

Capítulo 1

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

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

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial

Aspectos generales

Durante 2003 prosiguió la recuperación del crecimiento de la producción mundial que alcanzó el 2,6%, un aumento de casi 1 punto entero porcentual respecto al 1,7% finalmente registrado en 2002 (véase el cuadro 1), habiendo experimentado prácticamente todas las regiones del mundo una recuperación económica simultánea, aunque a ritmos distintos.

La recuperación económica de los países desarrollados produjo un crecimiento de un 2,0%, muy por encima del 1,2% del año anterior. Estuvo concentrada en los Estados Unidos, impulsada por una demanda interna sostenida surgida como consecuencia de los efectos a corto plazo de las reducciones fiscales y la refinanciación de las hipotecas. Consecuencia de ello fue una aceleración de la tasa de crecimiento de la producción mundial que alcanzó el 3,1%. La economía japonesa, impulsada también por una demanda interna estimulada, experimentó un fuerte resurgimiento y obtuvo un aumento del crecimiento de la producción del 2,7%. Sin embargo, la Unión Europea prosiguió su lenta marcha y el crecimiento de la producción disminuyó por tercer año consecutivo, colocándose en el 0,7%. La desaceleración económica fue más pronunciada en Italia que cayó a un 0,3%, y en Francia, con un descenso al 0,2%, mientras que la economía de Alemania se contrajo un 0,1%. En el Reino Unido la producción aumentó un 2,2%, cifra algo más elevada que la registrada en 2001.

El crecimiento de la producción económica de los países en desarrollo alcanzó el 4,5%, muy superior a la

media mundial. El crecimiento más elevado correspondió a diversos países asiáticos, llegando a ser del 5,9% después de los desalentadores resultados obtenidos durante la primera mitad del año debido a los efectos del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS). Los resultados fueron especialmente buenos en el sur de Asia, registrando la India y el Pakistán un crecimiento de la producción del 7,4 y el 5,5%, respectivamente. El crecimiento de la producción de los países situados más al este fue menos impresionante: Malasia alcanzó el 5,2%, pero la República de Corea sólo consiguió el 3,1%, la mitad aproximadamente del año anterior.

Los resultados más brillantes correspondieron sin duda a China, que creció un 9,1%, sobre la base de una fuerte demanda interna y unas notables cifras de exportación, y ello pese a los efectos del SRAS, habiéndose triplicado el crecimiento de la producción de Hong Kong (China) y la Provincia china de Taiwán.

El crecimiento de la producción de las economías africanas ascendió al 3,6%, cifra superior a la del año anterior pero todavía inferior a la de 2001. Estos países se beneficiaron del aumento general del precio de los productos básicos, con un crecimiento de la producción en Ghana, Camerún y Nigeria a una tasa del 4,7, 4,2 y 4,1%, respectivamente. Los resultados obtenidos por los países de África del Norte fueron especialmente buenos, ya que la producción de Argelia aumentó un 6,7% y la de Marruecos un 5,5%. El crecimiento de la producción en África del Sur fue de sólo el 1,5%, mientras que en Zimbabwe se contrajo por quinto año consecutivo un 13,2%.

La tasa de crecimiento de las economías de los países en desarrollo de América experimentó un repunte de un 1,6%, también como consecuencia del aumento de los precios de los productos básicos.

Cuadro 1
Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003
(en porcentaje)

Región/agrupación	Promedio 1990-2000	2001	2002	2003 ^a
Mundo	2,7	1,4	1,7	2,6
Países desarrollados	2,4	1,0	1,2	2,0
<i>de los cuales:</i>				
Estados Unidos	3,5	0,5	2,2	3,1
Japón	1,4	0,4	-0,3	2,7
Unión Europea	2,1	1,7	1,0	0,7
<i>de la cual:</i>				
Alemania	1,6	0,8	0,2	-0,1
Francia	1,8	2,2	1,2	0,2
Italia	1,6	1,8	0,4	0,3
Reino Unido	2,7	2,1	1,6	2,2
Países en desarrollo	4,1	2,4	3,5	4,5
<i>de los cuales:</i>				
África	2,5	3,6	3,1	3,4
América Latina	3,3	0,4	-0,6	1,6
Asia	6,2	3,2	5,4	5,9
Economías en transición	-2,5	4,7	4,1	5,9
China	10,3	7,5	8,0	9,1

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en datos en dólares de 1995, publicados en UNCTAD (2004), *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2004*, publicación de las Naciones Unidas, N° de venta E.04.II.D.29, Nueva York y Ginebra, cuadro 1.1.

^a Estimaciones.

El repunte de Argentina después de cuatro años de contracción ascendió al 8,7%, obteniendo los mejores resultados de la región. El Perú, Colombia y Chile consiguieron crecer a un ritmo inferior a la mitad con tasas del 4,0, 3,6 y 3,2%, respectivamente. México consiguió un crecimiento inferior del 1,3% como consecuencia de la relocalización de las industrias de exportación en otros países. El Brasil, la mayor economía de América del Sur, se contrajo un 0,2%, y la economía de Venezuela, sacudida por los conflictos internos, un 9,2% por segundo año consecutivo, pese a los buenos precios alcanzados por el petróleo.

Las economías en transición registraron el quinto año consecutivo de crecimiento económico con un aumento del 5,9%, más de dos veces el promedio mundial.

La Federación de Rusia y Belarús registraron un crecimiento de la producción del 7,3 y el 6,8%, respectivamente. El aumento conseguido por los países de Europa del Este se situó en torno al 5% mientras que tres países situados más al este -Armenia, Azerbaiyán y Tayikistán- obtuvieron un crecimiento de dos dígitos.

Perspectivas

Las previsiones sobre el crecimiento económico mundial en el año 2004 han sido preferentemente optimistas y están condicionadas por el nivel alcanzado por el precio del petróleo, la sostenibilidad del crecimiento de China y el desarrollo del sector financiero de la economía. Las previsiones se sitúan en torno al 3,5%.

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

El volumen de las exportaciones mundiales en el año 2003 aumentó un 4,5% (véase el cuadro 2), aumento especialmente fuerte después de un primer trimestre sobre el que pesaron los efectos del SRAS y las tensiones en Oriente Medio. El aumento representó una clara recuperación respecto al retroceso del comercio de hace dos años. En los países desarrollados los volúmenes de exportación repuntaron en América

del Norte aumentando un 3,0% y en los países de la Unión Europea, en donde el crecimiento de las exportaciones aumentaron un 0,9%. Las exportaciones de estos últimos países crecieron pese a la apreciación de la moneda frente al dólar de los Estados Unidos durante la mayor parte del año. Los volúmenes de exportación de los países de América Latina aumentaron un 4,5% gracias en parte a las importaciones sostenidas en América del Norte y Europa y también de las considerables importaciones asiáticas, especialmente de China.

Cuadro 2

Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2001-2003

(variación porcentual anual)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2001	2002	2003		2001	2002	2003
-1,5	3,0	4,5	Mundo^a	0,9	3,0	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.	Economías desarrolladas^a	0,3	n.a.	n.a.
			<i>de los cuales:</i>			
-5,0	-3,0	3,0	América del Norte	-3,8	4,0	5,5
1,1	0,5	0,9	Unión Europea (15)	0,3	-0,5	1,8
-5,0	8,5	n.a.	Japón	0,3	1,5	n.a.
0,5	n.a.	n.a.	Economías en desarrollo^a	0,8	n.a.	n.a.
			<i>de los cuales en:</i>			
2,5	n.a.	n.a.	África	4,6	n.a.	n.a.
2,7	1,5	4,5	América Latina^a	0,5	-5,5	1,6
n.a.	n.a.	n.a.	Oriente Medio^b	n.a.	n.a.	n.a.
-3,7	10,5	n.a.	Asia^c	-1,9	9,5	11,1
8,0	8,0	n.a.	Economías en transición^a	14,7	11,5	10,9
5,0	n.a.	n.a.	China	11,3	n.a.	n.a.

Fuente: Noticias de la OMC - Comercio Mundial 2003; comunicado de prensa del 5 de abril de 2004; y Estadísticas de la OMC en www.wto.org/english/res_e/statis_e/section1_e/i02.xls.

^a Con exclusión de las duplicaciones importantes.

^b Incluye a Israel.

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

Tendencias de importaciones y exportaciones

Son buenas las perspectivas de crecimiento de las exportaciones para 2004, pudiendo esperarse un aumento de hasta el 7,5%. Esta previsión depende, sin embargo, del comportamiento de la economía de los Estados Unidos ante un aumento del déficit por cuenta corriente, el efecto de la apreciación sostenida del euro que podría hundir a las exportaciones europeas y el mantenimiento o disminución de los precios del petróleo.

3. La producción industrial de los países de la OCDE

El índice de producción industrial (1995 = 100) de los países de la OCDE fue en promedio del 119,7 en 2003, cifra que representa un claro aumento del 1,2% sobre el promedio del año anterior, en que el aumento del índice fue irrelevante (véase la figura 1).

Los resultados de 2003 se debieron al aumento sostenido de la actividad industrial en las principales economías. En los Estados Unidos el índice aumentó a 124,5 durante el primer trimestre, descendió ligeramente durante el segundo y el tercer trimestre y alcanzó un máximo de 126 durante el último trimestre. El índice fue de 124,6 como promedio, un buen aumento del 2,4% durante el año. La evolución del índice en el Japón fue un reflejo del de los Estados Unidos, aunque su aumento fue casi del doble. El índice medio correspondiente al año fue 100,1, lo que constituye un notable aumento del 4,1%. El índice de los 15 países de la Unión Europea siguió una pauta semejante, ya que tras empezar en 113,8 y después de disminuir durante el segundo período, experimentó una firme recuperación hasta fines del año. El índice medio correspondiente al año fue 113,9, un aumento de sólo el 1,5%. Los mayores aumentos del índice de producción industrial durante el año se registraron en Irlanda, que obtuvo un aumento del 19,9% para situarse en 255; Turquía, con un aumento del 18,4%

hasta alcanzar 146,7; Polonia, con un aumento del 17,8% para situarse en 159,8; y la República de Corea, con un aumento del 9,7% hasta llegar a 176,1. Las previsiones de la OCDE para el año 2004 señalan un fortalecimiento de la tendencia ascendente.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

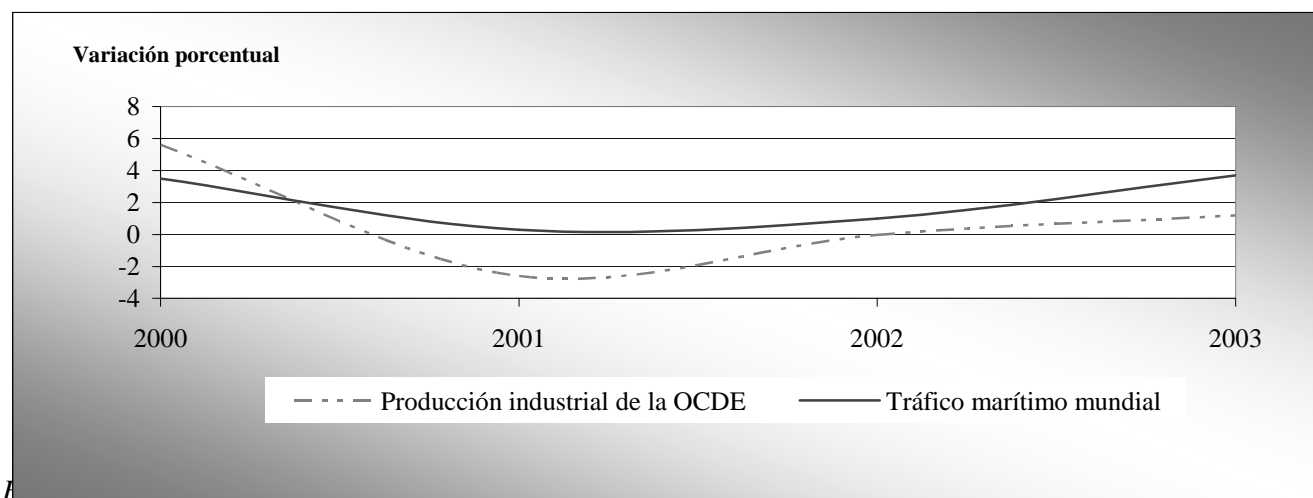
El tráfico marítimo mundial experimentó un fuerte aumento en 2003, alcanzando un total de 6.170 millones de toneladas de mercancía cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos provisionales disponibles para 2003, fue del 3,7%, como puede verse en el cuadro 3 y la figura 2.

El desglose por continentes de las mercancías embarcadas fue como sigue: la parte de África en las exportaciones mundiales fue de 8,9%, mientras que la de América alcanzó el 20,7%. Asia fue con mucho el continente con la parte mayor del tonelaje total de exportaciones mundiales por vía marítima, con un 37,2%. La parte de Europa fue la segunda por orden de importancia, con un 25,1%, y la de Oceanía fue la menor con sólo el 8,0% de las mercancías embarcadas. El desglose correspondiente a determinados bloques comerciales fue como sigue: Unión Europea (UE): 17,4%; Consejo de Cooperación del Golfo (CCG): 16,0%; Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN): 10,2%; Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN): 6,9%; Mercado Común del Sur (MERCOSUR): 5,2%; y Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA): 1,6%.

Las previsiones para 2004 indican que las tasas de crecimiento anual serán probablemente tan positivas como las del año pasado, mientras se espera que la distribución del tonelaje mundial por continente y por determinados bloques comerciales esté sometida a fluctuaciones marginales.

Gráfico 1

Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2000-2003



Cuadro 3

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

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Total		de la cual: principales graneles ^b		Millones de toneladas	Variación porcentual
			Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual		
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1999	2 068	-0,6	3 604	1,9	1 196	2,2	5 672	1,0
2000	2 163	4,6	3 709	2,9	1 288	7,7	5 872	3,5
2001	2 174	0,5	3 717	0,2	1 331	3,3	5 891	0,3
2002	2 129	-2,1	3 819	2,8	1 352	1,6	5 948	1,0
2003 ^c	2 203	3,4	3 965	3,8	1 475	9,1	6 168	3,7

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

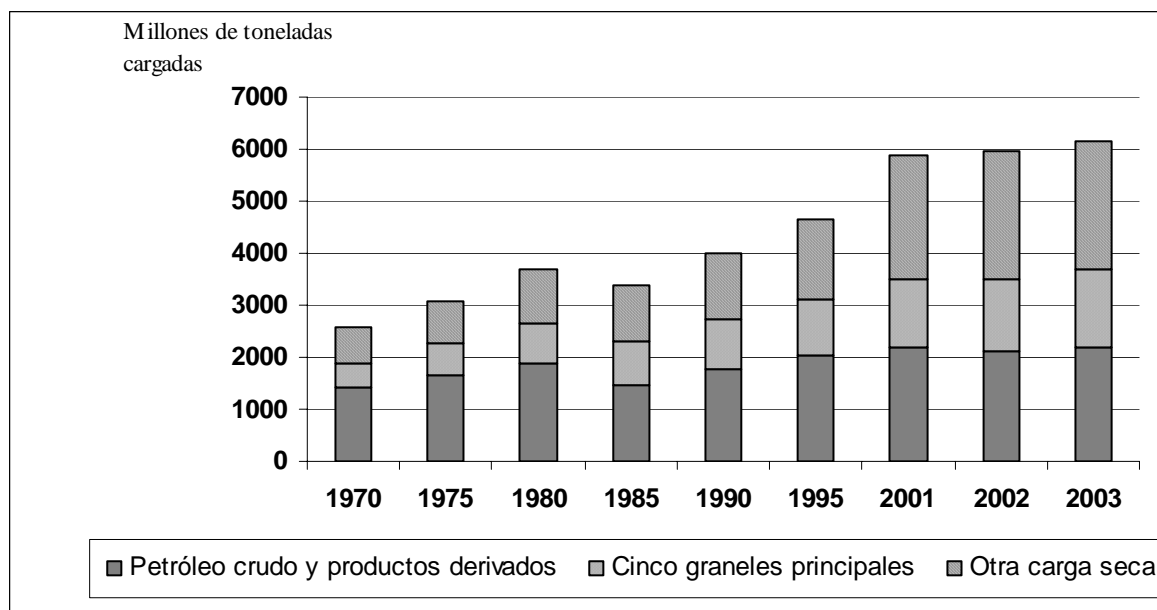
^a Includo el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

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

^c Estimaciones.

Gráfico 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: *El transporte Marítimo*, varios números.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

En 2003 los petroleros transportaron en todo el mundo 2.200 millones de toneladas, tras una recuperación del 3,4% a lo largo del año. Alrededor del 76,5% de este tráfico correspondió a petróleo en crudo y el resto a productos derivados. La parte de este tráfico en el comercio marítimo mundial disminuyó ligeramente al 35,7%.

Producción de petróleo crudo

En 2002 la producción¹ de petróleo crudo alcanzó una media de 73,9 millones de barriles por día (mbpd), lo que supuso una disminución marginal del 0,7% frente al año anterior. La producción de petróleo en los países de la OCDE, en particular en los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, aumentó en un 0,8% pasando a ser de 21,5 mbpd, con lo que este grupo aumentó su cota de mercado al 29,1%.

Los países de la OPEP redujeron de hecho su producción en un 6,4% situándose en 28,2 mbpd, el

nivel más bajo desde 1996. En consecuencia, su parte del mercado disminuyó del 41,7 al 38,2% de la producción mundial de petróleo en 2002. Los demás países productores de petróleo, a saber, la Federación de Rusia, China, el Brasil y varios pequeños productores aumentaron su producción media en un apreciable 9,5% pasando a ser de 24,2 mbpd. Estos países aumentaron en consecuencia su parte de mercado al 32,7%, un aumento del 3,3% con respecto al año anterior.

Entre los grandes productores de la OCDE, la producción de los Estados Unidos se mantuvo en 7,7 mbpd (siendo la parte correspondiente en el mercado del 10,4%), mientras que la de México fue de 3,6 mbpd (4,8%). La cifra correspondiente a Noruega fue de 3,3 mbpd (4,5%), semejante a la de los países de la Unión Europea, o sea, 3,2 mbpd (4,4%). Entre estos países el Reino Unido siguió llevándose la parte del león, 2,5 mbpd (3,4%), lo mismo que el año anterior.

La producción de petróleo de dos importantes productores de la OPEP -la República Islámica del Irán y Venezuela-, disminuyó un 8,5 y un 8,3% para

situarse en 3,4 y 2,9 mbpd respectivamente. Su parte en el mercado fue respectivamente del 4,6 y el 4,0%. La producción del principal productor -Arabia Saudita- fue por término medio de 8,7 mbpd, lo que supuso una reducción del 3,5% con respecto al nivel del año anterior. Su parte en el mercado se mantuvo en el 11,7%. Otros países de la OPEP redujeron también la producción en menos del 10%: la producción de Nigeria alcanzó exactamente 2 mbpd (una disminución del 8,5%) y la de Indonesia 1,3 mbpd (una reducción del 8,0%). Las mayores reducciones de la producción correspondieron a dos productores de Oriente Medio, siendo del 14,4% en Iraq para situarse en 2,0 mbpd y del 9,6% en Kuwait, situándose en 1,9 mbpd.

Entre los demás países productores de petróleo fueron notables los resultados obtenidos por la Federación de Rusia y el Brasil. La primera aumentó la producción en un 9,1% situándose en 7,7 mbpd (lo que supone un 10,4% de la parte del mercado) mientras que el Brasil aumentó la producción en un 12,2% situándose en 1,5 mbpd (una parte de mercado del 2,0). La producción de China aumentó un 2,5% alcanzando los 3,4 mbpd (una parte de mercado del 4,6%).

Durante el año 2003 el nivel de producción de petróleo crudo fluctuó en función de las decisiones adoptadas por los miembros de la OPEP en materia de contingentes en respuesta a los principales acontecimientos y del cumplimiento de los contingentes establecidos por ellos. A principios del año el contingente de producción aumentó a 24,5 mbpd para hacer frente a la escasez derivada de la crisis interna de Venezuela y volvió a incrementarse posteriormente para contrarrestar la disminución de las existencias derivada de las operaciones militares iniciadas en abril en el Golfo de Oriente Medio. En junio el contingente de producción se redujo 2 mbpd a 25,4 mbpd, mientras que el exceso de producción de los miembros se situó en 1,5 mbpd. Durante el verano se expresaron preocupaciones por las consecuencias de la entrada en el mercado del petróleo iraquí a raíz del levantamiento de las sanciones de las Naciones Unidas y los Estados Unidos y del fin de las exportaciones supervisadas de petróleo. En noviembre entró en vigor una reducción de 0,9 mbpd en el contingente de la OPEP y se reforzaron las medidas para obligar al cumplimiento de los contingentes de producción. En febrero de 2004 se acordó una nueva reducción de 1 mbpd que había de entrar en vigor en abril. Otros productores, en especial México, Noruega y la Federación de Rusia, siguieron las decisiones de la

OPEP y aumentaron de hecho su producción durante 2003.

Los precios evolucionaron favorablemente a lo largo del año. La cesta de la OPEP de siete precios de petróleo crudo alcanzó una media de 28,10 dólares por barril durante 2003, lo que supuso un aumento del 15,4% con respecto al año anterior y del 21,6% sobre la media de 2001. Los precios alcanzaron su punto culminante, más de 35 dólares por barril, en el primer trimestre de 2003. Posteriormente se mantuvieron estables en torno al nivel de 30 dólares y empezaron a subir de nuevo en el último trimestre, llegando una vez más a los 35 dólares a mediados de enero de 2004.

Durante este año algunos informes subrayaron el creciente papel de la producción de los yacimientos submarinos. Se espera que la producción mundial de estos yacimientos, cifrada en la actualidad en 2,5 mbpd, se triplique en los próximos cinco años como consecuencia de las inversiones anuales de unos 11.000 millones de dólares. A principios del año, el Brasil, uno de los principales explotadores de yacimientos submarinos, anunció nuevos descubrimientos a una profundidad de 1.375 metros. La exploración y la producción de petróleo alcanzaron mayores profundidades y algunos equipos de perforación efectuaron pruebas en los fondos marinos a más de 3.000 metros, utilizándose instalaciones semisumergibles para la producción de petróleo en aguas de más de 2.000 metros de profundidad. Estas inversiones y técnicas estaban dirigidas a algunos países de África occidental (Angola, Camerún, Guinea Ecuatorial, Nigeria y Mauritania) y del Golfo de México.

La situación de las refinerías

La producción mundial de las refinerías ascendió a 69,4 mbpd en 2002, lo que supone una disminución del 0,7% en comparación con el año anterior. Las refinerías de los Estados Unidos disminuyeron la producción en un 1,3% y las de Europa y la Federación de Rusia registraron un modesto aumento del 0,3%. A estas dos regiones correspondió el 49,8% de la producción mundial. Las refinerías de China registraron el mayor aumento de producción, con una producción de 4,4 mbpd, que supone un aumento del 4,6%. Las mayores disminuciones de producción correspondieron a las refinerías de la región de Asia y el Pacífico y de América Latina cuyas producciones disminuyeron un 6,4 y un 5,4% respectivamente.

En el año 2003, las refinerías chinas situadas a lo largo del río Yangtze aumentaron la producción hasta el 90% de su capacidad pese a las dificultades para transportar el petróleo crudo debido al nivel excesivamente bajo de las aguas del río. La demanda en el país siguió aumentando estimulada por el aumento de la venta de vehículos y de la energía suministrada a las ciudades, así como por los inmensos trabajos de infraestructura. A mediados de año, la mayor refinería de petróleo japonesa detuvo el funcionamiento de dos plantas, que constituían el quinto de su capacidad de refino, para efectuar inspecciones de seguridad que se habían pasado por alto.

Producción de gas natural

En 2002 la producción de gas natural ascendió a 2.528 billones de metros cúbicos², lo que significó un aumento del 1,4% con respecto a 2001, pero una disminución de la tasa de crecimiento conseguida el año anterior, que fue finalmente del 2,3%. Esta producción equivale a 2.275 millones de toneladas de petróleo, es decir, 47,3 mbpd. Los principales productores son los Estados Unidos, con 547.700 millones de metros cúbicos (mmc) y la Federación de Rusia con 554.900 mmc, que conjuntamente representan el 43,7% de la producción total. Productores de menor importancia son el Canadá (183.500 mmc), el Reino Unido (103.100 mmc), Argelia (80.400 mmc), Indonesia (70.600 mmc) y la República Islámica del Irán (64.500 mmc). Otros productores se encuentran dispersos por Oriente Medio, América Latina y Asia, que suelen obtener gas natural como resultado de la producción de petróleo. Aproximadamente un quinto de la producción de gas natural se exporta, principalmente a través de gasoductos, que transportan en torno a las tres cuartas partes de todas las exportaciones.

Las perspectivas de un aumento de la producción de gas natural son buenas gracias a la creciente demanda en los Estados Unidos, Europa, el Japón y China. Se ha estimado un crecimiento de la demanda del 2,75% durante los próximos 20 años, habiéndose fijado en 30.000 millones de dólares los correspondientes gastos anuales de capital para hacer frente a esa demanda. Además, se han reducido los costos de producción y transporte. Según informes recibidos, el costo de la capacidad de producción se redujo a la mitad situándose en menos de 200 dólares por tonelada durante el último decenio y el costo del transporte

marítimo y de las plantas de gasificación bajaron una tercera y una cuarta parte, respectivamente.

La campaña realizada por la Arabia Saudita para desarrollar la producción de gas se tradujo en contactos que atrajeron a rivales en la producción (por ejemplo Lukoil de la Federación de Rusia) y a consumidores (por ejemplo Sinopec de China). El proyecto Qatargas3 de 5.000 millones de dólares en la vecina Qatar prevé el envío de 1.000 mmc de gas diariamente a los mercados de Estados Unidos utilizando buques para el transporte de 200.000 metros cúbicos de gas, cuyo tamaño sería casi un 50% más grande que el mayor actualmente en funcionamiento. En Sudamérica se anunció una inversión de 2.100 millones de dólares en Venezuela (proyecto Plataforma Deltana), habiéndose informado también sobre un contrato de suministro de gas de 18 años de duración de Perú a México (proyecto Camisea) y retrasos en la iniciación del enorme proyecto Margarita en Bolivia.

Los envíos de petróleo crudo

En 2003 los embarques de crudos aumentaron un 3,5%, situándose en 1.660 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo de Asia occidental, con 848,9 millones de toneladas, los de África occidental, con 175,3 millones de toneladas; los de África del Norte, con 125,6 millones de toneladas y los de la zona del Caribe, con 207,2 millones de toneladas. Las principales zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado de América del Norte (532,3 millones de toneladas), Europa (433,5 millones de toneladas) y el Japón (215,0 millones de toneladas). Los países en desarrollo de Asia meridional y oriental recibieron 301,2 millones de toneladas en 2002. Los hechos más importantes acaecidos durante el año fueron el importante aumento de las exportaciones rusas hasta situarse en 116,9 millones de toneladas y de las exportaciones chinas que ascendieron a 90,2 millones de toneladas.

Para el transporte de petróleo crudo desde Rusia y los países sin litoral que rodean al mar Caspio (Azerbaiyán, Kazajistán y Turkmenistán) se han utilizado tradicionalmente oleoductos que conducen a las instalaciones portuarias del mar Negro. El aumento de los cupos de exportación plantea el problema de incrementar el tráfico por los estrechos turcos por los que transcurren unos 150 buques al día. A mediados de 2003 se autorizó la primera fase del Servicio de

organización del tráfico marítimo relativa a un tramo de unos 28 km del Bósforo, que una vez terminado tendrá una longitud de unos 260 km e incluirá el acceso a los estrechos y al mar de Mármara. Últimamente, ha habido momentos de gran congestión agravados por el mal tiempo, como el que tuvo lugar a principios de 2004 que obligó al cierre de los estrechos y se tradujo en retrasos de hasta 14 días del tráfico en dirección al sur. Otras posibles rutas a los estrechos turcos son el oleoducto

Baku-Ceyhan, que permitirá el acceso al mar Mediterráneo en territorio turco para 2005 y un proyecto más complejo de oleoductos con acceso al puerto Omisalj (Croacia) en el mar Adriático, que ha desencadenado la oposición al plan de los defensores del medio ambiente. Otra posible estrategia rusa es aumentar la capacidad portuaria en el Báltico y en el mar de Barents. Se incrementó la capacidad de Primorsk, puerto de gran calado recientemente construido al norte de San Petersburgo, de 18 a 30 millones de toneladas, construyéndose además un oleoducto de acceso. También se aumentó la capacidad del terminal de Izhevsky en Kaliningrado. El petróleo procedente del mar Blanco se sigue transbordando a Murmansk para su ulterior embarque desde ese puerto. En otros países, los envíos venezolanos volvieron prácticamente a la normalidad después de un período de incertidumbre a principios de 2003.

Envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos derivados del petróleo experimentó un fuerte aumento en 2003 alcanzando los 516,7 millones de toneladas. Aunque las pautas y el volumen de los embarques fueron similares a los de años anteriores, la evolución en la Federación de Rusia podría modificarlos en el futuro. Se está aumentando la capacidad de los terminales de exportación en el mar Báltico en Kaliningrado y cerca de San Petersburgo, en donde Lukoil ha invertido 225 millones de dólares en Vysotk. A finales del año Volgotanker, empresario y propietario de buques tanque, inició una fase experimental de embarques desde una nueva instalación portuaria cercana a Arkhangelsk en el mar Blanco.

Envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron un 4,9% durante 2002 y alcanzaron los 150.000 millones de metros cúbicos de gas natural, lo que representa del

orden del 5,9% de la producción mundial. La zona con mayor volumen de importaciones es el Lejano Oriente, donde los principales importadores siguieron siendo el Japón, 72.700 mmc, seguido de la República de Corea, con 24,1. Los envíos procedieron de Indonesia (34.300 mmc), Malasia (20.500 mmc), Qatar (18.600 mmc) y Australia (10.000 mmc). La parte correspondiente a los envíos procedentes del Golfo está llamada a aumentar conforme crezca la capacidad de exportación de la Arabia Saudita y Qatar con destino a consumidores del Lejano Oriente y América del Norte.

En el Mediterráneo, las exportaciones argelinas (26.900 mmc) estuvieron destinadas a Francia (10.200 mmc) y España (6.000 mmc). Nigeria también suministró al mercado europeo 7.800 mmc y, marginalmente, al mercado de los Estados Unidos 200 mmc. La mayor parte de las exportaciones de los 5.200 mmc procedentes de Trinidad y Tabago estuvieron dirigidas también al mercado de los Estados Unidos. Este mercado recibe también 1.000 mmc del Oriente Medio (Qatar y Omán).

Durante 2003, algunas indicaciones parecían señalar el aumento de los envíos de GNL. Se encargaron en Bilbao (España) un terminal y una planta de regasificación y se obtuvo la aprobación de otras instalaciones de descarga en Fos, cerca de Marsella (Francia), Altamira (México) y Pelican (Estados Unidos). El Paso, empresa estadounidense productora de energía, inició la construcción de un terminal con varias innovaciones. Ubicado a unos 170 km de Louisiana estará situado bajo el agua, a unos 9 m por encima de los fondos marinos, salvo para la recepción de buques especializados con planta de regasificación a bordo. Estará unido por oleoductos submarinos a un parque de depósitos situado en la costa. Están en estudio otros terminales de descarga en los Estados Unidos, como por ejemplo Cove Point en Maryland. En enero de 2004 los peligros que representan estas terminales quedaron de manifiesto como consecuencia del peor desastre en la historia de GNL (la explosión de Skikda (Argelia) que mató a 30 personas e hirió a otras 70, con unos costos estimados de sustitución de aproximadamente 1.000 millones de dólares.

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

En el año 2003 el transporte mundial de carga seca aumentó un 3,8% y alcanzó un total de 3.970 millones

de toneladas (véase el cuadro 3). Los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosforita, registraron un notable aumento del 9,1% para situarse en 2.490 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancías transportadas en buques de línea regular, experimentó un modesto aumento del 0,9% y llegó a 2.490 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 64,3% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición en 2003, con un aumento sin precedentes del 6,6%, fue de 962,5 millones de toneladas, frente a los 902,9 millones de toneladas en 2002. El hecho más importante fue sin duda el notable crecimiento de la producción de acero en China, que con un aumento del 21,2% se situó en los 220,1 millones de toneladas. Fue este el segundo año en que la producción aumentó en más del 20%. En otras regiones y países se obtuvieron cifras de producción distintas. En los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) la producción disminuyó marginalmente para situarse en los 122,0 millones de toneladas, frente a los 122,3 millones de toneladas en 2002. La producción aumentó un 0,8% en los países de la Unión Europea y ascendió a 159,7 millones de toneladas. El Japón aumentó la producción un 2,6% para alcanzar los 110,5 millones de toneladas y el crecimiento en los países de América del Sur fue casi del doble (4,5%), lo que situó la producción en 42,7 millones de toneladas. Dentro de estos países variaron también los resultados obtenidos: la producción del Ecuador aumentó un 20,8% pero la de Venezuela disminuyó un 12,0%. El aumento de la producción de acero de un 1% en Oceanía hasta alcanzar los 8,4 millones de toneladas ha de atribuirse fundamentalmente a Australia, dado que la producción de Nueva Zelanda sólo aumentó un 0,2%. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (ex Unión Soviética) aumentaron su producción un 6% obteniendo un total de 105,9 millones de toneladas en 2003. Los países de África aumentaron también la producción un 2,4% para alcanzar los 16,1 millones de toneladas, aunque con diferencias entre ellos, ya que en Túnez la producción se contrajo un 57,1% y en Zimbabue la producción experimentó una recuperación del 30,5%. También fueron positivos los resultados obtenidos en Oriente Medio, cuya producción aumentó un 8% para situarse

en 12,9 millones de toneladas, registrando los principales productores -la República Islámica del Irán y la Arabia Saudita- aumentos del 7,5 y el 10,5% respectivamente.

En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro útil indicador para predecir el tráfico de carga a granel, tuvo un saludable aumento del 7,7% y un total de 689 millones de toneladas. La producción de arrabio a partir de desechos aumentó un 4% para situarse en 273 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en 2003 fue de 884 millones de toneladas, es decir un 6,4% por encima del nivel del año 2002. Se espera que el principal aumento tenga lugar en China, con un 21,7% para alcanzar los 257 millones de toneladas. El crecimiento del consumo aparente medio anual estimado de acero para el período 2002 a 2004 muestra un firme aumento del consumo en Kazajstán de un 10%, la Arabia Saudita de un 6,3%, México de un 5,6%, la Federación de Rusia con un 4,7% y la Argentina con un 3,6%. Se prevé que otros países registren un crecimiento menor del consumo, como es el caso de los demás países de América Latina que lo harán en un 2,7% y de Sudáfrica en un 2,6%. Se espera que el consumo de las principales economías -los Estados Unidos, la Unión Europea y el Japón- crezcan en torno al 1%.

Aunque por temor a un exceso de producción varios países impusieron en 2002 derechos de importación, la Organización Mundial del Comercio los declaró ilegales a finales de 2003. Sin embargo, el auge de las exportaciones, al ser superior la demanda china a la producción nacional en 2003 y 2004, disipó estos temores. La demanda china estuvo impulsada por la industria de la construcción a la que correspondió aproximadamente la mitad de la demanda de acero. Esta industria satisface las crecientes necesidades de urbanización del país como resultado de la liberalización del "sistema de registro de viviendas", y su aumento podría durar algún tiempo ya que la población que está en la actualidad urbanizada (el 38%) es muy inferior a la media de los países en desarrollo (50%). En el año 2003 los precios mundiales del acero reflejaron este mayor equilibrio entre producción y consumo y empezaron a aumentar. Las recientes fusiones encaminadas a una consolidación de los productores no ha modificado el

carácter fragmentado de la producción de acero, ya que los cuatro mayores fabricantes de acero controlan aproximadamente un quinto de la producción mundial. Los esfuerzos de integración vertical tuvieron distinta fortuna. La propuesta de incluir a CVRD, uno de los mayores exportadores de mineral de hierro, en una sociedad de cartera brasileña no obtuvo el apoyo suficiente. En Austria occidental, sin embargo, se incluyó en el marco de una ampliación de 564 millones efectuada por BHP Billiton, otro gran exportador de mineral de hierro, una participación cruzada del 20% en Posco, el mayor fabricante de acero de la República de Corea.

El tráfico de mineral de hierro

El alza repentina de la producción de acero quedó reflejada en el aumento del 11,6% de los embarques de mineral de hierro durante 2003, que alcanzaron un total de 540 millones de toneladas. El Brasil y Australia, que representan más de las dos terceras partes de las exportaciones mundiales, registraron un crecimiento del 15 y el 14% respectivamente. De la misma manera, la India y Sudáfrica, que en conjunto representan el 14,5% de las exportaciones mundiales, registraron una expansión del 25 y el 3%, respectivamente. Las exportaciones del Canadá y Suecia registraron tendencias opuestas, con una contracción en la primera del 2% y un aumento en la segunda del 9%. Estos dos países representan el 6,5% de las exportaciones mundiales. Aproximadamente los dos tercios de las importaciones mundiales estuvieron dirigidas al Lejano Oriente, representando las importaciones japonesas y chinas tres cuartas partes de esa cifra. El crecimiento del 5% de las importaciones japonesas de mineral de hierro en 2003 quedó eclipsado por el aumento del 32,7% de las importaciones chinas, siendo Australia, el Brasil y la India quienes aprovecharon el aumento de la demanda. Las importaciones de mineral de hierro de los países de la CE se sitúan en torno a un cuarto de las importaciones mundiales y en 2003 aumentaron a una tasa del 4,3%. Las importaciones efectuadas por Oriente Medio, las Américas y África se mantuvieron en su mayoría constantes.

El aumento de los embarques de mineral de hierro empujó al alza el precio tanto de los productos básicos como de los fletes. Las negociaciones sostenidas a principios de 2004 señalan un aumento de los precios cercado al 20%. Los fletamentos a largo plazo, como el acordado a fines de 2003 entre Baosteel, el mayor fabricante de acero de China, y Mitsui OSK para la

importación de mineral de hierro de Australia constituyó una medida para hacer frente al aumento de los fletes.

El tráfico de carbón

El transporte marítimo de carbón aumentó un 7% en 2003 y alcanzó un máximo histórico de 610 millones de toneladas. Como en años anteriores, el carbón para centrales térmicas representó el 70% del comercio mundial de carbón, y los envíos alcanzaron los 430,7 millones de toneladas, con un crecimiento del 8,4%. Los envíos de carbón coquificable aumentaron casi un 4%.

Australia, que es con mucho el mayor exportador de carbón coquificable y para centrales térmicas, en cantidades prácticamente iguales, representó de nuevo algo más de un tercio de los envíos mundiales. Durante los diez primeros meses de 2003 aumentó las exportaciones un 7% para alcanzar los 178,4 millones de toneladas. El total de los envíos correspondientes a ese año se estima en 214 millones de toneladas. Hasta el tercer trimestre de 2003, los envíos efectuados por Estados Unidos y el Canadá, que son fundamentalmente exportadores de carbón coquificable, disminuyeron un 6 y un 13%, respectivamente. China, Indonesia y Sudáfrica, exportadores fundamentales de carbón para centrales térmicas, representan aproximadamente el 33% de las exportaciones mundiales. China aumentó las exportaciones en los diez primeros meses de 2003 en torno al 14% para llegar a los 78 millones de toneladas. De igual manera, las exportaciones de carbón efectuadas por Indonesia aumentaron un extraordinario 26% y ascendieron a 50,6 millones de toneladas durante los siete primeros meses del año. Sin embargo, las exportaciones de Sudáfrica disminuyeron un 6% situándose en 31,3 millones de toneladas durante el mismo período.

Los principales importadores son los países de la UE, con aproximadamente el 30% de las importaciones mundiales, y el Japón, que representa en torno a un cuarto de las importaciones mundiales. La parte de esas importaciones correspondientes al carbón para centrales térmicas oscila entre las tres cuartas partes del total de los países de la CE y aproximadamente el 60% en el Japón. Otros importadores son la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, con el 10% cada uno.

Las perspectivas para el comercio de carbón son buenas. La reducción en 2 dólares por tonelada del precio f.o.b. del carbón para centrales térmicas a principios de 2003 cedieron el paso a aumentos de 10 a 15 dólares por tonelada un año después, cuando los precios f.o.b. alcanzaron los 60 dólares por tonelada. En el Japón los impuestos sobre la energía y para la protección del medio ambiente a que estuvieron sometidas las importaciones de carbón para centrales térmicas no desalentaron la demanda debido en parte a la dificultad de acelerar la obtención de energía nuclear. Los productores aumentaron la producción. Rio Tinto y BHT Billiton aplicaron medidas para aumentar la producción de las minas. Dos productores colombianos -Drummond y Caracol- anunciaron también aumentos en la producción a pesar de las interrupciones temporales del transporte de carbón a los puertos como consecuencia de las actividades de la guerrilla. En Sudáfrica se ejerció presión sobre Spoornet para asegurar los suministros de carbón a los puertos. Al aumentar la demanda de carbón en algunos países, como se informó en el caso del carbón indonesio para centrales térmicas y del carbón coqueable de China, se elaboraron planes más detallados, como el de conectar las lejanas minas de China a los puertos rusos del Pacífico.

El tráfico de cereales

El comercio mundial de granos fue de 240 millones de toneladas en 2003, con un descenso del 2% respecto del año anterior, en que se alcanzaron 245 millones de toneladas, divididos casi por igual entre trigo y cereales secundarios, como el maíz, la cebada, la soja, el sorgo, la cebada y el centeno. En 2002, las principales zonas de carga fueron América del Norte, que representó el 46,9% de las exportaciones mundiales, y la costa oriental de Sudamérica, con el 17,7%. Australia y la Unión Europea constituyeron alrededor del 8 y el 9%, respectivamente. En 2003, el mayor exportador, los Estados Unidos, redujo los envíos a lo largo de los diez meses a 59,9 millones de toneladas, un 8% menos que en el mismo período del año anterior en que las exportaciones alcanzaron los 65,4 millones de toneladas. Durante el mismo período, los envíos de la UE registraron un notable aumento del 25%, mientras que los del Canadá disminuyeron un 19% y los de la Argentina se mantuvieron estables. Es posible que las corrientes de tráfico cambien a medio plazo. El aumento de la demanda de cereales secundarios dentro de la UE podría reducir las exportaciones, posibilidad que parece preconizar la disminución de la

producción de cereales después de la fuerte sequía de 2003. Se espera que la decisión del Brasil de legalizar la soja genéticamente modificada aumente considerablemente las exportaciones.

Otro comercio de mercancías a granel

Se estima que durante el año 2003, los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, aumentaron un 1,9% situándose en 55 millones de toneladas. Las cifras finales de 2002 indican que las exportaciones de bauxita desde África occidental, que suponen casi la mitad del total mundial, se mantuvieron estables en 14,0 millones de toneladas, mientras que las exportaciones de bauxita y alúmina de Jamaica aumentaron un 19,3% y alcanzaron 8,7 millones de toneladas; todos los envíos tuvieron como destino el mercado de los Estados Unidos. Los países de la UE y algunos países de Europa oriental son los mayores importadores de bauxita y alúmina, habiendo importado 23,1 millones de toneladas en 2002, lo que constituye el 42,2% de las exportaciones mundiales. Australia, el mayor exportador de bauxita y alúmina, exportó 18,1 millones de toneladas en 2002, la mitad aproximadamente de ellas a países asiáticos.

Durante 2003, la producción de productos primarios del aluminio aumentó un 3,5% para situarse en 21,9 millones de toneladas. Fue notable el aumento de la producción en el Lejano Oriente y Asia meridional y occidental, que registraron un aumento del 9,5% con 2,4 millones de toneladas. Los países de Europa oriental y África registraron tasas de crecimiento similares (4,5 y 4,1%, respectivamente). En otros países, incluidos los países industrializados de América del Norte y Europa occidental, la producción se mantuvo estable. A mediados de 2003 se comunicó un aumento de la competitividad mundial de la empresa de fundición Rusal, que tiene su base en Siberia y es la mayor de la Federación de Rusia, gracias a la inversión efectuada en el puerto de Vanino, que se utiliza para importar alúmina y exportar aluminio. A principios de 2004 algunos informes señalaron que la insuficiencia de las importaciones de alúmina dificultarían las exportaciones de aluminio de China, ya que el crecimiento anual de la demanda interna subió repentinamente al 16%.

En 2003 los envíos de fosforita se mantuvieron en 30 millones de toneladas, casi el mismo nivel del año anterior. El principal exportador, que representa aproximadamente un tercio de las exportaciones

mundiales, continuó siendo Marruecos, que exportó unos 12 millones de toneladas. Otros exportadores tradicionales fueron Jordania, con 3,7 millones de toneladas, y Togo, con 1,3 millones de toneladas. China mantuvo sus exportaciones en niveles próximos a los 5 millones de toneladas. La Unión Europea y otros países asiáticos fueron los principales importadores.

Se considera que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, alcanzó 840 millones de toneladas en 2003, casi un 1% por encima de las últimas estimaciones efectuadas sobre el año anterior. Se estima que los envíos de productos siderúrgicos y forestales son ligeramente superiores a 350 millones de toneladas, habiendo aumentado más rápidamente el comercio de los primeros que el de estos últimos. Hacia mediados de 2003, el estancamiento de las negociaciones comerciales de la OMC en Cancún (México) hizo ilusorio un llamamiento a la liberación del comercio efectuado por los principales fabricantes de productos forestales. El comercio de productos agrícolas, en particular el azúcar, el arroz, la tapioca, las harinas (semillas oleaginosas y soja) y fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea), representaron casi 240 millones de toneladas. La excelente cosecha obtenida en el Brasil, el mayor productor mundial de azúcar, hicieron subir las exportaciones a más de 13 millones de toneladas, aproximadamente la mitad de su producción, debido a la escasa competencia y a la limitada demanda de etanol fabricado en el país a partir del azúcar. La UE, el segundo productor mundial, obtuvo también una buena producción, que por rebasar el contingente de producción de la UE, fue necesario exportar, con la consiguiente debilitación de los precios mundiales. Las zonas que más posibilidades parecen ofrecer al aumento de la demanda se encuentran en Asia meridional y África. El comercio de fertilizantes está en condiciones de aumentar dado que los productores tradicionales de fosforita, como Marruecos, siguieron adelante con sus planes para producir fertilizantes. Una vez más, las zonas más prometedoras para un aumento de la demanda se sitúan en Asia meridional y África. Los envíos de un cierto número de minerales (coque, minerales no ferrosos, sal, cemento, etc.) se estiman en unos 250 millones de toneladas. En términos generales, las previsiones sobre estas mercancías indican un volumen semejante de los envíos en 2004 y fluctuaciones del comercio de productos agrícolas a corto plazo así como la

dependencia de los bienes industriales de las decisiones a largo plazo sobre inversiones.

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

El resto de los 1.650 millones de toneladas de carga seca se transporta cada vez en mayor medida por las rutas que siguen los buques de línea regular. En algunas regiones, los servicios especializados y autorizados, como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte y automóviles, coexisten con servicios autónomos de carga general de tipo tradicional, sirviendo algunos de éstos como respaldo del tráfico principal en contenedores. Pese a que la mayoría de las rutas seguidas por los contenedores están debidamente desarrolladas, hubo todavía posibilidades de crecimiento: así por ejemplo, el aumento del 2% del tráfico en frigoríficos durante 2002 hasta alcanzar 88 millones de toneladas benefició también al tráfico de contenedores, que constituye aproximadamente el 60% del comercio en frigoríficos. El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel por el mayor uso del trasbordo para llegar a los destinos finales, de los grandes buques. Los contenedores siguen rutas en dirección este-oeste (la transpacífica, la de Europa-Asia y la transatlántica), norte-sur y rutas regionales.

En la mayor de las rutas este-oeste, la transpacífica, se estima que el tráfico total ha alcanzado 14,3 millones de TEU en 2003. El tráfico de contenedores en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, se situó en 10,1 millones de TEU, mientras que en la dirección opuesta, hacia el oeste, el tráfico fue inferior a la mitad, situándose en 4,2 millones de TEU. Se mantuvo en consecuencia el anterior desequilibrio en el tráfico de contenedores y la reposición de los contenedores vacíos siguió siendo una de las principales preocupaciones de los transportistas. Se estimó que por la ruta Asia-Europa se habían transportado 11 millones de TEU durante 2003. Existió también en este caso un desequilibrio entre el tráfico en dirección oeste a partir de Asia, que alcanzó 7 millones de TEU y el tráfico en dirección este, que se estimó en un total de 4 millones de TEU. Pese a ello, el desequilibrio en el tráfico fue menos pronunciado que el existente a través del Pacífico. En la ruta transatlántica, la menor de las que van en dirección este-oeste, se estimó que el tráfico de contenedores había subido a 4,6 millones de TEU. Como el tráfico en la dirección predominante, de Europa a América del

Norte ascendió a 2,9 millones de TEU y el efectuado en dirección opuesta permaneció prácticamente estable en 1,7 millones de TEU, el desequilibrio fue menos acusado. En líneas generales el tráfico en las tres rutas este-oeste ascendió a casi 30 millones de TEU, siendo una importante característica en todas ellas la reposición de contenedores vacíos.

Las rutas norte-sur giran en torno a los grandes centros de producción y de consumo de Europa, el Lejano Oriente y América del Norte, y conectan estos centros con los países en desarrollo. Se consideró que en 2003 se habían transportado por las rutas norte-sur hasta 16 millones de TEU y que el tráfico aumentó y se redujo en razón de las condiciones económicas prevalecientes en uno y otro extremo. Se considera que el tráfico de contenedores en las rutas que unen Europa a África y Oceanía ha alcanzado 0,7 y 0,3 millones de TEU, respectivamente. El tráfico estuvo distribuido casi por igual entre el tráfico en dirección sur y el tráfico en dirección norte. El tráfico de contenedores entre Europa y América Central y Meridional fue unas cuatro veces mayor, ascendiendo a 2,5 millones de TEU, y también más desequilibrado, ya que el tráfico en dirección sur fue en total ligeramente inferior a 1 millón de TEU. El tráfico entre América del Norte y América Central y Meridional fue todavía más elevado, unos 3 millones de TEU, pero igualmente desequilibrado, ya que se estimó el tráfico en dirección sur en 1,3 millones de TEU. Se consideró que el tráfico de contenedores entre Asia y Oceanía había alcanzado 1,7 millones de TEU.

Fue difícil obtener datos relativos a las rutas regionales. En la mayor de las rutas interregionales, la que une a los países de Asia, el volumen de tráfico se estimó en 17 millones de TEU en 2003.

Durante el año 2003 las incidencias del buque para el transporte de ganado Cormo Express puso de relieve los peligros inherentes a ciertos servicios de transporte marítimo en buques no contenedorizados. El buque salió de Fremantle (Australia) el 5 de agosto con más de 50.000 ovejas y llegó como previsto a Jeddah (Arabia Saudita) el 21 de agosto. Las autoridades prohibieron su descarga debido a que más del 5% de las ovejas estaban infectadas de dermatitis postular. Consecuencia de ello fue que el buque buscó durante 11 semanas un puerto de descarga en Oriente Medio y el Pacífico para efectuar finalmente la descarga en Massawa (Eritrea) con pérdida de más del 10% de la carga.

5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y en el gráfico 3 figura el desglose de los 6.170 millones de toneladas del tráfico marítimo mundial por grandes segmentos de productos y por grupos de países. La parte de los países desarrollados de economía de mercado en las mercancías cargadas y descargadas en el año 2003 fue el 40,9% y el 60,9%, respectivamente, del volumen total mundial. En esos países, las exportaciones de petróleo crudo y derivados supusieron el 5,4 y el 22,1% del total de las exportaciones mundiales, en tanto que las importaciones representaron el 68,8% de los crudos y el 50,8% de los productos del petróleo. En el anexo II puede verse un desglose más detallado por regiones. Entre las economías de mercado, Europa es el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 110,9 millones de toneladas (5,0% del total mundial). América del Norte es el mayor importador de crudos y de productos del petróleo, con 668,1 millones de toneladas (28,6%), seguido de cerca por Europa, con 537,2 millones de toneladas (23,0%) y el Japón, con 247,5 millones de toneladas (10,6%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los países desarrollados de economía de mercado se mantuvo en el 58,4% de las exportaciones y aumentó ligeramente al 58,8% en el caso de las importaciones. En el anexo II se presenta también la distribución regional de ese transporte. Europa sigue siendo el mayor mercado de carga seca para exportaciones e importaciones, con 1.090,9 millones de toneladas (27,5% de las exportaciones mundiales) y 1.474,5 millones de toneladas (37,2% de las importaciones mundiales), respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelandia) fueron también grandes exportadores de graneles secos, con porcentajes del 11,1 y el 12,0%, respectivamente, lo que demuestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Durante el año 2003 la parte de los países en desarrollo en el total de las exportaciones transportadas por vía marítima fue del 48,2% y el de las importaciones el 29,7%. Por lo que respecta a las exportaciones, los porcentajes han venido disminuyendo desde 1998, mientras que los correspondientes a las importaciones

parecen bastante estables. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue del 86,6 y el 67,2%, respectivamente. En cuanto a las importaciones, los porcentajes fueron el 25,6% en el caso del petróleo crudo y el 43,7 en el de los productos derivados. En el sector de la carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo alcanzó el 29,4% de las exportaciones mundiales, mientras que su parte en las importaciones disminuyó menos del 1% para situarse en el 29,6%.

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales relacionadas con su PIB. Los países en desarrollo de Asia consiguieron las partes más considerables de las exportaciones e importaciones, con un 28,9 y un 20,7% de las exportaciones e importaciones mundiales, respectivamente. La parte de los países en desarrollo de América fue el 12,3% de las exportaciones mundiales y el 5,4% de las importaciones mundiales. Los porcentajes de los países africanos fueron aproximadamente la mitad de los de América, es decir el 6,5% de las exportaciones mundiales y el 3,2% de las importaciones mundiales. Considerablemente menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

En tráficoes específicos se observaron también considerables divergencias. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudo fue del 54,0% y de un 41,9% para los productos del petróleo. Esto refleja la importancia de los productores de petróleo de Oriente Medio y de las actividades de refino en el Lejano Oriente. La parte de los países en desarrollo de África en las exportaciones de crudo (17,8%) fue superior a la de los países en desarrollo de América (14,5%). En cambio, en el caso de las exportaciones de derivados del petróleo ocurrió lo contrario, siendo del 7,0% para los países en desarrollo de África y del 17,9% para los de América. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (16,6%), seguidos de los países en desarrollo americanos (10,7%) y africanos (1,6%).

En las importaciones de crudos la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 17,4% del total mundial. La parte de los países en desarrollo de América y África fue el 5,0 y el 2,8%, respectivamente. En las

importaciones de productos del petróleo los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron el 28,6 el 10,4 y el 3,1%. Las importaciones de crudos a los países en desarrollo de Europa supusieron el 0,4% de las importaciones mundiales, con un porcentaje similar para las importaciones de productos del petróleo. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Oceanía fueron prácticamente inexistentes, de acuerdo con la escala capacidad de refino de la región, en tanto que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue el 1,1%. La proporción correspondiente a los países socialistas de Asia en las exportaciones mundiales de 2003 fue el 5,6 y el 8,0% de las importaciones. Las importaciones han aumentado en los últimos años debido al mayor papel del comercio en el desarrollo económico de China y a las elevadas tasas de crecimiento económico de ese país.

El comercio de los países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS) alcanzó su parte más elevada en las exportaciones con el 5,3%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el mar Negro. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,4% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

6. La demanda de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de tonelada-milla. En el año 2003, ese transporte sumó un total de 24.589 millones de toneladas-milla, tras aumentar el 5,9%. Como el volumen de carga aumentó el 3,7%, la distancia media recorrida aumentó durante el año.

El aumento de la demanda de transporte de petróleo crudo y derivados produjo un aumento de las toneladas-milla de un 2,2%, lo que representó un notable aumento tras dos años de contracción. Constituye ello un indicio de que los suministros de petróleo crudo recorren mayores distancias, sobre todo desde las fuentes cercanas al mar Negro y al mar Báltico, a destinos de Europa y, lo que es más importante, a América del Norte. Refleja también el transporte de crudos temporalmente a larga distancia para sustituir los suministros de Venezuela a los Estados Unidos. Para todos los tipos de carga seca, las toneladas-milla aumentaron asimismo un 5,9%, mientras que el tonelaje transportado aumentó un

3,8%, lo que sugiere que las distancias entre el origen y el destino de la carga fueron más largas. Sin embargo, el desglose de la carga seca indica que la realidad es la contraria en el caso de las cinco principales cargas secas, cuyas toneladas-milla aumentaron un 8,0%, frente al 9,1% del volumen de la carga. En lo que

respecta al resto de la carga seca, las mercancías de menor importancia y el transporte en buques de línea, se ampliaron las líneas de suministro, ya que las toneladas-milla aumentaron un 3,6% hasta alcanzar 6.675 billones, mientras que la carga transportada aumentaba apenas el 0,9%.

Cuadro 4

**Tráfico marítimo mundial^a en 1970, 1980, 1990, 1999-2003,
por tipos de carga y grupos de países^b**

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
Comercio en millones de toneladas									
Total mundial	1970	1 109	232	1 162	2 504	1 101	298	1 131	2 529
	1980	1 527	344	1 833	3 704	1 530	326	1 823	3 679
	1990	1 287	468	2 253	4 008	1 315	466	2 365	4 126
	1999	1 577	496	3 593	5 666	1 552	546	3 762	5 860
	2000	1 665	498	3 709	5 872	1 720	550	3 979	6 249
	2001	1 678	497	3 717	5 891	1 702	552	3 913	6 167
	2002	1 629	500	3 819	5 948	1 713	550	4 014	6 276
	2003	1 686	517	3 965	6 168	1 787	550	4 122	6 460
Porcentaje del comercio por grupos de países									
Total mundial	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	1999	27,8	8,8	63,4	100,0	26,5	9,3	64,2	100,0
	2000	28,4	8,5	63,2	100,0	27,5	8,8	63,7	100,0
	2001	28,5	8,4	63,1	100,0	27,6	8,9	63,4	100,0
	2002	27,4	8,4	64,2	100,0	27,3	8,8	63,9	100,0
	2003	27,3	8,4	64,3	100,0	27,7	8,5	63,8	100,0
PDEM	1970	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1980	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1999	5,4	21,6	59,9	41,4	71,5	50,8	62,1	63,5
	2000	5,2	22,2	60,1	41,3	68,6	51,2	60,3	61,8
	2001	5,3	21,7	59,3	40,8	68,9	50,7	59,6	61,4
	2002	5,5	21,6	58,4	40,8	68,5	51,1	58,0	60,3
	2003	5,4	22,1	58,4	40,9	68,8	50,8	58,8	60,9

Cuadro 4 (continuación)

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
Porcentaje del comercio por grupos de países									
Europa central y oriental^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1999	3,8	4,8	5,1	4,7	1,6	0,4	1,3	1,3
	2000	5,5	8,9	4,2	5,0	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,4	8,1	4,1	4,8	0,5	0,7	1,9	1,4
	2002	5,6	8,4	4,3	5,0	0,6	0,5	1,9	1,4
	2003	6,9	8,5	4,2	5,3	0,6	0,6	1,9	1,4
Países socialistas de Asia^c	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1999	1,1	1,2	5,5	3,9	2,4	4,7	5,8	4,8
	2000	1,0	1,1	6,7	4,6	4,1	4,1	7,3	6,1
	2001	1,0	1,1	7,2	4,9	3,6	4,8	8,0	6,5
	2002	1,1	2,1	7,6	5,4	4,1	4,6	9,3	7,4
	2003	1,1	2,2	8,0	5,6	5,0	5,0	9,7	8,0
Países en desarrollo	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1999	89,7	72,4	29,6	50,0	24,6	44,1	30,8	30,4
	2000	88,3	67,8	29,0	49,1	26,8	44,4	30,6	30,8
	2001	88,2	69,1	29,4	49,5	27,0	43,8	30,4	30,7
	2002	87,8	67,9	29,6	48,8	26,9	43,7	30,8	30,9
	2003	86,6	67,2	29,4	48,2	25,6	43,7	29,6	29,7
de los cuales en: África	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1999	17,6	7,9	2,1	6,9	1,0	3,1	3,7	3,0
	2000	17,9	6,9	1,7	6,7	3,2	3,2	3,3	3,3
	2001	17,8	7,0	1,7	6,7	3,0	3,1	3,5	3,3
	2002	17,9	6,9	1,7	6,6	2,9	3,1	3,4	3,3
	2003	17,8	7,0	1,6	6,5	2,8	3,1	3,3	3,2
América	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1999	16,1	18,8	10,9	13,1	5,6	11,5	4,6	5,5
	2000	15,2	18,8	10,8	12,7	5,1	11,2	5,3	5,8
	2001	15,2	19,0	11,0	12,9	5,2	10,9	5,1	5,6
	2002	15,5	18,7	10,8	12,7	5,2	10,4	5,0	5,6
	2003	14,5	17,9	10,7	12,3	5,0	10,4	4,9	5,4

Cuadro 4 (continuación)

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías
		Crudos	Derivados ^c			Crudos	Derivados ^c		
Porcentaje del comercio por grupos de países									
Asia	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1999	55,7	45,3	16,1	29,7	17,6	28,1	22,0	21,4
	2000	54,9	41,6	16,0	29,2	18,2	28,5	21,5	21,2
	2001	55,0	42,5	16,2	29,4	18,5	28,3	21,4	21,2
	2002	54,1	41,8	16,7	29,1	18,4	28,7	22,0	21,6
	2003	54,0	41,9	16,6	28,9	17,4	28,6	21,0	20,7
Europa	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1999	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2003	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
Oceanía	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1999	0,2	0,0	0,1	0,1	0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2001	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2003	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

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

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

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

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

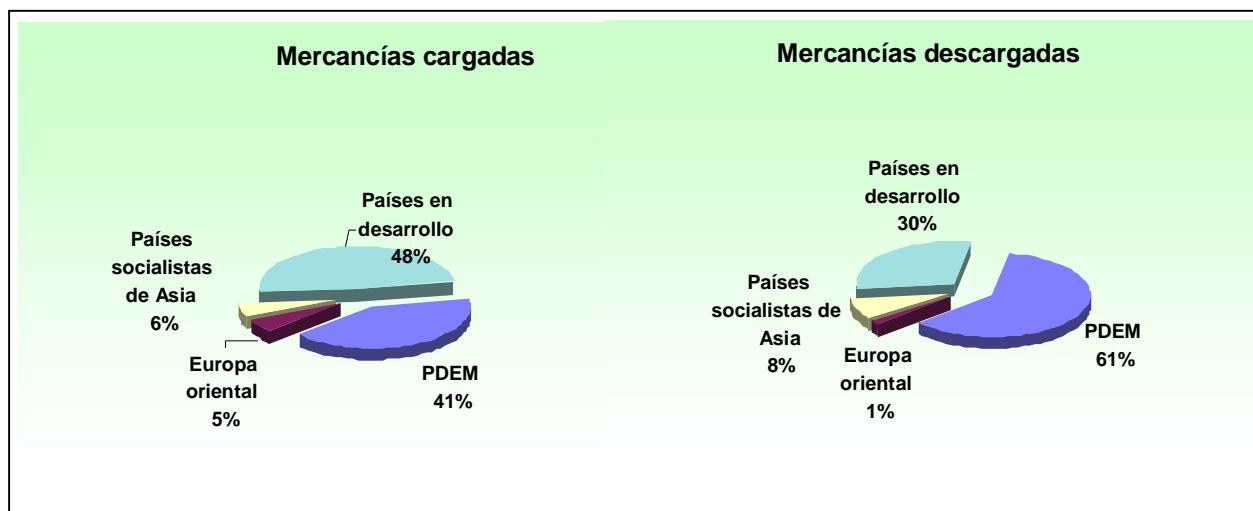
^d Se incluya la ex URSS en los datos correspondientes a 1970 y 1980.

^e Estimaciones.

Gráfico 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países

(Variación porcentual del tonelaje, 2003)



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

Cuadro 5

El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica

(Miles de millones de tonelada-milla)

Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales ^a	Los cinco graneles principales	Otras cargas secas	Total mundial
	Crudo	Derivados	Crudo más derivados						
1970	5 597	890	6 487	1 093	481	475	2 049	2 118	10 654
1975	8 882	845	9 727	1 471	621	734	2 826	2 810	15 363
1980	8 385	1 020	9 405	1 613	952	1 087	3 652	3 720	16 777
1985	4 007	1 150	5 157	1 675	1 479	1 004	4 480	3 428	13 065
1990	6 261	1 560	7 821	1 978	1 849	1 073	5 259	4 041	17 121
1995	7 225	1 945	9 170	2 287	2 176	1 160	5 953	5 065	20 188
2000	8 180	2 085	10 265	2 545	2 509	1 244	6 638	6 113	23 016
2001	8 074	2 105	10 179	2 575	2 552	1 322	6 782	6 280	23 241
2002	7 848	2 050	9 898	2 731	2 549	1 241	6 879	6 440	23 217
2003	8 330	2 155	10 485	3 030	2 700	1 335	7 429	6 675	24 589

Fuente: Fearnleys, *Review 2003*.

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

