

## NOTAS EXPLICATIVAS

La palabra "dólares" denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.

Por "toneladas" se entiende toneladas métricas, a menos que se indique otra cosa.

Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.

Dos puntos (..) indican que los datos faltan o no constan por separado.

La raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.

En algunos cuadros los datos que se indican para años anteriores se han revisado y actualizado y, por tanto, difieren de los que figuran en ediciones anteriores de esta publicación. Tal cosa ocurre sobre todo en la distribución del tonelaje mundial por grupos de países y, en particular, en la clasificación de los principales países de libre matrícula. Hasta la edición de 1994 del presente informe, en la mayoría de los cuadros ese grupo comprendía cinco países, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia y Panamá, mientras que en algunos otros también figuraban Malta y Vanuatu. En 1995, Malta y Vanuatu se incluyeron en todos los cuadros en que se hacía referencia a los principales países de libre matrícula. Esta reclasificación afecta sobre todo a la parte de los países en desarrollo de Europa en el tonelaje mundial total. En 2003 el grupo de países de libre matrícula se ha ampliado y ahora suman un total de doce. Se facilitan datos por separado de seis de ellos, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá, mientras que los correspondientes a los otros seis países, a saber, Antigua y Barbuda, las Islas Caimán, Gibraltar, Luxemburgo, San Vicente y las Granadinas y Vanuatu, aparecen englobados en un solo grupo.

Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a "países", el término se aplica a países, territorios o zonas, según el caso.

## INTRODUCCIÓN

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

## RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

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

- La producción mundial, con un crecimiento del 1,9% en 2002, se recuperó del escaso crecimiento del año anterior, que fue de sólo el 1,2%. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento del 1,5%, inferior a la media mundial, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 3,3%. En 2003 se espera que el incremento de la producción mundial esté entre 1,9% y 3,2%,
- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron un 2,5%, recuperándose de la contracción de 2001. Las exportaciones aumentaron sobre todo en Asia, cuyo crecimiento, estimulado en particular por los países del Lejano Oriente, fue del 13,0%. El crecimiento del Japón fue del 8,0%. Las economías en transición registraron su cuarto año consecutivo de crecimiento positivo del volumen de las exportaciones, que se situó en el 8,5%. Estas economías conocieron un crecimiento del 11,0% de las importaciones, mientras que las de los países en desarrollo de América Latina sufrieron una contracción del 5,5%. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías continuará aumentando, probablemente, en 2003, pero el resultado final dependerá de la evolución de los acontecimientos tras la aplicación de las medidas de seguridad de los Estados Unidos y los controles de salud adoptados en respuesta al brote del síndrome respiratorio agudo severo (SARS).
- El índice de la producción industrial total de la OCDE descendió marginalmente, situándose en 118,1 en 2002 (1995=100). Ello se debe a la desigual actividad industrial en las grandes economías.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) resurgió en 2002, en que alcanzó un volumen de 5.880 millones de toneladas. La tasa de crecimiento anual fue modesta (0,8%), y se prevé que aumentará ligeramente en 2003.

### Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial alcanzó los 844,2 millones de toneladas de peso muerto (TPM) al final de 2002, con un crecimiento del 2,3%. Las entregas de buques nuevos tuvieron un aumento impresionante del 8,4%, con lo que se situaron en 49,0 millones de TPM, y el tonelaje desguzado y perdido aumentó un 9,7% para situarse en 30,5 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 18,5 millones de TPM.
- La flota de petroleros y la de graneleros de carga seca suman en total el 71,6% de la flota mundial total. La flota de los primeros aumentó un 6,6%, mientras que la de los segundos creció un 1,9%. Hubo un aumento del 7,4%, con un total de 82,8 millones de TPM, en la flota de portacontenedores y un crecimiento del 2,1%, con un total de 19,5 millones de TPM, en la de buques que transportan gas licuado.
- La edad media de la flota mundial descendió casi un año, situándose en 12,6 años al final de 2003; el 28,1% de la flota tenía 20 años o más. Los cargueros convencionales tenían la edad media más alta, 17 años, y los portacontenedores eran los más jóvenes, con 9,1 años.

- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron el 25,7% y 47,2% de la flota mundial, respectivamente. En los segundos, el tonelaje se contrajo casi un 1%, y dos tercios de esa flota corresponden a economías de mercado y países en desarrollo. La parte de los países en desarrollo se cifró en el 20,3%, es decir, 171,3 millones de TPM, de los que 126,9 millones estaban matriculados en Asia.

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

- Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial, esto es, las toneladas transportadas por TPM y los miles de toneladas-milla por TPM bajaron a 7,0 y 27,5, respectivamente, lo que significó un descenso del 1,4% y el 1,8% respecto de 2001.
- El excedente mundial de tonelaje siguió aumentando ligeramente y a finales de 2002 se situó en 21,7 millones de TPM, lo que supone el 2,6% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de los petroleros subió a 19,1 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente del sector de graneleros de carga seca cayó a 2,2 millones de TPM desde los 2,9 millones de 2001.

### **Los mercados de fletes**

- El año 2002 fue un año con resultados de diverso signo para el mercado de buques tanque. El volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima descendió un 1,4%, pero las tarifas registraron una fuerte alza al final del año debido al efecto conjunto del hundimiento del *Prestige* y de la huelga nacional de Venezuela. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros, los petroleros para crudos de tamaño mediano y de los pequeños petroleros que transportan crudos y sus productos disminuyeron un 36,8%, un 30,0% y un 31,4%, respectivamente.
- En 2001 el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular de mineral de hierro y carbón, aumentó un 1,6%. El mejor equilibrio entre la oferta y la demanda se tradujo en una evolución positiva de los fletamentos por tiempo y por viaje, que cerraron el año con un aumento del 44,1% y el 10,8%, respectivamente.
- A finales de 2002 los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa – consiguieron resultados de diverso signo en comparación con los niveles vigentes al comienzo del año. Las tarifas en la ruta de Asia-Europa salieron especialmente bien paradas, y los fletes en dirección este aumentaron un 21,5% y los de dirección contraria un 18,5%. Los fletes transpacíficos y trasatlánticos en dirección oeste aumentaron un 1,7% y un 2,9%, respectivamente, en cambio los de dirección este descendieron un 1,3% y un 2,6%, respectivamente.

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

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones descendió al 6,11% en 2001, frente al 6,22% de 2000. Ese factor de carga fue del 5,12% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con el 5,21% de 2000, mientras que en los países en desarrollo bajó al 8,70% desde el 8,88% de 2000. En los países en desarrollo de África bajó al 12,65% y en los de América subió ligeramente y alcanzó el 8,57%. En los países en desarrollo de Asia bajó al 8,35%, mientras que en los de Oceanía descendió al 11,70%.

## **Desarrollo portuario**

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores creció un 2,2% en 2000, y alcanzó la cifra de 236,7 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 96,6 millones de TEU, es decir, el 40,8% del total. En 2001 había 51 países y territorios en desarrollo que manejaban más de 100.000 TEU.

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

- A raíz de una Reunión de Expertos en la eficiencia del transporte y la facilitación del comercio para incrementar la participación de los países en desarrollo en el comercio internacional, la UNCTAD llevó a cabo una encuesta sobre la viabilidad de un instrumento jurídico internacional para el transporte multimodal.
- Según las proyecciones, la producción de nuevos contenedores para carga alcanzaría una cifra de 1,6 millones de TEU en 2002, lo que representa un aumento del 25% con respecto al nivel del año anterior. El grueso de la producción fue de contenedores de tipo corriente para carga seca, que representaron aproximadamente el 80% del total. China continuó dominando esta actividad, acaparando el 87% del mercado. Los precios de los contenedores tocaron fondo durante el primer trimestre de 2002 y crecieron en aproximadamente un 17% para el tercer trimestre del año.

## **Examen de la evolución regional**

- Durante el último decenio el aumento anual medio del PIB de 53 países africanos fue del 3,1%, por debajo del 4,7% registrado por los países en desarrollo. El crecimiento anual del PIB de los 47 países subsaharianos fluctuó enormemente de un año a otro por varias razones, como las catástrofes naturales, la inestabilidad política nacional o internacional y las fluctuaciones de los precios de los principales productos de exportación, que representaron una fuerte carga para los 34 países menos adelantados (PMA) que figuran entre ellos.
- Durante el período 1990-2001, el valor de las exportaciones procedentes de África creció un 33,8%, con lo que alcanzó la cifra de 141.200 millones de dólares, mientras que durante el mismo período el valor de las importaciones creció un 37,1% y alcanzó los 136 mil millones de dólares. En 2001, los países del África subsahariana representaban el 44% de las exportaciones africanas y el 41% de sus importaciones. En términos generales, la parte del comercio mundial correspondiente a África es modesta y parece estar en descenso: aproximadamente el 3% del valor de las exportaciones e importaciones en 1990 y en torno al 2,4% en 2001.
- Europa, y en particular la UE, es el mercado de aproximadamente la mitad de las exportaciones africanas. América del Norte es el destino de un poco menos de la quinta parte, que es también la proporción correspondiente al Japón y otros países asiáticos. El Oriente Medio, América Latina y los mercados intraafricanos reciben el resto de las exportaciones de África, es decir, entre el 10% y el 15%.
- Desde 2000, el total de mercancías cargadas y descargadas en puertos africanos ha fluctuado en torno a 750 millones de toneladas al año, y la parte de los países subsaharianos fue aproximadamente un tercio, es decir, 250 millones de toneladas. Así pues, el continente

representa el 6,2% de las mercancías cargadas y descargadas en todo el mundo, mientras que al África subsahariana le corresponde casi el 2,1% de ese total.

- En 2002, la flota mercante africana, incluidos los países de libre matrícula (es decir, Liberia), representaba 82.422.000 TPM, es decir, el 9,8% de la flota mundial. Descontando los países de libre matrícula, la flota sumaba un total de 5.406.000 TPM, es decir, el equivalente del 3,2% de la flota de los países en desarrollo y del 0,6% de la flota mundial.
- Hay un desequilibrio considerable en el total de la carga transportada por países subsaharianos, ya que las mercancías cargadas representan un promedio de 190 millones de toneladas al año, mientras que las descargadas son sólo 60 millones de toneladas. El grueso de las mercancías cargadas, estimado en casi 170 millones de toneladas, era de petróleo crudo, procedente en su mayoría de Nigeria, Gabón y Angola. La mayor parte del resto era carga seca a granel, como bauxita de Guinea y mineral de hierro de Mauritania. Las toneladas restantes de mercancías cargadas y cuatro quintas partes del total de las mercancías descargadas eran de carga general, que se transporta cada vez más en contenedores. Una quinta parte de las mercancías descargadas eran productos de petróleo refinado, como la gasolina. La concentración es una característica de los servicios de contenedores, en particular en el África occidental, donde el número de compañías pasó de 37 a mediados del decenio de 1980 a 9, e incluso algunas de éstas pertenecen al mismo propietario.
- Las dificultades de los países del África subsahariana sin litoral se ponen de manifiesto en el alto costo del transporte por carretera a lo largo de varios de los corredores existentes. Ello se debe a la mala calidad de las carreteras, los engorrosos trámites fronterizos y el limitado volumen de los flujos de carga. El factor de carga del comercio de importación en los países del África subsahariana en 2001 fue de 13,84, y llegó a 20,69 en el caso de los países sin litoral. El factor medio de todos los países africanos fue de 12,65 en 2001.