

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

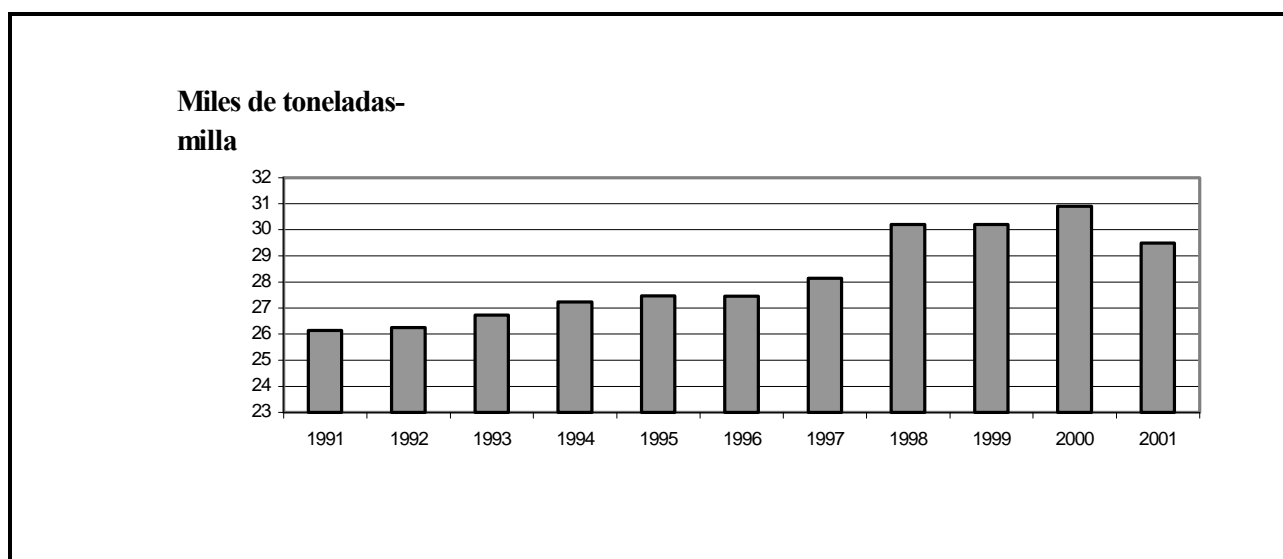
Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM se mantuvieron en el año 2001 en un nivel similar al de 1999 en 7,6, mientras las toneladas-milla disminuyeron 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^a
y el resto de la flota^b, 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 ^a (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.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

^b 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^a
y el resto de la flota^b, 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.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

^b 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 ^a	63,7	29,0	24,7	23,7	18,4	21,5
Flota en actividad ^b	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.

^a 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.

^b 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 ^a
(promedios anuales en millones de TPM)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ^d
Flota mundial de buques tanque	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2
Excedente total de buques tanque ^b	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
Flota mundial de graneleros de carga seca	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	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
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	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
Flota mundial de buques unitarizados ^c	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.

^a 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.

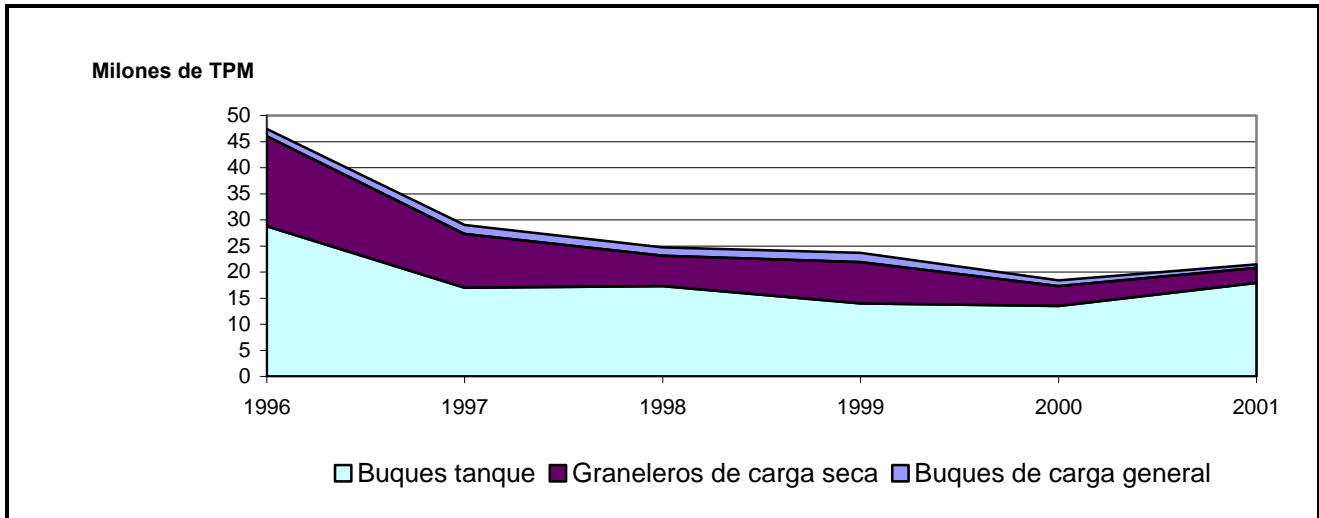
^b Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

^c 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.

^d 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>
Países desarrollados de economía de mercado	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
Principales países de libre matrícula	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
Países en desarrollo	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
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	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
Países socialistas de Asia	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
Total mundial^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).

^a El volumen de los países en desarrollo comprende toda la carga cargada y descargada.

^b 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^a, 1999-2002^b
(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	

^a Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros/superpetroleros: 150.000 TPM y más; petroleros de tamaño mediano para crudos: 70.000 a 150.000 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30.000 a 70.000 TPM; petroleros medianos para productos sin refinar: menos de 35.000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.

^b 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^a
(cifras mensuales)

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp ^b (1995 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros tramp ^c (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	

^a Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

^b Datos recopilados por el Ministerio alemán de Transporte.

^c 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 1° de enero de 2002		Pedidos al 1° 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 Asociación⁴ 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

⁴ Para más información, véase 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)^a

Clasificación	Operador	País/Territorio	Nº de buques en 2001	Capacidad en TEU en 2001	Capacidad en TEU en 2000 ^b
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			1 254	2 996 763	2 662 891
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			1 789	4 246 425	3 786 562
FLOTA MUNDIAL			–	7 057 915	6 411 947

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.

^a Todas las filiales están consolidadas.

^b 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)

<i>Tipo de buque</i>	<i>Promedios anuales</i>			<i>Promedios mensuales en 2002</i>			
	<i>1997</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Enero</i>	<i>Febrero</i>	<i>Marzo</i>	<i>Abril</i>
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 ^a	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 ^b	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88
600 a 799 TEU ^c	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

^a 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.

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

^c 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^a**
 (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>
2000						
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
2001						
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
2002						
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

^a 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; 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 ^a						
		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).

^a Para el café (Brasil-Europa y Colombia-Europa) y el aceite de coco se indican precios c.i.f. (costo, seguro y flete). Para el cacao en grano (Ghana-Europa y Brasil-Europa) 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^a 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.

^a La estimación del total mundial no es completa, ya que los datos de países que no son miembros del FMI, de los países de Europa central y oriental y de las Repúblicas de la ex Unión Soviética, y de los países socialistas de Asia no figuran por falta de información o por otros motivos.

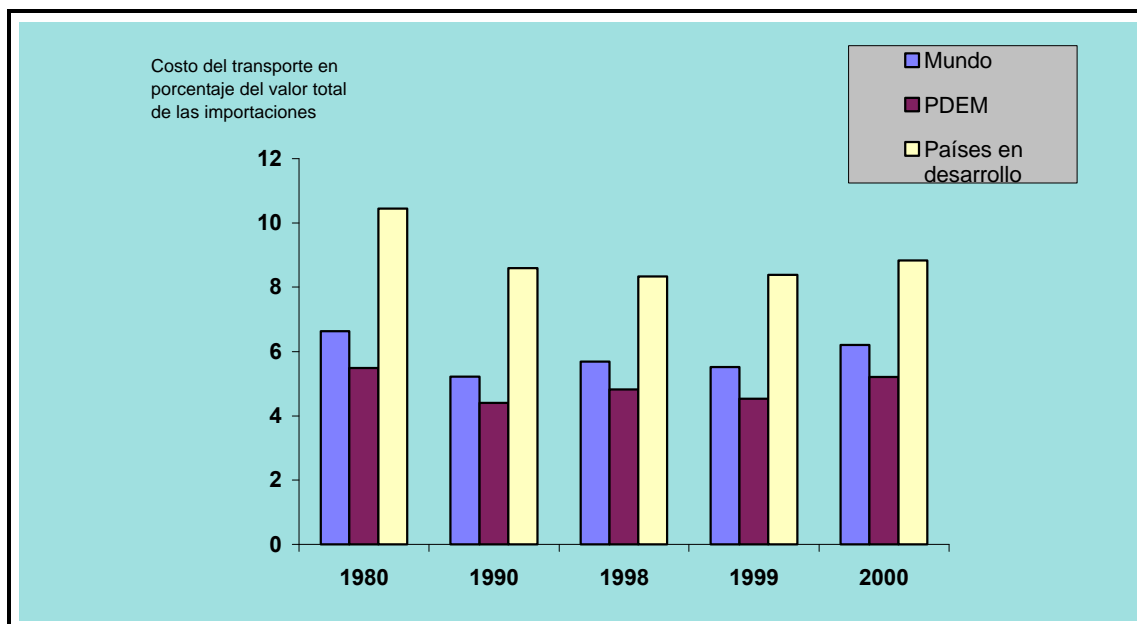
El desglose subregional muestra que esos costos del transporte en el África occidental aumentaron ligeramente desde 1999 a casi 14% en 2000, mientras los del África oriental y meridional, incluido el Océano Índico, subieron a 15,2% desde 14,1 en 1999. La proporción en África del Norte aumentó a 11,6%, 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.