	7,1	-
San Vicente y las Granadinas	5,8	4,2	2,0	-
Santa Lucía	3,0	3,4	0,6	-
Suriname	1,9	-2,4	0,1	-
Trinidad y Tabago	5,3	7,8	5,0	1,0
<b>Total – América Latina y el Caribe</b>	<b>2,3</b>	<b>0,4</b>	<b>4,1</b>	<b>0,5</b>

Fuente: para 1998-2000: *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe* (2002), publicación de la CEPAL LC/G-2151-P/B, febrero: 68. Para 2001: Estimaciones de *Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe* (2001), publicación de la CEPAL LC/G-2153-P/E, apéndice estadístico, cuadro A-1. La clasificación de la CEPAL para América Latina comprende los países caribeños de Cuba y Haití.

de año, la Argentina había dejado de pagar su deuda y los efectos del colapso habían afectado a países vecinos, sobre todo al Uruguay.

Tal como indica el cuadro 47, el valor de las exportaciones de los 37 países de América Latina y el Caribe durante el año 2000 se cifró en 369.800 millones

de dólares, que equivalen al 6% de las exportaciones mundiales de ese año. Las importaciones de esos países fueron de 374.100 millones de dólares, o 5,8% de las importaciones mundiales. El aumento del valor de exportaciones e importaciones fue en 1999 de 20,0 y 15,9% respectivamente. Las cifras preliminares de 2001 sugieren un descenso de esos valores.

CUADRO 47  
Valor del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe  
(miles de millones de dólares corrientes)

	Exportaciones			Importaciones		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Valor del comercio de 37 países de América Latina y el Caribe	307,9	369,8	254,8	322,7	374,1	254,5
Mercosur	76,3	86,0		79,6	85,7	
CAN	44,6	60,7		34,5	39,3	
Países del Caribe	15,1	17,9		27,7	31,3	
MCCA	14,3	14,7		18,2	19,6	
México	136,7	166,4		142,0	174,5	
Chile	15,6	18,1		13,9	16,7	
Panamá	5,3	5,9		6,7	7,0	
Crecimiento porcentual en volumen del comercio de mercancías de los países de América Latina y el Caribe	7,0	11,0	2,4	-2,1	13,9	0,4

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E, cuadros II. 1a, II.2 y II.5a. Los datos de 2001 son provisionales y desde enero a septiembre sólo. Todos los datos están tomados de fuentes sobre balanzas de pagos.

La contribución de las diversas agrupaciones de países al valor del comercio internacional de la región también figura en el cuadro 47. Mercosur comprende cuatro países (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y sus exportaciones supusieron el 23,2% del total de la región. La Comunidad Andina (CAN) integra a cinco países (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) y contribuye con 16,4% a las exportaciones regionales. La Comunidad del Caribe engloba a 20 países y territorios (Anguila, Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Cuba, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, y Trinidad y Tabago), incluidos los que pertenecen a Mercado Común del Caribe (CARICOM), la Organización de Estados del Caribe Oriental y la Iniciativa de la Cuenca del Caribe del Gobierno de los Estados Unidos. Estos países contribuyen en su conjunto al 48% de las exportaciones regionales. Los cinco países del Mercado Común Centroamericano (MCCA) son Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua y aportan el 4% de las exportaciones regionales. Los tres países restantes,

Chile, México y Panamá, no pertenecen a ninguno de esos grupos y contribuyen con 4,9, 45, y 1,6% respectivamente a las exportaciones de la región. Las exportaciones de México, un socio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) junto con los Estados Unidos y el Canadá, incluyen la maquila, es decir, las instalaciones de montaje de propiedad extranjera.

## B. EL COMERCIO DE MERCANCÍAS

La estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe figura en el cuadro 48, con cifras del año 2000. La parte sustancial de los productos básicos (artículos alimentarios, productos agrícolas, minerales y combustibles) en las exportaciones se refleja en su proporción de 30,8% del valor de las exportaciones totales. Dentro de esa categoría, el petróleo crudo destaca con un total de 45.500 millones de dólares. El principal destino de las exportaciones fue el mercado de los Estados Unidos, con una parte de casi 60% del total. Otros países de la región eran un claro destino segundo, con un porcentaje de 16,2. En suma, los destinos dentro del hemisferio

CUADRO 48

## Estructura del comercio exterior de algunos productos en los países de América Latina y el Caribe, 2000

Exportaciones de la región	Miles de millones de dólares	Destino de las exportaciones (%)					
		Estados Unidos	Japón	Europa	Asia	Región	Otros
Todos los productos	341,8	59,5	2,2	10,1	3,4	16,2	8,6
<i>de los cuales:</i>							
Alimentos	22,7	19,4	3,2	26,3	7,9	24,3	18,9
Productos agrícolas	28,5	37,1	6,0	25,3	6,2	13,3	12,1
Minerales	8,6	6,8	21,4	22,5	17,5	9,8	21,9
Combustible	45,5	67,1	0,8	7,1	1,0	14,9	9,0
Todos los demás	236,6	66,5	1,2	6,9	2,6	16,3	6,5

Importaciones de la región	Miles de millones de dólares	Origen de las importaciones (%)					
		Estados Unidos	Japón	Europa	Asia	Región	Otros
Todos los productos	362,5	51,1	4,2	13,1	8,1	15,5	7,9
<i>de los cuales:</i>							
Alimentos	13,2	36,1	0,1	12,8	5,0	40,6	5,5
Productos agrícolas	13,0	45,6	0,1	4,1	4,1	32,7	13,4
Minerales	1,9	24,6	0,2	5,9	4,4	45,5	19,4
Combustible	13,4	11,6	0,3	1,1	4,3	53,7	29,0
Todos los demás	321,0	53,8	4,8	14,0	8,6	12,0	6,8

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E, cuadros 1b y 1c. Los datos de 33 países proceden de fuentes comerciales y se han allegado siguiendo una metodología diferente de la indicada en el cuadro 55.

representaron del orden de los tres cuartos de las exportaciones de los países de América Latina y el Caribe. Las exportaciones a Europa constituyeron otro 10% y aquéllas al Japón y otros países asiáticos el 5,6%.

La parte de los productos básicos en las importaciones de la región se mantuvo en 11,4% en 2000. Los pagos fluctúan en torno a los 13.000 millones de dólares para cada uno de los tres principales productos importados, a saber, alimentos, productos agrícolas y combustible. Los Estados Unidos son la fuente principal de esas importaciones, con un 51,1%, mientras los países de la región representan el 15,5%. En total, las importaciones procedentes del hemisferio suponen dos tercios de las importaciones totales. La parte de las importaciones procedentes de Europa y el Japón y de otros países asiáticos es más o menos la misma, 13,1 y 12,3% respectivamente. En conjunto, les corresponde del orden de un cuarto del total.

En el cuadro 49 figuran para los 10 mayores países de América Latina y el Caribe el destino de sus exportaciones y el origen de sus importaciones en el año 2000. La parte del mercado estadounidense es mayor cuanto más próximos a ellos están los países. La proporción que corresponde al comercio regional resulta más elevada en Sudamérica, sobre todo entre los países del Mercosur.

## C. LA MARINA MERCANTE EN LOS PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA

### 1. La situación general

El cuadro 50 indica en volumen y valor el porcentaje que representan las exportaciones por vía marítima en la exportación total de seis países en desarrollo de América Latina. Ese porcentaje fluctúa entre 40,7 y 97,5% cuando se consideran los volúmenes exportados y entre 16,7 y 86% cuando se toma en cuenta el valor de las exportaciones. El bajo porcentaje del comercio marítimo de México, la nación con mayores intercambios, es una consecuencia del transporte por ferrocarril y carretera con su principal socio comercial, los Estados Unidos. En los otros cinco países el comercio marítimo reviste suma importancia.

### 2. La situación general de las flotas mercantes

El cuadro 51 indica la flota mercante registrada en los países en desarrollo de América, con exclusión de los de libre matrícula (Bahamas, Bermudas y Panamá). La parte de la flota mercante matriculada en esos países ha aumentado de modo constante desde 1980, cuando se cifraba en 3,2% de la flota mundial. Aumentó a 3,5% en 1990 y llegó a 4,2% en 2000. En 2001 se mantuvo

CUADRO 49

## Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe que se indican, 2000

País	Exportaciones (miles de millones de dólares)	Destino de las exportaciones (%)					
		Estados Unidos	Japón	Europa	Asia	Región	Otros
Argentina	26,3	12,0	1,5	16,5	6,8	47,9	15,3
Brasil	55,1	24,1	4,5	23,6	6,9	24,8	16,2
Chile	18,2	16,4	14,2	21,9	14,9	22,1	10,6
Colombia	13,6	50,6	1,8	11,9	1,1	28,6	6,0
Costa Rica	5,9	52,0	0,9	19,5	3,6	18,8	5,2
México	166,4	88,6	0,6	3,2	0,7	3,1	3,8
Panamá	5,9	44,8	1,0	17,9	2,9	24,0	9,4
Perú	7,0	31,0	5,7	16,0	16,0	21,7	9,6
República Dominicana	5,7	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Venezuela	34,0	59,6	0,8	5,4	0,6	19,5	14,0

País	Importaciones (miles de millones de dólares)	Origen de las importaciones (%)					
		Estados Unidos	Japón	Europa	Asia	Región	Otros
Argentina	23,8	19,1	4,0	22,0	10,3	34,6	10,0
Brasil	55,9	23,2	5,3	23,9	10,2	21,1	16,4
Chile	16,7	19,7	4,2	16,5	12,7	35,8	11,1
Colombia	11,1	34,0	4,6	16,0	8,0	27,6	9,8
Costa Rica	6,1	51,2	3,6	10,2	3,9	25,2	5,9
México	174,5	73,1	4,0	8,4	7,4	2,6	4,6
Panamá	7,0	35,7	7,2	8,7	6,3	25,7	16,4
Perú	7,3	23,4	6,6	12,9	10,5	38,4	8,1
República Dominicana	9,7	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Venezuela	16,1	37,8	3,4	18,0	6,9	25,0	9,0

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, cuadros II.5a y II.5b, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E y Anexo.

CUADRO 50

## Parte del tráfico marítimo en las exportaciones de América Latina y el Caribe en 2000

País	Porcentaje de las exportaciones por vía marítima medidas en	
	Volumen en toneladas métricas	Valor en dólares
Argentina	83,8	70,2
Brasil	97,5	74,2
Chile	95,7	86,0
Colombia	97,2	74,7
México	40,7	16,7
Perú	97,5	73,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe (2002), CEPAL, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/expmdo00.asp>

CUADRO 51  
**Flotas mercantes del mundo y flotas registradas en países latinoamericanos, en los años que se indican**  
*(en miles de TPM)*

	<i>Año</i>	<i>Total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
TOTAL MUNDIAL	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1985	664 800	261 439	232 107	105 846	19 939	45 469
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	1995	734 917	267 650	261 628	104 129	43 849	57 660
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
América Latina – total <sup>a</sup>	1980	21 794	7 914	6 183	6 547	37	1 113
	1985	23 283	7 354	7 765	6 363	102	1 699
	1990	25 529	7 501	9 025	6 348	364	2 291
	1995	29 798	8 236	9 238	8 104	1 486	2 734
	2000	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
	2001	34 556	8 223	10 448	8 999	3 789	3 057
Costa este de Sudamérica	1980	12 649	4 866	3 893	3 491	0	399
	1985	15 345	5 576	5 749	3 173	78	769
	1990	14 459	5 119	6 303	1 907	214	916
	1995	10 650	4 652	3 975	736	326	961
	2000	6 923	3 039	2 625	687	196	376
	2001	6 652	2 906	2 580	589	192	385
Costa oeste de Sudamérica	1980	2 717	484	929	1 212	0	92
	1985	2 914	651	880	1 190	0	193
	1990	2 770	558	973	1 022	0	217
	1995	1 763	429	581	372	22	360
	2000	1 646	615	370	236	77	348
	2001	1 641	609	382	200	80	370
Otros (comprende el Caribe, Centroamérica, México)	1980	6 428	2 564	1 361	1 844	37	622
	1985	5 024	1 127	1 136	2 000	24	737
	1990	8 300	1 824	1 749	3 419	150	1 158
	1995	17 384	3 155	4 682	6 996	1 138	1 413
	2000	25 482	3 991	6 939	8 914	3 267	2 371
	2001	26 263	4 708	7 526	8 210	3 517	2 302

Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números.

<sup>a</sup> Los tonelajes registrados en Bahamas, Bermudas y Panamá no se incluyen en el total parcial de América Latina, ya que se clasifican como de libre matrícula.

ese mismo porcentaje. El tonelaje actual que poseen esos países supone 34,6 millones de TPM.

La propiedad geográfica ha cambiado de manera espectacular desde 1980. Los países de la costa este de Sudamérica poseían el 58% de la flota regional en 1980.

Esa parte disminuyó un poco a 56,6% en 1990 y se redujo a más de la mitad en el año 2000, cuando fue sólo de 20,4%. En 2001 descendió a 19,2%. Esta tendencia corre parejas con la de los países de la costa oeste de Sudamérica, cuya parte disminuyó desde 12,5% en 1980 a 10,8% en 1990 y 4,8% en 2000, tras de

lo cual se estabilizó en 2001. Las mejoras registradas por países de la región del Caribe o próximos a ella, como México y otros de América Central, casi triplicaron su parte desde 29,5% en 1980 a 32,6% en 1990 y 74,8% en el último decenio.

La composición de la flota en 2000 fue como sigue: 22,5% eran petroleros, 29,2% graneleros de carga seca, 28,8% buques de carga general, 10,9% portacontenedores y 9% otros tipos de buque. En 2001 hubo un ligero incremento de la parte de petroleros, graneleros y portacontenedores, que se cifraron en 23,8, 30,3 y 10,9% respectivamente. La parte de los cargueros y de otros buques disminuyó a 26 y 8,8% respectivamente. En los últimos 20 años, los cambios principales han sido la reducción de la parte de los petroleros y la aparición y proliferación de los portacontenedores. La gran diferencia entre la actual composición de la flota regional y la de la flota mundial fue la parte de los buques de carga general en la flota

regional (26% en 2001), que fue más del doble de la mundial (sólo 12% en ese mismo año).

El cuadro 52 ofrece una visión más detallada de dicha flota mercante. Nueve países tienen una propiedad efectiva de 6,35 millones de TPM en matrículas libres, sobre todo en Panamá. Así, la flota poseída por los países en desarrollo de América es un 18,4% mayor que la que se indica en el cuadro 51. Sin embargo, los cinco países del cuadro 60 tienen flotas mercantes que en buena parte son propiedad efectiva de nacionales de países de fuera de la región, especialmente de los Estados Unidos. Esos cinco países contribuían a elevar la proporción de las zonas del Caribe y Centroamérica en la composición de la flota regional. Habida cuenta de que la flota de esos países con propiedad efectiva en otros asciende a 19,44 millones de TPM, la flota mercante de los países en desarrollo de América era de 21,47 millones de TPM, lo que representa un 37,9% menos que lo que se indica en el cuadro 51.

CUADRO 52

## Propiedad de la flota mercante en los países y territorios en desarrollo de América

País o territorio	Tonelaje total registrado con pabellón nacional	Tonelaje con propiedad efectiva de		Parte del tonelaje propiedad efectiva de nacionales y registrados en pabellones de conveniencia	Parte del tonelaje registrado en pabellón nacional controlado por propietarios extranjeros a/
		nacionales en pabellones de conveniencia	propietarios extranjeros <sup>a</sup> en el pabellón nacional		
		Miles de TPM		Porcentaje	
Antigua y Barbuda	6 071	-	5 855	-	96,4
Argentina	312	1 040	-	333,3	-
Belice	2 002	-	781	-	39,0
Brasil	5 959	2 683	-	45	-
Chile	915	1 057	-	115,5	-
Colombia	82	43	-	52,4	-
Cuba	92	291	-	316,3	-
Honduras	1 158	-	328	-	28,3
Islas Caimán	3 184	-	2 539	-	79,7
México	1 180	136	-	11,5	-
Perú	200	171	-	85,5	-
San Vicente y las Granadinas	10 105	-	8 602	-	85,1
Uruguay	46	94	-	204,3	-
Venezuela	1 307	835	-	63,9	-
TOTAL		6 350	19 440	-	-

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

<sup>a</sup> En este cuadro, por "propietarios extranjeros" se entiende propietarios que son nacionales de países de fuera de la región latinoamericana.

### 3. Distribución por edad de las flotas mercantes

La edad media de la flota de los países en desarrollo de América a comienzos de 2002, tal como se calcula en el cuadro 51, fue de 17,2 años (véase el cuadro 53). La flota es así más vieja que la de los países en desarrollo y que la mundial, cuya edad media en esas mismas fechas se cifraba en 13,9 y 13,7 años respectivamente. Los graneleros y cargueros de los países en desarrollo de América eran los de mayor edad,

con 19,2 y 18,2 años respectivamente. La flota de portacontenedores, sin embargo, con 9,1 años de edad, era más joven que la de los países en desarrollo y la mundial, que tenían 11,1 y 10,8 años respectivamente.

El número de marineros enrolados en los países en desarrollo de América fue de 70.000 personas, incluidos oficiales y contramaestres; ello supone el 5,7% de las cifras mundiales que en el año 2000 fueron de 1,2 millones de personas. La parte de la flota mercante matriculada en esos países supuso el 4,2%.

CUADRO 53

**Distribución por edad de la flota mercante de los países de América Latina, por tipos de buque, al 1° de enero de 2002**  
(porcentaje del total de TPM)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	100,00	19,11	18,60	12,47	49,83	13,87
	Petroleros	100,00	19,44	23,26	14,55	42,76	13,24
	Graneleros	100,00	17,59	18,95	11,92	51,54	13,73
	Cargueros	100,00	14,09	10,48	10,57	64,87	16,17
	Portacontenedores	100,00	30,13	23,79	11,45	34,64	11,03
	Todos los demás	100,00	18,31	14,43	12,56	54,70	14,92
Países en desarrollo (incluidos los países de libre matrícula)	Todos los buques	100,00	17,79	17,74	11,36	53,10	14,31
	Petroleros	100,00	21,47	21,38	16,68	40,47	12,71
	Graneleros	100,00	19,97	19,63	11,43	48,97	13,09
	Cargueros	100,00	7,82	7,48	7,30	77,40	18,46
	Portacontenedores	100,00	26,63	29,37	8,19	35,82	11,18
	Todos los demás	100,00	11,27	9,98	9,16	69,59	17,43
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	100,00	10,86	11,92	8,17	69,05	17,10
	Petroleros	100,00	14,83	11,25	9,05	64,86	16,60
	Graneleros	100,00	1,72	7,35	7,70	83,23	19,22
	Cargueros	100,00	7,86	8,65	8,47	74,96	18,25
	Portacontenedores	100,00	30,96	38,28	5,34	25,42	9,21
	Todos los demás	100,00	10,37	6,28	9,32	74,04	18,23
Antigua y Barbuda	Todos los buques	100,00	30,43	29,45	6,98	33,14	10,14
	Petroleros	100,00	0,00	30,27	0,00	69,73	16,06
	Graneleros	100,00	6,42	3,92	0,00	89,65	18,33
	Cargueros	100,00	25,54	18,86	10,92	44,67	12,08
	Portacontenedores	100,00	36,52	40,29	4,82	18,36	7,80
	Todos los demás	100,00	35,94	23,31	1,63	39,13	10,37
Anguila	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00

CUADRO 53 (continuación)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
Argentina	Todos los buques	100,00	4,31	2,28	8,91	84,50	18,21
	Petroleros	100,00	38,57	0,00	0,00	61,43	13,06
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	3,68	96,32	19,71
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,06	3,88	13,73	82,34	18,39
Barbados	Todos los buques	100,00	58,63	19,22	1,72	20,43	6,81
	Petroleros	100,00	93,64	0,00	0,00	6,36	3,14
	Graneleros	100,00	38,67	59,29	0,00	2,04	5,33
	Cargueros	100,00	0,00	7,48	11,81	80,71	18,08
	Portacontenedores	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	2,00
	Todos los demás	100,00	0,00	34,36	3,50	62,14	15,25
Bolivia	Todos los buques	100,00	1,67	0,52	5,75	92,06	19,17
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	1,59	17,58	80,82	18,39
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	10,81	0,00	0,00	89,19	18,05
Brasil	Todos los buques	100,00	2,07	17,81	14,18	65,95	16,18
	Petroleros	100,00	1,64	22,06	16,44	59,86	15,52
	Graneleros	100,00	1,85	5,49	14,31	78,35	17,81
	Cargueros	100,00	2,98	52,57	5,12	39,34	12,22
	Portacontenedores	100,00	0,00	44,08	0,00	55,92	14,27
	Todos los demás	100,00	6,29	1,11	19,47	73,11	17,16
Islas Vírgenes (Reino Unido)	Todos los buques	100,00	0,00	3,52	7,76	88,71	18,92
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	5,51	12,14	82,35	18,31
Belice	Todos los buques	100,00	2,53	1,74	5,73	90,01	18,86
	Petroleros	100,00	0,16	1,07	1,88	96,89	19,68
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,34	99,66	19,97
	Cargueros	100,00	1,82	2,28	3,47	92,43	19,10
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	24,46	75,54	18,04
	Todos los demás	100,00	5,83	2,12	9,35	82,70	17,93
Islas Caimán	Todos los buques	100,00	17,87	13,76	9,72	58,64	14,22
	Petroleros	100,00	26,61	11,34	3,28	58,77	13,47
	Graneleros	100,00	0,00	20,74	22,53	56,73	15,50
	Cargueros	100,00	0,00	2,12	10,58	87,30	18,88
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	42,98	16,30	0,63	40,09	10,09

CUADRO 53 (continuación)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
Chile	Todos los buques	100,00	2,20	10,20	4,21	83,39	17,94
	Petroleros	100,00	0,00	21,19	0,00	78,81	17,25
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	100,00	0,00	36,35	0,00	63,65	15,27
	Todos los demás	100,00	5,28	11,85	10,08	72,80	16,70
Colombia	Todos los buques	100,00	1,69	1,80	1,27	95,24	19,36
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,76	99,24	19,94
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	5,33	5,66	2,59	86,43	18,10
Costa Rica	Todos los buques	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
Cuba	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,54	99,46	19,96
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	1,01	98,99	19,92
Dominica	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
República Dominicana	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Ecuador	Todos los buques	100,00	41,44	0,10	2,88	55,58	12,30
	Petroleros	100,00	57,78	0,00	0,00	42,22	9,60
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,37	10,46	89,17	19,12

CUADRO 53 (continuación)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
El Salvador	Todos los buques	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
Islas Malvinas (Falkland)	Todos los buques	100,00	0,00	8,62	48,06	43,32	15,03
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	8,71	48,59	42,70	14,98
Granada	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Guatemala	Todos los buques	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
Guyana	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	4,35	95,65	19,65
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	8,24	91,76	19,34
Haití	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Honduras	Todos los buques	100,00	0,17	0,31	6,68	92,84	19,39
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,26	0,31	4,51	94,92	19,55
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	0,21	0,59	16,01	83,20	18,61

CUADRO 53 (continuación)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
Jamaica	Todos los buques	100,00	1,32	1,33	0,00	97,35	19,59
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	26,36	26,53	0,00	47,10	11,81
México	Todos los buques	100,00	2,75	0,26	14,57	82,42	18,31
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	23,18	76,82	18,15
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	6,19	0,58	6,79	86,44	18,27
Nicaragua	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	12,93	87,07	18,97
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	15,00	85,00	18,80
Paraguay	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Perú	Todos los buques	100,00	5,39	16,87	3,26	74,48	16,58
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,47	23,37	4,51	64,64	15,26
Saint Kitts y Nevis	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	-	-	-	-	-	-
San Vicente y las Granadinas	Todos los buques	100,00	1,40	3,72	7,12	87,75	18,69
	Petroleros	100,00	1,13	0,71	0,00	98,16	19,70
	Graneleros	100,00	0,00	4,43	4,08	91,48	19,10
	Cargueros	100,00	1,83	2,16	10,03	85,97	18,59
	Portacontenedores	100,00	5,99	31,53	11,26	51,22	13,92
	Todos los demás	100,00	4,56	1,93	12,20	81,31	17,95

CUADRO 53 (continuación)

<i>País o agrupación</i>	<i>Tipos de buques</i>	<i>Total</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001<sup>a</sup></i>
Suriname	Todos los buques	100,00	6,26	3,16	35,28	55,30	15,64
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	100,00	0,00	12,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	38,29	19,32	0,00	42,39	10,60
Islas, Turcos y Caicos	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Trinidad y Tabago	Todos los buques	100,00	1,19	0,00	21,46	77,35	18,07
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	1,41	0,00	25,43	73,16	17,71
Uruguay	Todos los buques	100,00	2,57	7,10	0,98	89,35	18,54
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	3,11	8,60	1,18	87,11	18,23
Venezuela	Todos los buques	100,00	12,80	11,55	6,32	69,33	15,69
	Petroleros	100,00	15,14	25,58	10,37	48,91	13,12
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	5,47	0,62	93,90	19,24
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	16,99	0,67	4,94	77,40	16,46

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay.

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

#### D. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

En estos países se transportan por vía marítima sobre todo mercancías en buques de línea regular y graneles. En 2000, los puertos de la región cargaron 750,6 millones de toneladas, que suponen 25,7% de las mercancías embarcadas en puertos de países en desarrollo y 12,7% del total mundial. La parte de los petroleros en ese total fue 46%, mientras correspondió 54% a carga seca, incluida la que se transporta en líneas regulares. Las mercancías descargadas en los puertos de

la región supusieron 359,89 millones de toneladas, o 18,9% de las desembarcadas en los puertos de países en desarrollo y 5,8% del total mundial. Cifras preliminares para 2001 muestran un incremento de 3,2% en el tonelaje cargado hasta 774,5 millones de toneladas.

En el cuadro 54 figuran estimaciones de las cantidades de mercancías transportadas a granel y en buques de línea regular en algunos países. Estos países representan más del 90% de las exportaciones y 70% de las importaciones. A la Argentina y el Brasil, en la costa este de Sudamérica, les corresponde del orden de la mitad de las mercancías embarcadas. Países de la

CUADRO 54  
**Tráfico internacional estimado por tipos de servicios marítimos en los países latinoamericanos que se indican, 2000**  
*(millones de toneladas métricas)*

País	Exportaciones			Exportaciones totales	Importaciones			Importaciones totales
	Graneles		Buques de líneas y otras mercancías		Graneles		Buques de líneas y otras mercancías	
	Líquidos	Secos			Líquidos	Secos		
Argentina	20,0	39,1	11,9	71,0	2,7	11,5	8,8	23,0
Brasil	4,6	176,7	52,1	233,4	33,2	44,1	9,2	86,5
Chile	0,7	21,5	11,3	33,5	0,4	48,1	6,3	54,8
Colombia	24,7	32,1	7,4	64,2	0,9	7,2	3,7	11,8
México	93,7	25,3	7,6	126,6	16,0	24,2	9,9	50,1
Perú	2,3	9,0	2,3	13,6	4,5	4,2	3,0	11,8
Venezuela	143,5	14,0	1,0	158,5	2,3	5,2	6,0	13,6
Total	289,5	317,7	93,6	700,8	60,0	144,5	46,9	251,6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe* (2002), CEPAL, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/>.

costa septentrional, a saber, Venezuela y Colombia (que tiene esa costa y la occidental), representan alrededor de un cuarto del tonelaje cargado. A lo largo de la costa occidental, Chile y el Perú y la parte correspondiente de Colombia embarcan del orden de un décimo de ese tonelaje. México es con mucho el país con mayor comercio fuera de Sudamérica y representa el 18% de las mercancías embarcadas.

En los países seleccionados, los graneles constituyen la parte mayor de las exportaciones, con 86,6% del total, que se divide casi por igual entre petróleo y derivados (47,7%) y carga seca (54,3%). Los graneles también supusieron la mayor parte de las importaciones, con 81,3%, pero los que se transportan en petroleros constituyen sólo el 29,3% mientras a carga seca corresponde 71,3%. Las exportaciones transportadas en buques de línea regular representan 13,3% de las exportaciones totales, el doble que las importaciones que se hacen en ese tipo de transporte. Estas últimas importaciones constituyen el 18,5% de las importaciones totales.

## 1. El transporte marítimo de petróleo crudo y sus derivados

Las exportaciones de crudos se hacen desde terminales especializados e integrados en las operaciones de las compañías petroleras. Por ejemplo, PDVSA (Petróleos de Venezuela S.A.) posee varios terminales para exportar y 21 petroleros para transportar crudos al extranjero, en parte a su red de refinerías del Caribe, los Estados Unidos y Europa, que absorben 2,4 mbpd.

Los terminales para exportar están principalmente ubicados en torno al Caribe, tal como ocurre con los tres grandes terminales de Cayo Arcas, Dos Bocas y Pajaritos operados por PEMEX (Petróleos Mexicanos). En 2001 esos terminales cargaron 46,8, 28,5 y 30,1 millones de toneladas respectivamente. Los terminales venezolanos se encuentran en el Lago Maracaibo y junto a la costa marítima, como también ocurre con el terminal colombiano de Coveñas, que en 2000 cargó unos 20 millones de toneladas.

Se fleta tonelaje Aframax para transportar petróleo desde el Caribe al terminal de Louisiana Oil Offshore Platform (LOOP) en el Golfo de México, a otros terminales del litoral oriental de ese país y a refinerías ubicadas en algunas islas caribeñas. Las tarifas desde México al litoral oriental estadounidense fueron de 198 WS en marzo de 2000 y aumentaron durante el año a un máximo de 361 en diciembre. En noviembre de 2001, sin embargo, habían caído a 137 WS. Después de una breve recuperación hacia finales de año, la tendencia descendente prosiguió, alcanzándose 105 WS en marzo de 2002, lo que equivale en fletamento por tiempo a 12.900 dólares por día. En ese mes, se contrató un petrolero de 70.000 TPM desde Cayo Arcas al terminal LOOP en 112 WS, mientras que con destino en los Países Bajos los contratos se hacían en 105 WS, aquéllos desde Coveñas a la costa estadounidense del Golfo de México se cotizaban en 102 WS y los que se referían a la ruta desde Puerto La Cruz (Venezuela) a Houston (Estados Unidos) se concertaron en 120. Petroleros más pequeños se usan para transportar crudos por otros exportadores sudamericanos. En marzo de 2002, petroleros de

50.000 TPM cobraban 160 WS para viajes desde Esmeraldas (Ecuador) a puertos de los Estados Unidos situados en el Golfo de México y en la costa este.

Se importa petróleo crudo desde el África occidental, de donde se trajeron 8,3 millones de toneladas en 2000, y desde el Golfo del Oriente Medio, sobre todo al Brasil. Las compañías petroleras utilizan para ese tráfico tonelaje de tamaño Suezmax o superior. En marzo de 2002, Petrobras, la compañía brasileña de petróleo, fletó dos buques de 10 años de edad con capacidad de 108.712 y 141.950 TPM para 12 a 24 meses en 28.000 y 34.000 dólares por día respectivamente. En el mismo mes, para transportar crudos desde el África occidental al Brasil, la misma compañía contrató un petrolero de 130.000 TPM en 72 WS y otro de 260.000 TPM en 45 WS.

El comercio de productos derivados del petróleo, en particular desde las refinerías a puertos estadounidenses, reviste importancia en el Caribe. En ese transporte se emplean petroleros más pequeños en la gama de 25.000 a 35.000 TPM. Las tarifas habituales para utilización inmediata en la ruta Curaçao a Houston aumentaron desde 7,50 dólares por tonelada en marzo de 2000 a 11,60 dólares en marzo de 2001 y luego bajaron a 6,90 dólares un año más tarde. El equivalente de un fletamento por tiempo determinado de un petrolero de 30.000 TPM ascendía a 8.600 dólares por día en marzo de 2002. En otras partes, las importaciones de crudos pueden estar vinculadas con el comercio interno de cabotaje de petróleo crudo y sus derivados. Tal es el caso de las importaciones brasileñas de crudos que van a los terminales de Petrobras, como los de Angra dos Reis, por donde se importaron 4,3 millones de toneladas en 2000 para complementar los desembarques internos de 3,5 millones de toneladas. Este puerto, juntamente con los de São Sebastião y Aratu, que manejaron 45,7 y 18,9 millones de toneladas respectivamente, participa así en un tráfico costero apreciable de petróleo crudo, derivados, gas y productos petroquímicos.

También existen tráficos de menor importancia tales como los que transportan betún líquido en petroleros desde los terminales PDVSA a América del Norte, Europa y el Lejano Oriente. Las exportaciones de este combustible especializado y patentado ascendieron a 6,3 millones de toneladas en 2001. El transporte de GNL no está muy desarrollado, con unas exportaciones desde Trinidad a los Estados Unidos y España que supusieron 2,1 mmmc en 1999. No obstante, es probable que aumente, con los nuevos descubrimientos en Trinidad y, lo que reviste mayor importancia, con el del gran yacimiento en Bolivia, que comenzará a exportar desde la costa oeste de Sudamérica a mercados de México y California. (Esta última registró repetidos cortes del suministro de electricidad en 2000).

## 2. El transporte de carga seca

Este tráfico se centra sobre todo en Sudamérica. En la costa este, se exporta mineral de hierro y cereales desde el Brasil y grano desde la Argentina; también se hacen exportaciones de mineral de hierro desde la costa occidental; y desde la costa septentrional se exporta carbón desde Colombia y Venezuela.

Los puertos mayores son los que explota la Compañía Vale do Rio Doce (CVRD) en Tubarão y Ponta da Madeira en el Brasil central y septentrional, que en 2000 alcanzaron un movimiento de 72,6 y 44,5 millones de toneladas, principalmente exportaciones de mineral de hierro. El mismo año, otro gran operador exportó 22,7 millones de mineral de hierro desde el puerto de Sepetiba. Importaciones de carbón para la siderurgia se hicieron por los puertos de Praia Mole y Sepetiba, por donde discurrieron 8,4 y 3,5 millones de toneladas respectivamente en 2000. Estas importaciones se completan con un apreciable comercio de cabotaje de ese mineral – con unos 2,2 millones de toneladas descargadas en Praia Mole – que permitieron exportar 6,7 millones de productos siderúrgicos desde ese puerto. Del mismo modo, el tráfico costero de bauxita y alúmina condujo a exportaciones de productos del aluminio desde terminales privados ubicados cerca del puerto de Itaqui. En el comercio de mineral de hierro desde el Brasil se emplean buques de más de 100.000 TPM. En 2000, las tarifas de los fletes del Brasil a Europa septentrional aumentaron desde 7,50 dólares en marzo a 8,70 en noviembre. Luego bajaron a un mínimo de 3,90 dólares en noviembre de 2001; más tarde se observó una ligera mejora, y en marzo de 2002 los fletes eran de 4,90 dólares por tonelada. Estas fluctuaciones de las tarifas corrieron parejas con las registradas en la ruta Brasil-China: en 2000, las tarifas aumentaron desde 11,50 dólares por tonelada en marzo a 13,50 en noviembre; luego bajaron a 6,05 dólares en diciembre de 2001 y subieron a 7,75 en marzo de 2002.

En la costa oeste de Sudamérica, se exporta mineral de hierro desde los puertos de Huasco (Chile) y San Nicolás (Perú). En 2000, el puerto chileno propiedad de una filial de CAP S.A., la mayor compañía siderúrgica de Chile, embarcó 5,5 millones de toneladas de mineral de hierro, dirigidas sobre todo a países asiáticos (46% al Japón, 13% a la República de Corea e Indonesia y 14% a Malasia). Ese mismo año, el puerto peruano, que forma parte de una empresa conjunta de minería con inversores de China, exportó 3,7 millones de toneladas a fábricas siderúrgicas de este país. Un nuevo puerto privado, Ventanas, está operando en Chile central, con un tráfico de graneles secos.

El carbón colombiano constituye la mayor exportación de carga seca desde la costa norte de

Sudamérica. En la cuenca del Cerrejón se extrae carbón para térmicas por la empresa conjunta Intercor-Carbocol y se envía por ferrocarril unos 150 kilómetros a Puerto Bolívar, desde donde se embarcaron 22,9 millones de toneladas para los Estados Unidos y mercados europeos en 2000. Otro exportador recurre a ferrocarril, gabarras y una instalación flotante en el mar frente a Ciénaga y exportó 8,7 millones de toneladas de carbón para térmicas ese mismo año. El carbón venezolano del mismo tipo procede de la cuenca del Guasare, se transporta en camión unos 85 kilómetros y luego en gabarra llega a un muelle flotante cerca del canal navegable del Lago Maracaibo.

En las exportaciones de carbón se emplea tonelaje de tamaño El Cabo. Tarifas representativas para un viaje sólo de ida desde Puerto Bolívar a Europa septentrional en marzo de 2000 cotizaron 7,70 dólares por tonelada. Después de un máximo en noviembre de ese año de 8,40 dólares, registraron una baja continua. Estaban en 5,95 dólares por tonelada en marzo de 2001 y en 4,85 dólares un año más tarde, con una disminución de 18,5%.

Pequeños graneleros en la gama de 15.000 a 35.000 TPM se usan en el tráfico de cereales de la región. Los principales centros exportadores son el puerto de Paranagua en el Brasil meridional, por donde discurrieron 14 millones de toneladas de grano de un total de 28,3 millones de toneladas de movimiento total, y varios puertos argentinos a lo largo del río Paraná, con instalaciones para el relleno de las bodegas de los buques. Las importaciones se reparten entre muchos puertos de la región, que a menudo sirven para carga en general. En ocasiones, por un mismo puerto discurren exportaciones e importaciones. En 2000, el Puerto de Santos (Brasil) exportó 3 millones de toneladas de soya en grano e importó 2 millones de toneladas de trigo.

En marzo de 2002, unos transportes de trigo o maíz desde Paranagua (Brasil) a Europa occidental en un buque de 35.000 TPM y al Japón en uno de 30.000 TPM se pagaron a 16 y 26 dólares por tonelada respectivamente. Los embarques desde Río de la Plata (Argentina) a Marruecos en buques de 25.000 TPM alcanzaron 21 y 22 dólares por tonelada. Unos contratos representativos para importar en Venezuela en buques de la gama de 15.000 a 30.000 TPM se cerraron en 11,90 dólares por tonelada, un 12,8% menos que un año antes.

Los graneles ocupan un lugar prominente en el comercio todavía incipiente entre Sudamérica y África. Una estimación hecha con datos de 1998 para siete países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú, Uruguay y Venezuela) muestra que las exportaciones a África suponían sólo 3% de todas ellas, con 12,6 millones de toneladas. Las importaciones constituyeron 7,5% del total importado por esos siete

países y supusieron en conjunto 12,1 millones de toneladas. En este comercio Sur-Sur ocupaban un lugar más relevante los países del litoral oriental de Sudamérica, en particular el Brasil. Las exportaciones sudamericanas a África estaban constituidas por mineral de hierro, cereales, y azúcar y melaza, con unas cifras que en 1998 fueron de 3,1, 3,1 y 2,7 millones de toneladas respectivamente. Egipto y Libia son los principales importadores de esos productos. Entre las exportaciones africanas figuran petróleo crudo (alrededor de 8,3 millones de toneladas, sobre todo desde el África occidental) y carbón (del orden de 2 millones de toneladas desde Sudáfrica).

### 3. El tráfico marítimo de buques de línea regular y otros tipos de transporte

El tráfico contenedorizado de la región se cifró en 9,1 millones de TEU en 2001. Tal como indica el cuadro 55, las exportaciones supusieron 4,8 millones de TEU, o 52,5% del total. La tasa de crecimiento del comercio contenedorizado fue de 1,7%, muy por debajo del 7,6% registrado en 2000. Las previsiones para 2002 y 2003 son 4,6 y 5,2% respectivamente. La estructura del tráfico contenedorizado también figura en el cuadro 55. La parte de Norteamérica y la de Europa en las exportaciones de la región fueron casi las mismas, a saber, 32,5 y 31,2% respectivamente. Los destinos intrarregionales de las exportaciones venían a continuación con 16,7%, por delante de los destinos asiáticos (11,6%). La parte de Norteamérica en las importaciones regionales fue claramente la mayor con 33,4%, seguida de las de Europa y Asia con partes respectivas de 22,8 y 21,8%. Las importaciones procedentes de la región supusieron un 18,4%.

El tráfico desde el litoral oriental de Sudamérica representó el 36,5% del tráfico contenedorizado regional. En esa costa, la parte de Europa en exportaciones e importaciones fue mayor – 37,4 y 32,5% – que la de Norteamérica, que se cifró sólo en 27,5 y 29,6% respectivamente. Las otras dos zonas, México, y Centroamérica y el Caribe (incluyendo también en esta última la costa septentrional de Sudamérica), tienen partes casi iguales del tráfico regional – 23,8 y 22,4% respectivamente – con un comercio que discurre sobre todo con los Estados Unidos, el destino de más del 40% de sus exportaciones.

Las importaciones que se hacen en el Caribe desde América del Norte supusieron el 42,5%. La costa occidental de Sudamérica registró el 17,3% del tráfico regional contenedorizado. La parte mayor de las exportaciones desde esa costa, 29,5%, se dirigió a Europa, mientras que la parte mayor de las importaciones, 29,9% se originó en Norteamérica. En el tráfico en esa costa, correspondía a Asia alrededor de un quinto de las exportaciones e importaciones, y más

CUADRO 55

## Destino de las exportaciones y origen de las importaciones que se transportan en contenedor, en algunas zonas comerciales de América Latina y el Caribe, 2001

Zonas comerciales	Exportaciones totales (miles de TEU)	Destino de las exportaciones (%)					
		África	Asia	Europa	Norteamérica	Dentro de la región	Sin asignar
México y Centroamérica	933,8	0,3	7,3	23,1	41,3	21,4	6,6
El Caribe	814,0	0,8	3,5	26,7	44,1	23,6	1,3
Costa este de Sudamérica	2 086,8	3,6	12,4	37,4	27,5	11,0	8,1
Costa oeste de Sudamérica	963,3	0,4	20,7	29,5	24,8	18,6	6,0
Total regional	4 797,9	1,9	11,6	31,2	32,5	16,7	6,2
Trading areas	Importaciones totales (miles de TEU)	Origen de las importaciones (%)					
		África	Asia	Europa	Norteamérica	Dentro de la región	Sin asignar
México y Centroamérica	1 239,0	1,5	30,1	21,2	29,9	13,2	4,1
El Caribe	1 229,9	0,2	16,7	16,2	42,5	23,8	0,6
Costa este de Sudamérica	1 253,5	2,3	18,8	32,5	29,6	14,5	2,2
Costa oeste de Sudamérica	618,5	0,7	21,1	19,3	29,9	26,3	2,4
Total regional	4 341,9	1,3	21,8	22,8	33,4	18,4	2,3
Exportaciones e importaciones totales	9 139,8						

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe* (2002), CEPAL, suministrados por DRI-WEFA. [www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm](http://www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm).

de un cuarto de las importaciones procedentes de la región.

El tráfico de contenedores en la región, al igual que ocurre en todo el mundo, se caracteriza por el uso de puertos de transbordo y buques de enlace y de escalas directas. En el Caribe hay varios de esos puertos de transbordo, mientras que las escalas directas prevalecen en las costas oriental y occidental de Sudamérica. Sin embargo, el despliegue de buques mayores en las principales rutas Este-Oeste del hemisferio Norte cambiará probablemente ese estado de cosas en Sudamérica, cuyo tráfico se ha hecho durante muchos años en portacontenedores en la gama de 1.000 a 2.500 TEU. En 1999, Evergreen introdujo cuatro buques de 10 años de edad con capacidad de 3.500 TEU en las rutas desde el litoral oriental de Sudamérica al Lejano Oriente. A ello siguió el despliegue por Hamburg-Süd de buques de 3.800 TEU en el tráfico a lo largo de la costa este de América del Sur y del Norte. Uno de esos buques recaló en Suape, un puerto de aguas

profundas en el Brasil septentrional, que se espera se convierta en un centro de transbordo. Conflictos laborales a principios de 2002 frenaron temporalmente esas esperanzas.

El cuadro 56 indica el movimiento de contenedores en TEU en los puertos de la región. El total en el año 2000, incluidos transbordos, alcanzó 14,8 millones de TEU, con un muy notable incremento de 10,2% desde 1999, que no se repitió en 2001, cuando el tráfico se estancó. Los principales puertos de transbordo fueron los de Panamá, Kingston (Jamaica), Freeport (Bahamas) y, en menor medida, Cartagena (Colombia). La parte de los puertos panameños es probable que aumente con la apertura a finales de 2001 del ferrocarril de 47 kilómetros que une Balboa (en la costa del Pacífico) y Colón (en la costa antillana). Se espera que la inversión de 70 millones de dólares permita mover inicialmente unos 300.000 contenedores anuales, con un tiempo medio de tránsito de tres horas.

CUADRO 56  
Tráfico portuario de contenedores en los países y territorios en desarrollo de América  
(en TEU)

	1999	2000	2001
<b>SUDAMÉRICA</b>			
<b>Argentina</b>	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Buenos Aires	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Brasil	1 894 964	2 340 836	1 980 094
Belem	47 283	49 108	
Fortaleza	54 400	69 400	
Itajai	90 862	106 899	130 000
Manaus	27 654	86 944	
Paranagua	194 939	252 879	281 941
Rio de Janeiro	204 289	217 332	
Rio Grande	261 722	317 161	360 468
Salvador	79 106	95 349	
Santos	774 959	987 708	1 047 685
Sepetiba		3 681	
Suape	45 600	62 800	80 000
Vitoria	114 150	91 575	80 000
<b>Chile</b>	859 195	933 653	908 951
Antofagasta	41 904	48 752	47 152
Arica	73 927	65 366	54 350
Iquique	90 748	107 545	105 250
San Antonio	374 474	455 604	410 796
Valparaíso	278 142	256 386	291 403
<b>Colombia</b>	730 301	759 535	618 711
Barranquilla	66 992	75 049	57 549
Buenaventura	250 299	236 168	
Cartagena	347 023	395 680	516 310
Santa Marta	65 987	52 638	44 852
<b>Ecuador</b>	400 442	414 104	453 646
Guayaquil	400 442	414 104	453 646
<b>Perú</b>	381 643	414 767	482 210
Callao	378 045	413 646	480 706
Matarani	3 598	1 121	1 504
<b>Uruguay</b>	250 117	287 298	301 641
Montevideo	250 117	287 298	301 641
<b>Venezuela</b>	755 007	788 589	741 946
La Guaira	237 782	237 782	123 751
Maracaibo	20 910		
Puerto Cabello	496 315	550 807	618 195
<b>Total de la costa este</b>	<b>3 221 183</b>	<b>3 754 846</b>	<b>3 291 775</b>
<b>Total de la costa oeste</b>	<b>1 891 579</b>	<b>1 998 692</b>	<b>1 844 807</b>
<b>Total de la costa septentrional</b>	<b>1 235 009</b>	<b>1 311 956</b>	<b>1 360 657</b>
<b>TOTAL DE SUDAMÉRICA</b>	<b>6 347 771</b>	<b>7 065 494</b>	<b>6 497 239</b>

CUADRO 56 (continuación)

	1999	2000	2001
<b>MÉXICO Y CENTROAMÉRICA</b>			
<b>Costa Rica</b>	608 097	585 427	577 621
Puerto Limón	608 097	585 427	577 621
<b>El Salvador</b>	11 132	14 815	
Acajutla	11 132	14 815	
<b>Guatemala</b>	211 173	235 013	201 090
Santo Tomás de Castilla	211 173	235 013	201 090
<b>Honduras</b>	277 106	184 839	403 356
Puerto Castilla	3 770		64 424
Puerto Cortés	273 336	184 839	338 932
<b>México</b>	1 127 552	1 311 229	1 378 032
Altamira	181 624	182 997	208 340
Ensenada	21 191	28 859	45 000
Lázaro Cárdenas	4 468	759	
Manzanillo	321 893	426 717	457 946
Mazatlán	15 228	16 811	18 315
Progreso	43 017	60 181	72 000
Salina Cruz	7 511	5 333	3 211
Tampico	47 898	49 462	29 552
Tuxpán	199	96	341
Veracruz	484 523	540 014	543 327
<b>Nicaragua</b>	8 184	104 993	0
Corinto	8 184	104 993	
<b>Panamá</b>	2 234 179	2 550 981	1 571 028
Bahía Las Minas			358 868
Balboa	180 300	181 300	
Coco Solo	1 175 673	1 353 727	1 212 160
Cristóbal			
Puerto Manzanillo	878 206	1 015 954	
<b>Total de la costa del Caribe</b>	<b>4 087 816</b>	<b>4 389 010</b>	<b>3 247 787</b>
<b>Total de la costa del Pacífico</b>	<b>389 607</b>	<b>598 287</b>	<b>883 340</b>
<b>TOTAL DE MÉXICO Y CENTROAMÉRICA</b>	<b>4 477 423</b>	<b>4 987 297</b>	<b>4 131 127</b>
<b>EL CARIBE</b>			
<b>Bahamas</b>	543 993	572 224	0
Freeport	543 993	572 224	
Nassau			
<b>Barbados</b>	71 577	68 600	0
Bridgetown	71 577	68 600	
<b>Belice</b>	19 945	25 537	26 900
Belice City	19 945	25 537	26 900
<b>Islas Caimán</b>	43 650	0	0
Georgetown	43 650		
<b>Cuba</b>	123 000	250 000	270 000
La Habana	123 000	250 000	270 000

CUADRO 56 (continuación)

	1999	2000	2001
<b>Granada</b>			11 708
St. George's			11 708
<b>Guadalupe</b>	104 000	226	184
Pointe-à-Pitre	104 000	226	184
<b>Jamaica</b>	709 442	894 779	579 870
Kingston	709 442	894 779	579 870
<b>Martinica</b>	141 700	0	0
Fort-de-France	141 700		
<b>República Dominicana</b>	460 067	509 389	529 356
Boca Chica	24 364	25 916	19 052
Río Haina	415 629	460 184	487 827
Santo Domingo	20 074	23 289	22 477
Santa Lucía	45 167	41 037	0
Castries	26 667	27 050	
Vieux Fort	18 500	13 987	
<b>Trinidad y Tabago</b>	298 553	347 934	2 699 921
Point Lisas	46 071	65 447	
Puerto de España	252 482	282 487	2 699 921
<b>TOTAL DEL CARIBE</b>	<b>2 561 094</b>	<b>2 709 726</b>	<b>4 117 939</b>
<b>TOTAL DE AMÉRICA LATINA</b>	<b>13 386 288</b>	<b>14 762 517</b>	<b>14 746 305</b>

Fuente: Containerisation International - Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/>.

Además de la actividad de transbordo, hay varios servicios de transporte marítimo en el Caribe que hacen escalas directas en varias islas y que tienen fuertes vínculos con el mercado estadounidense. En 2000 las exportaciones caribeñas a ese mercado se estimaron en 0,14 millones de TEU, mientras las importaciones se cifraron en 0,52 millones. La parte respectiva de los principales porteadores de las exportaciones fue de 19,7% para Maersk-Sealand, 16,8% para Tropical Shipping y 10,5% para Antillean Lines. En las importaciones, los tres principales transportistas fueron Tropical Shipping con 21%, Seaboard Marine con 11,4% y Maersk-Sealand con 10,9%. Aunque esta última compañía y otros porteadores de ámbito mundial que operan en el Caribe se basan en sus redes de enlace para llegar a esas islas, otros transportistas como Tropical Shipping, Antillean Lines y Seaboard Marine proporcionan servicios concretos desde puertos de Florida. Hacen escalas directas para atender necesidades específicas de las islas, transportando mercancías tales como prendas de vestir, comestibles y suministros marítimos.

Las estimaciones de la parte respectiva de los cinco mayores porteadores del comercio entre los Estados Unidos y Sudamérica están basadas en el tráfico registrado en los nueve primeros meses de 2001. La parte de las exportaciones de Sudamérica es como

sigue: 15,3% para Maersk-Sealand, 10,8% para MSC, 8,6% para CSAV, 7,7% para Crowley American Transport y 6,2% para Dole Ocean Cargo Express. La distribución de las importaciones es 13,5% para Maersk-Sealand, 11,3% para Crowley American Transport, 8,2% para CSAV, 7,8% para MSC y 7% para Seaboard Marine.

CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores), el mayor transportista de la región, es la única incluida en la lista anterior. También figura entre los principales 20 porteadores de contenedores. Esta compañía chilena absorbió otras dos líneas regionales, Libra (Brasil) y Montemar (Uruguay), y ahora dispone de una cobertura mundial, obteniendo el 82,7% de sus ingresos fuera del país. También se ha diversificado para ejercer actividades portuarias y, desde el año 2000 ha tenido un interés mayoritario como operador de tres puertos chilenos, San Antonio, San Vicente e Iquique. Otros transportistas regionales desempeñan un papel complementario – por ejemplo, centrándose en el cabotaje (esto es, transportando vehículos dentro del Mercosur) – mientras otros se han fusionado con porteadores de fuera de la región. Tal es el caso de FMC, de Colombia, que fue adquirida por otro porteador regional, TMM de México, que a su vez fue comprada por CP Ships (Canadá).

La introducción de buques portacontenedores mayores en el litoral oriental de Sudamérica por grandes transportistas tales como Maersk-Sealand, MSC y P&ON indujo a los porteadores regionales a establecer un tráfico de cabotaje en el Mercosur para complementar servicios internacionales que sólo recalaban en grandes puertos como Santos y Buenos Aires. En los últimos años, Transroll, Docefrota y Global del Brasil cubrieron las rutas desde Río de la Plata al Amazonas, mientras Feeder Lines y Crowley prestaron servicios desde Río de la Plata a destinos aguas arriba a lo largo de los ríos Paraná y Paraguay, así como otros en la costa meridional de la Argentina.

Los datos de las tarifas del transporte en contenedores son poco detallados, pero probablemente reflejan la tendencia a la baja registrada en las

principales rutas contenedorizadas. En el cuadro 57 figura una muestra de los fletes presentada en el Simposio de la OMC sobre la Evaluación del Comercio de Servicios (Ginebra, 14 y 15 de marzo de 2002) para un contenedor de 20 pies cúbicos desde cuatro puertos sudamericanos en abril de 2001, incluido el recargo de combustible y la emisión de un conocimiento de embarque. Desde entonces, esas tarifas han ido bajando. Información fragmentaria para principios de 2002 indica fletes tan bajos como 700 dólares por contenedor de 20 pies desde la costa este de Sudamérica a Europa y una reducción de 26,9% (a 950 dólares) en el envío de vino en contenedores de 20 pies desde Chile. En algunos productos se han registrado pequeños incrementos como, por ejemplo, un alza de 4% en los embarques de fruta en contenedores frigoríficos de tamaño alto.

CUADRO 57

**Ejemplos de tarifas de fletes por contenedor de 20 pies cúbicos**  
(en dólares)

<i>De/a</i>	<i>Miami</i>	<i>Nueva York</i>	<i>Hamburgo</i>
Santos (Brasil)	1 890	1 920	1 460
Buenaventura (Colombia)	1 850	1 875	1 395
Callado (Perú)	1 875	1 925	1 480
Valparaíso (Chile)	1 865	1 925	1 662

Fuente: [www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/symp\\_assessment\\_serv\\_marchoz\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/symp_assessment_serv_marchoz_e.htm).

Las exportaciones de los países en desarrollo de América también crean una demanda sustancial de buques frigoríficos. Se exportan plátanos desde Costa Rica, Ecuador, Panamá y Santa Lucía, entre otros, que representan una buena parte de los ingresos de exportación de esos países, hasta 50% en Santa Lucía en 1998 y del orden de un quinto en los demás. Esas exportaciones se vieron muy afectadas por acontecimientos climáticos (la corriente de El Niño perjudicó la producción ecuatoriana y el huracán Mitch desoló casi todas las plantaciones centroamericanas a finales de 1998), aunque se han recuperado desde entonces. Los cupos de importación de la Comunidad Europea menoscabaron las exportaciones latinoamericanas y se dice que fueron la causa del colapso de la marca Chiquita a principios de 2002. El comercio de plátanos representó más de la tercera parte de la demanda de buques frigoríficos convencionales.

Las frutas perecedoras, exportadas desde Chile y el Brasil, constituyeron aproximadamente otro quinto de la demanda de esos buques, mientras que a los cítricos del Brasil correspondió una décima parte más. En total, esos productos representaron alrededor de dos tercios de la demanda de buques frigoríficos convencionales. El

empleo de contenedores frigoríficos para transportarlos está dejándose sentir mucho en la demanda de aquellos buques y es probable que ejerza una presión a la baja sobre los fletes con la introducción de grandes portacontenedores en las rutas sudamericanas. Entre las demás mercancías transportadas figuran carne desde la costa este de Sudamérica y graneles líquidos de menos importancia, tales como las exportaciones de concentrados de frutos cítricos desde Santos (Brasil), que se transportaron en buques tanque frigoríficos especializados.

Los buques de línea regular y otros servicios de transporte utilizan puertos públicos. En el último decenio, esos puertos han sido el centro de grandes cambios institucionales, como la introducción de operadores privados en los servicios de manipulación de la carga, incluido el suministro de equipo e infraestructura. Los puertos panameños, juntamente con el puerto de Buenos Aires, fueron los primeros en otorgar concesiones a compañías privadas para operar terminales de contenedores y otras mercancías.

El puerto de Rio Grande fue el primero en seguir esa línea en el Brasil y luego el puerto de Santos otorgó

una concesión para su primer terminal de contenedores, ubicado en la margen izquierda, en 1997; tal cosa fue seguida de una concesión en la margen derecha de muelles para su conversión en otro terminal de contenedores. En 1999, las autoridades peruanas otorgaron la concesión del puerto de Matarani, y al año siguiente se adjudicaron concesiones en los puertos chilenos de San Antonio, Valparaíso, Iquique y Mejillones. A finales de 2001, Boluda, una naviera privada española, obtuvo una concesión para prestar servicios de practicaje, remolque, atraque y carga y descarga en cinco puertos costarricenses (Caldera, Golfito, Punta Arenas, Punta Morales y Quepos). En otros puertos, sobre todo en Colombia, la participación privada se hace principalmente por operadores pequeños que se limitan a proporcionar servicios de manipulación de la carga en diversas zonas portuarias.

Hay indicaciones de que esa participación del sector privado ha elevado la eficiencia y reducido los costos. En Buenos Aires, la productividad anual por trabajador aumentó desde 800 a 3.000 toneladas anuales en un cuatrienio, mientras los costes bajaron de 450 a 120 dólares por contenedor. En el puerto de Cartagena (Colombia), el tiempo medio de atraque de los buques disminuyó en el caso de los portacontenedores de 72 a 16 horas cuando la productividad subió de 7 a 20 movimientos de contenedores por hora, y el costo

por cada uno de ellos registró una gran reducción desde 984 a 228 dólares.

También, la participación del sector privado ha obligado a los países a establecer normas coherentes que rijan las actividades de esos operadores en conformidad con los requisitos comerciales. En 2000, las autoridades argentinas atenuaron las normas que prohibían fusiones entre operadores, y poco después los dos principales operadores locales se unieron. Otorgar concesiones que sitúen a los operadores en un pie de igualdad no siempre es fácil, como se demostró en el caso de Exolgan en Buenos Aires, donde el calendario y condiciones de las concesiones no eran los mismos, y por hechos recientes en Panamá. En este país, un operador que con arreglo a lo contratado tenía que hacer unos pagos fijos sustanciales solicitó gozar de las mismas condiciones que otros operadores que estaban fundamentalmente abonando pagos variables en proporción al tráfico.

### E. La evolución del transporte terrestre en Sudamérica

El transporte terrestre en América Latina no está muy desarrollado. Tal como indica el cuadro 58, la densidad de carreteras y ferrocarriles por 1.000 kilómetros cuadrados es muy inferior a la que se registra en partes más desarrolladas del mundo.

CUADRO 58  
Redes de transporte terrestre

<i>País o región</i>	<i>Red ferroviaria</i>		<i>Red de carreteras</i>	
	<i>Distancia (km)</i>	<i>Densidad (km por mil km<sup>2</sup> de territorio)</i>	<i>Distancia (km)</i>	<i>Densidad (km por mil km<sup>2</sup> de territorio)</i>
Japón	20 165	53.37	1 160 000	3 434
Unión Europea	153 802	47.50	3 559 351	1 099
EE.UU.	230 674	24.61	6 370 241	680
América Latina	113 796	5.77	3 251 245	158

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles y la Unión Internacional de Transporte por Carretera.

Una de las decisiones de la primera reunión de los Presidentes de todos los países sudamericanos, celebrada en Brasilia en agosto de 2000, fue poner el acento en el desarrollo de infraestructuras materiales para establecer e integrar redes multimodales. Se ha preparado un plan de acción, la IIRSA (Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur), y se han establecido varios corredores prioritarios para unir entre sí las dos fachadas marítimas de Sudamérica. Se espera que las instituciones financieras regionales e inversores privados encaucen las inversiones hacia el transporte, la energía y las telecomunicaciones a lo largo de esos corredores.

La IIRSA establece un marco a plazo mediano para conseguir lo que de otro modo se habría hecho de forma dispersa por cada país. También reducirá el elevado costo del transporte terrestre en el comercio exterior de los países sin litoral. Un estudio hecho por el Centro de Comercio Internacional en 2000 sobre Bolivia<sup>19</sup> indicaba que la parte de los costos del transporte terrestre hasta el puerto de embarque de las exportaciones desde Santa Cruz suponía entre 46,3 y

<sup>19</sup> Apoyo a la consolidación y expansión de las exportaciones de Bolivia (Proyecto BOL/61/73). ITC/DTCC/00/2501 (28 de marzo de 2000).

60,5% de los costos del transporte hasta el puerto de destino en Europa septentrional, con unos porcentajes para las importaciones que fluctuaban entre 49,8 y 70%.

Hidroavía, un proyecto de larga data para promover el transporte entre los ríos Paraguay y Paraná y acceder al mar a través del Río de la Plata, ha generado un movimiento estimado en 10 millones de toneladas anuales. En 1999 se establecieron servicios semanales y quincenales de gabarras que ahora transportan aproximadamente 30.000 TEU cada año, de las que del orden de la mitad se dirigen a Asunción (Paraguay) con unos fletes que giran en torno a los 300 dólares por TEU. La crisis financiera de la Argentina a finales de 2001 se tradujo en la suspensión de la subvención de 40 millones de dólares para dragar el río Paraná y el acceso al Río de la Plata. La interrupción de esa actividad amenazaría una de las rutas del Paraguay al Océano Atlántico y también empeoraría las perspectivas del comercio de Bolivia.

En el Brasil, la consolidación de la red ferroviaria ha brindado a los transportistas terrestres un acceso mejor a los puertos. En 2000, CVRD se hizo con el control del ferrocarril FCA para completar su propio ferrocarril EFVM y empezó a desplegar actividades logísticas para prestar servicio a cargadores del estado sin litoral de Minas Gerais a través del puerto de Vitoria y posiblemente del de Sepetiba. A principios de 2002, la consolidación de los ferrocarriles en los estados de Sao Paulo y Matto Grosso condujo a la creación de Brasil Ferrovias, que reducirá el costo del transporte de cereales al puerto de Santos. En México, el grupo TMM, una de las mayores compañías logísticas y de distribución de la región, tiene una participación mayoritaria en TFM (Transportación Ferroviaria Mexicana), que mueve más del 40% de las mercancías

transportadas en el país, y opera un terminal en el puerto de Manzanillo mediante una empresa conjunta con SSA, el operador estadounidense de puertos en todo el mundo. MSC ha renovado recientemente su contrato sobre el terminal de ese puerto, del que se espera que aumente su movimiento a 0,5 millones de TEU a finales de 2002.

## F. Estimación del costo de los fletes en América Latina

### *El factor del costo en el comercio de importación*

En 2000 correspondió a los países en desarrollo de América el 23,7% del valor total de las importaciones y el 23% del valor total del transporte de todos los países en desarrollo. En ese año, los costos totales del transporte de los países en desarrollo de América en proporción del valor de las importaciones fueron de 8,58% (véase el cuadro 59), que queda un poco por debajo del promedio de 8,83% de los países en desarrollo. Es, sin embargo, superior al 5,21% logrado por los países desarrollados de economía de mercado y al 6,21% de la media mundial.

El promedio regional oculta grandes diferencias entre unas zonas y otras. El factor transporte del comercio de importación es el más alto, con 11,92%, en los países del Caribe, seguidos de los países de la costa septentrional de Sudamérica, con 10,52%. En la costa oeste de Sudamérica su factor (9,22%) fue superior al de la costa este (7,87%). El coeficiente más bajo, 7,87%, se registró en México y Centroamérica. La media regional se ve muy influida por el factor de las mayores economías de la región, esto es, Brasil y México, con 7,30%. El Perú tiene el porcentaje mayor, con 16,42%.

CUADRO 59

### Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países de Sudamérica y el Caribe, 2000

<i>País o grupo</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Estimaciones de los costos totales de los fletes</i>	<i>Costos de los fletes en% del valor de las importaciones</i>
Antigua y Barbuda	876	71	8,1
Bahamas	3 679	388	10,6
Bermudas	4 385	393	9,0
Groenlandia	422	38	9,0
Barbados	927	98	10,6
Cuba	2 828	253	9,0
Dominica	147	16	10,6
República Dominicana	10 426	1 567	15,0
Granada	208	20	9,8

CUADRO 59 (continuación)

<i>País o grupo</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Estimaciones de los costos totales de los fletes</i>	<i>Costos de los fletes en% del valor de las importaciones</i>
Haití	1 157	140	12,1
San Pedro y Miquelón	53	5	9,8
Jamaica	3 192	434	13,6
Saint Kitts y Nevis	186	20	10,6
Santa Lucía	345	31	9,0
San Vicente y las Granadinas	162	15	9,0
Trinidad y Tabago	2 353	248	10,6
<i>Total parcial</i>	31 346	3 736	11,9
Argentina	25 420	2 881	11,3
Bolivia	1 670	215	12,8
Brasil	61 875	4 515	7,3
Islas Malvinas (Falkland)	67	6	9,0
Paraguay	3 060	347	11,3
Uruguay	3 466	163	4,7
<i>Total parcial</i>	95 558	8 125	8,5
Belice	443	40	9,0
Costa Rica	6 533	888	13,6
El Salvador	4 629	560	12,1
Guatemala	6 007	586	9,8
Honduras	4 966	675	13,6
México	191 904	14 002	7,3
Nicaragua	1 736	183	10,6
Panamá	3 379	357	10,6
<i>Total parcial</i>	219 597	17 290	7,9
Chile	16 693	1 004	6,0
Colombia	11 538	1 033	9,0
Ecuador	4 031	393	9,8
Perú	7 586	1 245	16,4
<i>Total parcial</i>	39 848	3 676	9,2
Guyana	535	48	9,0
Suriname	471	53	11,3
Venezuela	16 073	1 696	10,6
<i>Total parcial</i>	17 079	1 798	10,5
<b>TOTAL</b>	<b>403 428</b>	<b>34 624</b>	<b>8,6</b>

*Fuente:* Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basada en datos suministrados por el Fondo Monetario Internacional.

## ANEXO I

### Clasificación de los países y territorios <sup>a b c d</sup>

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

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

<b>Grupo 11</b>	Bosnia y Herzegovina Croacia Eslovenia	Malta Yugoslavia
<b>Grupo 12</b>	Fiji Guam Isla Christmas (Australia) Islas Salomón Isla Wake Kiribati Nauru Nueva Caledonia	Papua Nueva Guinea Polinesia francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

### Notas

<sup>a</sup> Esta clasificación ha sido establecida sólo a efectos estadísticos y no implica juicio alguno acerca del nivel de desarrollo ni de la situación política de ningún país o territorio.

<sup>b</sup> Para presentar las estadísticas en la presente publicación se han utilizado los grupos siguientes de países y territorios:

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

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

Países socialistas de Asia: Grupo 7.

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

*de ellos:*

en África: Grupos 8.1, 8.2 y 8.3

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

en Asia: Grupos 10.1 y 10.2

en Europa: Grupo 11

en Oceanía: Grupo 12

<sup>c</sup> En algunos cuadros, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado. Ese grupo comprende Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta, Panamá y Vanuatu.

<sup>d</sup> Las estadísticas del tráfico se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El tráfico proveniente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en que están situados los puertos; por este motivo los países sin litoral no figuran en estos cuadros. En cambio, los cuadros estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.

<sup>e</sup> Los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte disputan la soberanía de las Islas Malvinas (Falkland).

**ANEXO II**  
**Tráfico marítimo mundial<sup>a</sup> por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 1998-2001**  
*(millones de toneladas)*

Zona <sup>b</sup>	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados <sup>c</sup>			Crudo	Derivados <sup>c</sup>		
<b>Países desarrollados de economía de mercado</b>									
Estados Unidos	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	1998	11,9	53,1	481,3	546,3	418,2	114,7	330,2	863,1
	1999	14,4	53,3	429,4	497,1	427,4	119,7	290,6	837,7
	2000	12,0	53,9	431,9	497,9	445,9	131,6	319,3	896,8
	2001	11,7	51,5	383,7	447,0	457,8	135,2	310,9	903,9
Europa	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	1998	59,7	44,7	1 093,5	1 197,9	432,1	109,7	1 519,7	2 061,5
	1999	58,1	43,7	1 108,6	1 210,4	420,9	106,1	1 499,2	2 026,2
	2000	59,9	44,5	1 117,9	1 222,3	424,8	106,6	1 502,2	2 033,6
	2001	59,6	44,3	1 086,7	1 190,6	426,8	104,8	1 466,7	1 998,3
Japón	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	„	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	1998	0,0	6,6	111,6	118,2	220,3	48,4	494,6	763,2
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	3,8	133,8	137,6	215,0	49,2	527,8	791,9
Australia y Nueva Zelandia	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	1998	12,4	6,1	366,0	384,5	23,0	3,1	17,3	43,4
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	25,0	3,4	17,3	45,7
	2000	12,8	6,3	424,2	443,3	25,7	3,5	16,5	45,7
	2001	12,8	6,3	409,1	428,2	25,7	3,5	16,6	45,8
Sudáfrica	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	1998	0,0	0,0	129,1	129,1	11,2	0,0	19,7	30,9
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2001	0,0	0,0	134,6	134,6	11,5	0,0	20,2	31,7
<i>Total parcial de los países desarrollados de economía de mercado</i>	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	1998	84,0	110,5	2 181,5	2 376,0	1 104,8	275,9	2 381,4	3 762,1
	1999	85,2	107,8	2 154,6	2 347,6	1 099,5	278,5	2 317,3	3 695,3
	2000	84,7	108,5	2 233,6	2 426,8	1 122,8	290,8	2 400,5	3 814,1
	2001	84,1	105,9	2 147,9	2 338,0	1 136,7	292,7	2 342,2	3 771,7
<b>Países de Europa central y oriental</b>									
Países de Europa central y oriental <sup>d</sup>	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	1998	43,0	14,3	152,0	209,3	20,0	2,0	54,2	76,2
	1999	59,6	19,9	174,0	253,5	24,3	2,2	48,0	74,5
	2000	64,3	21,4	186,2	271,9	24,3	2,2	48,3	74,8
	2001	65,3	21,8	189,0	276,0	24,7	2,2	49,0	75,9

## ANEXO II (continuación)

Zona <sup>b b</sup>	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados <sup>c</sup>			Crudo	Derivados <sup>c</sup>		
<b>Países socialistas de Asia</b>									
Países socialistas de Asia <sup>e</sup>	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	1998	23,6	6,7	151,5	181,8	28,8	34,8	172,7	236,3
	1999	17,0	6,0	197,4	220,4	36,6	25,8	217,5	279,9
	2000	17,0	5,5	244,9	267,4	70,0	22,3	283,7	375,9
	2001	17,2	5,6	247,4	270,1	60,5	26,6	293,7	380,8
<b>Países y territorios en desarrollo</b>									
PAÍSES EN DESARROLLO DE ÁFRICA									
África septentrional	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	1998	113,0	36,9	51,4	201,3	8,7	6,0	83,6	98,3
	1999	112,0	37,3	52,4	201,7	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	134,9	38,1	55,8	228,8	50,1	8,6	87,4	146,1
	2001	133,8	36,0	34,5	204,3	40,0	3,5	62,7	106,2
África occidental	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	1998	163,6	1,8	21,2	186,6	4,3	4,4	31,9	40,6
	1999	165,4	1,9	22,1	189,4	4,2	4,2	36,5	44,9
	2000	176,4	1,8	21,8	200,0	4,0	4,1	36,5	44,6
	2001	174,3	1,8	22,4	198,6	3,9	4,1	37,7	45,8
África oriental	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	1998	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,3	16,5	21,5
	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,1	6,1	0,7	4,8	17,1	22,6
	2001	0,0	0,0	6,3	6,3	0,7	4,9	17,7	23,3
Total parcial de los países en desarrollo de África	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	1998	276,6	38,7	78,6	393,9	13,7	14,7	132,0	160,4
	1999	277,4	39,2	80,5	397,1	15,4	16,9	140,9	173,2
	2000	311,3	39,9	83,7	434,9	54,8	17,5	141,0	213,3
	2001	308,1	37,8	63,2	409,2	44,6	12,5	118,1	175,3
PAÍSES EN DESARROLLO DE AMÉRICA									
Caribe, América Central y América del Norte	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1998	94,2	29,0	53,6	176,8	33,1	35,7	64,2	133,0
	1999	89,7	29,3	53,9	172,9	32,2	35,7	68,1	136,0
	2000	91,6	28,7	41,3	161,6	32,8	36,3	71,7	140,8
	2001	97,8	29,2	40,1	167,1	32,9	34,0	72,8	139,8

## ANEXO II (continuación)

Zona <sup>b b</sup>	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados <sup>c</sup>			Crudo	Derivados <sup>c</sup>		
América del Sur:	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
Costa septentrional y oriental	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1998	118,9	60,8	259,1	438,8	43,9	19,9	79,9	143,7
	1999	121,6	60,7	261,6	443,9	39,0	19,9	69,8	128,7
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	39,3	20,0	75,4	134,6
	2001	123,0	61,5	291,9	476,5	39,6	20,1	75,5	135,3
América del Sur: Costa occidental	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1998	38,6	2,8	73,5	114,9	13,5	7,9	34,2	55,6
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	39,3	3,4	87,9	130,6	15,1	5,3	63,9	84,3
	2001	39,3	3,4	88,2	130,9	15,3	5,3	64,3	84,9
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1998	251,7	92,6	386,3	730,6	90,5	63,5	178,3	332,3
	1999	254,0	93,4	392,4	739,7	86,2	62,8	174,7	323,7
	2000	253,7	93,4	403,6	750,6	87,2	61,6	211,0	359,8
	2001	260,1	94,2	420,3	774,5	87,8	59,5	212,6	359,9

## PAÍSES EN DESARROLLO DE ASIA

Asia occidental	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	50,0	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1998	824,4	129,6	51,2	1005,2	5,2	6,7	90,9	102,8
	1999	805,3	114,5	76,8	996,6	7,0	8,2	118,5	133,7
	2000	842,1	105,7	78,3	1026,1	7,0	8,7	124,5	140,2
	2001	850,5	109,3	75,2	1035,0	7,1	8,3	120,9	136,3
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	1998	62,1	108,1	508,5	678,7	263,7	134,2	645,6	1 043,5
	1999	61,1	110,1	519,1	690,3	266,0	145,0	708,5	1 119,5
	2000	59,1	101,6	527,5	688,2	306,3	148,1	700,4	1 154,8
	2001	59,6	101,9	543,6	705,1	306,8	147,6	721,8	1 176,2
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	1998	886,5	237,7	559,7	1 683,9	268,9	140,9	736,5	1 146,3
	1999	866,4	224,6	595,9	1 687,0	273,0	153,2	827,0	1 253,2
	2000	901,2	207,3	605,8	1 714,3	313,3	156,8	824,9	1 295,0
	2001	910,1	211,2	618,8	1 740,2	313,9	155,9	842,7	1 312,5
PAÍSES EN DESARROLLO DE EUROPA	1970 <sup>f</sup>	„	-	-	„	-	0,3	0,7	1,0
	1980 <sup>f</sup>	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	1998	0,0	2,1	14,6	16,7	6,3	2,0	9,8	18,1
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2001	0,0	2,2	15,8	18,0	6,7	2,1	10,6	19,4

## ANEXO II (continuación)

Zona <sup>b b</sup>	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados <sup>c</sup>			Crudo	Derivados <sup>c</sup>		
PAÍSES EN	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
DESARROLLO DE	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
OCEANÍA (N.E.P.)	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	1998	3,9	0,1	1,8	5,8	0,0	5,8	5,4	11,2
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2001	4,0	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
<b>Total parcial de los países en desarrollo</b>	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	1998	1 418,7	371,2	1 041,0	2 830,9	379,4	226,9	1 062,0	1 668,3
	1999	1 401,7	359,4	1 085,7	2 846,9	381,0	240,8	1 157,9	1 779,7
	2000	1 470,2	342,9	1 110,5	2 923,6	461,8	243,9	1 192,6	1 898,3
	2001	1 482,4	345,5	1 120,1	2 948,0	453,0	236,1	1 189,3	1 878,4
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	1998	1 569,3	502,7	3 526,0	5 598,1	1 533,0	539,6	3 670,3	5 742,9
	1999	1 563,5	493,1	3 611,7	5 668,3	1 541,5	547,3	3 740,7	5 829,5
	2000	1 636,3	478,3	3 775,2	5 889,8	1 678,9	559,2	3 925,0	6 163,1
	2001	1 649,0	478,7	3 704,5	5 832,2	1 674,9	557,6	3 874,2	6 106,7

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

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

<sup>b</sup> En el Anexo I figura la composición de los grupos.

<sup>c</sup> Comprenden GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fuel pesado y otros.

<sup>d</sup> Comprende la ex URSS.

<sup>e</sup> Estimaciones.

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

## ANEXO III a)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula<sup>a</sup>, por grupos de países y por tipos de buque<sup>b</sup>,  
al 31 de diciembre de 2001  
(en TRB)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>c</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
<b>Países desarrollados de economía de mercado</b>						
Alemania	6 309 871	50 689	2 460	514 418	5 063 992	678 312
Australia	1 914 654	246 822	627 031	88 024	44 670	908 107
Austria	35 320	..	..	35 320	..	..
Bélgica	166 029	3 659	..	1 055	..	161 315
Canadá	2 729 639	339 084	1 321 209	146 334	14 541	908 471
Dinamarca	7 163 419	1 307 636	204 281	539 308	3 645 722	1 466 472
España	2 148 277	598 400	42 150	425 027	93 579	989 121
Estados Unidos	23 621 605	9 055 771	4 086 351	2 232 774	4 147 813	4 098 896
Finlandia	1 595 368	304 081	104 869	432 415	..	754 003
Francia	4 693 715	1 950 171	355 131	279 805	478 263	1 630 345
Gibraltar	816 820	342 991	84 619	162 732	82 959	143 519
<b>TOTAL MUNDIAL<sup>d</sup></b>	<b>578 593 528</b>	<b>156 956 128</b>	<b>168 459 664</b>	<b>92 209 468</b>	<b>67 237 224</b>	<b>93 731 044</b>
Grecia	28 709 930	14 890 125	9 026 072	555 292	1 712 963	2 525 478
Irlanda	301 761	..	25 609	55 833	5 006	215 313
Islandia	193 357	516	415	1 587	..	190 839
Israel	611 396	1 270	..	8 374	592 514	9 238
Italia	9 697 966	1 426 332	1 869 143	1 701 829	893 677	3 806 985
Japón	14 576 537	3 341 053	3 089 438	1 986 343	599 530	5 560 173
Luxemburgo	1 469 208	629 887	13 945	102 689	79 014	643 673
Noruega	22 613 342	7 575 045	4 047 613	4 082 899	48 349	6 859 436
Nueva Zelanda	187 708	56 605	12 456	12 288	..	106 359
Países Bajos	6 901 696	37 576	81 593	2 702 881	1 792 764	2 286 882
Portugal	1 211 088	431 923	214 032	272 873	38 074	254 186
Reino Unido	12 277 719	3 819 044	988 564	1 152 358	2 387 073	3 930 680
Sudáfrica	413 915	3 906	..	437	268 518	141 054
Suecia	2 959 065	101 063	29 200	1 751 923	..	1 076 879
Suiza	501 975	..	463 409	24 346	..	14 220
Turquía	5 899 911	772 010	3 178 198	1 206 530	223 627	519 546
<b>Total parcial</b>	<b>159 721 291</b>	<b>47 285 659</b>	<b>29 867 788</b>	<b>20 475 694</b>	<b>22 212 648</b>	<b>39 879 502</b>
<b>Países de libre matrícula</b>						
Bahamas	33 458 723	14 468 644	5 355 698	6 418 461	1 892 159	5 323 761
Bermudas	5 422 694	1 660 729	1 884 861	306 982	437 171	1 132 951
Chipre	22 905 623	3 802 817	11 850 764	3 867 394	2 300 902	1 083 746
Liberia	52 128 953	18 854 335	11 769 702	4 556 628	8 464 556	8 483 732
Malta	27 190 755	10 650 576	10 678 284	3 750 102	978 772	1 133 021
Panamá	123 254 405	28 847 710	50 004 089	17 179 973	15 308 655	11 913 978
Vanuatu	1 496 422	3 545	528 530	421 918	30 808	511 621
<b>Total parcial</b>	<b>265 857 575</b>	<b>78 288 356</b>	<b>92 071 928</b>	<b>36 501 458</b>	<b>29 413 023</b>	<b>29 582 810</b>

## ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>f</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
<b>Europa central y oriental</b>						
Albania	25 170	..	..	23 870	..	1 300
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	647 501	175 431	..	93 903	..	378 167
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	955 596	113 991	517 371	216 733	56 380	51 121
Eslovaquia	15 191	..	..	15 191	..	..
Estonia	348 838	8 952	33 004	123 098	..	183 784
Ex URSS	..	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	10 361 701	1 432 047	783 435	3 778 998	258 633	4 108 588
Georgia	280 996	21 053	4 999	203 583	1 350	50 011
Hungría	..	..	..	..	..	..
Kazajistán	13 096	..	..	4 360	..	8 736
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	74 934	3 767	..	15 482	..	55 685
Lituania	394 870	5 437	79 720	172 433	..	137 280
Moldavia	..	..	..	..	..	..
Polonia	624 687	5 391	390 513	24 225	..	204 558
República Checa	..	..	..	..	..	..
Rumania	638 930	63 530	142 772	244 656	..	187 972
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	46 510	6 156	2 613	16 966	..	20 775
Ucrania	1 454 756	45 303	100 203	613 642	27 462	668 146
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..
<b>Total parcial</b>	<b>15 882 776</b>	<b>1 881 058</b>	<b>2 054 630</b>	<b>5 547 140</b>	<b>343 825</b>	<b>6 056 123</b>
<b>Países socialistas de Asia</b>						
China	16 648 194	2 351 500	6 633 815	4 748 673	1 457 559	1 456 647
República Popular Democrática de Corea	698 203	12 486	62 895	544 559	..	78 263
Viet Nam	1 073 906	157 973	122 449	579 780	35 690	178 014
<b>Total parcial</b>	<b>18 420 303</b>	<b>2 521 959</b>	<b>6 819 159</b>	<b>5 873 012</b>	<b>1 493 249</b>	<b>1 712 924</b>
<b>Países en desarrollo de África</b>						
Argelia	963 940	19 180	172 695	214 429	..	557 636
Angola	63 141	3 016	..	27 281	..	32 844
Benin	1 003	..	..	..	..	1 003
Camerún	13 573	..	..	652	..	12 921
Cabo Verde	16 518	1 151	..	9 033	..	6 334
Comoras	53 801	37 300	..	15 969	..	532
Congo	3 402	..	..	..	..	3 402
Côte d'Ivoire	8 646	789	..	..	..	7 857
Djibouti	2 493	..	..	299	..	2 194
Egipto	1 400 318	208 241	585 720	374 640	48 146	183 571

## ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>f</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Etiopía	81 933	2 492	..	79 441	..	..
Gabón	12 541	652	..	4 165	..	7 724
Gambia	1 884	..	..	..	..	1 884
Ghana	123 127	6 904	199	18 288	..	97 736
Guinea	11 645	..	..	808	..	10 837
Guinea Ecuatorial	37 225	..	..	5 820	..	31 405
Guinea-Bissau	6 459	..	..	1 414	..	5 045
Jamahiriya Árabe Libia	255 770	81 448	..	76 492	..	97 830
Kenia	19 137	4 708	..	2 611	..	11 818
Madagascar	43 441	10 734	..	18 522	..	14 185
Malawi	..	..	..	..	..	..
Marruecos	461 469	8 661	..	125 338	25 805	301 665
Mauricio	97 370	..	3 922	17 922	47 522	28 004
Mauritania	47 394	..	..	299	..	47 095
Mozambique	38 035	..	..	5 901	..	32 134
Nigeria	405 485	286 768	..	38 611	..	80 106
República Unida de Tanzania	38 817	4 347	..	20 735	..	13 735
Santa Elena	789	..	..	..	..	789
Santo Tomé y Príncipe	190 428	10 582	62 107	108 688	1 152	7 899
Senegal	48 011	..	..	1 145	..	46 866
Seychelles	33 971	..	..	18 491	..	15 480
Sierra Leona	13 148	..	..	490	..	12 658
Somalia	6 343	851	..	2 802	..	2 690
Sudán	42 978	832	..	39 927	..	2 219
Togo	8 107	..	..	2 603	..	5 504
Túnez	202 706	19 678	17 066	21 631	..	144 331
Uganda	1 697	..	..	1 697	..	..
Zaire	..	..	..	..	..	..
<b>Total parcial</b>	<b>4 756 745</b>	<b>708 334</b>	<b>841 709</b>	<b>1 256 144</b>	<b>122 625</b>	<b>1 827 933</b>
<b>Países en desarrollo de América</b>						
Anguila	701	..	..	592	..	109
Antigua y Barbuda	4 698 311	4 876	251 288	1 899 958	2 480 578	61 611
Argentina	445 118	49 351	33 678	100 040	..	262 049
Barbados	687 331	349 673	161 636	73 398	13 020	89 604
Belice	1 830 439	311 005	144 573	732 768	86 206	555 887
Bolivia	174 042	65 263	24 946	56 879	..	26 954
Brasil	3 699 436	1 570 668	1 418 192	308 243	158 192	244 141
Chile	884 733	99 767	223 543	122 316	69 601	369 506
Colombia	65 645	5 962	..	38 820	..	20 863
Costa Rica	2 978	..	..	..	..	2 978
Cuba	100 685	3 424	4 808	38 181	..	54 272

## ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>f</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Dominica	2 233	..	..	1 522	..	711
Ecuador	305 895	219 359	..	2 319	..	84 217
El Salvador	1 493	..	..	..	..	1 493
Granada	1 009	..	..	779	..	230
Guatemala	4 556	..	..	..	..	4 556
Guyana	15 169	125	..	7 033	..	8 011
Haití	1 172	..	..	892	..	280
Honduras	968 966	184 155	74 133	415 936	7 484	287 258
Islas Caimán	2 083 983	519 350	632 464	375 430	11 772	544 967
Islas Malvinas	54 707	..	..	591	..	54 116
Islas Turcos y Caicos	1 095	..	..	227	..	868
Islas Vírgenes (Reino Unido)	3 376	..	..	1 217	..	2 159
Jamaica	23 111	1 930	..	20 024	..	1 157
México	910 583	454 001	..	52 446	..	404 136
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	3 619	..	..	498	..	3 121
Paraguay	47 052	4 480	..	36 783	823	4 966
Perú	255 598	30 185	..	40 947	..	184 466
República Dominicana	9 385	..	..	5 360	..	4 025
Saint Kitts y Nevis	300	..	..	300	..	..
San Vicente y las Granadinas	7 081 393	458 723	2 994 857	2 705 975	173 392	748 446
Santa Lucía	..	..	..	..	..	..
Suriname	5 221	1 842	..	2 525	..	854
Trinidad y Tabago	26 593	998	..	3 154	..	22 441
Uruguay	74 269	5 799	..	7 143	..	61 327
Venezuela	872 187	374 238	120 753	52 662	953	323 581
<b>Total parcial</b>	<b>25 342 384</b>	<b>4 715 174</b>	<b>6 084 871</b>	<b>7 104 958</b>	<b>3 002 021</b>	<b>4 435 360</b>
<b>Países y territorios en desarrollo de Asia</b>						
Arabia Saudita	1 139 575	224 489	..	488 695	149 368	277 023
Bahrein	338 091	80 699	42 963	63 486	96 308	54 635
Bangladesh	387 563	62 893	5 672	269 613	14 233	35 152
Brunei Darussalam	362 694	239	..	2 018	..	360 437
Camboya	..	..	..	..	..	..
Emiratos Árabes Unidos	750 142	234 129	483	137 138	214 436	163 956
Filipinas	6 030 632	141 739	3 751 069	1 441 569	67 694	628 561
Hong Kong, China	13 875 860	1 537 453	8 893 094	879 387	2 373 686	192 240
India	6 722 912	2 549 207	2 705 702	427 760	109 268	930 975
Indonesia	3 622 666	838 416	343 909	1 532 011	148 752	759 578
Irán, República Islámica del	3 945 164	1 845 641	1 142 275	618 905	154 201	184 142
Iraq	240 582	101 717	..	69 957	..	68 908
Jordania	42 094	..	..	36 109	5 097	888
Kuwait	2 291 672	1 627 704	17 012	136 200	214 436	296 320

## ANEXO III a) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>f</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Libano	301 653	842	125 848	166 533	..	8 430
Malasia	5 209 161	872 364	1 446 561	598 011	707 674	1 584 551
Maldivas	66 642	4 449	..	57 557	..	4 636
Myanmar	379 819	2 935	162 346	185 047	..	29 491
Omán	24 360	313	..	4 289	..	19 758
Pakistán	247 915	49 595	..	150 517	31 707	16 096
Qatar	690 812	213 804	141 617	107 378	190 678	37 335
República Árabe Siria	498 214	1 461	54 017	438 984	..	3 752
República de Corea	6 397 423	842 678	2 874 401	955 571	708 115	1 016 658
Singapur	21 191 626	8 646 756	4 884 791	2 463 016	3 616 106	1 580 957
Sri Lanka	153 708	5 637	77 191	54 139	..	16 741
Tailandia	1 771 382	231 437	391 641	863 210	136 759	148 335
Yemen	73 757	51 348	..	2 557	..	19 852
<b>Total parcial</b>	<b>76 756 119</b>	<b>20 167 945</b>	<b>27 060 592</b>	<b>12 149 657</b>	<b>8 938 518</b>	<b>8 439 407</b>
<b>Países en desarrollo de Europa</b>						
Croacia	775 958	8 905	527 075	123 855	8 819	107 304
Eslovenia	1 891	..	..	276	..	1 615
Yugoslavia	3 498	..	..	..	..	3 498
<b>Total parcial</b>	<b>781 347</b>	<b>8 905</b>	<b>527 075</b>	<b>124 131</b>	<b>8 819</b>	<b>112 417</b>
<b>Países en desarrollo de Oceanía</b>						
Fiji	28 729	2 910	..	4 988	..	20 831
Islas Salomón	8 625	..	..	2 314	..	6 311
Kiribati	4 198	..	..	3 728	..	470
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papua Nueva Guinea	77 040	1 811	..	55 675	..	19 554
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	342 843	30 923	48 690	220 008	..	43 222
Tuvalu	35 516	..	..	11 669	..	23 847
<b>Total parcial</b>	<b>496 951</b>	<b>35 644</b>	<b>48 690</b>	<b>298 382</b>		<b>114 235</b>
<b>TOTAL DE PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO</b>	<b>108 133 546</b>	<b>25 636 002</b>	<b>34 562 937</b>	<b>20 933 272</b>	<b>12 071 983</b>	<b>14 929 352</b>
<b>Otros países sin especificar</b>	<b>10 578 037</b>	<b>1 343 094</b>	<b>3 083 222</b>	<b>2 878 892</b>	<b>1 702 496</b>	<b>1 570 333</b>

## ANEXO III b)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula<sup>a</sup>, por grupos de países y por tipos de buque<sup>b</sup>,  
al 31 de diciembre de 2001  
(en miles de TPM)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>c</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
<b>TOTAL MUNDIAL<sup>d</sup></b>	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
<b>Países desarrollados de economía de mercado</b>						
Alemania	7 450	76	5	652	6 346	371
Australia	2 319	408	998	73	57	783
Austria	46	..	..	46	..	..
Bélgica	189	7	..	2	..	180
Canadá	1 309	550	163	138	19	439
Dinamarca	8 587	2 302	366	564	4 171	1 184
España	2 185	1 105	70	358	136	516
Estados Unidos	29 420	16 857	5 598	1 613	4 424	928
Finlandia	1 226	510	154	359	0	203
Francia	6 280	3 664	689	328	575	1 024
Gibraltar	1 180	650	155	181	109	85
Grecia	48 368	27 942	16 357	700	1 866	1 503
Irlanda	181	0	36	81	7	57
Islandia	13	1	0	2	0	10
Israel	712	3	..	7	699	3
Italia	10 305	2 475	3 456	1 124	914	2 336
Japón	17 913	6 088	5 618	2 479	600	3 128
Luxemburgo	2 125	1 159	20	56	100	790
Noruega	30 699	14 180	7 368	3 813	66	5 272
Nueva Zelanda	167	91	17	13	..	46
Países Bajos	7 477	61	152	3 393	2 016	1 855
Portugal	1 777	804	388	325	45	215
Reino Unido	15 288	6 913	1 817	1 130	2 629	2 799
Sudáfrica	359	5	..	0	262	92
Suecia	1 787	159	39	981	0	608
Suiza	890	..	829	40	..	21
Turquía	9 270	1 455	5 455	1 633	281	446
<b>Total parcial</b>	207 522	87 465	49 750	20 091	25 322	24 894
<b>Países de libre matrícula</b>						
Bahamas	48 860	27 097	9 424	7 148	1 957	3 234
Bermudas	8 396	3 421	3 635	299	459	582
Chipre	35 832	6 471	20 704	4 802	2 721	1 134
Liberia	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
Malta	44 272	18 843	18 445	4 486	1 137	1 361
Panamá	185 051	52 567	89 516	14 281	16 955	11 732
Vanuatu	1 460	5	851	283	35	286
<b>Total parcial</b>	402 355	143 184	163 505	35 690	33 248	26 728

## ANEXO III b) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>c</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
<b>Europa central y oriental</b>						
Albania	28	..	..	27	..	1
Armenia	0	..	..	..	..	0
Azerbaiyán	502	231	..	105	..	166
Belarús	0	..	..	..	..	..
Bulgaria	1 381	179	829	269	67	37
Eslovaquia	19	..	..	19	..	..
Estonia	246	15	48	126	0	57
Ex URSS	0	..	..	..	..	..
Federación de Rusia	9 564	2 062	1 103	4 125	298	1 976
Georgia	348	36	8	272	2	30
Hungría	0	..	..	..	..	..
Kazajastán	6	..	..	2	..	4
Kirguistán	0	..	..	..	..	..
Letonia	54	6	0	17	0	31
Lituania	381	9	116	194	0	62
Moldavia	0	..	..	..	..	..
Polonia	793	8	668	19	0	98
República Checa	0	..	..	..	..	..
Rumania	782	97	229	305	0	151
Tayikistán	0	..	..	..	..	..
Turkmenistán	37	8	3	15	..	11
Ucrania	1 304	75	160	698	30	341
Uzbekistán	0	..	..	..	..	..
<b>Total parcial</b>	<b>15 445</b>	<b>2 726</b>	<b>3 164</b>	<b>6 193</b>	<b>397</b>	<b>2 965</b>
<b>Países socialistas de Asia</b>						
China	24 048	3 815	11 095	6 327	1 761	1 050
República Popular Democrática de Corea	920	24	105	736	0	55
Viet Nam	1 554	257	195	835	32	235
<b>Total parcial</b>	<b>26 522</b>	<b>4 096</b>	<b>11 395</b>	<b>7 898</b>	<b>1 793</b>	<b>1 340</b>
<b>Países en desarrollo de África</b>						
Angola	65	5	..	42	..	18
Argelia	1 068	30	288	278	..	472
Benin	0	..	..	..	..	..
Cabo Verde	20	2	..	14	..	4
Camerún	6	..	..	1	..	5
Comoras	92	67	..	25	..	..
Congo	1	..	..	..	..	1
Côte d'Ivoire	5	1	..	..	..	4
Djibouti	1	..	..	1	..	..
Egipto	2 037	361	996	496	58	126
Etiopía	102	4	..	98	..	..

## ANEXO III b) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>c</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Gabón	8	1	..	4		
Gambia	2	..	..	..		
Ghana	99	11	0	23		
Guinea	5	..	..	0		
Guinea-Bissau	2	..	..	0		
Guinea Ecuatorial	15	..	..	7	..	8
Jamahiriya Árabe Libia	291	165	..	84		
Kenia	18	8	..	2		
Madagascar	47	17	..	23	..	7
Malawi	0	..	..	..	..	..
Marruecos	398	14	0	128	34	222
Mauricio	109	..	5	17		
Mauritania	23	..	..	1		
Mozambique	30	..	..	11	..	19
Nigeria	650	552	..	49	..	49
República Unida de Tanzania	..	8	..	25	..	4
Santa Elena	0	..	..	..	..	..
Santo Tomé y Príncipe	259	16	105	129	1	8
Senegal	24	..	..	2	..	22
Seychelles	28	..	..	18	..	10
Sierra Leona	5	..	..	1	..	4
Somalia	6	2	..	2	..	2
Sudán	53	1	..	51	..	1
Togo	7	..	..	3	..	4
Túnez	173	32	26	30	..	85
Uganda	3	..	..	3	..	..
Zaire	0	..	..	..	..	..
<b>Total parcial</b>	<b>5 689</b>	<b>1 297</b>	<b>1 420</b>	<b>1 568</b>	<b>162</b>	<b>1 242</b>
<b>Países en desarrollo de América</b>						
Anguila	1	..	..	1	..	..
Antigua y Barbuda	6 071	8	398	2 406	3 185	74
Argentina	312	89	52	130	..	41
Barbados	1 116	640	264	105	17	90
Belice	2 002	554	237	1 034	86	91
Bolivia	247	106	44	74	0	23
Brasil	5 959	2 694	2 484	341	190	250
Chile	915	167	382	80	80	206
Colombia	82	10	..	51	..	21
Costa Rica	1	..	0	..	..	1
Cuba	92	5	6	46	..	35
Dominica	2	..	..	2	..	0
Ecuador	444	379	..	4	..	61
Granada	1	..	..	1	..	..
Guatemala	4	..	..	..	..	4

## ANEXO III b) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>e</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Guyana	14	..	..	8	..	6
Haití	1	..	..	1	..	..
Honduras	1 158	342	124	591	7	94
Islas Caimán	3 148	931	1 086	413	13	705
Islas Malvinas	36	..	..	0	..	36
Islas Turcos y Caicos	0	..	..	0	..	..
Islas Vírgenes (Reino Unido)	8	..	..	1	..	7
Jamaica	25	3	..	22	..	..
México	1 180	745	..	36	..	399
Montserrat	0	..	..	..	..	..
Nicaragua	2	..	..	1	..	1
Paraguay	52	9	40	2	1	..
Perú	200	53	..	65	..	82
República Dominicana	7	..	..	6	..	1
Saint Kitts y Nevis	1	..	..	1	..	..
San Vicente y las Granadinas	10 105	826	5 211	3 451	208	409
Santa Lucía	0	..	..	..	..	..
Suriname	6	3	..	3	..	..
Trinidad y Tabago	11	1	..	3	..	7
Uruguay	46	8	..	4	..	34
Venezuela	1 307	650	200	78	1	378
<b>Total parcial</b>	<b>34 556</b>	<b>8 223</b>	<b>10 488</b>	<b>8 999</b>	<b>3 789</b>	<b>3 057</b>
<b>Países y territorios en desarrollo de Asia</b>						
Arabia Saudita	1 386	430	..	522	156	278
Bahrein	450	153	60	98	100	39
Bangladesh	526	107	9	369	19	22
Brunei Darussalam	349	0	..	3	..	346
Camboya	0	..	..	..	..	..
Filipinas	8 568	202	6 392	1 607	76	291
Hong Kong, China	23 207	2 784	16 357	1 191	2 670	205
India	10 645	4 492	4 583	519	143	908
Indonesia	4 543	1 325	546	2 103	194	375
Irán, República Islámica del	6 642	3 489	1 958	855	179	161
Iraq	332	170	..	96	..	66
Jordania	54	..	0	47	7	0
Kuwait	3 633	2 933	27	140	227	306
Líbano	429	1	204	214	..	10
Malasia	7 248	1 527	2 567	784	870	1 500
Maldivas	96	9	..	83	..	4
Myanmar	533	5	270	244	..	14
Omán	15	0	..	6	..	9
Pakistán	363	91	..	217	42	13
Qatar	1 040	375	270	158	204	33

## ANEXO III b) (continuación)

	<i>Flota total</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general<sup>c</sup></i>	<i>Porta-contenedores</i>	<i>Buques de otros tipos</i>
Emiratos Árabes Unidos	938	385	1	183	227	142
República Árabe Siria	744	2	85	656	..	1
República de Corea	9 425	1 588	5 209	1 181	825	622
Singapur	32 799	15 533	9 090	2 227	4 272	1 677
Sri Lanka	243	10	150	73	..	10
Tailandia	2 686	419	646	1 307	186	128
Yemen	120	98	..	3	..	19
<b>Total parcial</b>	<b>117 014</b>	<b>36 128</b>	<b>48 424</b>	<b>14 886</b>	<b>10 397</b>	<b>7 179</b>
<b>Países en desarrollo de Europa</b>						
Croacia	1 124	12	923	147	11	31
Eslovenia	1	0	0	0	0	1
Yugoslavia	1	0	0	0	0	1
<b>Total parcial</b>	<b>1 126</b>	<b>12</b>	<b>923</b>	<b>147</b>	<b>11</b>	<b>33</b>
<b>Países en desarrollo de Oceanía</b>						
Fiji	24	4	..	5	..	15
Islas Salomón	6	..	..	2	..	4
Kiribati	4	..	..	4	..	0
Nauru	0	..	..	..	..	0
Papua Nueva Guinea	84	3	..	70	..	11
Samoa	0	..	..	..	..	0
Tonga	467	50	92	279	..	46
Tuvalu	58	..	..	16	..	42
<b>Total parcial</b>	<b>643</b>	<b>57</b>	<b>92</b>	<b>376</b>	<b>0</b>	<b>118</b>
<b>TOTAL DE PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO</b>	<b>159 028</b>	<b>45 717</b>	<b>61 347</b>	<b>25 976</b>	<b>14 359</b>	<b>11 629</b>
<b>Otros países sin especificar</b>	<b>14 780</b>	<b>2 331</b>	<b>5 428</b>	<b>4 024</b>	<b>1 976</b>	<b>1 021</b>

## Notas del anexo III

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay

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

<sup>b</sup> Buques de 100 TRB o más, con exclusión de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.

<sup>c</sup> Incluidos los mixtos de pasaje y carga.

<sup>d</sup> Con exclusión de las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que representaban respectivamente 3,9 millones de TRB (4,2 millones de TPM), 0,9 millones de TRB (1,9 millones de TPM) y 1,2 millones de TRB (1,8 millones de TPM).

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

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