

## Capítulo IV

### COMERCIO Y MERCADOS 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 de la producción efectuados por los países de la OPEP en 2002 contribuyeron a la caída de los fletes durante la mayor parte del año. El cumplimiento poco estricto de los cupos por parte de algunos países y la decisión de los exportadores no pertenecientes a la OPEP de aumentar las exportaciones durante la segunda mitad del año no aumentaron la demanda lo suficiente para elevar los fletes. De hecho, éstos sólo mejoraron durante el cuarto trimestre, debido al efecto conjunto del hundimiento del Prestige y la huelga nacional de Venezuela. El primero puso en tela de juicio del empleo de petroleros monocasco, que representan una parte considerable de los petroleros en todo el mundo. La segunda dio lugar a que el mercado de los Estados Unidos se abasteciera desde lejos, por lo que la demanda de petroleros aumento en un momento en que la oferta de buques tanque era escasa.

En 2003, es probable que la demanda de envíos de petróleo crudo y sus derivados se vea afectada por la duración de la larga distancia del transporte hasta los mercados estadounidenses y por la guerra de Iraq.

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

En términos generales, el año 2002 presentó resultados de signo diverso para los propietarios de petroleros. Los fletes comenzaron en un nivel bajo y sólo mejoraron al finalizar el año. Como se observa en el cuadro 31, todos los índices de fletes de los cinco grupos de buques que transportan petróleo crudo y sus productos subieron sólo a finales de año. Las subidas fueron más pronunciadas para los superpetroleros y los grandes petroleros y para los petroleros de tamaño mediano que transportan petróleo crudo: los índices de los fletes de ambos grupos terminaron el año en 103 y 172, lo que representa un aumento del 157,5% y 91,1%, respectivamente, con respecto a los niveles de enero de 2002. Los buques pequeños que transportan crudo y productos derivados terminaron el año con 176, es decir, un 76% más que en enero. Se registraron aumentos menores, del 40,5% y el 17%, en los petroleros de tamaño mediano que acarrean petróleo crudo y los de todos los tamaños que transportan productos refinados, que terminaron el año en 208 y 193, respectivamente.

CUADRO 31

Índices de fletes de petroleros <sup>a</sup>, 2000-2003 <sup>b</sup>  
(cifras mensuales)

| Período               | Grandes petroleros/superpetroleros |           |           |      | Petroleros de tamaño mediano para crudos |            |           |      | Petroleros pequeños para crudos y sus productos |            |            |      | Petroleros de tamaño mediano para productos sin refinar |            |            |      | Petroleros de todos los tamaños para productos refinados |            |            |      |
|-----------------------|------------------------------------|-----------|-----------|------|--|------------|-----------|------|---|------------|------------|------|---|------------|------------|------|--|------------|------------|------|
|                       | 2000                               | 2001      | 2002      | 2003 | 2000                                     | 2001       | 2002      | 2003 | 2000  | 2001       | 2002       | 2003 | 2000  | 2001       | 2002       | 2003 | 2000   | 2001       | 2002       | 2003 |
| <b>Enero</b>          | 48                                 | 152       | 40        | 99   | 93                                       | 217        | 90        | 162  | 126   | 346        | 100        | 166  | 146   | 277        | 165        | 266  | 148  | 371        | 148        | 231  |
| <b>Febrero</b>        | 54                                 | 117       | 41        | 133  | 108                                      | 206        | 87        | 181  | 141   | 230        | 126        | 187  | 154   | 323        | 168        | 267  | 170  | 400        | 150        | 246  |
| <b>Marzo</b>          | 58                                 | 87        | 39        | 114  | 116                                      | 158        | 86        | 226  | 164   | 239        | 116        | 276  | 167   | 295        | 159        | 290  | 189  | 348        | 150        | 273  |
| <b>Abril</b>          | 70                                 | 95        | 36        | 129  | 135                                      | 171        | 91        | 240  | 196   | 272        | 117        | 294  | 186   | 299        | 164        | 290  | 197  | 264        | 149        | 328  |
| <b>Mayo</b>           | 81                                 | 81        | 36        | 80   | 127                                      | 160        | 105       | 150  | 177   | 190        | 144        | 218  | 187   | 296        | 194        | 200  | 205  | 263        | 179        | 294  |
| <b>Junio</b>          | 96                                 | 61        | 50        | 85   | 136                                      | 132        | 90        | 156  | 174   | 183        | 159        | 201  | 194   | 242        | 204        | 235  | 210  | 264        | 177        | 231  |
| <b>Julio</b>          | 101                                | 52        | 40        | 51   | 153                                      | 112        | 97        | 110  | 245   | 141        | 130        | 133  | 261   | 230        | 201        | 250  | 218  | 224        | 158        | 221  |
| <b>Agosto</b>         | 106                                | 53        | 45        | 53   | 197                                      | 114        | 83        | 103  | 266   | 130        | 132        | 168  | 243   | 224        | 167        | 198  | 234  | 214        | 171        | 221  |
| <b>Septiembre</b>     | 129                                | 51        | 36        |      | 191                                      | 111        | 84        |      | 269   | 148        | 110        |      | 230   | 204        | 158        |      | 255  | 218        | 175        |      |
| <b>Octubre</b>        | 136                                | 74        | 41        |      | 165                                      | 111        | 84        |      | 194   | 154        | 118        |      | 217   | 210        | 153        |      | 265  | 187        | 155        |      |
| <b>Noviembre</b>      | 134                                | 44        | 73        |      | 205                                      | 98         | 108       |      | 267   | 136        | 138        |      | 241   | 163        | 154        |      | 258  | 192        | 174        |      |
| <b>Diciembre</b>      | 138                                | 39        | 103       |      | 209                                      | 94         | 172       |      | 273   | 128        | 176        |      | 244   | 141        | 193        |      | 262  | 149        | 208        |      |
| <b>Promedio anual</b> | <b>96</b>                          | <b>76</b> | <b>48</b> |      | <b>153</b>                               | <b>140</b> | <b>98</b> |      | <b>208</b>                                      | <b>191</b> | <b>131</b> |      | <b>207</b>  | <b>242</b> | <b>173</b> |      | <b>218</b>   | <b>258</b> | <b>166</b> |      |

<sup>a</sup> Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros/superpetroleros: 150.00 TPM y más; petroleros de tamaño mediano para crudos: 70.000 a 150.00 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30.000 a 70.000 TPM; petroleros medianos para productos sin refinar: menos de 35.000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.

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

No obstante, si se comparan los índices anuales medios de fletes de 2002 con los del año anterior, que fue un mal año para los propietarios de petroleros, se advierte que continúan siendo bajos los precios de todos los grupos de petroleros. Los promedios de superpetroleros y grandes petroleros (48 en 2002, frente a 76 el año anterior) y los de los petroleros de todos los tamaños para productos refinados (166 frente a 258) son muy semejantes a los de 1999, que fue un año especialmente malo. Ello podría explicar el llamamiento de Tanker International en 2003 para establecer un consorcio, que cuenta con 44 superpetroleros. Los promedios de los petroleros de tamaño mediano (98 en 2002 frente a 140 el año anterior), petroleros pequeños que transportan crudos y sus productos (131 frente a 191) y los petroleros pequeños que transportan crudos (173 frente a 242) son todos los casos aproximadamente un precio más bajo que los del año anterior y sólo marginalmente mejores que los de 1999.

### *Superpetroleros*

Los fletamentos al contado desde el Golfo del Oriente Medio al Japón y la República de Corea comenzaron el año en 45 y 44 WS, respectivamente. Los que van en dirección oeste hacia Europa y hacia el Caribe y la costa este de América del Norte registraron 36 y 38 WS, respectivamente. Los fletes disminuyeron durante el primer trimestre, situándose en poco más de 30 en todas estas rutas, pero en mayo comenzaron la recuperación hasta alcanzar 56 y 45 WS en las rutas orientales y 40 y 39 en las occidentales. No obstante, ya en agosto los fletes habían descendido de nuevo a poco más de 30. Es posible que el mercado haya tocado fondo con el *Poros*, construido en 2002, de 310.000 TPM, contratado a 28 WS para un viaje desde Ras Tanura (Golfo del Oriente Medio) hasta la costa oriental de América del Norte. Las reducciones en la cuantía de los fletamentos por tiempo determinado y por día fueron muy notables: desde 20.600 a 9.000 dólares en la ruta al Japón y desde 18.400 a 6.700 dólares en la ruta a la República de Corea.

Al final de septiembre de los fletes comenzaron a subir lentamente, y en octubre volvieron a aumentar después de la grave explosión e incendio registrados en el *Limburg*, frente a la costa del Yemen tras el ataque de una pequeña embarcación no identificada. Las preocupaciones de los grandes importadores acerca de las existencias en caso de conflicto en el Golfo hicieron subir los fletes a 62 WS para los envíos destinados al Japón y a 60 WS en los envíos a la República de Corea. En noviembre, la tendencia ascendente continuó y en diciembre se alcanzaron cuotas de 110 y 108 WS. El *New Vista* consiguió 101 WS cuando fue fletado por Nippon para transportar 260.000 toneladas al Japón, mientras que el *Mushashi Spirit* consiguió 107 WS para un envío semejante a Ulsan (República de Corea). En las rutas occidentales con destino a Europa y al Caribe y la costa este de Norteamérica, los fletes correspondientes fueron 54 y 53 WS en octubre y de 95 y 85 WS al final del año. Por ejemplo, la Chevron contrató el *Arion* a 90 WS para transportar 280.000 toneladas a un destino del Golfo de América del Norte.

En enero de 2003 el promedio de los fletes destinados al este subió a 126 WS. Llegaron a alcanzar incluso 165 WS (100.000 dólares diarios) tras la declaración de la OPEP de que aumentaría la producción con el fin de compensar la pérdida de producción en Venezuela. Bajaron en febrero, hasta caer por debajo de 100 WS, aunque el *Iran Nesa* consiguió un contrato a 122,5 WS para transportar 260.000 toneladas desde la Isla de Kharg (República Islámica de Irán) hasta China.

Los contratos desde el Golfo del Oriente Medio hasta el Mar Rojo eran semejantes a los concertados en las rutas hacia el este y el oeste. Comenzaron a 45 WS y, después de bajar a 29 en abril, subieron a 49 el mes siguiente. En los meses de verano cayeron a 31, pero en octubre

subieron a 45 y en enero de 2003 a 154. En la ruta del Golfo del Oriente Medio a Sudáfrica, que comenzó también el año a 45 WS, hubo amplias tendencias alcistas y en mayo se llegó a 51, en octubre a 72 y al final del año a más de 120. En diciembre, se notificó un contrato para el *Astro Luna* a 115. En febrero, el nivel bajó en ambas rutas a 86.

Las fluctuaciones de los fletes en otras zonas de carga fueron semejantes a las del Oriente Medio. En las rutas que parten del África occidental, los fletes para el Lejano Oriente fueron durante la mayor parte del año de poco más o menos 30 WS y subieron a un promedio de 57 en octubre, en que SinoChem contrató el *Elisabeth Maersk* y el *Front Stratus* a 45 WS para transportar dos cargas de 260.000 toneladas a China. Al final del año los signos positivos eran evidentes, y se alcanzó un nivel de 91 WS. Luego, en enero y febrero de 2003 continuaron subiendo, llegando a superar la marca de 100 WS. En estos meses se consiguieron también tarifas favorables para otros destinos. Por ejemplo, Emerald contrató el *Zeeland* para transportar 260.000 toneladas al Golfo de América del Norte a 137,5 en febrero. El *Eagle Virginia* fue contratado por Stasco a 11 WS para trasladar 260.000 toneladas a Sudáfrica, y por una carga semejante con destino a la costa occidental de la India un petrolero no especificado consiguió una suma total de 2,7 millones de dólares. Estos fletes elevados se extendieron también a otras rutas. En enero, BP Amoco había contratado el *British Pioneer* a 120 WS para transportar 280.000 toneladas desde Europa septentrional hasta el Golfo de América del Norte.

Durante 2002, los fletes de la mayor parte de las rutas se duplicaron en términos generales con respecto a su nivel original, y en abril de 2003 habían aumentado todavía más, alcanzando un nivel próximo a los 140 WS, debido a la guerra en Iraq y a las preocupaciones acerca de los suministros. El *Front Highness* consiguió 142 WS por una carga de 265.000 toneladas de petróleo crudo desde el Golfo del Oriente Medio a Singapur.

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

Durante el año, los fletes del tonelaje Suezmax y Aframax evolucionaron de forma semejante al sector de los grandes petroleros. Durante la primera mitad del año, 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 70 WS. En julio subieron a 80, en octubre llegaron a 103 y en las semanas siguientes subieron todavía más. En diciembre, Sietco contrató el *Shravan* a 117,5 para transportar 130.000 toneladas a Whangarei (Nueva Zelanda).

Al comienzo del año los fletes de los buques Suezmax procedentes de África occidental eran de 64 WS para los destinos en el Caribe y en la costa este de los Estados Unidos y de 66 para Europa noroccidental. En abril, habían subido a 72 en ambos destinos, pero se registró un modesto debilitamiento durante los meses siguientes, sobre todo en la ruta hacia Europa. En agosto, BP Amoco contrató del *Front Sunda* a 70 WS para trasladar 130.000 toneladas al Golfo de México, mientras que AGIP contrató el *Sea Triumph* a 67 para un envío semejante a Italia. El fletamento por tiempo determinado equivalente de estos buques fue de 14.000 dólares diarios. La recuperación de octubre elevó los fletes a 96 y 90 WS en las rutas con destino América del Norte y Europa, respectivamente; su nivel continuó ascendiendo, y ambas terminaron el año a 130 WS.

En el comercio a través del Mar Negro y el Mar Mediterráneo intervienen otras rutas en que se utilizan buques Suezmax. En el Mediterráneo, los fletes medios subieron durante la mayor parte de la mitad del año, pasando de 72 WS en enero a 82 en mayo, y luego bajaron a 68 en agosto. En ese mes, Lukoil y Yukos contrataron el *Crude Tria* y el *Sea Race* a 67 WS para transportar sendas 135.000 toneladas desde Novorossiysk al Mar Mediterráneo. En el

Mediterráneo el promedio subió a 108 WS en octubre, en que se efectuaron dos transportes de 135.000 toneladas desde Ceyhan (Turquía) hasta Augusta (Italia) en el *Crudesky* y el *Front Breaker*, por los que Betoil pagó 87 y 135 WS, respectivamente. Luego, el nivel comenzó a subir, en particular para los embarques procedentes de Novorossiysk. En diciembre, el *Eliomar* transportó 135.000 toneladas al Mediterráneo a razón de 140 WS, mientras que el *Front Breaker* consiguió 145 con Karran para un transporte semejante a Europa septentrional.

Las tarifas de buques Suezmax procedentes del África occidental alcanzaron un máximo en enero de 2003 y bajaron en febrero a 167 WS para los destinos de América del Norte y el Caribe y a 172 para los destinos europeos. En las rutas el Mediterráneo y el Mar Negro, las tarifas alcanzaron en febrero un máximo de 207 WS. A finales de marzo, la demanda de buques Suezmax se redujo como consecuencia de la agitación en las regiones productoras de petróleo de Nigeria, y los fletes bajaron a 132 WS para los destinos de América del Norte. El aumento de los envíos desde el Mar del Norte no fue suficiente para elevar las tarifas, y a mediados de abril el *Front Granite* fue contratado por Sun para transportar 135.000 toneladas a 130 WS. En cambio, los envíos desde el Mar Negro consiguieron tarifas más altas: Sibneft contrató un buque no especificado desde Novorossiysk hasta el Reino Unido para transportar 135.000 toneladas a 165 WS.

Los fletes Aframax en las rutas del Mediterráneo comenzaron el año en 95 WS, sufrieron un prolongado descenso durante los meses de verano y luego subieron, alcanzando 118 W en octubre y 195 en diciembre. En consecuencia, el fletamento por tiempo determinado equivalente subió a lo largo del año de 10.500 a 35.400 dólares diarios. La tendencia ascendente se acentuó durante el último trimestre y, al finalizar el año, las tarifas eran casi el doble que las más bajas del verano. En diciembre, los envíos de 80.000 toneladas desde los puertos de Siria hasta el Mediterráneo occidental consiguieron resultados especialmente satisfactorios. BP Amoco contrató el *Iran Astaneh* a 185 WS y CSSSA el *Minerva Libra* a 200. Lukoil contrató el *Black Sea* a 190 WS para efectuar un traslado semejante desde Baniyas (República Árabe Siria) hasta Bourgas (Bulgaria). Los fletes desde el Mar Negro hasta el Mediterráneo fueron semejantes a los vigentes en este último. Para efectuar dos envíos de 80.000 toneladas, BP Amoco contrató el *Scorpius* a 85 WS en agosto y el *Iran Astaneh* a 90 el mes siguiente.

El tonelaje Aframax desde el Mar Mediterráneo hasta el Caribe y la costa este de América del Norte gozó de tarifas elevadas la mayor parte del año. En enero éstas eran de 95 WS, llegaron a 116 en octubre, bajaron brevemente al nivel inicial en agosto y septiembre, para situarse al final del año en 163. En el Atlántico, los fletes del Caribe a la costa de América del Norte comenzaron el año a 113 WS, alcanzaron en junio un máximo de 151, en octubre eran de 127 y acabaron el año a 129. El fletamento por tiempo determinado equivalente pasó durante el año de 15.300 a 16.800 dólares diarios.

En el activo mercado de Europa noroccidental que gira en torno al petróleo del Mar del Norte, las tarifas del tonelaje Aframax subieron de 94 a 110 WS en mayo; descendieron a 93 durante los meses del verano y luego se recuperaron hasta 112 en octubre, y en diciembre llegaron a 200. Esta última cifra representa un fletamento por tiempo determinado equivalente de 50.000 dólares diarios para los petroleros de 80.000 TPM. El aumento de los fletes fue impresionante en el cuarto trimestre de 2002, en que buques de ese tamaño, a saber, el *Nordic Yukon* y el *Jag Leela*, consiguieron con Stentex y CSSSA respectivamente, 220 WS.

A comienzos de 2003, los fletes para el tonelaje Aframax en todas estas rutas mejoraron notablemente. En el Mediterráneo, llegaron a 276 WS en febrero, aproximadamente el mismo

nivel que en las rutas desde el Mediterráneo al Caribe, y en las rutas del Caribe a América del Norte se llegó a 299 WS. Algunos contratos consiguieron niveles bastante más altos. Exxon contrató el *Astro Altair* en febrero a 395 WS para un embarque desde la República Árabe Siria a Italia; TotalFinaElf contrató del *Bergitta* a 295 WS para un transporte a través del Atlántico hasta Guadalupe, y Shell contrató el *Mersey Spirit* a 325 WS para un transporte desde México al Golfo de América del Norte. Los propietarios estaban recibiendo casi 70.000 dólares diarios, la cifra más alta de los cinco últimos años. No obstante, en abril los fletes habían bajado. Repsol contrató el *Black Sea* para trasladar 80.000 toneladas desde la Jamahiriya Árabe Libia a España a 128 WS y Cities contrató a 160 WS el *Nordgulf* para enviar 70.000 toneladas desde el Caribe a la costa atlántica de los Estados Unidos.

### *Pequeños petroleros*

El promedio de los fletamentos al contado de buques en la gama de 40.000 a 70.000 TPM que transportan productos no refinados desde el Caribe al Golfo y la costa este de América del Norte subió de un mínimo de 100 WS en diciembre de 2001 a 162 en mayo de 2002. No obstante, los meses siguientes fueron nefastos, y a finales del verano se había retrocedido a 105 WS. La recuperación llegó en el último trimestre y al final del año el nivel era de 185 WS. Durante ese período, BP Amoco contrató un buque no especificado para transportar 70.000 toneladas desde Trinidad al Golfo de América del Norte a 150 WS, mientras que ExxonMobil contrató el *Advance* a 195 para trasladar 50.000 toneladas desde St. Croix hasta el mismo destino. A lo largo del año, el fletamento por tiempo determinado equivalente para un envío de 60.000 toneladas subió de de 14.700 a 24.100 dólares al día.

Los promedios de los buques que comercian dentro del Mediterráneo siguieron una evolución semejante. Desde el mínimo de 120 WS en diciembre de 2001 subieron a 158 WS en mayo, pero retrocedieron a 111 en septiembre, con una recuperación posterior hasta 161 al finalizar el año. Los buques que van desde el Mediterráneo hasta el Caribe y la costa este de los Estados Unidos tuvieron un primer trimestre malo, con tarifas de 102 WS, que subieron de repente en mayo hasta 165. En los meses siguientes se observa una tendencia a la baja, con una modesta recuperación en octubre hasta 123, que mejoró a 190 para Navidades. Por ejemplo, un contratista no especificado contrató el *Pelagos* para trasladar 55.000 toneladas desde Banias (República Árabe Siria) hasta del Golfo de América del Norte a 195 WS.

Esta recuperación del promedio de los fletes en el último trimestre de 2002 se observa también en la ruta del Mar Báltico a la costa este y el Golfo de los Estados Unidos en el caso de los envíos de mayor tamaño. A comienzos de agosto, Chevron contrató el *Bear G* a 97 WS para transportar 70.000 toneladas, mientras que a finales de octubre Woodfield contrató el *Teekay Foam* a 117 WS para un transporte semejante. La mejora se hizo también patente en los envíos de menor tamaño. Lukoil contrató el *Sibohelle* en noviembre para transportar 55.000 toneladas desde Immingham al Golfo de América del Norte a 155 WS, y un mes más tarde se transportó una carga semejante al mismo destino desde Malmo a 195 WS. En otros lugares, en diciembre se contrataron dos petroleros de 50.000 TPM, el *Rubymar* y el *Jademar*, desde el Ecuador hasta la costa occidental de los Estados Unidos, a 178 y 185 WS, respectivamente.

Los fletes subieron durante las primeras semanas de 2003 y en febrero habían llegado a 299 WS en la ruta del Caribe a América del Norte, a 274 en el Mediterráneo y a 245 desde el Mediterráneo al Caribe. Luego disminuyeron, aunque algunos contratos se hicieron con tarifas elevadas: en abril, ATMI contrató el *Emerald Sun* para transportar 55.000 toneladas desde Europa septentrional hasta el Caribe a 360 WS.

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

Los fletes de los petroleros de tamaño mediano que transportan petróleo crudo siguieron una evolución semejante a la de los petroleros de mayor tamaño. Las tarifas de verano de los contratos representativos del Mar Negro al Mediterráneo fueron las típicas de los contratos de AGIP. Esa compañía transportó dos cargas de 28.000 toneladas, para las cuales se contrató el *Adriatiki* en julio a 160 WS y el *Goldie* en agosto a 165. Las tarifas fueron semejantes en el Mar Báltico, donde Alpine contrató el *Kogalym* a 160 WS para trasladar 28.000 toneladas a Europa occidental. En otros lugares, Petronas contrató el *Pyladis* en agosto a 210.000 dólares diarios para cargar 25.000 toneladas en Bintulu (Sarawak, Malasia) con destino a Malaca.

En octubre, Exxon Mobil contrató dos buques desde Singapur a Melbourne (Australia). El *St. Jacobi* percibió una tarifa de 230 WS para trasladar 32.000 toneladas, mientras que el *Arbat* recibió 230.000 dólares diarios para transportar 30.000 toneladas. El mismo mes, Sinochem contrató dos buques con destino a Nanjing (China). El *Da Qing 439* consiguió 340.000 dólares diarios para trasladar 30.000 toneladas desde Dumai (Sumatra, Indonesia); el *Da Qing 75* consiguió una tarifa más elevada, 365.000 dólares diarios, para cargar 34.000 toneladas en el terminal de Kerteh (Malasia). Dreyfus contrató el *Sea Mariner* para una viaje desde Wilhemshaven al Reino Unido y el continente a 225 WS para transportar 28.000 toneladas, y CSSSA el *Shogun* a 190 para atravesar el Mediterráneo con 33.000 toneladas.

En las primeras semanas de 2003 los fletes oscilaban entre 200 y más de 300 WS. PMP contrató el *Ekturus* para un viaje de ida desde Tallinn (Mar Báltico) al Reino Unido para transportar 21.000 toneladas a 360 WS. Alpine contrató el *Isola Turchese* para transportar 30.000 toneladas desde el mar negro hasta el Mediterráneo a 210 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 131 WS en marzo de 2002 y, después de descender hasta un mínimo de 119 en mayo, volvieron a subir durante los meses de verano hasta llegar a 212 en diciembre. Se observó una tendencia semejante en el caso de los petroleros medianos, de unas 55.000 TPM, cuyos ingresos en concepto de fletamento por tiempo determinado equivalente subieron a 16.600 dólares en marzo de 2002, y bajaron bruscamente a 11.700 dólares el mes siguiente. Luego, continuaron subiendo, hasta llegar 27.400 dólares en diciembre.

Los petroleros más pequeños, en la gama de 25.000 a 35.000 TPM, que hacen la ruta desde Singapur a Asia oriental alcanzaron 165 WS a comienzos del año, subieron a 198 en marzo y bajaron durante los meses siguientes. A finales del verano, se registró una nueva subida y en septiembre se llegó a 208; después del decepcionante mes de febrero, en diciembre se llegó a 270. Las tarifas continuaron firmes. En diciembre, el *Stavanger Oak* fue contratado a 255 WS para transportar 30.000 toneladas al Japón, mientras que en febrero, por cargas semejantes con destino a Guam y el Japón, ExxonMobil y Trafigura contrataron, respectivamente, el *Torm Thyra* y el *World Sea* a 260 y 255 WS.

Los fletes para transportar productos refinados desde refinerías del Caribe a la costa este de América del Norte comenzaron el año a 146 y 184 WS en el caso de los petroleros en la gama de 35.000 a 50.000 TPM y de 25.000 a 35.000 TPM. Después de alcanzar brevemente un máximo durante el primer trimestre, bajaron durante la mayor parte del año antes de volver a

subir hasta 173 y 229 en diciembre. Durante este mes, Lukoil contrató un envío de 50.000 toneladas con el *Latgale* a 205 WS, y ExxonMobil contrató el *Tambov* a 225 para transportar 30.000 toneladas. Los fletes continuaron subiendo a comienzos de 2003. En febrero, Hess acordó pagar a *New Endeavour* 280 para trasladar 30.000 toneladas.

### RECUADRO 3

#### Seguridad y gastos de seguro para los armadores

Las medidas multilaterales de seguridad examinadas en la OMI y las medidas bilaterales de seguridad promovidas por el Gobierno de los Estados Unidos se elaboraron durante 2002. Estas medidas de seguridad están llamadas a tener importantes consecuencias en los gastos de los armadores. Para reforzar la seguridad a bordo de los buques y en tierra se requiere el nombramiento de funcionarios encargados de la seguridad a bordo y en tierra. Su capacitación, la preparación de planes de seguridad y el mantenimiento de registros pertinentes a bordo representará un aumento de los gastos de explotación. El gasto de un funcionario de seguridad con una semana de capacitación se ha estimado en un mínimo de 20.000 dólares por buque. La presentación de declaraciones previas antes de salir con destino a los Estados Unidos ha repercutido ya en el costo de las navieras de buques de línea. NYK comunicó que había contratado 45 empleados adicionales y destinado 1.400 horas de programación informática para cumplir ese trámite. APL declaró que el costo de cumplimiento de esa norma podría llegar a ser de unos 10 millones de dólares al año.

Además, se están preparando otras medidas. En febrero de 2003 el registro de Liberia en la OMI presentó la primera tarjeta de identidad biométrica para marineros. Se experimentará durante seis meses con unos 2.000 marineros. Las autoridades estadounidenses están examinando la posibilidad de introducir un nuevo conjunto de reglamentos que exijan la presentación previa obligatoria de datos electrónicos sobre la carga. También a comienzos de 2003, la posibilidad de que las autoridades estadounidenses cancelaran la lista de visados de tripulantes causó una grave preocupación entre los armadores. Se enfrentaban a la probabilidad de cargar con los gastos incurridos para alojar a los marineros desembarcados cuya identidad fuera cuestionada por las autoridades, escoltarlos a los aeropuertos y establecer guardias armados en los buques.

Después de los aumentos de febrero de 2002, había comenzado una nueva oleada de subidas para las primas de seguro, que oscilaban entre el 15% y el 25%. De nuevo, el efecto conjunto de la subida de los costos de reaseguro y la escasa rentabilidad de las inversiones financieras y, en algunos casos, la necesidad de restablecer las reservas, eran los factores que habían impulsado las subidas comunicadas por P&I Clubs en 2003. Se estaban realizando también esfuerzos por mejorar la evaluación de riesgos: el International Group of P&I Clubs decidió compartir la información sobre todas las reclamaciones por valor de más de 100.000 dólares para evitar que los propietarios con resultados poco satisfactorios cambiaran de club. Algunos miembros del Grupo estimaban que la segregación por tipo de buque podría mejorar la evaluación de riesgos, ya que los cruceros representan riesgos más elevados. P&I Clubs decidió también cobrar 2,25 centavos de dólar por TB al propietario y 0,75 centavos por TB al fletador para duplicar hasta 400 millones de dólares el límite que los clubs pagarían en una guerra o incidente terrorista. Aunque esta prima adicional es modesta, el equivalente a 500 dólares para un granelero Panamax, no fue bien recibida ya que las primas correspondientes al límite anterior de 200 millones de dólares eran casi insignificantes.

*Fuentes:* Lloyd's Shipping Economist, julio de 2002, págs. 7-11, y noticias diarias aparecidas en [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).



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

En 2002 la actividad aumentó notablemente, pasando de un millón de TPM en enero a 4 millones en 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. Los fletes por tiempo para períodos de un año y entrega rápida siguieron deprimidos. Un petrolero de cinco años y 280.000 TPM alcanzaba 26.000 dólares por día en enero y sólo 23.000 dólares en mayo.

La actividad bajó considerablemente en los cinco meses siguientes, llegándose en junio a un mínimo de 0,9 millones de TPM; en los siguientes meses hubo una recuperación, y se contrató más de un millón de TPM al mes, llegándose a un máximo en noviembre, con 2 millones de TPM. En este mes, la parte de los buques Aframax y superpetroleros de 200.000 a 300.000 TPM alcanzaron el 49% y el 30%, respectivamente, y la demanda de Aframax se multiplicó casi por tres desde el verano. Las tarifas estimadas de fletamentos por un año y entrega rápida para petroleros de 280.000 TPM eran de 26.000 dólares al día en noviembre y bajaron a 22.500 dólares al día en diciembre. La incertidumbre acerca de la guerra de Iraq elevó las tarifas de los superpetroleros a 36.000 dólares al día en febrero de 2003, y los petroleros de dimensiones Suezmax de la misma edad consiguieron tarifas todavía mejores: 40.000 dólares al día. El tonelaje de Aframax de edad semejante terminó el año a 15.250 dólares al día y dos meses más tarde llegó a 22.000 dólares diarios.

Entre octubre y noviembre, los contratos para tonelaje de menos de 80.000 TPM bajaron a la mitad. Aproximadamente el 45% de los contratos fueron por más de dos años y el 25% por un período de seis a doce meses. La actividad contractual descendió marginalmente en diciembre, con un total de 1,8 millones de TPM, y subió a 2 millones de TPM en febrero de 2003. Las tarifas de fletamentos por un año y entrega rápida para buques de diez años de 60.000 TPM bajaron todavía más, pasando de 16.000 dólares al día en mayo a 13.500 dólares al día en diciembre. Hubo poca fluctuación de las tarifas en función de la edad. Durante los meses del verano Petrobras contrató el nuevo buque de 71.000 TPM *Amazon Explorer* para 11 meses por 17.250 dólares al día.

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

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

En lo que se refiere a los grandes buques de tamaño El Cabo, la principal actividad en este mercado tuvo lugar en las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y desde el Brasil al Lejano Oriente y Europa. Durante el año, el considerable aumento de las importaciones de mineral de hierro de China y, en menor medida, el crecimiento del comercio del carbón para centrales térmicas impulsaron la demanda de estos buques en el Pacífico. Los de dimensiones Panamax se emplean en varias rutas, en particular, en la transatlántica, con carbón y mineral de hierro desde la costa este de los Estados Unidos y el Canadá, respectivamente, y las de Sudáfrica. Se emplea también tonelaje Panamax en la rutas de mineral de hierro y carbón dentro de Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y en las de alcance europeo con origen en Suecia.

El uso de buques más pequeños se vio favorecido por las exportaciones de cereales desde el Mar Negro, ya que las tradicionales fuentes del Golfo de América del Norte tuvieron escaso crecimiento. Se empleó tonelaje de tamaño mediano para enviar cereales a varios destinos, en

particular los que tienen puestos 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 2002, los fletes de todos los sectores y tamaños de los graneleros que transportan carga seca terminaron en niveles superiores a los de comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico registró fluctuaciones moderadas durante la primera mitad del año, cayó brevemente durante el verano y mejoró de forma notable durante el último trimestre, consiguiendo casi duplicarse (1.738) para el final del año.

Como puede verse en el cuadro 32, en los cargueros tramp los índices de los fletamentos por tiempo determinado aumentaron de forma continuada durante el año hasta llegar a 104, lo que representa un aumento del 44,4%. Los fletamentos por viaje de buques tramp para carga seca alcanzaron la marca de 200 en mayo y finalizaron a 215 puntos, es decir, un 10,8% más que al comienzo del año. El índice medio de los fletamentos por tiempo en 2002 fue diez puntos más bajo que el del año anterior, mientras que el índice medio de los fletamentos por viaje mejoró sólo en forma marginal: cinco puntos por encima de la media del año anterior. No obstante, los propietarios tuvieron que dedicar parte del aumento de los fletes a pagar el alto precio del combustible. Los precios medios hechos públicos para el fuel intermedio (IFO 180) en nueve puertos recogidos por Lloyd's Ship Manager subieron de 115 a 162 dólares. Además, la rentabilidad se vio también afectada por los gastos adicionales (véase el recuadro 3) para medidas de seguridad y el aumento de las primas de los seguros para 2003.

CUADRO 32

### Índices de fletes de cargueros, 2000-2003 <sup>a</sup> (cifras mensuales)

| Período               | Fletamentos por tiempo de buques tramp <sup>b</sup><br>(1995 = 100) |      |      |      | Fletamentos por viaje de cargueros tramp <sup>c</sup><br>(julio de 1965 a junio de 1966 [0]= 100) |      |      |      |
|-----------------------|---|------|------|------|---|------|------|------|
|                       | 2000  | 2001 | 2002 | 2003 | 2000  | 2001 | 2002 | 2003 |
| <b>Enero</b>          | 86  | 105  | 72   | 104  | 190   | 193  | 194  | 216  |
| <b>Febrero</b>        | 89  | 103  | 74   | 102  | 191   | 198  | 199  | 216  |
| <b>Marzo</b>          | 101   | 108  | 80   | 109  | 190   | 195  | 199  | 216  |
| <b>Abril</b>          | 107   | 108  | 82   |      | 191   | 200  | 194  | 226  |
| <b>Mayo</b>           | 108   | 109  | 77   |      | 193   | 206  | 207  | 235  |
| <b>Junio</b>          | 106   | 106  | 71   |      | 202   | 205  | 202  |      |
| <b>Julio</b>          | 108   | 93   | 68   |      | 202   | 205  | 201  |      |
| <b>Agosto</b>         | 113   | 72   | 71   |      | 203   | 192  | 201  |      |
| <b>Septiembre</b>     | 122   | 68   | 80   |      | 206   | 193  | 204  |      |
| <b>Octubre</b>        | 121   | 67   | 88   |      | 207   | 195  | 204  |      |
| <b>Noviembre</b>      | 122   | 67   | 95   |      | 206   | 194  | 215  |      |
| <b>Diciembre</b>      | 107   | 68   | 104  |      | 208   | 195  | 215  |      |
| <b>Promedio anual</b> | 108   | 90   | 80   |      | 199   | 198  | 203  |      |

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

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

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

La subida de los fletes mermó el deseo de los propietarios de prolongar los consorcios. A final del año, el consorcio de un año para el tonelaje de tamaño El Cabo, Cape International, con 70 buques, se disolvió después de que uno de los principales miembros, Zodiac, retirara sus 30 embarcaciones. En cambio, los cinco consorcios relacionados con el tonelaje Panamax se mantuvieron. Estos controlan unos 136 buques, es decir, el equivalente del 12,8% del total de ese tonelaje. Los estamentos fluctuaron entre 2,2 y 7,1 millones de TPM al mes, y el tonelaje Panamá representa aproximadamente el 50% de los contratos durante la mayor parte del período. Se observó cierta preferencia por los contratos de menos de seis meses, que representaron entre la mitad y las tres cuartas partes de los contratos mensuales.

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

Algunos contratos representativos concertados para buques de diferente tamaño en rutas habituales ilustran el alcance de la mejoría del mercado durante 2002. Al comienzo del año, se fletó tonelaje de tamaño El Cabo para viajes de ida y vuelta en rutas transatlánticas y en las de Singapur-Japón a Australia con precios de 9.375 y 7.945 dólares diarios. En diciembre, las cifras correspondientes eran de unos 23.700 y 20.225 dólares al día, lo que representa un aumento del 152,8% y el 154,6%, respectivamente. Al finalizar el año, Cosco contrató tonelaje de tamaño El Cabo para la ruta Brasil-China a 29.000 dólares diarios, mientras que los viajes desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa se concertaron a 25.000 dólares diarios.

También en este caso, el tonelaje de Panamax contratado al comienzo del año para viajes de ida y vuelta desde Europa del norte hasta la costa oriental de América del Sur y desde el Lejano Oriente hasta la costa oriental de Australia se consiguieron a 6.785 y 7.160 dólares diarios. En diciembre, obtenían 11.100 y 12.800 dólares diarios, respectivamente, es decir, un 63,6% y un 78,8% más. Algunas tarifas fueron muy bajas durante el año; por ejemplo, en la ruta del Lejano Oriente a la costa oriental de Australia el punto más bajo se alcanzó en mayo, con 6.125 dólares diarios. Los aumentos en el caso de los buques de tamaño pequeño, mediano grande y mediano fueron semejantes. En la ruta del Lejano Oriente a Australia, el fletamento de un buque mediano grande para un viaje de ida y vuelta bajó desde 6.075 dólares diarios en enero a 9.750 en diciembre, con un aumento del 60,5 por ciento. Para un viaje de ida y vuelta entre Europa y África occidental, el de un buque mediano subió desde 6.000 dólares por día en enero a 8.750 en diciembre, es decir, un 45,8% más.

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

Las estimaciones de los fletamentos de buques para un período de 12 meses y entrega rápida indican que las subidas fueron menos pronunciadas en los buques de tamaño pequeño. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad en la gama de 150.000 a 160.000 TPM estaban obteniendo 10.500 dólares por día en enero de 2002 y llegaron a 18.000 dólares por día en diciembre, es decir, un 71,4% más. Los de Panamax de cinco años comenzaron en 7.500 dólares en enero y subieron un 50% durante el año, aumento que fue todavía más pronunciado (73,9%) en el caso de los buques de 15 años. La subida de las tarifas de buques de tamaño mediano y 15 años fue menos impresionante. Comenzaron a 5.250 dólares en enero, y en diciembre habían subido un 28,6%. El tonelaje mediano grande salió mucho mejor parado: los fletes de un buque de quince años de edad comenzaron el año a 5.400 dólares por día y en diciembre había subido un 38,9%.

En febrero de 2003, los contratos para el Atlántico eran más altos que los del Pacífico en el caso del tonelaje Panamax; los primeros alcanzaron cifras de 13.000 a 14.000 dólares por día.

### *Fletamentos por viaje de carga seca*

A lo largo del año, el tonelaje de tamaño El Cabo mejoró de forma sustancial. En el transporte de carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental los fletes comenzaron el año en 4,95 dólares por tonelada y aumentaron de forma constante hasta llegar a 9,20 dólares en diciembre, lo que representó un aumento del 85,6% desde el comienzo del año. Se observaron tendencias semejantes en el sector del mineral de hierro. Los fletes desde el Brasil a China subieron desde 6,80 dólares por tonelada en enero a 12,85 dólares por tonelada en noviembre, con un aumento del 89%.

En el sector de buques Panamax la tendencia fue también positiva, pero menos pronunciada. Los fletes para transportar cereales desde el Golfo de América del Norte a Europa occidental subieron un 43,8%, es decir, desde 10,60 a 15,25 dólares por tonelada en diciembre. En el sector de tamaño mediano las subidas fueron menos significativas: los fletes para transporte de chatarra desde la costa occidental de los Estados Unidos hasta la República de Corea comenzaron el año a 21,65 dólares por tonelada y terminaron a 28,35 dólares, con un aumento del 30,9%.

Durante los primeros meses de 2003 las tarifas de todas estas rutas y de todos los tamaños de buques se mantuvieron constantes. En abril, los buques Panamax que transportan cereales desde el Pacífico noroccidental y el Golfo de América del Norte registraron ganancias y sus tarifas subieron a 30 dólares por tonelada, el nivel más alto desde octubre de 1995.

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

### **1. Evolución de los mercados**

#### *Aspectos generales*

El impacto de la contenedorización en el transporte en buques de línea regular se complementa con los tipos de buques distintos de la flota de portacontenedores totalmente celulares analizada en el cuadro 7 del capítulo II. La capacidad total del transporte marítimo en contenedor en 2002 aumentó 0,6 millones de TEU y llegó a 8 millones de TEU, con un alza del 8,1%. Los portacontenedores totalmente celulares incrementaron su parte de este total, que pasó de 71,5% al 73,7% al comienzo de 2003, con un total de 5,9 millones de TEU. La parte de los buques de carga general supuso casi el 20%. Los cargueros de una sola cubierta representaron 0,85 millones de TEU (10,6%), mientras que los de varias cubiertas sumaban 0,64 millones de TEU (alrededor del 8%). Durante el año, el tonelaje de los buques de una sola cubierta aumento un 5%, mientras que el de los buques de varias cubiertas bajó un 3,1%. Los buques de carga por rodadura y los de pasajeros representaban 0,31 millones de TEU, cifra que aumento un 2% a lo largo del año. Su parte en la capacidad de transporte total por contenedor es del 3,9%. Los graneleros con capacidad para llevar contenedores mantuvieron su capacidad en 0,21 millones de TEU, y su parte del total bajó al 2,6%. El porcentaje restante, del orden del 1,2%, era capacidad de transporte disponible en buques frigoríficos, tanque, especializados y de pasajeros.

Además, continuó el rápido crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el capítulo II, aunque a un ritmo más lento del 10,6%. Como se observa en el cuadro 33, los nuevos buques incorporados a la flota durante 2002 sumaron un

total de 625.000 TEU, mientras que se retiraron y desguazaron 65.000 TEU. Por otro lado, continuó la preferencia por buques de gran tamaño. El tamaño medio de los buques de capacidad superior a 5.000 TEU entregados y encargados durante 2002 fue de 5.060 y 6.700 TEU, respectivamente. Durante ese año, los pedidos aumentaron un 18,2%, llegando a 481.000 TEU; una cuarta parte del total de los pedidos se realizó en diciembre y fue de buques con tamaño medio de 4.500 TEU. Entre ellos había cinco buques de 8.100 TEU de capacidad, la mayor capacidad jamás notificada públicamente, para China Shipping Container Lines (CSCL).

CUADRO 33

**Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares**  
(en miles de TEU al comienzo del año)

| <i>Año</i>  | <i>Desguaces</i> | <i>Adiciones</i> | <i>Flota al 1° de enero</i> | <i>Pedidos al 1° de enero</i> |
|-------------|------------------|------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| <b>2001</b> | 10               | 420              | 4 674                       | 1 266                         |
| <b>2002</b> | 29               | 639              | 5 285                       | 407                           |
| <b>2003</b> | 65               | 625              | 5 845                       | 481                           |

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2002), número de febrero de 2002 y 2003, pág. 19.

Los pedidos de grandes buques pusieron de nuevo de actualidad el tema de su despliegue, que se limitaría a las grandes rutas principales este-oeste, debido al volumen necesario para llenar dichos buques. Una alternativa sería utilizar los de mayor tamaño para recalar únicamente en un reducido número de centros de transbordo muy grandes en ambos extremos de la ruta. Otra alternativa, habida cuenta de la disminución de las economías de escala en los buques de más de 2.500-3.000 TEU, sería el servicio directo con buques más pequeños que recalaran en múltiples puertos en ambos extremos de la ruta. Los grandes transportistas que utilizan las grandes rutas principales son partidarios de la primera opción y recurren cada vez más a terminales de transbordo especializadas y servicios de distribución ofrecidos por sus filiales. En Asia sudoriental, varios transportistas regionales, como Samudera Shipping Line, Regional Shipping Line y Pacific International Lines (PIL), parecen ser partidarios de la segunda posibilidad. Estas compañías, que ofrecen servicios secundarios de distribución sobre todo desde Singapur a varios países con redes de transporte terrestre relativamente poco desarrolladas, han comenzado también a ofrecer servicios directos en múltiples puertos dispersos en la región.

La evolución de algunos transportistas hasta convertirse en proveedores de servicios logísticos podría verse alentada por la iniciativa Rutas comerciales inteligentes y seguras que se describe en el capítulo V. Durante diciembre de 2002 y enero de 2003, el éxito de la iniciativa piloto de envío de unos 100 contenedores a través del Pacífico utilizando sellos electrónicos con información detallada acerca del contenido permite augurar una colaboración más estrecha entre los cargadores, operadores de terminales y transportistas y ofrecen una pauta sobre sistemas rigurosos de control de calidad a lo largo de la cadena logística para las importaciones estadounidenses.

*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. Como se observa en el cuadro 34, durante los 12 meses anteriores al 30 de septiembre de 2002, los diez mayores operadores de ese tipo de buques incrementaron su capacidad un 14% y llegaron a 3,4 millones de TEU, que suponían el 43,9 de toda la capacidad de carga mundial en contenedores.

CUADRO 34

**Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2002, por número de buques y capacidad total de transporte (en TEU) <sup>a</sup>**

| <i>Clasificación</i>                                 | <i>Operador</i>    | <i>País/Territorio</i>      | <i>Nº de buques en 2002</i> | <i>Capacidad en TEU en 2002</i> | <i>Capacidad en TEU en 2001<sup>b</sup></i> |
|--|--------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|---|
| 1  | Grupo A.P. Moller  | Dinamarca                   | 312                         | 773 931                         | 693 237                                     |
| 2  | MSC                | Suiza                       | 183                         | 413 814                         | 296 064                                     |
| 3  | P&O Nedlloyd       | Reino Unido/Países Bajos    | 160                         | 406 654                         | 380 009                                     |
| 4  | Grupo Evergreen    | Taiwán, Provincia china de  | 143                         | 403 932                         | 348 650                                     |
| 5  | Hanjin/DSR-Senator | República de Corea/Alemania | 81                          | 304 409                         | 299 490                                     |
| 6  | COSCO              | China                       | 140                         | 255 937                         | 228 060                                     |
| 7  | NOL/APL            | Singapur                    | 71                          | 227 749                         | 244 848                                     |
| 8  | Grupo CMA-CGM      | Francia                     | 107                         | 225 436                         | 176 278                                     |
| 9  | MOL                | Japón                       | 68                          | 188 326                         | 144 014                                     |
| 10   | Grupo CP Ships     | Canadá                      | 92                          | 187 890                         | 160 206                                     |
| <b>Total de 1 a 10</b>                               |                    |                             | <b>1 357</b>                | <b>3 388 078</b>                | <b>2 970 856</b>                            |
| 11   | NYK                | Japón                       | 73                          | 177 700                         | 169 921                                     |
| 12   | KLine              | Japón                       | 56                          | 168 413                         | 151 945                                     |
| 13   | Zim                | Israel                      | 77                          | 164 350                         | 117 293                                     |
| 14   | OOCL               | Hong Kong (China)           | 50                          | 157 493                         | 144 450                                     |
| 15   | China Shipping     | China                       | 88                          | 148 212                         | 128 387                                     |
| 16   | Hapag Lloyd        | Alemania                    | 38                          | 135 953                         | 114 827                                     |
| 17   | Hyundai            | República de Corea          | 32                          | 122 713                         | 140 979                                     |
| 18   | Yang Ming          | Taiwán, Provincia china de  | 40                          | 120 319                         | 125 207                                     |
| 19   | Grupo PIL          | Singapur                    | 83                          | 97 827                          | 90 000 <sup>c</sup>                         |
| 20   | CSAV               | Chile                       | 39                          | 90 625                          | 91 803                                      |
| <b>Total de 1 a 20</b>                               |                    |                             | <b>1 933</b>                | <b>4 763 013</b>                | <b>4 245 668</b>                            |
| <b>Flota mundial estimada al 1º de julio de 2002</b> |                    |                             |                             | <b>7 713 000</b>                | <b>7 067 000</b>                            |

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International* (2001), números de noviembre de 2002, pág. 45, y enero de 2003, pág. 12, e ISL, agosto/septiembre de 2002, pág. 26.

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

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

<sup>c</sup> Estimación.

Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó un 12,1% y alcanzó los 4,8 millones de TEU, es decir, el 61,8% de la capacidad total mundial de carga en contenedor. Un claro reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es el hecho de que sólo hubo una nueva incorporación en la lista de los 20 más importantes. PIL sustituyó a Hamburg Sud. Cuatro operadores – AP Moller, CMA-CGM, CP Ships y China Shipping- mantuvieron sus respectivas posiciones en el cuadro. AP Moller, compañía matriz de Maersk-Sea Land, confirmó su predominio entre los transportistas de contenedores, incrementando su parte de la capacidad mundial en TEU, que pasó del 9,8% al 10%. Hubo algunos cambios entre los otros transportistas. Cinco subieron en la lista: MOL y ZIM (cuatro puestos), MSC (tres), Hapag Lloyd (dos) y COSCO (uno). Las entregas de nuevos buques, como los 8 de 6.700 TEU, y las compras, como los tres buques de 4.400 TEU adquiridos a la compañía nacional saudita, permitieron a MSC pasar a ocupar el segundo lugar. Otros operadores utilizaron tonelaje contratado para enviar sus flotas o compras directas a otros transportistas más pequeños. Los diez operadores restantes de la lista bajaron un lugar, con excepción de Hyunday (que bajó tres puestos) y NYK y Yang (que bajaron dos).

Los resultados financieros comunicados a mitad de año no fueron favorables para algunos de los citados operadores. P&O Nedlloyd, NOL/APL y CP Ships experimentaron reducciones del volumen de negocio de más del 6%; para Zim, la caída fue del 10%. Evergreen registró una pérdida de 11 millones de dólares. Al finalizar el año, NOL había sufrido una pérdida récord de 330 millones. Hubo que recurrir a medidas correctivas: CP Ships no renovó su acuerdo de fletamento con CMA-CGM y abandonó la ruta Europa-Lejano Oriente, concentrándose en la ruta transatlántica.

Varios operadores ofrecen servicios en varias rutas, siendo parte de conferencias, alianzas y/o convenios, que implican cierto grado de acuerdo sobre las cuestiones operativas y comerciales, en particular la fijación de precios y el número de salidas. Tradicionalmente, los reguladores de muchos países han ofrecido la exención con respecto a las medidas antitrust a los operadores que participan en estos acuerdos, dando por supuesto que los beneficios son mayores que las ventajas. Al final de 2002, y tras varios años de litigios, la Comisión Europea (CE) otorgó dicho tipo de exención en virtud del Reglamento 4056/85 a la modalidad utilizada por el Acuerdo de la Conferencia Transatlántica para el cobro del transporte interno en relación con el transporte marítimo internacional a través del Atlántico. En otra decisión, la CE declaró que se emprendería una investigación formal del Reglamento 4056/86 después de que un informe de la OCDE hubiera comprobado que los beneficios derivados de dicho reglamento no compensan las desventajas.

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

### *El mercado de los portacontenedores*

Lo que ocurre en el transporte marítimo mundial queda muy bien reflejado en los movimientos del mercado de fletamentos de portacontenedores. Ese mercado está muy dominado por propietarios alemanes y, más concretamente, por miembros de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS), que controla cerca del 75% de todos los fletes de portacontenedores disponibles en el mercado libre. Desde 1998, la Asociación<sup>4</sup> publica el "Índice de Hamburgo", en el que figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buque con un mínimo de tres meses. En el período comprendido entre 1998 y junio de 2002, 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 2.000 TEU y seis tipos de buques con aparejo de hasta 1.999 TEU. Con carácter experimental y a partir de agosto del mismo año, los fletes se publican con periodicidad quincenal. La evolución de las tarifas de los fletamentos por tiempo hasta junio de 2002 y de julio en adelante se recoge, respectivamente, en los cuadros 35 (a) y 35 (b).

CUADRO 35 (a)

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

| Tipo de buque                                      | Promedios anuales |       |       | Promedios mensuales en 2002 |       |       |       |       |       |
|--|-------------------|-------|-------|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|  | 1997              | 2000  | 2001  | 1                           | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     |
| <b>Sin aparejo de carga y descarga</b>             |                   |       |       |                             |       |       |       |       |       |
| 200 a 299 TEU                                      | 21,80             | 15,71 | 16,04 | 15,26                       | 15,68 | 15,73 | 15,83 | 16,52 | 16,99 |
| 300 a 500 TEU                                      | 16,79             | 14,52 | 14,72 | 13,78                       | 14,28 | 15,28 | 14,81 | 16,02 | 15,72 |
| <b>Con aparejo/Sin aparejo de carga y descarga</b> |                   |       |       |                             |       |       |       |       |       |
| 2.000 a 2.299 TEU                                  | 9,72              | 10,65 | 7,97  | 3,37                        | 3,45  | 3,70  | 4,55  | 4,49  | 4,52  |
| 2.300 a 3.400 <sup>a</sup>                         |                   |       |       | 3,77                        | 4,12  | 5,05  | 3,83  | 5,20  | 6,52  |
| <b>Con aparejo de carga y descarga</b>             |                   |       |       |                             |       |       |       |       |       |
| 200 a 299 TEU                                      | 22,00             | 17,77 | 17,81 | 16,26                       | 16,32 | 16,97 | 17,04 | 17,83 | 17,34 |
| 300 a 500 TEU                                      | 17,24             | 14,60 | 14,90 | 12,31                       | 13,26 | 13,47 | 13,05 | 12,92 | 12,44 |
| 600 a 799 TEU <sup>b</sup>                         | 13,87             | 12,21 | 11,30 | 8,13                        | 8,70  | 8,47  | 8,88  | 9,41  | 9,17  |
| 600 a 799 TEU <sup>c</sup>                         | 14,08             | 11,90 | 11,04 | 8,15                        | 8,04  | 8,09  | 8,83  | 8,94  | 9,39  |
| 1.000 a 1.299 TEU                                  | 12,47             | 11,87 | 8,78  | 5,11                        | 5,52  | 5,65  | 6,07  | 6,72  | 6,89  |
| 1.600 a 1.999 TEU                                  | 10,50             | 10,35 | 7,97  | 4,29                        | 4,29  | 4,27  | 4,99  | 5,47  | 6,15  |

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

<sup>b</sup> Que hacen de 16 a 18 nudos.

<sup>c</sup> Que hacen más de 18 nudos.

En 2002, las tarifas medias de esos fletamentos para los portacontenedores sin aparejos con capacidad de 500 TEU o menos fueron ligeramente superiores a los promedios del año 2001. Lo contrario ocurrió en todos los demás grupos de buques mayores, que en 2002 registraron medias anuales inferiores a las del año anterior. El declive más pronunciado se produjo en los buques mayores. El flete medio en buques con y sin aparejo de 2.000 a 2.299 TEU bajó un 38,5%, situándose en 4,90 dólares por día para las plazas de contenedores de 14 toneladas, mientras que el de los buques mayores con aparejo, de 1.600 a 1.999 TEU, descendió un 28,8%. Las tarifas para los portacontenedores con y sin aparejo de menos de 299 TEU fueron casi idénticas: alrededor de 17 dólares por día para las plazas de contenedores de 14 toneladas.



CUADRO 35 (b)

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

| Tipo de buque                                      | Promedios anuales <sup>a</sup> por mes en 2002 |       |       |       |       |       | Promedio de 2002 | 2003  |       |       |
|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|
|  | 7  | 8     | 9     | 10    | 11    | 12    |                  | 1     | 2     | 3     |
| <b>Sin aparejo de carga y descarga</b>             |  |       |       |       |       |       |                  |       |       |       |
| 200 a 299 TEU                                      | 18,35  | 17,42 | 18,17 | 17,31 | 17,87 | 18,25 | 16,87            | 17,65 | 17,41 | 19,30 |
|  |  | 17,15 | 17,05 | 17,25 | 18,25 |       |                  |       |       |       |
| 300 a 500 TEU                                      | 13,49  | 13,93 | 15,74 | 16,93 | 14,49 | 16,52 | 15,14            | 14,09 | 16,14 | 17,61 |
|  |  | 16,46 | 15,72 | 16,37 | 13,23 |       |                  |       |       |       |
| <b>Con aparejo/Sin aparejo de carga y descarga</b> |  |       |       |       |       |       |                  |       |       |       |
| 2.000 a 2.299 TEU                                  | 5,61   | 5,93  | 5,94  | 5,9   | 5,73  | 5,73  | 4,90             | 5,99  | 6,61  | 8,11  |
|  |  | 5,93  | 5,81  | 5,73  | 5,73  |       |                  |       |       |       |
| 2.300 a 3.400 TEU <sup>b</sup>                     | 7,20   | 7,27  | 5,63  | 7,64  | 7,90  | 7,90  | 5,96             | 7,60  | 7,23  | 7,57  |
|  |  | 5,63  | 6,79  | 7,38  | 7,90  |       |                  |       |       |       |
| <b>Con aparejo de carga y descarga</b>             |  |       |       |       |       |       |                  |       |       |       |
| 200 a 299 TEU                                      | 17,39  | 17,39 | 16,50 | 17,30 | 16,11 | 18,75 | 17,01            | 17,32 | 17,69 | 17,65 |
|  |  | 16,18 | 17,41 | 17,11 | 18,43 |       |                  |       |       |       |
| 300 a 500 TEU                                      | 13,58  | 15,14 | 12,36 | 13,19 | 14,16 | 11,99 | 13,35            | 13,77 | 14,47 | 14,60 |
|  |  | 15,17 | 13,67 | 14,35 | 13,46 |       |                  |       |       |       |
| 600 a 799 TEU <sup>c</sup>                         | 9,81   | 9,48  | 9,72  | 9,06  | 9,55  | 10,26 | 9,26             | 9,89  | 10,36 | 10,73 |
|  |  | 9,31  | 10,27 | 9,81  | 9,74  |       |                  |       |       |       |
| 700 a 799 TEU <sup>d</sup>                         | 8,93   | 9,14  | 11,00 | 10,02 | 9,98  | 9,78  | 9,11             | 9,34  | 9,92  | 10,08 |
|  |  | 8,85  | 8,64  | 10,45 | 10,18 |       |                  |       |       |       |
| 1.000 a 1.299 TEU                                  | 7,25   | 7,75  | 8,38  | 8,30  | 8,07  | 7,93  | 6,93             | 7,67  | 8,37  | 8,88  |
|  |  | 7,98  | 8,24  | 8,32  | 7,72  |       |                  |       |       |       |
| 1.600 a 1.999 TEU                                  | 6,10   | 6,31  | 6,28  | 6,43  | 6,51  | 6,49  | 5,67             | 6,44  | 6,97  | 8,52  |
|  |  | 6,58  | 6,79  | 6,58  | 6,51  |       |                  |       |       |       |

<sup>a</sup> Cuando aparecen dos cifras, la superior corresponde a la primera mitad del mes.

<sup>b</sup> Esta categoría se creó en 2002 para los buques que hacen 22,5 nudos. Antes, se incluían buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo.

<sup>c</sup> Que hacen de 17 a 17,9 nudos.

<sup>d</sup> Que hacen 18 nudos.

La evolución de las tarifas mensuales de los fletamentos por tiempo fue positiva en todos los casos. Los portacontenedores de 2.000 a 2.999 TEU consiguieron tarifas de 5,73 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas en diciembre de 2002, es decir, un 70% más que en enero. Los portacontenedores mayores con y sin aparejos de 2.300 a 3.400 toneladas consiguieron 7,90 dólares en diciembre, lo que significa un aumento del 9,7% en seis meses. Las de los buques con aparejos de 1.600 a 1.999 TEU también evolucionaron favorablemente: aumentaron un 51,3% y se situaron en 6,49 dólares por día para las plazas de 14 toneladas.

El mercado de los fletes acusa la influencia de los atractivos precios de los buques nuevos y de los planes de los operadores de aumentar el tonelaje poseído. Tres operadores --CSCL, CMA-CGM Y CP Ships-- que en el primer trimestre de 2002 contrataban el 90%, 66% y 54% de su capacidad, cuentan ahora con un considerable tonelaje encargado. Asimismo, CSAV notificó el pedido de siete buques con un total de 30.800 TEU para sustituir el tonelaje contratado con una inversión total de 300 millones de dólares. La preocupación por un nuevo deterioro de las tarifas de los fletamentos por tiempo determinado llevó a 32 propietarios alemanes, con una flota combinada de 184 buques con capacidad comprendida entre 1.000 y 2.000 TEU, a estudiar el establecimiento de una asociación de portacontenedores para regular el número de buques colocados en el mercado en caso de exceso de capacidad. La propiedad alemana de tonelaje de portacontenedores aumentará probablemente un tercio en los dos próximos años.

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

A finales de 2002, las tarifas en las principales rutas contenedorizadas - transpacífica, transatlántica y Asia-Europa - estaban en su mayoría por encima de los niveles vigentes a finales de 2001 (véase el cuadro 36). Los de Asia-Europa evolucionaron en forma particularmente favorable: aumentaron un 21,5% y un 18,5% desde comienzos de año en la dirección occidental y oriental, respectivamente. No obstante, el hecho de que las tarifas correspondientes al cuarto trimestre de 2002 (1.304 y 712 dólares por TEU) fueran inferiores a las de comienzos del año ilustra la tendencia general a la baja de los fletamentos de contenedores. En el tráfico transatlántico, en la ruta occidental a los Estados Unidos, que es la predominante, las tarifas aumentaron un 3% y llegaron a 1.215 dólares por TEU, mientras que en la dirección contraria bajaron un 2,7% y cayeron a 843 dólares por TEU. Las fluctuaciones fueron todavía menos pronunciadas en la ruta transpacífica. Subieron un 1,7% hacia el oeste y descendieron un 1,3% hacia el este, a pesar del considerable volumen de las mercancías transportadas durante el año.

En la ruta transpacífica, que es la de mayor volumen de tráfico, la tendencia descendente de 2001 continuó hasta mediados de 2002. La dirección este, que es la predominante, es la que más sufrió, y las tarifas bajaron un 4,2% y un 5% durante el primero y el segundo trimestres, respectivamente. El notable aumento del 4,2% en la dirección occidental durante el primer trimestre se consiguió partiendo de un nivel muy bajo vigente a finales de 2001. El Acuerdo Transpacífico de Estabilización notificó un restablecimiento de las tarifas de 225 dólares por TEU para mediados de agosto, pero el efecto se hizo notar sólo en la parte del comercio, estimada en una cuarta parte, no cubierta por contratos de servicios anuales. Se estimaba que 14 porteadores activos en esta ruta tenían un déficit de 1.200 millones de dólares. Durante el tercer trimestre, las tarifas subieron en ambas direcciones pero sólo de forma moderada: menos del 1% hacia el este (1.476 dólares por TEU) y poco más de ese porcentaje hacia el oeste (757 dólares por TEU). El fuerte aumento de la tarifa hacia el este en el cuarto trimestre, de un 3%, se debió probablemente a la ampliación del recargo de temporada alta, que normalmente finaliza en noviembre, hasta finales de enero de 2003. En dirección contraria, la tarifa aumentó modestamente, menos del 1%.

La evolución de las tarifas en la ruta transatlántica fue semejante a la observada en la ruta transpacífica, es decir, disminuyeron durante la segunda mitad de 2002. Los descensos fueron más bien uniformes durante el primer trimestre, en que las tarifas desde Europa a los Estados Unidos bajaron un 3,9% y las de dirección contraria bajaron un 3,7%. Tocaron fondo en el segundo trimestre, con 1.154 dólares por TEU hacia el oeste, tras una disminución del 2,2%, y 850 dólares por TEU hacia el este, después de una fuerte caída del 7%. De nuevo, se dieron a conocer planes de restablecimiento de las tarifas. El Acuerdo de la Conferencia Transatlántica,

CUADRO 36

**Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2001-2003<sup>a</sup>**  
(dólares por TEU)

|                          | <i>Transpacífica</i>       |                            | <i>Europa-Asia</i> |                    | <i>Transatlántica</i>        |                              |
|--------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|
|                          | <i>Asia-Estados Unidos</i> | <i>Estados Unidos-Asia</i> | <i>Europa-Asia</i> | <i>Asia-Europa</i> | <i>Estados Unidos-Europa</i> | <i>Europa-Estados Unidos</i> |
| <b>2001</b>              |                            |                            |                    |                    |                              |                              |
| <i>Primer trimestre</i>  | 1 874                      | 877                        | 826                | 1 566              | 938                          | 1 290                        |
| Variación porcentual     | -3,0                       | 1,1                        | 3,6                | -3,2               | -5,0                         | 2,8                          |
| <i>Segundo trimestre</i> | 1 765                      | 869                        | 760                | 1 468              | 943                          | 1 236                        |
| Variación porcentual     | -5,8                       | -1,0                       | -7,9               | 6,2                | 0,5                          | -4,2                         |
| <i>Tercer trimestre</i>  | 1 624                      | 801                        | 688                | 1 296              | 890                          | 1 253                        |
| Variación porcentual     | -8,0                       | -7,8                       | -9,5               | -11,7              | -5,6                         | 1,4                          |
| <i>Cuarto trimestre</i>  | 1 608                      | 721                        | 660                | 1 153              | 899                          | 1 228                        |
| Variación porcentual     | -1,0                       | -10,0                      | -4,0               | -11,0              | 1,0                          | -2,0                         |
| <b>2002</b>              |                            |                            |                    |                    |                              |                              |
| <i>Primer trimestre</i>  | 1 540                      | 751                        | 601                | 1 073              | 866                          | 1 180                        |
| Variación porcentual     | -4,2                       | 4,2                        | -8,9               | -6,9               | -3,7                         | -3,9                         |
| <i>Segundo trimestre</i> | 1 463                      | 749                        | 646                | 1 105              | 805                          | 1 154                        |
| Variación porcentual     | -5,0                       | -0,3                       | 7,5                | 3,0                | -7,0                         | -2,2                         |
| <i>Tercer trimestre</i>  | 1 476                      | 757                        | 694                | 1 208              | 815                          | 1 181                        |
| Variación porcentual     | 0,8                        | 1,1                        | 7,4                | 9,3                | 1,2                          | 2,3                          |
| <i>Cuarto trimestre</i>  | 1 529                      | 817                        | 712                | 1 304              | 843                          | 1 215                        |
| Variación porcentual     | 3,6                        | 7,9                        | 2,6                | 7,9                | 3,4                          | 2,9                          |
| <b>2003</b>              |                            |                            |                    |                    |                              |                              |
| <i>Primer trimestre</i>  | 1 529                      | 826                        | 704                | 1 432              | 899                          | 1 269                        |
| Variación porcentual     | 0,0                        | 1,1                        | -1,1               | 9,8                | 6,6                          | 4,4                          |

<sup>a</sup> Información de seis de las principales navieras de buques de línea. Las tarifas comprenden siempre todas las partidas, incluida la parte del transporte intermodal terrestre, en su caso. También son siempre promedios de todos los productos transportados por los principales porteadores. Las tarifas cuyo origen o destino son los Estados Unidos se refieren a la media de las tres costas. Las tarifas cuyo origen o destino es Europa se refieren al promedio de la Europa septentrional y la mediterránea. Las tarifas cuyo origen o destino es Asia se refieren al conjunto del Asia sudoriental, el Asia oriental y Japón/República de Corea.

cuyos porteadores representan aproximadamente la mitad del comercio en la ruta, declaró que las tarifas para los envíos hacia el este subirían 320 dólares por contenedor de 20 pies y 400 dólares por contenedor de 40 y 45 pies, a partir del 1º de octubre de 2002. No obstante, el efecto de este aumento de la tarifa se limitó al 10% de los transportistas no cubiertos por contratos de servicios anuales. Los aumentos durante el tercer trimestre fueron mayores que en la ruta transpacífica: una subida de 2,3% (total de 1.181 dólares por TEU) para los envíos desde Europa a los Estados

Unidos y del 1,2% (total de 815 dólares por TEU) para los que tienen su origen en los EE.UU. Durante el cuarto trimestre, las subidas fueron todavía mayores: 2,9% hacia el oeste y 3,4% hacia el este. A comienzos de 2003, el Acuerdo de la Conferencia Transatlántica comunicó aumentos de tarifas para marzo y octubre.

Durante el primer trimestre de 2002, los fletes para el tráfico con dirección este y oeste en la ruta Asia-Europa bajaron un 8,9% y un 6,9%, respectivamente. Estos fueron los descensos más fuertes en todas las rutas principales durante ese trimestre, en que las tarifas en la dirección de Europa a Asia tocaron fondo a 601 dólares por TEU, mientras que en la dirección contraria llegaron a 1.073 por TEU. Durante los dos trimestres siguientes, las tarifas mejoraron, en particular las de Europa a Asia, que llegaron a 694 dólares por TEU después de aumentar más de un 7% en cada trimestre. En la dirección predominante, de Asia a Europa, los fletes subieron primero de forma moderada, un 3%, y luego con mayor decisión, un 9,3%, durante el tercer trimestre, hasta llegar a 1.208 dólares por TEU. Esta última mejora se debe al efecto positivo del aumento de 250 dólares por TEU aplicado en la ruta occidental desde el 1º de julio por la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente. Luego, hubo un nuevo aumento de 150 dólares por TEU en octubre, complementado por una subida de 200 dólares por TEU en dirección este. Durante el cuarto trimestre, la subida más fuerte en las rutas principales fue del 7,9% en la ruta de Asia a Europa, más de tres veces superior a la de dirección contraria, que fue de sólo el 2,6%. A comienzos de 2003, la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente y MSC comunicaron aumentos de las tarifas para marzo.

Continuaron extendiéndose otros recargos impuestos por los operadores, como el recargo por manipulación de carga en las terminales (RMT): en Viet Nam, comenzó en enero de 2003. Los RMT y los relacionadas con el cumplimiento de las medidas de seguridad de los Estados Unidos atrajeron la atención de los porteadores. Los de Hong Kong reiteraron sus quejas tradicionales por el nivel de los RMT, muy por encima de 200 dólares por TEU, después de que dos operadores de terminales declararan que se habían introducido reducciones del 20% y el 25% para los transportistas en los cinco últimos años. Además, un operador de terminales de alcance mundial propuso la sustitución de los RMT por otros recargos impuestos por los transportistas mediante una contribución por flete.

Además, se notificó que el Ministerio de Comunicaciones de la República Popular China iba a emprender una investigación sobre la legalidad del RMT, que se aplica en el país desde enero de 2002 pero que se considera parte del flete. En otros lugares, se estaban también adoptando otras medidas al respecto: el consejo de porteadores de Malasia propuso que éstos pagaran directamente a los operadores de las terminales y el organismo antitrust de Israel aplazó 60 días la aplicación del RMT propuesto por el Acuerdo de comercio mediterráneo europeo. A comienzos de 2003, los transportistas comunicaron la imposición de un recargo de manifiesto adicional de 25 dólares para sufragar el costo de manifiesto previo para la aduana de los Estados Unidos. Los porteadores de la República de Corea formularon fuertes quejas contra ese recargo, que triplicaba el vigente hasta entonces. En Australia, se estaba examinando la posibilidad de recargos de 100 dólares por contenedor.

En otros lugares, los exportadores del Río de la Plata comenzaron a pagar un recargo por desequilibrio del equipo para cubrir el costo de reposición de los contenedores vacíos. La escasez de contenedores para la exportación fue consecuencia de la contracción de las importaciones causada por la devaluación monetaria a comienzos de 2002. A principios de 2003, los transportistas presionaron para reducir la comisión de los transitarios aplicada en Shanghai.

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

En 2002 hubo claras indicaciones de que la demanda de servicios contenedorizados había comenzado a recuperarse. Las estimaciones anuales sobre los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas durante los primeros nueve meses de 2002 recogidas en el cuadro 37 muestran subidas con respecto a las cifras totales de 2001. En realidad, esos agregados pueden ocultar algunas actividades de comercio intrarregional y de transbordo. No obstante, revelan una expansión del tráfico a través del Pacífico y, en menor medida, en las otras dos rutas.

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. |
| <b>2001</b>                 | 7,19          | 3,86        | 5,93        | 4,02        | 2,71           | 3,62          |
| <b>2002</b>                 | 7,82          | 3,90        | 6,17        | 4,16        | 2,72           | 3,80          |
| <b>Variación porcentual</b> | 8,8           | 1,20        | 4,0         | 3,4         | 0,3            | 4,7           |

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

En el comercio transpacífico, el año 2002 fue muy favorable para el comercio, en particular en dirección hacia el este, que durante la primera mitad del año creció un 17% y terminó el año al 8,8%. Las razones de este impresionante aumento del comercio en un contexto de escaso crecimiento económico en los Estados Unidos fueron el reasentamiento de la capacidad productiva de los Estados Unidos en China continental y el deseo de acumular existencias durante la temporada alta, desde julio a septiembre, en previsión de la anunciada huelga de los puertos de la costa occidental estadounidense. En consecuencia, desde el comienzo del año los buques iban hacia el este llenos de productos eléctricos y electrónicos, muebles, lámparas, juguetes y textiles, que representaban la parte más considerable de la carga enviada en esa dirección. En la ruta hacia el oeste, el aumento fue menos considerable, de aproximadamente el 1,2%, y el desequilibrio obligó a los transportistas a reubicar los contenedores en varios puertos del Lejano Oriente. No obstante, los transportistas hicieron notables esfuerzos para beneficiarse del aumento de la demanda. La parte conjunta de los seis grandes grupos de operadores aumentó casi el 2%, como se observa en el cuadro 38, aunque hubo grandes fluctuaciones porcentuales en los distintos operadores.

En las rutas transatlánticas, la dirección oeste, que es la predominante, aumentó un 4,7%, mientras que la de dirección contraria sólo creció de forma marginal, un 0,3%. De nuevo, la expansión en la dirección predominante se atribuyó a la necesidad de los Estados Unidos de reponer las escasas existencias. La utilización de buques fue elevada durante la primera mitad del año, debido a la reducción de la capacidad por Cosco, K Line y Yang Ming. Cuatro transportistas – Maersk-Sealand, Evergreen, P&ON y Hapag Lloyds – continuaron dominando esta ruta, y su parte combinada en el total del mercado era del 36,1% y el 37,4% en dirección oeste y este, respectivamente. En la ruta comercial Europa-Asia, el tráfico desde Asia aumentó

aproximadamente un 6% durante la primera mitad del año y registró un crecimiento del 4% en los 12 meses. Una vez más, ello se debió a las considerables exportaciones de los productores del Lejano Oriente. El aumento del 3,4% en dirección contraria, hacia el este, se debió a la expansión del volumen de carga procedente del Mediterráneo.

CUADRO 38

**Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico**  
(porcentajes)

| <i>Operador</i>                         | <i>Mediados de 2002</i> | <i>Mediados de 2001</i> |
|---|-------------------------|-------------------------|
| New World Alliance                      | 18,1                    | 17,4                    |
| Cosco/K Line/Yanming                    | 16,2                    | 14,2                    |
| Grand Alliance                          | 13,9                    | 15,3                    |
| Evergreen/Lloyd Triestino               | 12,3                    | 9,0                     |
| United Alliance (Hanjin, Senator Lines) | 11,5                    | 12,4                    |
| Maersk-Sealand                          | 9,5                     | 11,5                    |
| TOTAL                                   | 81,5                    | 79,8                    |

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD.

En las rutas secundarias norte-sur y regionales se consiguieron resultados de signo diverso. El comercio Europa-América del Sur y Central bajó un 2%; el destinado a África occidental se mantuvo estable; aumentó moderadamente, 0,9%, el comercio con Oceanía, y un 2,7% el de Asia occidental. Desde los Estados Unidos a América del Sur y Central el comercio se mantuvo firme. El crecimiento más fuerte tuvo lugar entre Asia septentrional y sudoriental, aproximadamente un 4,4%, pero el de Asia nororiental a Oceanía aumentó sólo el 1%.

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

En el cuadro 39 puede verse 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 2000 a 2002. El índice general del año 2002 fue de 95 puntos, 19 menos que en 2001 (1995 = 100), lo que reflejó los bajos niveles del comercio tanto de entrada como de salida. En el de entrada, el nivel medio del año 2002 disminuyó 22 puntos para situarse en 84. El declive se hizo patente en la primera mitad del año, en que el índice casi no cambió con respecto al nivel mínimo de los años ochenta. Esta tendencia a la baja se produjo a pesar del aumento del volumen procedente del Lejano Oriente y a través del Atlántico y es reflejo de la menor importancia de la carga de retiro inmediato y el exceso de tonelaje. El índice de salidas descendió hasta 105, es decir, 16 puntos menos, y se mantuvo constante a lo largo del año.

#### **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 2002. La subida del precio f.o.b. medio de la lámina de caucho compensó con creces la subida de las tarifas y los recargos por

ajuste del combustible e hizo que el coeficiente bajara al 13,5% para 2002. El precio f.o.b. del yute bajó alrededor del 20%, el precio más bajo de este año entre todos los incluidos en el cuadro 40, mientras que los fletes aumentaron casi en la misma proporción, lo que explica la subida del coeficiente al 21,7% en 2002. Las considerables subidas de precios del cacao en grano procedente de Ghana, de aproximadamente el 60%, compensaron con creces la subida del 10% de los fletes y, en consecuencia, el coeficiente bajó de 4,1 en 2001 a 2,8 en 2002. Este fue el tercer año en el que el Brasil no exportó cacao en grano. El precio c.i.f. del aceite de coco registró un saludable aumento de aproximadamente el 30% en 2002, lo que, junto con la reducción del 10% de los fletes durante el año, generó un coeficiente del 10%, alrededor de un tercio más bajo que el año anterior. El coeficiente de los fletes en buques de línea respecto del precio f.o.b del té subió del 5,3% 6,8%, debido a una disminución del 10% de los precios y a un aumento del 20% de los fletes en 2002. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa continuó bajando en 2002 (alrededor del 10%), mientras que los fletes se mantuvieron prácticamente estables, y en consecuencia el coeficiente de los fletes pasó del 6,9% en 2001 al 7,6% en 2002.

CUADRO 39

**Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2000-2003**  
(cifras mensuales: 1995=100)

| Meses          | Índice general |      |      |      | Índice de las entradas |      |      |      | Índice de las salidas |      |      |      |
|----------------|----------------|------|------|------|------------------------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|
|                | 2000           | 2001 | 2002 | 2003 | 2000                   | 2001 | 2002 | 2003 | 2000                  | 2001 | 2002 | 2003 |
| Enero          | 104            | 119  | 93   | 96   | 106                    | 113  | 81   | 91   | 101                   | 125  | 104  | 101  |
| Febrero        | 103            | 121  | 93   | 96   | 102                    | 115  | 81   | 91   | 104                   | 126  | 103  | 100  |
| Marzo          | 105            | 121  | 95   | 101  | 104                    | 116  | 80   | 94   | 105                   | 127  | 109  | 107  |
| Abril          | 113            | 122  | 95   | 107  | 110                    | 118  | 82   | 100  | 116                   | 126  | 108  | 114  |
| Mayo           | 119            | 121  | 94   | 99   | 114                    | 116  | 82   | 92   | 125                   | 126  | 106  | 105  |
| Junio          | 116            | 119  | 94   |      | 110                    | 112  | 81   |      | 121                   | 125  | 106  |      |
| Julio          | 115            | 117  | 94   |      | 111                    | 111  | 85   |      | 118                   | 123  | 103  |      |
| Agosto         | 122            | 112  | 94   |      | 122                    | 107  | 85   |      | 122                   | 117  | 102  |      |
| Septiembre     | 127            | 105  | 93   |      | 125                    | 97   | 85   |      | 128                   | 113  | 100  |      |
| Octubre        | 130            | 103  | 99   |      | 128                    | 91   | 88   |      | 133                   | 115  | 109  |      |
| Noviembre      | 130            | 104  | 99   |      | 126                    | 92   | 90   |      | 133                   | 116  | 108  |      |
| Diciembre      | 125            | 102  | 97   |      | 122                    | 89   | 88   |      | 129                   | 114  | 105  |      |
| PROMEDIO ANUAL | 117            | 114  | 95   |      | 115                    | 106  | 84   |      | 120                   | 121  | 105  |      |

*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.

Las exportaciones de café desde Colombia a Europa disminuyeron casi un 40% en el caso de los puertos atlánticos y un tercio en el de los del Pacífico. Estas reducciones contrarrestaron con creces el descenso de casi el 10% de los precios y dieron lugar a una disminución del factor de transporte en 2002.

CUADRO 40

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

| Producto       | Ruta                        | Tarifas en porcentaje del precio <sup>a</sup> |      |      |      |      |      |      |
|----------------|-----------------------------|---|------|------|------|------|------|------|
|                |                             | 1970  | 1975 | 1980 | 1985 | 1990 | 2001 | 2002 |
| Caucho         | Singapur/Malasia-Europa     | 10,5  | 18,5 | 8,9  | n.d. | 15,5 | 13,9 | 13,5 |
| Yute           | Bangladesh-Europa           | 12,1  | 19,5 | 19,8 | 6,4  | 21,2 | 15,5 | 21,7 |
| Cacao en grano | Ghana-Europa                | 2,4   | 3,4  | 2,7  | 1,9  | 6,7  | 4,1  | 2,8  |
| Cacao en grano | Brasil-Europa               | 7,4   | 8,2  | 8,6  | 6,9  | 11,0 | n.d. | n.d. |
| Aceite de coco | Sri Lanka-Europa            | 8,9   | 9,1  | 12,6 | 12,6 | n.d. | 15,5 | 10,0 |
| Té             | Sri Lanka-Europa            | 9,5   | 10,4 | 9,9  | 6,9  | 10,0 | 5,3  | 6,8  |
| Café           | Brasil-Europa               | 5,2   | 9,7  | 6,0  | 5,0  | 10,0 | 6,9  | 7,6  |
| Café           | Colombia (Atlántico)-Europa | 4,2   | 4,7  | 3,3  | 6,7  | 6,8  | 5,9  | 3,9  |
| Café           | Colombia (Pacífico)-Europa  | 4,5   | 6,3  | 4,4  | 6,1  | 7,4  | 6,2  | 4,6  |

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

<sup>a</sup> Para el café (Brasil-Europa y Colombia-Europa) y el aceite de coco se indican precios c.i.f. (costo, seguro y flete). Para el cacao en grano (Ghana-Europa y Brasil-Europa) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té, se indican los precios de subasta en Kenia. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen, en su caso, 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 1990-2002, los precios de los productos se tomaron del número de enero de 2003 del *Monthly Commodity Price Bulletin*, de la UNCTAD.

## 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 el correspondiente flujo de información. En el gráfico 8 y en el cuadro 41 se presentan estimaciones, relativas al sector del transporte, sobre los pagos totales del transporte, para las importaciones, y el costo de transporte en porcentaje del valor de las importaciones, por grupos de países. En 2001, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) disminuyó un 3,8%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios de transporte descendieron un 5,6%, como reflejo de la tendencia descendente de los fletes a lo largo del año. La parte de los pagos de fletes mundiales en porcentaje del valor de las importaciones bajó ligeramente, del 6,2% en 2000 al 6,1%. En 1980, esa proporción de los fletes en el valor de las importaciones había sido del 6,6%, es decir, 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. En 2001, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó un 3,9%, mientras que el costo total de los fletes bajó un 5,5%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones fue del 5,1% (5,2% en 2000) frente al 8,7% (8,9% en 2000) 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.

CUADRO 41  
Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial <sup>a</sup>  
por grupos de países  
(millones de dólares)

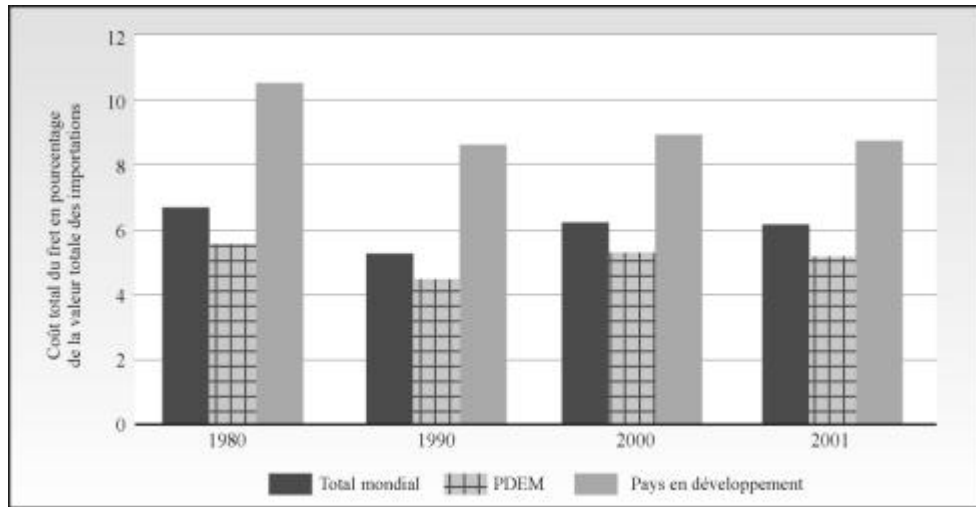
| Año  | Grupo de países                             | Estimación del costo total del transporte de las importaciones | Valor de las importaciones (c.i.f.) | Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones |
|------|---|--|-------------------------------------|---|
| 1980 | TOTAL MUNDIAL                               | 123 264  | 1 856 834                           | 6,64  |
|      | Países desarrollados de economía de mercado | 78 286   | 1 425 979                           | 5,49  |
|      | Total de países en desarrollo               | 44 978   | 430 855                             | 10,44   |
|      | <i>de los cuales en:</i>                    |  |                                     |   |
|      | 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  |
|      | <i>de los cuales en:</i>                    |  |                                     |   |
|      | 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   |
| 2000 | TOTAL MUNDIAL                               | 385 685  | 6 199 341                           | 6,22  |
|      | Países desarrollados de economía de mercado | 234 174  | 4 492 720                           | 5,21  |
|      | Total de países en desarrollo               | 151 511  | 1 706 621                           | 8,88  |
|      | <i>de los cuales en:</i>                    |  |                                     |   |
|      | África                                      | 14 328   | 110 641                             | 12,95   |
|      | América                                     | 35 205   | 404 817                             | 8,70  |
|      | Asia  | 99 187   | 1 161 604                           | 8,54  |
|      | Europa                                      | 2 182  | 24 454                              | 8,92  |
|      | Oceanía                                     | 608  | 5 105                               | 11,91   |
| 2001 | TOTAL MUNDIAL                               | 364 008  | 5 960 595                           | 6,11  |
|      | Países desarrollados de economía de mercado | 221 248  | 4 320 511                           | 5,12  |
|      | Total de países en desarrollo               | 142 760  | 1 640 084                           | 8,70  |
|      | <i>de los cuales en:</i>                    |  |                                     |   |
|      | África                                      | 13 806   | 109 125                             | 12,65   |
|      | América                                     | 33 895   | 395 439                             | 8,57  |
|      | Asia  | 92 023   | 1 102 663                           | 8,35  |
|      | Europa                                      | 2 428  | 27 665                              | 8,78  |
|      | Oceanía                                     | 608  | 5 192                               | 11,70   |

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

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

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

## 2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo en proporción del valor de las importaciones bajaron del 8,9% en 2000 al 8,7% en 2001. Dentro de ese grupo, los países en desarrollo de África invirtieron su constante tendencia al alza de los costos del transporte, que bajaron de 13,0% en 2000 al 12,7% en 2001. Ello se debe a la reducción de los fletes y a las mejoras en la manipulación de carga en los terminales, que compensaron la insuficiencia de las infraestructuras y las prácticas de gestión inadecuadas, en particular en lo que se refiere al transporte en tránsito, y la baja productividad del transporte terrestre y del equipo de los terminales.

El desglose subregional muestra que esos costos del transporte en el África occidental aumentaron ligeramente desde 2000, alcanzando casi el 14,1% en 2001, mientras que los del África oriental y meridional, incluido el Océano Índico, bajaron del 15,2% en 2000 al 13,3% en 2001. La proporción correspondiente a los países del África septentrional, al 11,2%, 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. Los coeficientes acusaron fuertes fluctuaciones entre los países y oscilaron entre el 9,6% y el 32,8% en 2001, y varios países tuvieron coeficientes superiores al 20%. Ello se debe fundamentalmente a una organización y unas instalaciones ineficientes, una mala utilización de los activos y unos endeblés sistemas institucionales y de gestión, tramitación y supervisión, además de infraestructuras inadecuadas y del mayor costo del transporte interno.

A los países en desarrollo de Asia les correspondió el 67,2% del valor de las importaciones y el 64,4% de los fletes pagados por todos los países en desarrollo en 2001, frente al 68% y el 65,5%, respectivamente, en 2000. El factor de transporte de esta región fue del 8,2% en 1990 y del 8,4% en 2001, frente al 8,5% de 2000. El factor de transporte en el Oriente Medio descendió

al 9,2% en 2001 (9,9% en 2000). En el resto de Asia el coeficiente bajó también, pasando del 8,4% en 2000 al 8,2% en 2001.

En los países en desarrollo de América, la proporción que suponen sus costos de transporte disminuyó moderadamente, pasando del 8,7% en 2000 al 8,6% en 2001. Dentro de esa región, América Central y México tuvieron un factor de transporte bajo (7,9%) en 2001. Ello se debe en buena medida a México, la nación con el mayor comercio de la región, cuyo coeficiente fue del 7,3% en 2001 y representó el 87,3% del valor c.i.f. de todas las importaciones de la subregión (46,8% de los países en desarrollo de América). En los países de la costa occidental sudamericana el transporte representó en 2001 una proporción relativamente alta, del 10,4% en 2001, frente al 9,2% en 2000. En los de la costa oriental tal proporción fue del 7,8%, frente al 7,8% del año anterior. Los países en desarrollo del Caribe tuvieron unos costos de transporte elevados, con un porcentaje de 11,5% en 2001, frente al 11,9% en 2000. Por lo que hace a los países americanos sin litoral, el Paraguay siguió pagando muchos fletes en proporción de su comercio total, un 11,3%; en Bolivia la proporción fue del 18,4%.

Los países en desarrollo de Europa registraron en 2001 un ligero descenso en sus pagos por transporte, que bajaron del 8,9% en 2000 al 8,8% en 2001. Los pequeños países en desarrollo insulares de Oceanía también redujeron la proporción que representan sus fletes, que pasó del 11,9% el año anterior al 11,7%. 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.