

Capítulo I

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

En el primer capítulo del informe se ofrece un panorama de la demanda de servicios de transporte marítimo, junto con algunos datos básicos sobre la situación económica mundial y un examen de la evolución del tráfico marítimo internacional y sus previsiones.

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial

Aspectos generales

En el año 2002 el crecimiento de la producción mundial subió al 1,9%, tras el bajo nivel del 1,2% registrado en 2001 (véase el cuadro 1). No obstante, con excepción de los Estados Unidos, Asia y China, las tasas de crecimiento de la producción continuaron disminuyendo en la mayoría de las regiones.

En los países desarrollados de economía de mercado el crecimiento fue del 1,5%, muy superior al 0,9% del año anterior. Ello se debió a que la tasa de crecimiento de la producción de los Estados Unidos se había multiplicado por ocho, situándose en el 2,4%, gracias a la reposición de las existencias agotadas y a la expansión del consumo público. En cambio, el flojo crecimiento de la economía japonesa conoció de nuevo un ligero descenso en relación con el año 2001, mientras que el crecimiento de la Unión Europea retrocedió un tercio, situándose en el 1,0%. La desaceleración del crecimiento económico fue más pronunciada en Italia, donde bajó al 0,4%, y en Alemania, donde descendió al 0,2%, pero no tan grande en Francia ni en el Reino Unido.

El crecimiento de la producción económica de las economías en desarrollo fue del 3,3%, muy por encima del promedio mundial. El crecimiento más alto correspondió a algunas economías de Asia, donde se llegó al 4,4%. La recuperación fue especialmente fuerte en el Asia oriental, donde la tasa de crecimiento se multiplicó casi por 10 en Malasia y por tres en Tailandia, mientras que se duplicó en Singapur y en la República de Corea. Se registraron también aumentos en Indonesia y en las Filipinas, donde el crecimiento de la producción subió al 3,7% y al 4,6%, respectivamente. En el Asia meridional, el Pakistán casi duplicó su tasa de crecimiento de la producción, que se situó en el 4,6%, mientras que en la India bajó al 4,5%, casi un 1% menos que el año anterior. China continuó su expansión económica, con un crecimiento del 8%, mientras que la Provincia china de Taiwán se recuperó de la contracción sufrida el año anterior y creció un 3,5%, y Hong Kong (China) casi triplicó su tasa de crecimiento, que fue del 2,4%.

CUADRO 1

Croissance de la production mondiale, 2000-2002
(en pourcentage)

<i>Región/agrupación</i>	<i>Promedio 1990-2000</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002 ^a</i>
MUNDO	2,2	3,9	1,2	1,9
Países desarrollados de economía de mercado	2,0	3,4	0,9	1,5
<i>de la cual:</i>				
Estados Unidos	2,8	3,8	0,3	2,4
Japón	1,1	2,8	0,4	0,3
Unión Europea	1,7	3,5	1,5	1,0
<i>de la cual:</i>				
Zona del euro	1,7	3,6	1,4	0,8
Alemania	1,6	3,0	0,6	0,2
Francia	1,4	3,8	1,8	1,2
Italia	1,2	3,1	1,8	0,4
Reino Unido	1,9	3,1	2,1	1,8
Países en desarrollo	4,3	5,5	2,4	3,3
<i>de los cuales en:</i>				
África	2,2	3,3	3,4	2,9
América Latina	2,9	3,7	0,3	-0,8
Asia	4,4	6,5	1,8	4,4
Economías en transición	-3,0	5,8	4,1	4,0
China	9,3	8,0	7,3	8,0

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995, publicados en UNCTAD (2003), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2003*, publicación de las Naciones Unidas, Número de venta: E.03.II.D.7, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1.

^a Estimaciones.

El crecimiento de la producción de las economías africanas en el año 2002 bajó del 3,4% al 2,9%. Argelia, Côte d'Ivoire, Ghana y Sudáfrica aumentaron su tasa de crecimiento, mientras que el Camerún, Egipto, Kenia, Marruecos y Nigeria registraron pequeños descensos. Zimbabwe, cuya economía se ha contraído durante cuatro años consecutivos, registró un descenso del 12,5% en 2002. En los países en desarrollo de América, las economías se contrajeron un 0,8%, sobre todo por el colapso financiero de la Argentina, cuya economía se ha contraído durante cuatro años consecutivos, con un crecimiento negativo sin precedentes del -11%, y por su repercusión en los países vecinos. El desempeño económico del Uruguay fue semejante al de la Argentina, mientras que el Brasil consiguió mantener el mismo crecimiento del 1,5% del año anterior. En los países andinos, el crecimiento económico presentó signos diversos. Venezuela registró un crecimiento negativo de la producción del 8,9%, como consecuencia de la inestabilidad política que padeció durante gran parte del año, mientras que en otros países el crecimiento fue positivo. México comenzó a beneficiarse de la recuperación estadounidense y consiguió un modesto aumento de la producción del 0,9%.

Las economías en transición registraron el cuarto año consecutivo de crecimiento económico positivo, que fue del 4%, más del doble del promedio mundial. Ello representó una modesta desaceleración con respecto a los dos años anteriores. En las economías de la Federación de Rusia, Ucrania y Kazajistán las tasas de crecimiento de la producción fueron del 4,3%, 4,6% y 9,5%, respectivamente. En Europa oriental, Bulgaria, Polonia y Eslovaquia, tuvieron tasas más elevadas de crecimiento de la producción, que fueron del 4,2%, 1,3% y 4,4%, respectivamente.

Perspectivas

Las previsiones sobre el crecimiento económico mundial del año 2003 han sido prudentemente optimistas, en particular a raíz de la rápida conclusión de la guerra en Iraq y a pesar de la preocupación causada por el brote de SARS en el país de crecimiento más rápido del mundo, China. Las previsiones actuales oscilan entre el 1,9% y el 3,0%.

CUADRO 2

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2000-2002
(variación porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>Países/regiones</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>		<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>
11,9	-1,5	2,5	Mundo ^a	11,3	0,9	n.d.
9,9	n.d.	n.d.	Economías desarrolladas ^a	9,6	0,3	n.d.
<i>de las cuales:</i>						
9,9	-5,0	-3,5	América del Norte	11,3	-3,8	2,0
10,1	1,1	0,5	Unión Europea (15)	10,9	0,3	-0,3
9,2	-5,0	8,3	Japón	10,9	0,3	0,8
15,7	0,5	n.d.	Economías en desarrollo ^a	15,4	0,8	n.d.
<i>de las cuales en:</i>						
7,3	2,5	n.d.	África	5,4	4,6	n.d.
10,3	2,7	1,8	América Latina	11,1	0,5	5,5
14,0	n.d.	n.d.	Oriente Medio ^b	14,6	n.d.	n.d.
16,2	-3,7	13,0	Asia ^c	15,4	-1,9	12,5
17,9	8,0	8,5	Economías en transición ^a	14,0	14,7	11,0
28,3	5,0	n.d.	China	33,1	11,3	n.d.

Fuente: Informe anual 2003 de la OMC, capítulo II, gráfico II.4 en pág. 7, disponible en www.wto.org; Comunicado de prensa del 22 de abril de 2003, titulado "Cifras del comercio mundial", y UNCTAD (2003), Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2003, publicación de las Naciones Unidas, Número de venta: E.03.II.D.7, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.3.

^a Con exclusión de las duplicaciones importantes.

^b Incluye a Israel.

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

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

En el año 2002 el volumen de las exportaciones mundiales creció un 2,5% (véase el cuadro 2), lo que representa una recuperación con respecto a la contracción del año anterior. Por lo que hace a los países desarrollados, el volumen de las exportaciones disminuyó en América del Norte un 3,5%, aumentó ligeramente la Unión Europea, un 0,5%, y creció nada menos que el 8,3% en el Japón. El crecimiento del volumen de las exportaciones de los países en desarrollo de Asia y América Latina se estimaba en el 13,0% y el 1,8%, respectivamente. Los países con economías en transición continuaron su sólida expansión de las exportaciones, con una tasa del 8,5%. En términos generales, tras recuperarse de la contracción de 2001 durante el primer trimestre de 2002, las exportaciones mostraron un comportamiento especialmente sólido durante el segundo y el tercer trimestres, pero se desaceleraron al final del año.

Las cifras preliminares disponibles sobre el crecimiento del volumen de las importaciones revelan un modesto aumento de los países desarrollados, en particular en América del Norte y el Japón, con una contracción en los países de la Unión Europea, probablemente debido a la valoración de la moneda durante el año. En los países en desarrollo de Asia y los países con economías en transición las importaciones registraron un crecimiento de dos dígitos, mientras que en América Latina se contrajeron un 5,5% como consecuencia de la depreciación de la moneda en varios países.

Tendencias de importaciones y exportaciones

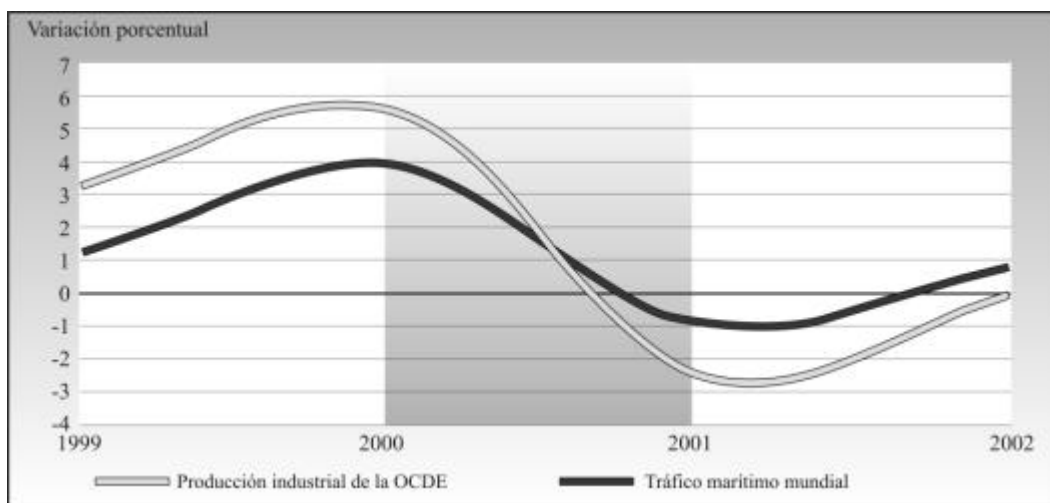
Las perspectivas de las exportaciones e importaciones para 2003 dependen de la recuperación del Japón y de Europa y del mantenimiento de la tendencia ascendente de las importaciones de América del Norte. En otros lugares, se prevé que el comercio se adapte progresivamente a las exigencias de seguridad de los Estados Unidos y a los controles sanitarios en el Lejano Oriente. El crecimiento del comercio de manufacturas desde los países en desarrollo a los desarrollados estimulará también el crecimiento.

3. La producción industrial de los países de la OCDE

El índice de producción industrial (1995 = 100) de los países de la OCDE, que es otro indicador fundamental para el sector del transporte marítimo mundial, fue en promedio de 118,1 en el año 2002, cifra marginalmente inferior a la del año anterior pero un 2,6% inferior al 121,2 de 2000 (véase el gráfico 1).

GRÁFICO 1

**Variación anual de la producción industrial de la OCDE
y del tráfico marítimo mundial en 1999-2002**
(Variación porcentual)



Fuente: OCDE (2002), *Main Economic Indicators*, abril.

Los resultados para 2002 estuvieron influenciados por la desigual actividad industrial de las principales economías. En los Estados Unidos, el índice fue de 122,4 en el primer trimestre, luego subió y alcanzó un máximo de 124,7 durante el tercer trimestre pero descendió a 123,8 durante el último trimestre; el índice medio del año fue un 0,8% inferior con respecto al nivel de 2001. El índice correspondiente a los 15 países de la Unión Europea siguió una evolución semejante: comenzó en 113,7, subió durante los dos trimestres siguientes, alcanzó un máximo de 114,5 durante el tercer trimestre y finalmente cayó a 113,9 durante el cuarto trimestre. También en este caso, el índice medio correspondiente al año bajó un 1%, situándose en 114,2. La mejoría económica del Japón fue mucho más sólida: comenzó en 93, alcanzó un máximo de 98,6 durante el tercer trimestre y retrocedió a 97,7 en el último trimestre, pero el promedio del año fue de 96,4, es decir, un 1,4% menos que en 2001. La tendencia fue ascendente en las pequeñas economías, sobre todo las de Europa oriental: en Hungría comenzó a 177,1 y finalizó con 182,3, mientras que en la República Checa empezó con 126,4 y terminó con 132,3. En estos dos países, el índice general de 2002 subió un 2,6% y 9,4%, respectivamente. También el Canadá consiguió resultados satisfactorios: pasó de 118,8 a 120,7. Las perspectivas de la OCDE para el año 2003 indican un continuado fortalecimiento de la producción industrial.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

El tráfico marítimo mundial aumentó ligeramente en 2002, alcanzando un total de 5.888 millones de toneladas de mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos provisionales disponibles para 2002, fue del 0,8%, como puede verse en el cuadro 3 y en el gráfico 2.

CUADRO 3

Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indican ^a
(mercancías cargadas)

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Total		de la cual: principales graneles ^b		Millones de toneladas	Variación porcentual
			Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 084		3 532		1 170		5 616	
1999	2 073	-0,5	3 593	1,7	1 196	2,2	5 666	0,9
2000	2 167	4,6	3 703	3,1	1 288	7,7	5 871	3,6
2001	2 170	0,1	3 670	-0,9	1 331	3,3	5 840	-0,5
2002 ^c	2 140	-1,4	3 748	2,1	1 352	1,6	5 888	0,8

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

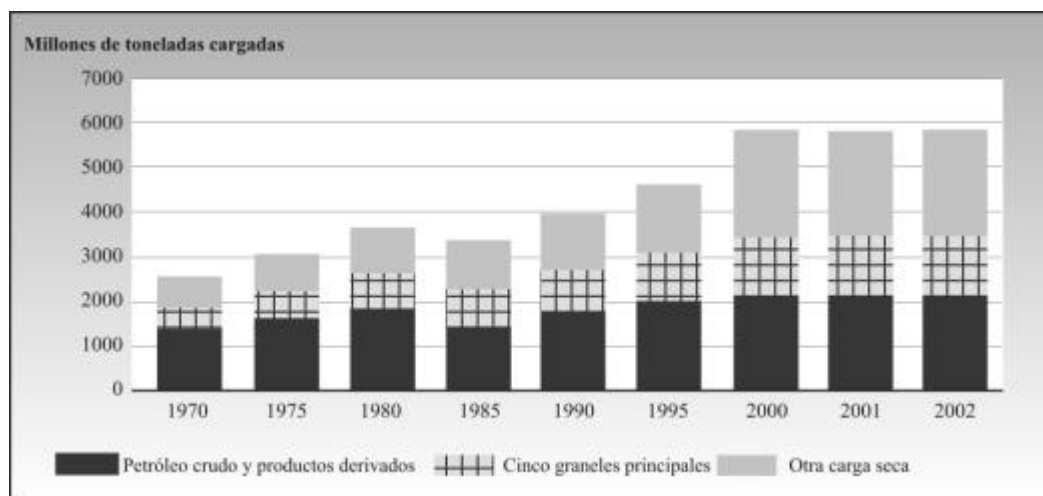
^a Includo el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

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

^c Estimaciones.

GRÁFICO 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años
(Millones de toneladas cargadas)



Fuente: El Transporte Marítimo, varios números.

El desglose por continentes de las mercancías embarcadas en 2002 fue como sigue: la parte de África en las exportaciones mundiales fue del 8,8%, mientras que la de América alcanzó el 21,2%. Asia fue, con mucho, el continente con la parte mayor del tonelaje total de exportaciones mundiales por vía marítima, con un 37%. La parte de Europa fue la segunda por orden de importancia, con un 25,4%, mientras que la de Oceanía fue la menor, con sólo el 7,6%. El desglose correspondiente a algunos bloques comerciales fue como sigue: Unión Europea (UE): 17,8%; Consejo de Cooperación del Golfo (CCG): 12,5%; Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN): 10,2%; Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN): 7%; Mercado Común del Sur (Mercosur): 5,2%, y Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA): 1,6%.

Las previsiones para 2003 indican que las tasas de crecimiento anual serán probablemente positivas aunque modestas, mientras que se preveía que la distribución del tonelaje mundial por continentes fluctuara en forma marginal.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

En el año 2002 los petroleros transportaron en todo el mundo 2.140 millones de toneladas, lo que representó una contracción con respecto al 1,4% del año anterior. Alrededor del 76,8% de ese tráfico correspondió a petróleo crudo y el resto a productos derivados. La parte de ese tráfico en el comercio marítimo mundial se mantuvo sin cambios en el 36,1%.

Producción de petróleo crudo

En 2001 la producción de petróleo crudo¹ alcanzó una media de 74,5 millones de barriles por día (mbpd), casi la misma cifra que en el año anterior. La producción de petróleo en los países de la OPEP, en particular en los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, se mantuvo en 21,5 mbpd, y en consecuencia este grupo conservó su cuota de mercado del 28,8%.

A raíz de los recortes de 3,5 mbpd en la producción de petróleo acordados en 2001, los países de la OPEP redujeron de hecho su producción a 30,1 mbpd, lo que representa un descenso del 2,3%. En consecuencia, su parte del mercado bajó un 1%, situándose en el 40,5% de la producción mundial de petróleo. Los demás países productores de petróleo, a saber, la Federación de Rusia, China, el Brasil y algunos pequeños productores, aumentaron su producción media un 3,5%, con lo que se situó en 22,9 mbpd. Así pues, la parte de estos países en el mercado ascendió al 30,7%, un 1% más que el año anterior.

Entre los grandes productores de la OCDE, la producción de los Estados Unidos alcanzó un total de 7,7 mbpd (la parte correspondiente al mercado fue de 10,4%), mientras que la de México fue de 3,6 mbpd (4,8%). La producción de los Estados Unidos se mantuvo estable: las nuevas inspecciones en Alaska y el Golfo de México están todavía pendientes de aprobación, debido a preocupaciones de carácter ambiental. BP decidió invertir 15.000 millones de dólares para aumentar la producción en el Golfo de México. La producción de México creció un 3,1% en 2001, y las previsiones de un aumento de la producción de hasta el 25% se confirmaron tras la decisión de PEMEX en 2002 de invertir 4.300 millones de dólares en la bahía de Campeche. Noruega produjo 3,4 mbpd (4,6%), cifra semejante a los 3,4 mbpd (4,4%) de los países de la Unión Europea. Entre estos países, el Reino Unido siguió llevándose la parte del león,

con 2,5 mbpd (3,4%) a pesar de un descenso de la producción del 5,9%. Para evitar una nueva pérdida de la producción, el Ministerio de Energía estableció en 2002 plazos de inversión más breves para las concesiones ya existentes y para las nuevas.

Durante 2001, la producción de petróleo de los grandes productores de la OPEP - Arabia Saudita e Irán - descendió un 4,1% y un 2,2%, con lo que se situó en 8,8 mbpd y 3,7 mbpd, respectivamente. Sus respectivas partes en el mercado fueron del 11,8% y 4,9%, seguidas de cerca por Venezuela, con el 4,6%. Esta última aumentó de hecho su producción un 2,9%, que llegó a 3,4 mbpd. Otros países de la OPEP recortaron la producción marginalmente, mientras que otros países productores de petróleo la aumentaron. La Federación de Rusia incrementó la producción un 8%, llegando a 7,1 mbpd (que representaban un 9,5% del total del mercado). La producción brasileña, con un aumento del 5,4%, fue de 1,3 mbpd (1,8%), y las perspectivas futuras son prometedoras gracias al descubrimiento de un gran yacimiento frente a la costa en 2002. La producción china aumentó un 1,2% y llegó a 3,3 mbpd (4,4%).

El volumen de la producción de petróleo crudo en 2002 depende de la aplicación del recorte adicional de la producción de 1,5 mbpd acordado por los miembros de la OPEP al final de 2001 y de la evolución de los precios. Los miembros de la OPEP intentaron respetar los contingentes fijados con el fin de elevar los precios, y el recorte de la producción se renovó hasta el final de 2002. Otros grandes productores, como la Federación de Rusia, Noruega y México, se comprometieron inicialmente a establecer topes voluntarios de exportación, en consonancia con el recorte de la producción de la OPEP. No obstante, a mediados de año era obvio que no se estaban aplicando ni los contingentes ni los topes de exportación, y la Federación de Rusia y Noruega comunicaron su decisión de aumentar la producción. Otros acontecimientos que influyen en los niveles de producción de petróleo fueron la continuación del programa de petróleo por alimentos, aprobada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en mayo de 2002, la reposición de la Reserva Estratégica de Petróleo de los Estados Unidos a razón de 0,1 mbpd, utilizando contribuciones de regalías en especie, y el plan de la UE de aumentar sus existencias mínimas de petróleo con el fin de poder atender las necesidades de 120 días, en vez de sólo 90.

Los precios evolucionaron favorablemente a lo largo del año. La cesta de la OPEP de siete precios de petróleo crudo subió alrededor del 30% en ese mismo plazo y en octubre superó brevemente los 28 dólares por barril. No obstante, en diciembre, cuando varias semanas de huelgas en Venezuela dieron lugar a pérdidas de la producción de petróleo de aproximadamente 2,5 mbpd y la probabilidad de la guerra en Iraq parecía más inminente, los precios subieron rápidamente a 30 dólares por barril. En consecuencia, a mediados de enero de 2003, la OPEP decidió aumentar los contingentes de producción 1,5 mbpd para mantener los precios dentro de los márgenes establecidos. Al final de dicho mes, la producción de Venezuela parecía estar recuperándose lentamente y alcanzó un total de 0,5 mbpd. En términos generales, y dada la desaceleración económica de los grandes países consumidores, es de prever que la producción mundial de petróleo de 2002 registre un aumento moderado.

La situación de las refinerías

La producción mundial de las refinerías fue de 70 mbpd en 2001, con un incremento del 1% respecto del año anterior. Los principales centros de refino en los Estados Unidos y Europa redujeron su producción un 0,1%, y en conjunto representaban el 42,7% del total mundial, un 0,7% menos que el año anterior. En los Estados Unidos la producción se mantuvo estable hasta comienzos de 2002. La fusión de Conoco y Phillips Petroleum creó la mayor refinería del país. La producción de las refinerías japonesas bajó ligeramente y representaba el 5,9% del total mundial. En la Federación de Rusia la producción aumentó nada menos que el 6,5% y alcanzó un

total de 4,9 mbpd, es decir, el equivalente del 7% del mercado. Yukos, una de las mayores compañías petroleras del mundo, compró una refinería en Lituania, y otras empresas petroleras de Rusia parecían estar interesadas en la adquisición de refinerías en países de la UE. Las refinerías chinas mantuvieron la producción constante en 4,2 mbpd, pero es probable que la producción crezca en el futuro gracias a los 3.000 millones de dólares de una empresa conjunta anunciada con Saudi Arabia Oil Co y ExxonMobil. Las refinerías ubicadas en otros lugares de la región de Asia y el Pacífico aumentaron un 2,2% su producción, que llegó a 9,1 mbpd.

Durante el primer trimestre de 2003, las refinerías de Singapur estaban funcionando a más del 80% de la capacidad y elevaron los precios cuando aumentaron los envíos desde Asia a los Estados Unidos para reponer el bajo nivel de existencias de productos del petróleo, ya que las existencias de petróleo crudo se encontraban en el nivel más bajo desde 1975.

Producción de gas natural

En 2001 la producción de gas natural llegó a 2,464 billones de metro cúbicos (bmc)², lo que significó un aumento del 1,7% con respecto a 2000 y aproximadamente la mitad del crecimiento alcanzado el año anterior, que finalmente fue del 3,5%. Esta producción equivale a 2.217,7 millones de toneladas de petróleo, es decir, 46,1 mbpd. Los principales productores son los Estados Unidos, con 555.400 millones de metros cúbicos (mmc), y la Federación de Rusia, con 542.400 mmc; ambos sumaban el 44,5% de la producción total. Otros productores de menor importancia son el Canadá (172.000 mmc), el Reino Unido (105.800 mmc), Argelia (78.200 mmc), Indonesia (62,9 mmc) y la República Islámica del Irán (60.600 mmc). Otros productores se encuentran dispersos en el Oriente Medio, América Latina y Asia, donde el gas natural es resultado de la producción de petróleo. Sólo se exporta el 22,5% de la producción de gas natural, principalmente a través de gasoductos, que transportan aproximadamente las tres cuartas partes de todas las exportaciones.

El crecimiento de la producción de gas natural parece estar garantizado a medio plazo, ya que la creciente demanda en los Estados Unidos y Europa y la nueva demanda en China y en la República Dominicana compensarán con creces la menor demanda del Japón. Mientras tanto, la República de Corea está considerando la posibilidad de acumular GNL y acabar con el monopolio de la compañía nacional de gas para la importación de este producto. Argelia está reorganizando Sonatrach para que pueda desempeñar un papel nacional e internacional más activo en la exploración y producción. En 2002 comenzó la expansión de la producción en Nigeria y Trinidad, y se aceleraron también los planes de nuevos aumentos en esos países. Por ejemplo, BHP Billiton comunicó una inversión de 327 millones de dólares para producir gas en los yacimientos situados frente a la costa de Trinidad. Nuevas iniciativas se encuentran en diferentes fases de ejecución en Bolivia, Egipto y el Perú y frente a la costa septentrional de Australia, donde los beneficios de la producción se compartirían con el nuevo Estado de Timor Oriental.

Los envíos de petróleo crudo

En 2002 los embarques de crudos disminuyeron un 1,7%, con lo que se situaron en 1.640 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo del Asia occidental, con 897,9 millones de toneladas; los de África occidental, con 164,5 millones; los de África del Norte, con 124,9 millones y los de la zona del Caribe, con 221,4 millones. Las mayores zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado de América del Norte (463,2 millones de toneladas), Europa (425,4 millones de toneladas) y el Japón (213,0 millones de toneladas). Los países en desarrollo del Asia meridional y oriental recibieron 308,5 millones de toneladas en 2002.

CUADRO 4

Tráfico marítimo mundial ^a en 1970,1980, 1990 y 1998-2002, por tipos de carga y por grupos de países ^b

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
<i>Comercio en millones de toneladas</i>									
TOTAL MUNDIAL	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1998	1 581	503	3 532	5 616	1 539	543	3 695	5 777
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 669	498	3 703	5 870	1 720	551	3 971	6 242
	2001	1 672	497	3 670	5 840	1 703	553	3 865	6 121
	2002	1 643	497	3 748	5 888	1 683	548	3 907	6 137
<i>Porcentaje del comercio por grupos de países</i>									
TOTAL MUNDIAL	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1998	28,2	9,0	62,9	100,0	26,6	9,4	64,0	100,0
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,1	100,0	27,6	8,8	63,7	100,0
	2001	28,6	8,5	62,9	100,0	27,8	9,0	63,1	100,0
	2002	27,9	8,4	63,7	100,0	27,4	8,9	63,7	100,0
PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998	5,3	22,0	61,8	42,3	72,2	51,4	64,9	65,5
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,1	22,2	60,2	41,3	68,6	51,1	60,4	61,8
	2001	5,3	21,7	59,0	40,4	68,9	50,5	59,4	61,2
	2002	5,5	21,7	58,2	40,4	68,3	50,2	58,2	60,3
Europa central y oriental ^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1998	2,7	2,9	4,3	3,7	1,3	0,4	1,5	1,3
	1999	3,8	4,8	5,1	4,7	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	5,5	8,9	4,2	5,0	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,5	8,1	4,2	4,9	0,5	0,7	2,0	1,4
	2002	5,6	8,4	4,4	5,1	0,6	0,5	2,0	1,5
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998	1,5	1,3	4,3	3,2	1,9	6,4	4,7	4,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
	2000	1,0	1,1	6,8	4,6	4,1	4,0	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,3	5,0	3,6	4,8	8,1	6,6
	2002	1,1	1,2	7,5	5,1	3,8	5,1	8,4	6,8
Países en desarrollo	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998	90,5	73,8	29,6	50,7	24,6	41,8	29,0	29,0
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	28,9	49,1	26,9	44,5	30,4	30,7
	2001	88,2	69,1	29,6	49,7	27,1	43,9	30,5	30,8
	2002	87,9	68,6	29,9	49,4	27,4	44,2	31,4	31,4

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
<i>de los cuales en:</i>									
África	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1998	17,5	7,7	2,2	7,0	0,9	2,7	3,6	2,8
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	18,2	7,0	1,5	6,7	3,2	3,4	3,1	3,2
	2001	17,5	7,1	1,6	6,6	3,0	3,4	3,3	3,2
	2002	17,6	7,0	1,5	6,5	2,9	3,4	3,2	3,2
América	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1998	15,9	18,4	10,9	13,0	5,9	11,7	4,8	5,8
	1999	16,1	18,8	10,9	13,1	5,6	11,5	4,6	5,5
	2000	15,2	18,8	10,8	12,7	5,1	11,2	5,3	5,8
	2001	15,3	19,0	11,2	13,0	5,2	10,9	5,1	5,7
	2002	15,4	18,9	11,0	12,9	5,3	10,4	5,2	5,7
Asia	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1998	56,8	47,3	16,0	30,3	17,5	26,0	20,2	20,0
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,7	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,6	21,2
	2001	55,2	42,5	16,4	29,7	18,5	28,2	21,7	21,4
	2002	54,6	42,3	17,0	29,6	18,7	28,9	22,6	22,1
Europa	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2
Oceanía	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1998	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	1999	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

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

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

^b Véanse el anexo I, donde se explica la composición de estos grupos, y la nota d del mismo relativa al registro del comercio de los países sin litoral. Desde 1986, Yugoslavia, anteriormente incluida entre los "países desarrollados de economía de mercado" se ha incluido en el grupo de "países en desarrollo de Europa".

^c Comprenden GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fuel pesado y otros.

^d Se incluye la ex URSS en los datos correspondientes a 1970 y 1980.

^e Estimaciones.

El comercio de petróleo se verá afectado por la llegada de crudos procedentes de los cinco países que rodean el Mar Caspio (Azerbaiyán, la República Islámica del Irán, Kazajastán, la Federación de Rusia y Turkmenistán). Aunque estos países no llegaron a un acuerdo sobre la asignación global de recursos marinos en abril de 2002, la producción de petróleo continúa sin trabas gracias a acuerdos bilaterales, como los alcanzados entre Rusia y Kazajastán un mes más tarde. Las entregas de petróleo crudo ruso a las refinerías del norte de Irán se compensan con las exportaciones de Irán a través de los puertos del Golfo. Un acuerdo trilateral entre Bulgaria, Grecia y Rusia facilitaría el camino para la construcción de un oleoducto desde el puerto de Bourgas, en el Mar Negro búlgaro, hasta Alexandroupolis (Grecia). Este oleoducto complementaría un servicio continuo de buques tanque a través del Mar Negro y permitiría la carga de superpetroleros en el Mar Mediterráneo sin necesidad de cruzar el Estrecho del Bósforo. Los grandes petroleros cargarían también en el puerto croata de Omisalj gracias a un acuerdo alcanzado por las compañías de oleoductos en Ucrania, Hungría, Eslovaquia y Croacia. En septiembre, comenzaron las obras del oleoducto Bakú-Ceyhan, de 1.800 kilómetros de longitud, que llevará el petróleo crudo de Azerbaiyán a la costa turca en el Mar Mediterráneo en el plazo de tres años.

Hubo también novedades en la Rusia septentrional. La puesta en servicio del nuevo puerto de aguas profundas de Primorsk hizo posible el transporte de petróleo crudo en el Mar Báltico, y posteriormente, en ese mismo año, se realizaron pruebas de transporte desde las aguas libres de hielo de Murmansk, en el Mar de Barents. En este caso, los buques tanque para el transporte fluvial/marítimo transportan petróleo crudo al puerto de Vitino, en el Mar Blanco, desde donde se envía en buques de tamaño mediano al puerto de Murmansk, y luego se transborda directamente en buques de tamaño Aframax a sus destinos en América del Norte.

En lo que respecta a otros lugares, Petrobras, compañía petrolera del Brasil, comunicó que, por primera vez, las exportaciones habían sido superiores a las importaciones. El descubrimiento de petróleo en la cuenca de Campos, frente a la costa de Espiritu Santo, podría conseguir que esta tendencia fuera permanente. Al final de 2002, los aumentos temporales de los flujos de petróleo crudo desde el África occidental y el Mediterráneo a América del Norte habían favorecido la demanda de buques tanque, ya que estos envíos eran consecuencia de la interrupción de los realizados desde Venezuela. Se preveía que los envíos de Venezuela volvieron a la normalidad en el curso de 2003. A comienzos de este año, Filipinas comunicó el establecimiento de existencias de petróleo para 30 días.

Envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos del petróleo permaneció sin variaciones en 2002 (496,8 millones de toneladas). Las pautas y el volumen de los embarques fueron similares a los de años anteriores, con fluctuaciones ocasionales debidas a varias razones. En el cuarto trimestre de 2002, la perturbación de una central de energía nuclear en el Japón incrementó los envíos de fuel al país. Al finalizar el año, la huelga de dos meses que afectó a la producción de petróleo de Venezuela redujo gravemente la producción de las refinerías del Caribe, y se transportó gasolina desde Europa septentrional y el Mediterráneo a destinos de los Estados Unidos. El aumento de las exportaciones rusas desde el Mar Báltico se consiguió gracias a los productos refinados enviados a destinos europeos y al fuel pesado que se envió fuera del continente.

Envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron un 4,4% durante 2001 y alcanzaron los 143.000 millones de metros cúbicos (mmc) de gas natural, que suponen del orden del 5,8% de la producción mundial. La zona con mayor volumen de importaciones es el Lejano Oriente, donde los principales importadores siguieron siendo el Japón, con 74.100 mmc, seguido de la República de Corea, con 21,8. Las exportaciones procedieron de Indonesia (31.800 mmc), Malasia (20.900 mmc), Qatar (15.000 mmc) y Australia (10.200 mmc). La parte de los pequeños exportadores del Golfo está llamada a aumentar, ya que Omán se ha unido con MOL para crear una flota mercante de GNL que transportará sus exportaciones de GNL, y el Irán está tratando de abastecer a China, cuyas importaciones aumentaron en 2002 un 28%, siendo la Arabia Saudita el mayor proveedor.

En el Mediterráneo, la mayoría de las exportaciones de Argelia (25.500 mmc) tuvieron como destino Francia (9.800 mmc) y España (5.200 mmc). Nigeria suministró al mercado europeo 6.800 mmc y a los Estados Unidos 1.000 mmc. La parte más considerable de los 3.600 mmc de exportaciones de Trinidad fueron al mercado de los Estados Unidos. Este mercado recibe también casi 1.000 mmc del Oriente Medio (Qatar y Omán). En 2002, el número de envíos al mercado de los Estados Unidos aumentará, ya que las cuatro terminales de descarga del país están ahora en funcionamiento y en expansión.

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

En el año 2002, el transporte mundial de carga seca aumentó un 2,1% y alcanzó un total de 3.750 millones de toneladas (véase el cuadro 3). Los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosforita, registraron un modesto aumento del 1,6% con lo que llegaron a 1.350 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancía transportada en buques de línea regular, aumentó un 2,4% y llegó a 2.400 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 63,6% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición en el año 2002, con un aumento sin precedentes del 6,4%, fue de 886,7 millones de toneladas, frente a los 833,8 millones de toneladas de 2001. Los aumentos regionales y nacionales fueron heterogéneos. Los países socios del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) aumentaron la producción un 3,3%, con lo que su volumen llegó a 122,6 millones de toneladas, frente a los 118,7 millones de toneladas de 2001. En los países de la Unión Europea, la producción aumentó sólo de forma marginal (0,1%) y llegó a 158,7 millones de toneladas. El Japón aumentó la producción un 4,7%, con un volumen total de 107,7 millones de toneladas, mientras que el crecimiento de la producción en los países de América del Sur fue de casi el doble (9,1%), y la producción llegó a 40,8 millones de toneladas. Dentro de estos países, los resultados fueron también dispares: la producción del Paraguay aumentó un 20,8%, pero la del Perú se contrajo un 20,8%. El aumento del 4,8% en la producción de acero en Oceanía, que alcanzó un total de 8,2 millones de toneladas, fue obra de Australia, ya que la producción de Nueva Zelanda se contrajo un 5,6%. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (ex Unión Soviética) aumentaron su producción 1,8 millones de toneladas llegando un total de 99,9 millones de toneladas. La principal expansión

de la producción de acero se consiguió en China, con un aumento del 20,3% y un volumen total de 181,6 millones de toneladas. Los países de África aumentaron también la producción un 5,7%, con una cifra total de 14,6 millones de toneladas. Pero este resultado oculta la significativa contracción de la producción en Túnez y Zimbabwe, del 14,6% y el 28,9%, respectivamente. Los países del Oriente Medio consiguieron también resultados satisfactorios, ya que la producción aumentó un 6,1% y el total fue de 11,9 millones de toneladas: los principales productores, la República Islámica del Irán y la Arabia Saudita, consiguieron aumentos del 5,9% y el 4,2%, respectivamente.

En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro útil indicador para predecir el tráfico de carga a granel, tuvo un aumento notable del 5,5%, y un total de 605,9 millones de toneladas, frente a una cifra final de 574,3 millones de toneladas en el año precedente. La producción de hierro directamente reducido, que requiere mineral de hierro y gas, aumentó un 5,7% y alcanzó un total de 31,7 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en el año 2002 fue de 783,6 millones de toneladas, es decir, un 2% más que en el año 2001. El principal aumento tuvo lugar en China, donde creció un 7% y alcanzó un total de 182 millones de toneladas. En Europa Oriental el consumo, con un crecimiento del 3,8%, fue de 36 millones de toneladas, y en América del Sur y en los países del TLCAN, con un descenso del 2,4% y el 1,5%, el total fue de 29 millones y 132 millones de toneladas, respectivamente. En otros lugares, la demanda se contrajo: un 1,5% la Unión Europea, con un total de 140 millones de toneladas, y un 0,2% en África, con un total de 15 millones de toneladas.

El desequilibrio entre la producción y el consumo dio lugar a la imposición de derechos sobre ciertos tipos de acero en algunos países con el fin de desalentar las importaciones. En mayo de 2002 los Estados Unidos impusieron aranceles de hasta el 30% a determinadas calidades de acero importado. China impuso un arancel de emergencia del 26% a nueve tipos de acero extranjero durante seis meses en mayo de 2002, y luego lo renovó. No obstante, al final del año, las importaciones de los Estados Unidos habían aumentado un 8%. La OCDE convocó una reunión de alto nivel sobre el acero en el mes de diciembre y se adoptaron decisiones relativas a los excedentes de producción, y comenzaron los preparativos de un acuerdo para reducir o eliminar las subvenciones. En los Estados Unidos, la fusión de los productores, como la propuesta de International Steel Group para comprar Bethlehem Steel, y la oferta de 750 millones de dólares de US Steel para adquirir National Steel Corp., es la respuesta de este sector al exceso de capacidad. En el Japón se observa un proceso semejante, con la fusión de capital de Nippon Steel, Sumitomo Metal y Kobe Steel. No obstante, la fusión no siempre fue posible, como demostró el fallido intento de 4.000 millones de dólares de la siderúrgica británica Corus de comprar CSN, del Brasil.

El tráfico de mineral de hierro

El auge de la producción de acero se reflejó en el aumento del 5,1% de los embarques de mineral de hierro durante 2002, que alcanzaron un total de 475 millones de toneladas. El Brasil y Australia, que representan alrededor de los dos tercios de las exportaciones mundiales, registraron un crecimiento del 3,6% y una contracción de menos del 1%, respectivamente. De la misma manera, la India y Sudáfrica, que en conjunto constituyen el 11,4% de las exportaciones mundiales, registraron una expansión del 4% y una contracción del 3,6%, respectivamente. Las

exportaciones del Canadá y de Suecia mantuvieron el nivel del año anterior y representaron el 6,4% de las exportaciones mundiales. Alrededor de dos tercios de las importaciones mundiales tuvieron como destino el Lejano Oriente, y las importaciones japonesas y chinas acapararon tres cuartas partes de esa cifra. El crecimiento del 4% de las importaciones japonesas de mineral de hierro palideció en comparación con el crecimiento del 19% de las importaciones chinas, siendo la India quien permitió cubrir el aumento de la demanda. Las importaciones de mineral de hierro realizadas por los países de la UE representan aproximadamente una cuarta parte de las importaciones mundiales, y en 2002 crecieron un 4,6%. Las importaciones recibidas por el Oriente Medio, las Américas y África se mantuvieron fundamentalmente constantes. Las previsiones para 2003 son buenas, y están basadas en el supuesto de que continuará la demanda china y la economía de los Estados Unidos iniciará su recuperación. La fusión de las empresas siderúrgicas de los Estados Unidos y el resultado del proceso de la OCDE para reducir el exceso de capacidad tendrán repercusiones limitadas en los envíos.

El tráfico de carbón

El transporte marítimo de carbón aumentó un 1,8% en 2002 y alcanzó un máximo histórico de 575 millones de toneladas. Como en años anteriores, el carbón para centrales térmicas representó el 70% del comercio mundial de carbón, y en 2002 los envíos, con un crecimiento del 3,7%, fueron de 403 millones de toneladas. Los envíos de carbón coquificable no han sufrido cambios a lo largo de los años.

Australia, que es con gran diferencia el mayor exportador de carbón coquificable y para centrales térmicas, en cantidades semejantes, representó de nuevo algo más de un tercio de los envíos mundiales. Durante los primeros 10 meses de 2002 sus exportaciones aumentaron un 3% y alcanzaron los 167,2 millones de toneladas. El total de los envíos correspondientes a ese año se estima en 204 millones de toneladas. Durante ese mismo período de diez meses de 2002, los envíos desde los Estados Unidos y el Canadá, que son sobre todo exportadores de carbón coquificable, se contrajeron un 26% y un 16%, respectivamente. China, Indonesia y Sudáfrica, exportadores sobre todo de carbón para centrales térmicas, constituyeron alrededor del 33% de las exportaciones mundiales. China redujo sus exportaciones en los diez primeros meses de 2002 a 68,4 millones de toneladas, lo que representó un descenso del 5%. De la misma manera, las exportaciones de carbón de Sudáfrica se contrajeron un 11%, con lo que es su volumen total fue de 38,4 millones de toneladas en el período comprendido entre enero y agosto de 2002. En cambio, Indonesia aumentó las exportaciones un 6%, alcanzando los 33,4 millones de toneladas en la primera mitad de 2002.

Los principales importadores fueron los países de la UE y el Japón, con aproximadamente el 28% de las importaciones mundiales en cada caso. La parte de sus importaciones correspondientes al carbón para centrales térmicas oscila entre las tres cuartas partes del total en los países de la UE y aproximadamente el 60% en el Japón. Otros importadores son la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, con el 12% en uno y otro caso.

Las perspectivas a medio plazo dependerán de los precios del carbón para centrales térmicas, que se verán afectados por la liberalización de los mercados de la energía en Europa y por las normas ambientales. El carbón coquificable se utiliza en el método de alto horno de producción de acero que actualmente representa alrededor del 60% de la actividad siderúrgica y continuará siendo el método de producción dominante; por ello, es de prever que la demanda de este tipo de carbón se mantenga estable.

El tráfico de cereales

El comercio mundial de granos fue de 220 millones de toneladas en 2002, con un descenso del 6% respecto del año anterior, en que alcanzó los 234 millones de toneladas, divididos casi por igual entre trigo y cereales secundarios, como el maíz, la cebada, la soja, el sorgo, la cebada y el centeno. En 2001, las principales zonas de carga fueron América del Norte, que representó aproximadamente el 53% de las exportaciones mundiales, y la costa oriental de Sudamérica, con casi el 22%. Australia y la Unión Europea constituyeron alrededor del 8% y del 5%, respectivamente. En 2002, el mayor exportador, los Estados Unidos, redujo los envíos a lo largo de nueve meses a 58,3 millones de toneladas, un 5% menos que en el mismo período del año anterior, en que el total de las exportaciones fue de 61,5 millones de toneladas. Durante el mismo período, sólo Australia registró un aumento del 6% de los envíos de trigo, mientras otros exportadores, como el Canadá, la Argentina y la Unión Europea, redujeron los envíos de trigo un 20%, 18% y 14%, respectivamente. En otros lugares, la excelente cosecha de Ucrania y Rusia encontró mercado en los países de la UE, debido a la supresión de los derechos aplicables a las importaciones. Otras importaciones tuvieron como destino los países del Oriente Medio, cuyas necesidades de importación aumentaron un 2,8%. Desde finales del verano de 2002, el trigo se ha exportado del Mar Negro a razón de casi 2 millones de toneladas al mes, lo que ha multiplicado el empleo de buques de tonelaje Panamax.

Otro comercio de mercancías a granel

Se estima que durante el año 2002, los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, aumentaron un 3,9%, situándose en 53 millones de toneladas. Las cifras finales de 2001 indican que las exportaciones de bauxita desde el África occidental, que suponen del orden de la mitad del total mundial, fueron de 13,5 millones de toneladas, lo que representó un descenso del 3,8%, mientras que las exportaciones desde Jamaica, con un subida repentina del 75,6%, fueron de 3,7 millones de toneladas; todos los envíos tuvieron como destino el mercado de los Estados Unidos. Los países de la UE y algunos de Europa oriental representan el 54% de las importaciones mundiales de bauxita y son abastecidos desde el África occidental, mientras que el mercado de los Estados Unidos constituyó el 37,4%. El mercado de la alúmina, que descendió un 3,1% con respecto al año anterior, tuvo un volumen de 21,9 millones de toneladas en 2001. Australia, principal exportador con una cuota de mercado del 43%, abasteció sobre todo a los países de Asia oriental y sudoriental, mientras que Jamaica, que representa el 16,2% de los envíos mundiales, suministró a Europa y América del Norte. Durante 2001, la producción de productos primarios del aluminio, de 20,6 millones de toneladas, bajó también un 3,0%. La contracción de la producción fue aguda en América del Norte, donde disminuyó un 13,6%, y en América Latina, donde cayó un 8,1%. Asia y Europa occidental se mantuvieron estables, si bien se registraron aumentos en Sudáfrica (16,2%), Oceanía (1,3%) y Rusia y Europa Oriental (1,0%).

En 2002 los envíos de fosforita se mantuvieron en 29 millones de toneladas, casi el mismo nivel del año anterior. El principal exportador, que representa aproximadamente un tercio de las exportaciones mundiales, continuó siendo Marruecos, que exportó alrededor de 10,9 millones de toneladas. Otros exportadores tradicionales fueron Jordania, con 3,6 millones de toneladas, y el Togo, con 1,1 millones de toneladas. China mantuvo sus exportaciones en niveles próximos a los 5 millones de toneladas. La Unión Europea y otros países asiáticos fueron los principales importadores.

Se estima que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, subió a 835 millones de toneladas en 2002, cifra igual a las estimaciones recientes sobre el año anterior. Los productos siderúrgicos y forestales representaron alrededor de 350 millones de toneladas; los primeros aumentaron un 1,6% y los segundos disminuyeron un 2%. Las compraventas de productos agrícolas, en particular el azúcar, el arroz, la tapioca, las harinas (semillas oleaginosas y soja) y los fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea) representaron aproximadamente 230 millones de toneladas. El aumento de los envíos de azúcar (del 7%, con un total aproximado de 38 millones de toneladas) fue especialmente fuerte, debido en parte a algunas corrientes nuevas o temporales, como las que llegaron desde Tanzania a la Unión Europea, en el marco de la iniciativa "Todo menos armas" y las exportaciones brasileñas de azúcar blanco a Cuba, que había comprometido su producción previamente con el fin de aprovechar el nivel favorable de los precios. Los envíos de algunos minerales (coque, minerales no ferrosos, metales, sal, cemento, etc.) se estimaban en 250 millones de toneladas. En términos generales, las previsiones sobre estas mercancías indican volúmenes semejantes de los envíos en 2003, con fluctuaciones mayores en el caso del azúcar, por ejemplo, que en el de otros productos (industriales), como el cemento.

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

El resto de los 1.600 millones de toneladas de carga seca se transporta cada vez más en contenedores en las rutas que siguen los buques de línea regular. En algunas regiones, unos servicios especializados y unitarizados, como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte y automóviles, coexisten con servicios autónomos de carga general de tipo tradicional, sirviendo algunos de éstos como respaldo del tráfico principal en contenedores. En 2001, el 60% de los 61,9 millones de toneladas del comercio en buques frigoríficos se transportó en contenedores especiales. Sin embargo, los contenedores siguen incrementado su cuota de mercado. El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel por el mayor uso del transbordo para llegar a los destinos finales, práctica que complementa las escalas directas de los grandes buques en los puertos centrales. De acuerdo con la información preliminar de que se dispone para 2002, el tráfico marítimo de contenedores, con un aumento del 8,4%, fue de 75,8 millones de TEU. Los contenedores siguen tres rutas principales contenedorizadas en dirección este-oeste – la transpacífica, la de Europa-Asia y la transatlántica – y las rutas secundarias Norte-Sur e intrarregionales.

En la mayor de las rutas este-oeste, la transpacífica, el comercio se estima en 12-14 millones de TEU. El tráfico de contenedores en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, aumentó más del 8% en 2002, mientras que en la dirección opuesta, hacia el oeste, el aumento fue de aproximadamente el 1%, lo que agravó el desequilibrio en el tráfico de contenedores. La producción en las fábricas trasladadas a Asia, sobre todo a China, para abastecer el mercado de los Estados Unidos y la floja demanda japonesa de productos de América del Norte explican este desequilibrio creciente. En la ruta Asia-Europa, en la que al parecer se transportan entre 10 y 12 millones de TEU, el desequilibrio se agravó durante 2002. En la dirección predominante, de Asia a Europa, el tráfico de contenedores aumentó aproximadamente un 4%, es decir, alrededor de medio punto porcentual más que en dirección contraria. Según la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente, responsable de aproximadamente dos tercios del comercio de esta ruta, ese desequilibrio refleja el volumen de las exportaciones chinas a los mercados europeos. En la ruta transatlántica, la menor de las que van en dirección este-oeste, el volumen de comercio se estima entre 6 y 8 millones de TEU. Como el tráfico en la dirección predominante, de Europa a América del Norte, aumentó casi un 5% mientras que el de la dirección contraria se mantuvo casi estable, el desequilibrio a lo largo de esta ruta se intensificó

también en 2002. En términos generales, el tráfico de estas rutas principales este-oeste podría alcanzar un volumen de 34 millones de TEU.

Las rutas norte-sur e intrarregionales giran en torno a los grandes centros de producción y de consumo de Europa, el Lejano Oriente y América del Norte. Se estima que las rutas norte-sur transportan unos 15 millones de TEU y se amplían y contraen según las condiciones económicas vigentes en las regiones unidas por estas rutas. En las que van de Europa a África, el tráfico en dirección sur aumentó aproximadamente el 4%, mientras que en las dirigidas hacia el norte creció aproximadamente la mitad, a pesar de la agitación política de algunos países del África occidental. En la ruta de Europa a Oceanía, el tráfico en dirección sur creció aproximadamente un 2%, mientras que el de dirección contraria tuvo un crecimiento insignificante. Las rutas que unen Europa y América del Norte con el Caribe y América del Sur evolucionaron en sentido contrario: el tráfico hacia el norte creció más que el del sur debido a la depreciación y evaluación monetarias en algunos países de América del Sur, que dio lugar a un alza de las exportaciones y a una contracción de las importaciones. En la mayor de las rutas intrarregionales, la que une a los países de Asia, cuyo volumen podría ser de hasta 16 millones de TEU, el tráfico creció más del 3%, sobre todo el que une a los puntos de origen y los destinos en el Lejano Oriente. El resto del tráfico de contenedores se distribuye entre las rutas este-oeste, norte-sur e intrarregionales.

5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y en el gráfico 3 figura el desglose de los 5.890 millones de toneladas del tráfico marítimo mundial por grandes segmentos de productos y por grupos de países. La parte de los países desarrollados de economía de mercado (PDEM) en las mercancías cargadas y descargadas en el año 2002 fue el 40,4% y el 60,3%, respectivamente, del volumen total mundial. En esos países, las exportaciones de petróleo crudo y derivados supusieron el 5,5% y el 21,7% de las exportaciones mundiales totales, mientras que las importaciones representaron el 68,3% y 50,2%. En el anexo II se presenta un desglose más detallado por regiones. En lo que respecta a los PDEM, Europa continuó siendo el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 108,6 millones de toneladas (5,1% del total mundial). América del Norte es el mayor importador de crudos y de productos del petróleo, con 580,9 millones de toneladas (26%), seguido de cerca por Europa, con 527,3 millones de toneladas (23,6%), y el Japón, con 260,9 millones de toneladas (11,7%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los PDEM se mantuvo en el 58,2% de las exportaciones y de las importaciones. En el anexo II se presenta también la distribución regional de ese transporte. Europa continuó siendo el mayor mercado de carga seca para exportaciones e importaciones, con 1.068,9 millones de toneladas (28,5% de las exportaciones mundiales) y 1.446,6 millones de toneladas (37% de las importaciones mundiales), respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelanda) fueron también grandes exportadores de graneles secos, con porcentajes de 11,1% y 11,6%, respectivamente, lo que demuestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Durante el año 2002 la parte de los países en desarrollo en el total de exportaciones transportadas por vía marítima fue del 49,4%, mientras que la de las importaciones se cifró en el 31,4%. Estos porcentajes se han mantenido bastante estables desde 1998, aunque ha habido una ligera tendencia al alza de las importaciones. La estructura comercial de esos países presenta un pronunciado contraste con la de los PDEM. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue del 87,9% y el 68,6%, respectivamente.

En cuanto a las importaciones, los porcentajes fueron el 27,4% en el caso del primero y del 44,2% en el de los segundos. En el sector de carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo aumentó un 0,3% y supuso el 29,9% de las exportaciones mundiales, mientras que su parte en las importaciones creció casi un 1%, habiendo alcanzado el 31,4%.

CUADRO 5

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

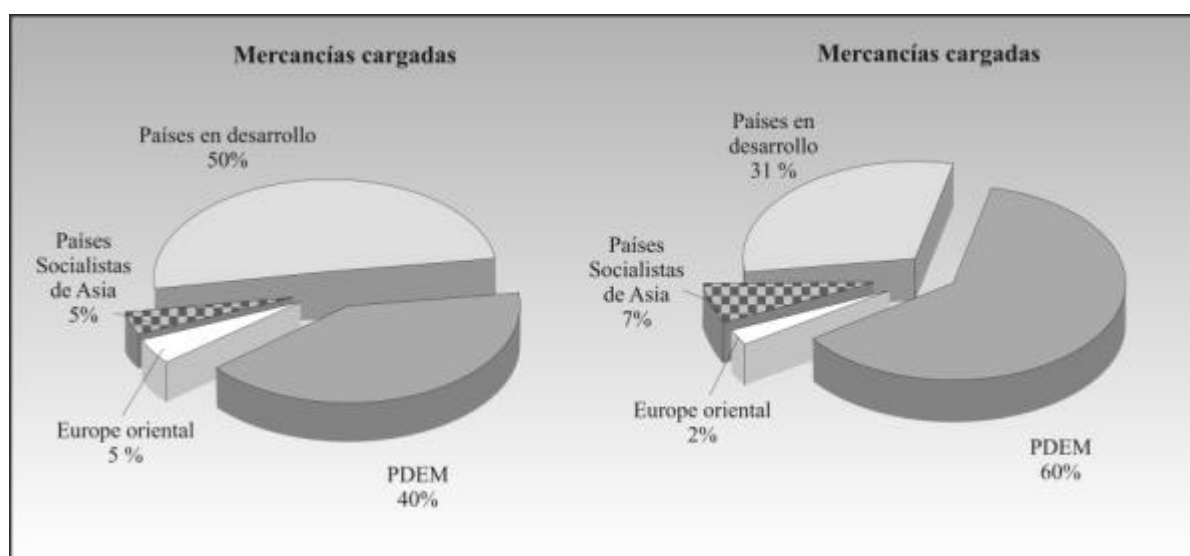
Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales ^a	Los cinco graneles principales	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
1999	7 980	2 055	10 035	2 317	2 363	1 186	6 203	5 752	21 990
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 280	23 241
2002	7 860	2 090	9 950	2 700	2 570	1 250	6 861	6 440	23 251

Fuente: Fearnleys, Review 2001.

^a Comprende trigo, maíz, cebada, avena, centeno, sorgo y granos de soja.

GRÁFICO 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países
(variación porcentual del tonelaje, 2002)



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

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales relacionadas con su PIB. Los países en desarrollo de Asia consiguieron las partes más considerables de las exportaciones e importaciones, con un 29,6% y 22,1% de los totales mundiales, respectivamente. La parte de los países en desarrollo de América fue el 12,9% de las exportaciones mundiales y el 5,7% de las importaciones. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los anteriores: 6,5% en el caso de las exportaciones y 3,2% en el de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y de Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

En tráficos específicos se observaron también considerables divergencias. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudos fue el 54,6%, con un 42,3% para los productos del petróleo. Esto refleja la importancia de los productores de petróleo del Oriente Medio y la actividad de refinación en el Lejano Oriente. La parte de los países en desarrollo de África en las exportaciones de petróleo crudo (17,6%) fue superior a la de los de América (15,4%). En cambio, en el caso de las exportaciones de derivados del petróleo ocurrió lo contrario: 7,0% para los países en desarrollo de África y 18,9% para los de América. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (17,0%), seguidos de los países en desarrollo americanos (11%) y africanos (1,5%).

En las importaciones de crudos, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 18,7% del total mundial. Las de los países en desarrollo de América y África se cifraron en 5,3% y 2,9%, respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo, los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron el 28,9%, el 10,4% y el 3,4%. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Europa supusieron el 0,4% de las importaciones mundiales, con un porcentaje similar para las importaciones de productos del petróleo. Los países en desarrollo de Oceanía no realizaron casi importaciones de crudos, habida cuenta de la escasa capacidad de refinación de la región, mientras que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue el 1,1%.

La proporción que correspondió a los países socialistas de Asia en 2002 fue el 5,1% de las exportaciones y el 6,8% de las importaciones. En los últimos años las importaciones han aumentado por el mayor papel del comercio en el desarrollo económico de China y las elevadas tasas de crecimiento económico de ese país. El comercio de los países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS) alcanzó su parte más elevada en las exportaciones, con el 5,1%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el Mar Negro. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,5% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

6. La demanda de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de tonelada-milla. En el año 2002, ese transporte sumó un total de 23,251 billones de toneladas-milla, cifra semejante a la del año anterior. Como el volumen de carga aumentó sólo el 0,8%, los cambios en la distancia media recorrida fueron mínimos.

La disminución de la demanda de transporte de petróleo crudo y derivados dio lugar a que las toneladas-milla disminuyeran un 2,2%, casi tres veces más que el año precedente. Ello es indicio de que los suministros de petróleo crudo recorren menores distancias, sobre todo desde el Mar Negro y el Mar Báltico a destinos de Europa y América del Norte. Para todos los tipos de

carga seca, las toneladas-milla aumentaron un 1,8%, mientras que el tonelaje transportado aumentó un 2,1%, lo que parece indicar que las distancias entre los puntos de origen y destino eran más cortas. Por otro lado, el desglose de la carga indica que eso es lo que parece haber ocurrido en el caso de las cinco principales cargas secas, cuyas toneladas- milla aumentaron un 1,2%, mientras que el volumen de la carga creció un 1,6%. En b que respecta al resto de la carga seca, las mercancías de menor importancia y el transporte en buques de línea, las líneas de suministro no sufrieron prácticamente cambios, ya que las toneladas- milla, con un total de 6,44 billones aumentaron un 2,5%, y la carga transportada creció el 2,4%.