

UNCTAD/RMT/2003

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
Ginebra

# EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2003

**RESUMEN DE LOS PRINCIPALES  
ACONTECIMIENTOS**



**NACIONES UNIDAS**  
Nueva York et Ginebra, 2003

## **EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2003**

### **Resumen de los principales acontecimientos**

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

La producción mundial creció en 2002 el 1,9%, con lo que se recuperó del escaso crecimiento del año anterior, que sólo llegó al 1,2%. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento inferior al promedio mundial, del 1,5%, mientras que las economías en desarrollo alcanzaron el 3,3%. Se prevé que en 2003 el crecimiento de la producción mundial se situará entre el 1,9 y el 3,2%.

El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías aumentó el 2,5% y se recuperó así de la contracción de 2001. El mayor aumento se registró en Asia, con un crecimiento del 13,0%. Los primeros lugares los ocuparon los países del Lejano Oriente. El crecimiento del Japón llegó al 8,0%. Las economías en transición experimentaron su cuarto año consecutivo de crecimiento positivo del volumen de las exportaciones, que se situó en el 8,5%. Estas economías también registraron un aumento del 11,0% de las importaciones, mientras que las de los países en desarrollo de América Latina se redujeron un 5,5%. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías seguirá aumentando probablemente en 2003, en función de los efectos que surtan la aplicación de las medidas de seguridad estadounidenses y los controles sanitarios para combatir el brote de SRAS.

El índice de la producción industrial total de la OCDE disminuyó ligeramente situándose en 118,1 en 2002 (1995 = 100). Este resultado refleja la actividad industrial desigual en las principales economías.

El comercio marítimo mundial (mercancía cargada) repuntó en 2002, situándose en 5.880 millones de toneladas. La tasa de crecimiento anual fue reducida -el 0,8%- y se prevé que aumentará ligeramente en 2003.

## **Evolución de la flota mundial**

La flota mercante mundial había aumentado a 844,2 millones de toneladas de peso muerto (TPM) al final de 2002, lo que equivale a un incremento del 2,3%. Las entregas de buques nuevos registraron un crecimiento impresionante del 8,4%, situándose en 49,0 millones de TPM, y el tonelaje desguazado y perdido aumentó el 9,7% para cifrarse en 30,5 millones de TPM, lo que supuso un aumento neto de 18,5 millones de TPM.

Las flotas de petroleros y de graneleros de carga seca representaron juntas el 71,6% de la flota mundial total. La flota de los petroleros aumentó el 6,6% y la de los graneleros de carga seca el 1,9%. La flota de portacontenedores registró un crecimiento del 7,4%, situándose en 82,8 millones de TPM, y la de los buques para el transporte de gas licuado se incrementó el 2,1%, llegando a 19,5 millones de TPM.

La edad promedio de la flota mundial disminuyó en casi un año, situándose en 12,6 años al final de 2003; el 28,1% de la flota tiene 20 años o más. Los buques de carga general tienen el promedio de edad mayor, de 17,0 años, y la flota de portacontenedores es la más joven, con 9,1 años.

Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representan el 25,7 y el 47,2% de la flota mundial, respectivamente. El tonelaje de las flotas de libre matrícula se redujo en casi el 1%, y los dos tercios de la propiedad efectiva de esa flota corresponden a economías de mercado y países en desarrollo. La parte de la flota mundial correspondiente a los países en desarrollo es del 20,3%, o 171,3 millones de TPM, de los que 126,9 millones están matriculados en Asia.

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

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial -toneladas transportadas por TPM y miles de toneladas-milla por TPM- disminuyeron a 7,0 y 27,5, respectivamente. Esto corresponde a una reducción del 1,4 y del 1,8% respecto de las cifras de 2001.

El excedente mundial de tonelaje aumentó ligeramente y al final de 2002 se situó en 21,7 millones de TPM, o el 2,6% de la flota mercante mundial. La capacidad excedentaria del sector de los petroleros aumentó a 19,1 millones de TPM, en tanto que la sobrecapacidad del sector de los graneleros de carga seca disminuyó a 2,2 millones de TPM en comparación con los 2,9 millones de 2001.

### **Los mercados de fletes**

El año 2002 fue desigual para el mercado de los fletes petroleros. El volumen total del comercio marítimo de petróleo crudo se redujo un 1,4%, pero las tarifas aumentaron mucho al final del año debido al efecto combinado del hundimiento del *Prestige* y la huelga nacional en Venezuela. Los índices medios de flete de los grandes petroleros, de los medianos y de los pequeños que transportan crudo y sus productos disminuyeron el 36,8, el 30,0 y el 31,4%, respectivamente.

En 2002, el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular mineral de hierro y carbón, aumentó el 1,6%. El mejor equilibrio entre la oferta y la demanda se tradujo en una evolución positiva de los índices de fletamento por tiempo y fletamento por viajes, que cerraron el año con un aumento del 44,1 y el 10,8%, respectivamente.

Al final de 2002, los fletes en las principales rutas contenedorizadas -la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa- habían evolucionado de manera desigual en comparación con los niveles vigentes al comienzo del año. Las tarifas en la ruta Asia-Europa habían registrado los mayores aumentos, de un 21,5% en dirección este y un 18,5% en la dirección contraria. Los fletes en dirección oeste por el Pacífico y el Atlántico habían aumentado el 1,7 y el 2,9% respectivamente; en cambio, los fletes en dirección este por esas rutas habían disminuido el 1,3 y el 2,6% respectivamente.

### **Costos de flete totales por grupos de países**

El costo total mundial de los fletes como proporción del valor total de las importaciones disminuyó al 6,11% en 2001, en comparación con el 6,22% en 2000. El factor de flete fue el 5,12% en los países desarrollados de economía de mercado, frente al 5,21% en 2000, mientras que en los países en desarrollo bajó al 8,70% con respecto al 8,88% en 2000. En los países en

desarrollo de África el factor de flete disminuyó al 12,65% y en los de América aumentó ligeramente al 8,57%. En los países en desarrollo de Asia el factor de flete bajó al 8,35% y en los de Oceanía al 11,70%.

### **Desarrollo portuario**

El tráfico mundial de los puertos de contenedores aumentó el 2,2% en 2000, situándose en 236,7 millones de TEU. Los puertos de los países y territorios en desarrollo manipularon 96,6 millones de TEU, o 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**

Tras una Reunión de Expertos en transporte eficiente y facilitación del comercio para mejorar la participación de los países en desarrollo en el comercio internacional, la UNCTAD realizó un estudio sobre la viabilidad de un instrumento jurídico internacional para el transporte multimodal.

Según las proyecciones, la producción de contenedores de carga nuevos llegó a 1,6 millones de TEU en 2002, lo que supone un aumento del 25% respecto del nivel del año anterior. La mayor parte de la producción fue de contenedores para carga seca estándar, que representaron alrededor del 80% del total. China siguió dominando esta actividad, con una participación en el mercado del 87%. Los precios de los contenedores llegaron al nivel más bajo durante el primer trimestre de 2002 y habían aumentado alrededor del 17% en el tercer trimestre.

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

Durante el último decenio, el aumento medio anual del PIB de 53 países africanos fue del 3,1%, menos que el 4,7% registrado en los países en desarrollo. El aumento anual del PIB de 47 países subsaharianos varió mucho de un año a otro por varias razones, entre ellas los desastres naturales, la inestabilidad política interna o internacional y las fluctuaciones de los precios de los principales productos básicos de exportación, que impusieron una pesada carga a los 34 países menos adelantados de ese grupo.

Durante el período 1990-2001, el valor de las exportaciones de África aumentó el 33,8%, hasta situarse en 141.200 millones de dólares, y el valor de las importaciones en el mismo período aumentó el 37,1%, alcanzando la cifra de 136.000 millones de dólares. En 2001, los países del África subsahariana efectuaron el 44% de las exportaciones de África y el 41% de sus importaciones. En general, la participación de África en el comercio mundial es pequeña y parece estar disminuyendo: en 1990 representó alrededor del 3% del valor de las exportaciones e importaciones y en 2001 aproximadamente el 2,4%.

Europa, en particular la Unión Europea, es el mercado de alrededor de la mitad de las exportaciones africanas. América del Norte es el destino de algo menos de una quinta parte, aproximadamente la misma proporción que reciben el Japón y otros países asiáticos. El Oriente Medio, América Latina y los mercados intraafricanos absorben el resto de las exportaciones africanas -entre el 10 y el 15%.

Desde 2000, el total de la mercancía cargada y descargada en los puertos africanos ha oscilado alrededor de los 750 millones de toneladas al año, y la proporción correspondiente a los países subsaharianos es de aproximadamente una tercera parte, o sea, 250 millones de toneladas. Por consiguiente, el continente contribuye con el 6,2% al total mundial de mercancía cargada y descargada, y el África subsahariana con casi el 2,1% de ese total.

En 2002, la flota mercante africana, incluida la de libre matrícula (es decir, de Liberia), representó 82.422.000 TPM, o el 9,8% de la flota mundial. Si se exceptúan los buques de libre matrícula, la flota fue de 5.406.000 TPM, lo que equivale al 3,2% de la flota de los países en desarrollo y al 0,6% de la flota mundial.

Hay un considerable desequilibrio en la carga total manipulada por los países subsaharianos, ya que la mercancía cargada arrojó un promedio de 190 millones de toneladas al año, mientras que la descargada fue de sólo 60 millones de toneladas. La mayor parte de la mercancía cargada, estimada en casi 170 millones de toneladas, consistió en petróleo crudo, fundamentalmente de Nigeria, el Gabón y Angola. Casi todo el resto fue carga seca a granel, como bauxita de Guinea y mineral de hierro de Mauritania. El resto del tonelaje de la mercancía cargada y cuatro quintas partes del total descargado consistió en carga general, que cada vez más se transporta en contenedores. Una quinta parte de la mercancía descargada consistió en

productos refinados del petróleo, como la gasolina. La concentración es una característica de los servicios de contenedores, en particular en África occidental, donde el número de navieras ha bajado de 37 a mediados de los ochenta a 9, y algunas siguen perteneciendo al mismo propietario.

La difícil situación de los países sin litoral del África subsahariana queda de manifiesto si se observa el alto costo del transporte por carretera por varios de los corredores existentes. Esto se debe al mal estado de las carreteras, los engorrosos trámites fronterizos y el limitado movimiento de mercancía. El factor de flete del comercio de importación de los países del África subsahariana en 2001 fue de 13,84, y llegó a 20,69 en los países sin litoral. El factor medio de todos los países africanos en 2001 fue del 12,65.

-----