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*[a]
Mundo	2,2	2,6	3,8	1,3
Países desarrollados de economía de mercado	2,0	2,4	3,4	1,0
de los cuales:				
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
de la cual:				
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
Países en desarrollo	4,3	3,4	5,4	2,1
de los cuales en:				
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
Economías en transición	-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, Nº de venta: S.02.II.D.2, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1.

[a] 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)

Exportaciones			*Países/regiones*	*Importaciones*		
1999	*2000*	*2001*		*1999*	*2000*	*2001*
5,0	11,9	-1,5	Mundo[a]	6,1	11,3	0,9
4,8	9,9	0,4	Economías desarrolladas[a]	7,6	9,6	0,3
			de las cuales:			
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[a]	4,4	15,4	0,8
			de las cuales en:			
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[b]	1,3	14,6	n.d.
6,6	16,2	-3,7	Asia[c]	9,0	15,4	-1,9
-2,0	17,9	8,0	*Economías en transición*[a]	-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; y UNCTAD (2002), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2002*, publicación de las Naciones Unidas, Nº de venta: S.02.II.D.2, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.3.

[a] Con exclusión de las duplicaciones importantes.

[b] Incluye a Israel.

[c] 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

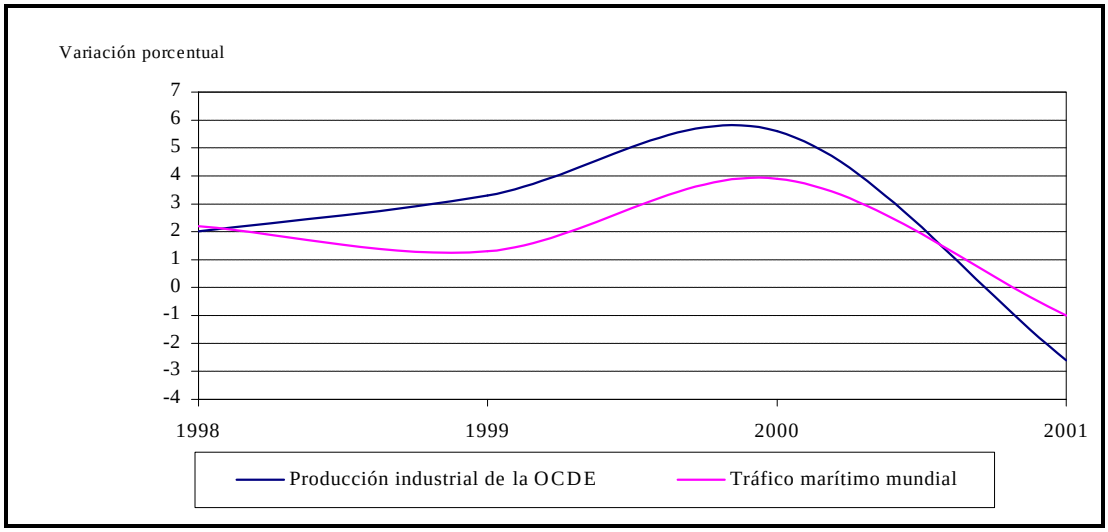
1. El comercio marítimo en general

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[1] facilitadas para 1999 y 2000 indican que esa producción aumentó 4% a 74,5 millones de barriles por día (mbpd) en 2000. Casi

[1] 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[a]

(mercancías cargadas)

Año	*Carga de buques tanque*		*Carga seca*				*Total (todas las mercancías)*	
			Total		*de la cual: principales graneles[b]*			
	Millones de toneladas	*Variación porcentual*	*Millones de toneladas*	*Variación porcentual*	*Millones de toneladas*	*Variación porcentual*	*Millones de toneladas*	*Variación porcentual*
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
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[c]	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.

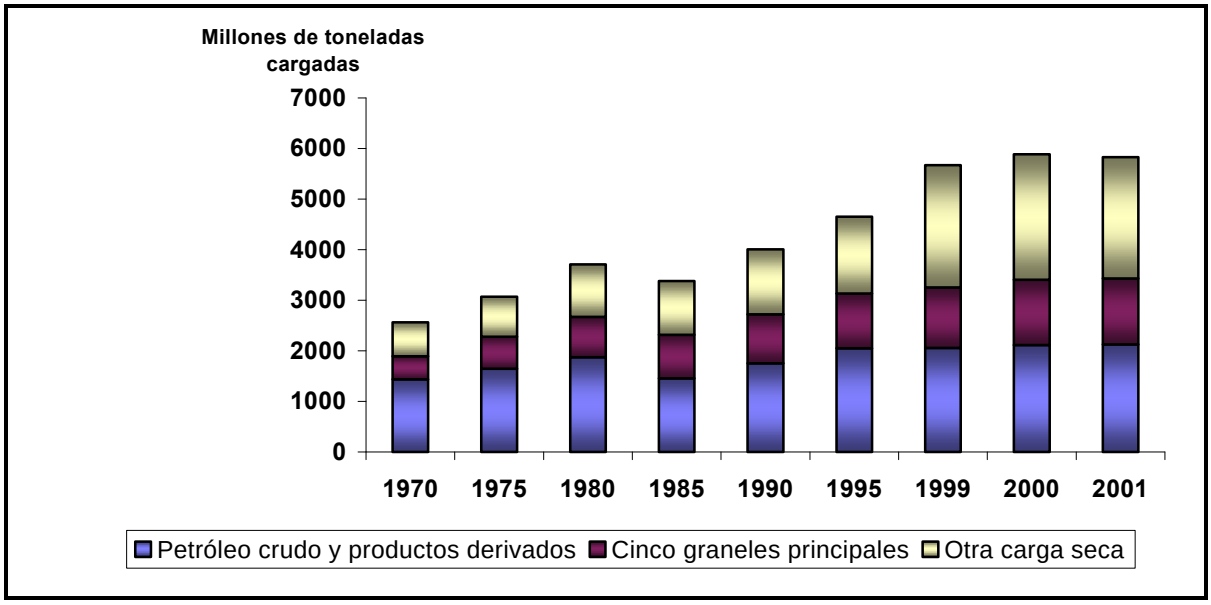
[a] Incluido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

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

[c] 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[2] 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)[3], 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

[2] 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.

[3] Medido a 15ºC y 1.013 milibares.

CUADRO 4

Tráfico marítimo mundial [a] en 1970,1980, 1990 y 1997-2001, por tipos de carga y por grupos de países [b]

Grupo de países	*Año*	*Mercancías cargadas*				*Mercancías descargadas*			
		Petróleo		*Carga seca*	*Total de todas las mercancías*	*Petróleo*		*Carga seca*	*Total de todas las mercancías*
		Crudos	*Derivados [c]*			*Crudos*	*Derivados [c]*		
		Comercio en millones de toneladas							
TOTAL MUNDIAL	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	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
		Porcentaje del comercio por grupos de países							
TOTAL MUNDIAL	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	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[d]	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	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[e]	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,5	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 [c]			Crudos	Derivados [c]		
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
de los cuales en:									
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[e]	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,5	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* [c]			*Crudos*	*Derivados* [c]		
Oceanía [e]	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1998	0,2	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 Azerbayán a través del Mar Negro. Luego, la terminación del oleoducto para llevar petróleo de Kazajastán 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 resultas 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 discurrió 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%).

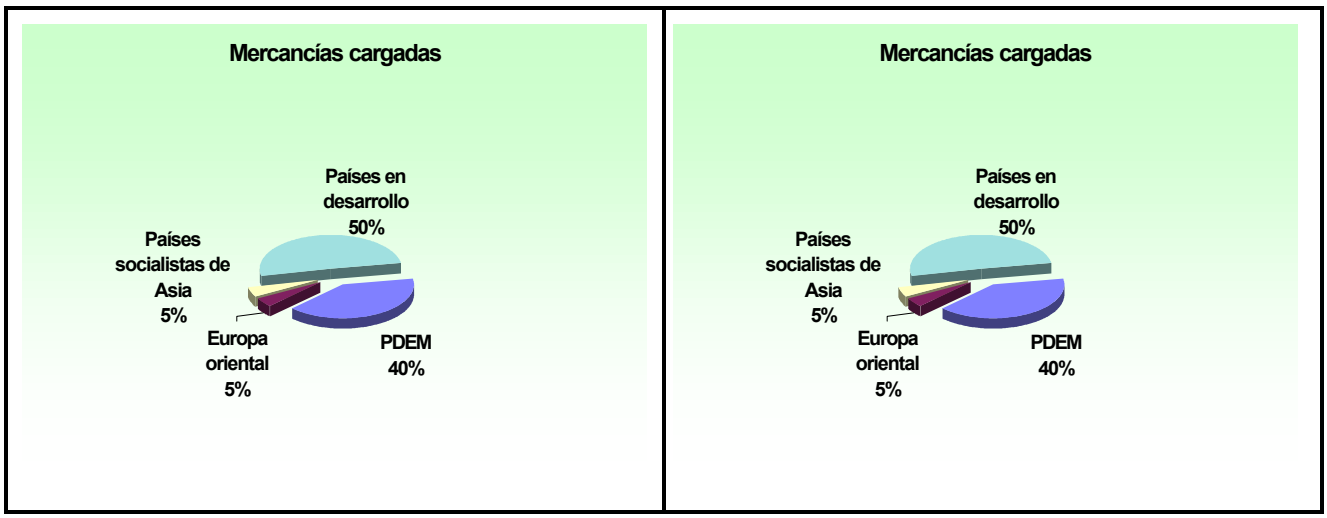
En el segmento de carga seca a granel, la parte de los PDEM se mantuvo en 58% de las exportaciones y 60,5% de las importaciones. Aquí también el anexo II permite ver la distribución regional de ese transporte. Europa sigue siendo el mayor mercado de carga seca para exportaciones e importaciones, con 29,3 y 37,8% respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelandia) 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*[a]	*Los cincos 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*.

[a] 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.