

## INTRODUCCIÓN

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

### RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

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

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

#### *Desarrollo de la flota mundial*

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

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

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

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

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

### **Los mercados de fletes**

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

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

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones aumentó a 6,21% en 2000, con un alza desde el 5,52% de 1999. Ese factor de carga fue de 5,21% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con 4,53% en 1999, mientras que en los países en desarrollo subió a 8,83% desde 8,39% en 1999. En los países en desarrollo de

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

### **Desarrollo portuario**

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

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

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

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

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

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

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