

## Capítulo 4

# COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

*En este capítulo se describen las condiciones y las tendencias del transporte marítimo y de los mercados de fletes, haciéndose referencia a los grandes sectores de graneleros y buques de línea; se señalan las tarifas de esos fletes en proporción de los precios de los productos básicos, y se estiman los pagos y costos del transporte en porcentaje del valor de las importaciones en el comercio mundial*

### A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS DERIVADOS

#### 1. Comercio marítimo de petróleo crudo y sus derivados

En el año 2003 los fletes de los petroleros experimentaron fuertes fluctuaciones como consecuencia de las decisiones de la OPEP relativas a los niveles de producción, del aumento de la demanda de los principales países consumidores y de sucesos imprevistos como los disturbios en Venezuela y las huelgas en Nigeria a principios del año, las operaciones militares en Oriente Medio durante el segundo trimestre, el aumento de la demanda en el Japón debido al cierre temporal durante el verano de las instalaciones de energía nuclear para su inspección y, a finales del año, el mal tiempo y la congestión en el estrecho del Bósforo. También contribuyó a la volatilidad de las tarifas la inminente propuesta de Europa de acelerar la retirada escalonada de los buques tanque de casco sencillo, que fue finalmente aprobada en el cuarto trimestre.

En 2004, es probable que la demanda de envíos de petróleo crudo y sus derivados se vea afectada por la incertidumbre respecto a los niveles de producción en Oriente Medio y la duración, debida a la mayor distancia, del transporte hasta los mercados estadounidenses.

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

En términos generales, 2003 fue un buen año para los propietarios de petroleros. Como se observa en el cuadro 31, todos los índices de fletes de los cinco grupos de buques que transportan petróleo crudo y sus productos subieron durante el año. El aumento más impresionante se produjo para los buques pequeños que transportan crudo y productos derivados, que se

duplicaron durante el año para alcanzar 333. También fue considerable el aumento para los buques que transportan petróleo crudo de tamaño medio, que pasó de 162 a 279 durante el año. En el caso de los superpetroleros y los grandes petroleros, el aumento fue menos impresionante, sin dejar de ser bueno, pasando de 99 a 125. Por lo que respecta a los petroleros de tamaño mediano que acarrean petróleo crudo y los de todos los tamaños que transportan productos refinados el aumento registrado fue modesto, de 266 a 246 y de 231 a 243, respectivamente.

La idea de la recuperación de los fletes que los índices medios de 2003 para todas las categorías de buques excepto los que transportan productos refinados de todos los tamaños, fueron superiores a los fletes medios correspondientes a los dos años anteriores y tan considerables como los registrados en 2000, que fue un buen año para los propietarios de petroleros. Si se comparan los índices anuales medios de fletes de 2003 con los del año anterior se advierte que fueron especialmente favorables para los superpetroleros y grandes petroleros y los buques de tamaño medio para el transporte de petróleo crudo, que alcanzaron 88 (48 en 2002) y 165 (98 en el año anterior), respectivamente. Aumentos semejantes se registraron para las otras tres categorías de buques, es decir, para los buques pequeños para el transporte de petróleo crudo y sus productos (203 en 2003 frente a 131 el año anterior) y los petroleros pequeños que transportan crudos (246 en 2003 frente a 173) así como para los petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados (243 frente a 166 en 2002).

#### *Superpetroleros*

En enero de 2003, los fletamentos al contado desde el Golfo del Oriente Medio al Japón y a la República de Corea se efectuaron a 126 WS y disminuyeron en febrero, pero se recuperaron durante marzo sólo para

volver a bajar en abril a 84 WS y 82 WS, respectivamente. Los meses siguientes fueron cuesta abajo hasta agosto, en que se alcanzaron los mínimos de 49 WS y 51 WS. Aunque la recuperación de septiembre tuvo corta vida, la bajada de octubre abrió el camino a una buena recuperación a fines de año en que ambos fletamentos se situaron en 148 WS; un 17,5% por encima del nivel vigente a principios del año.

Las fluctuaciones de los fletamentos desde el Golfo de Oriente Medio a Occidente fueron reflejo de las fluctuaciones en las rutas hacia el este. Los fletamentos con destino a Europa empezaron el año en 103 WS, experimentaron una doble disminución hasta abril en que estuvieron situados en 72 WS, y cayeron seguidamente en agosto a 48 WS. También en este caso la corta recuperación de septiembre cedió a una disminución a 52 WS en octubre, aunque posteriormente se produjo una fuerte recuperación a fines de año para situarse en 124 WS, un 20,4% con respecto al año. Los fletes para el Caribe y la Costa Este de América del Norte empezaron en 85 WS, el descenso de agosto los situó en 46 WS y el de octubre fue seguido por una recuperación que los situó en 113 WS en diciembre, un buen aumento del 32,9% con respecto al año.

En la ruta de África occidental al Lejano Oriente, los fletes mostraron una volatilidad parecida. Empezaron en 105 WS, para caer a 74 WS en abril y a 46 WS en agosto. Seguidamente se recuperaron en septiembre, alcanzando 128 WS para volver a caer al mes siguiente a 51 WS y obtener un nuevo máximo en noviembre a 130 WS, aunque a fines de año se redujeron a 120 WS. El aumento global fue durante 2003 del 14,3%.

En el primer semestre de 2004 bajaron todos los fletes, situándose para el trayecto desde el Golfo de Oriente Medio al Japón, la República de Corea, Europa y el Caribe/Costa Este de Estados Unidos en 89 WS, 87 WS, 78 WS y 79 WS, respectivamente. En marzo, sin embargo, se produjo un breve intervalo de optimismo y se celebraron provechosos contratos. Por ejemplo, el *Mitsumine* fue contratado por 100 WS para transportar 252.500 toneladas de petróleo crudo para NGT desde el Golfo de Oriente Medio al Japón. De igual manera, Hyundai contrató el buque *Al Shegaya* para transportar 2650.000 toneladas de petróleo crudo a Daesan por 98 WS. Además, KPC contrató el *Falconera* a 105 WS para transportar

260.000 toneladas de Kuwait al Golfo de Estados Unidos. Los fletes a partir del Golfo de Oriente Medio fueron mejores para otros destinos: Chevtex contrató el *Navarin* para transportar 255.000 toneladas de petróleo crudo a Sudáfrica a 138 WS. Sin embargo, el intervalo no fue sostenible y los fletes empezaron a bajar en abril, para recuperarse en los meses siguientes. Dos contratos celebrados en julio para transportar 265.000 toneladas de petróleo crudo desde el golfo de Oriente Medio se pagaron a 135WS en el caso del *Universal Brave* contratado por NGT para destinos en el Japón y a 117 WS en el del *New Vitality* contratado por Hyundai para destinos en Daesan.

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

Las fluctuaciones de los fletes en este sector reflejaron las especiales condiciones existentes en las rutas que recorrían estos buques. Las tarifas para embarques desde África occidental a Europa y el Caribe/Costa Este de Estados Unidos empezaron en enero de 2003 a 180 WS y 175 WS, respectivamente. En los meses siguientes se movieron a la baja para tocar fondo en agosto a 82 WS y 80 WS, y seguidamente se recuperaron alcanzando 206 WS y 199 WS a finales del año. El aumento de los correspondientes fletes durante el año fue de 14,4% para los destinos europeos y de 13,7% para destinos al otro lado del Atlántico. Los fletes del tonelaje Suezmax a través del Mediterráneo empezaron el año a 200 WS, alcanzando su punto más bajo en agosto a 89 WS antes de recuperarse hasta noviembre a 147 WS y aumentar a finales de año a 246 WS, un aumento global del 23% durante 2003.

La mejora de los fletes fue también beneficiosa para el tonelaje Aframax. El comercio por el Mediterráneo efectuado por petroleros empezó el año a 213 WS pero en agosto sólo era de 84 WS. Los fletes se recuperaron en los meses siguientes hasta alcanzar 196 WS en noviembre y 241 WS en diciembre, lo que significa un aumento del 13,1% durante el año. El comercio por el Mediterráneo del tonelaje Aframax entre el Caribe y la Costa Este de América del Norte registró resultados espectaculares. Los fletes empezaron en 146 WS a principios del año, y después de un máximo de 306 WS en marzo, cayeron a 149 WS en agosto. Seguidamente la recuperación fue fuerte y el año terminó a 290 WS, casi el doble que a principios de año.

Cuadro 31

Índices de fletes de petroleros<sup>a</sup>, 2001-2004<sup>b</sup>

Período	Grandes petroleros/ superpetroleros				Petroleros de tamaño mediano para crudos				Petroleros pequeños para crudos y sus productos				Petroleros de tamaño mediano para productos sin refinar				Petroleros de todos los tamaños para productos refinados			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Enero	152	40	99	125	217	90	162	268	346	100	166	345	277	165	266	285	371	148	231	266
Febrero	117	41	133	146	206	87	181	179	230	126	187	306	323	168	267	285	400	150	246	357
Marzo	87	39	114		158	86	225		239	116	276		295	159	290		348	150	273	
Abril	95	36	129		171	91	240		272	117	294		299	164	290		264	149	328	
Mayo	81	36	80		160	105	150		190	144	218		296	194	200		263	179	294	
Junio	61	50	85		132	90	156		183	159	201		242	204	235		264	177	231	
Julio	52	40	51		112	97	110		141	130	133		230	201	250		224	158	221	
Agosto	53	45	53		114	83	103		130	132	168		224	167	198		214	171	221	
Sept.	51	36	58		111	84	92		148	110	138		204	158	209		218	175	233	
Octubre	74	41	58		111	84	120		154	118	153		210	153	202		187	155	180	
Nov.	44	73	70		98	108	158		136	138	164		163	154	258		192	174	213	
Diciembre	39	103	125		94	172	279		128	176	333		141	193	290		149	208	243	
Promedio anual	76	48	88		140	98	165		191	131	203		242	173	246		258	166	243	

<sup>a</sup> Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*. Escala mundial = 100, efectiva para cada año. Los grupos por tamaño de los petroleros son como sigue: grandes petroleros/superpetroleros: 150.000 TPM y más; petroleros de tamaño medio para crudos: 70.000 a 150.000 TPM; petroleros pequeños para crudos y sus productos: 30.000 a 70.000 TPM; petroleros medianos para productos sin refinar: menos de 35.000 TPM; y luego figuran los petroleros de todos los tamaños para productos refinados.

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

Los fletes Suezmax a partir de África occidental alcanzaron un máximo de 268 WS en enero de 2004 para destinos en Europa y de 264 WS para destinos en el Caribe/Costa Este de Estados Unidos para disminuir a continuación hasta abril. Así por ejemplo, Stentex contrató el *North Star* por 260 WS en enero para transportar 13.000 toneladas de petróleo crudo a la Costa Este de América del Norte mientras que en marzo CSSSA contrató el *Genmar Phoenix* para una carga parecida por 160 WS. También en marzo, CEPSA accedió a pagar los mismos fletes para que el *Iran Sarvestan* transportara 135.000 toneladas de Ceyhan (Turquía) a España. Para junio los fletes se habían reducido en cierta medida. Así por ejemplo, se pagaron aproximadamente los mismos fletes por dos

cargas de 130.000 toneladas desde África occidental. Sun Oil contrató el *Calm Sea* a 140 WS por una carga destinada a la Costa Este de Estados Unidos y Navion accedió a pagar 137 WS por el *Monte Toledo* para un embarque destinado a Europa.

Los fletes de tonelaje Aframax alcanzaron también un máximo en enero de 2004 para seguidamente mantener una tendencia a la baja. En el caso de las rutas del Mediterráneo se produjo, sin embargo, un repunte en marzo. Por ejemplo, en ese mes Sibneft contrató el *Iran Abadeh* para el transporte de una carga de 80.000 toneladas con destino al Mediterráneo por 220 WS. Los fletes en el Caribe fueron muy inferiores; así, BP Amoco contrató el *Chemtrans Lyra* para una carga de

70.000 toneladas a 128 WS, mientras que Hess pagó 165 WS por una carga parecida desde Coveñas (Colombia) a St. Croix. Para junio los fletes habían disminuido en el Mediterráneo y se habían recuperado en el Caribe. Exxon Mobil contrató el *Antarctica* para transportar 80.000 toneladas por la ruta del Mediterráneo a 175 WS, y *Meribel* obtuvo solamente 165 WS por el contrato con Petrogal para transportar una carga parecida del Mediterráneo a Portugal. En la ruta del Atlántico Premcor contrató el *Genmar Minotaur* a 200 WS para transportar 70.000 toneladas de Coveñas a la Costa Este de Estados Unidos.

#### *Pequeños petroleros*

El promedio de los fletamentos al contado de buques en la gama de 40.000 a 70.000 TPM que transportan productos no refinados desde el Caribe al Golfo y la Costa Este de América del Norte inició el año a 183 WS y obtuvo un máximo en marzo a 366 WS para seguidamente disminuir considerablemente hasta agosto, que se situó en 125 WS. Posteriormente, los fletes mejoraron, puesto que en octubre habían alcanzado 177 WS y para fines de año obtuvieron 290 WS, lo que significa un aumento del 58,5% durante el año. Los fletes consiguieron un máximo en enero de 2004 de 380 WS y se mantuvieron por encima de los 300 WS el mes siguiente. En marzo los fletes bajaron. En ese mes, Colonial y Hess comunicaron la celebración de dos contratos para el transporte de carga de 50.000 toneladas, por 215 WS y 240 WS, respectivamente. Para abril, los fletes eran claramente inferiores a los 200 WS pero se recuperaron a mediados de año. Así por ejemplo, Conoco contrató el *Amazon Explorer* por 257 WS para transportar 50.000 toneladas del Caribe a la Costa Este de Estados Unidos.

Los buques de la misma capacidad que operan en el Mediterráneo y desde allí se trasladan al Caribe y a la Costa Este de América del Norte experimentaron fluctuaciones similares. Los fletes empezaron el año a 219 WS y 198 WS, respectivamente. Obtuvieron máximos en marzo de 2003 a 334 WS y 316 WS para caer seguidamente a su nivel más bajo en septiembre con 142 WS y 147 WS, respectivamente. También en este caso la recuperación tuvo lugar durante el último trimestre del año, ya que en noviembre los fletes se situaron en 254 WS y 209 WS, para proseguir seguidamente su tendencia al alza y alcanzar 363 WS y 284 WS en diciembre. El aumento en estas dos rutas durante 2003 fue de 65,7 y 43,4%, respectivamente. Una vez más, los fletes obtuvieron máximos en enero

de 2004, situándose a 387 WS y 331 WS para seguidamente disminuir, situándose en torno a los 200 WS a fines de marzo y principios de abril. Los fletes fueron parecidos en otras partes: en marzo Stusco contrató el *Maya* para transportar 50.000 toneladas de Ecuador al Golfo de los Estados Unidos por 265 WS. Dos contratos de mediados de año muestran que los fletes se mantenían estables. En junio, Chevron Texaco contrató el *Chimborazo* para transportar 50.000 toneladas de Ecuador a la Costa Este de Estados Unidos por 237 WS, y el mes siguiente Vitol el *Jill Jacob* por 240 WS para transportar una carga similar del Mediterráneo a la Costa Este de Estados Unidos.

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

Los fletes de estos petroleros con una capacidad inferior a 35.000 TPM siguieron a grandes líneas la evolución de los fletes de los pequeños petroleros. En abril, Europetrol contrató el *Baltic Commander I* para transportar 30.000 toneladas del Mar Báltico a Europa occidental por 405 WS, si bien en julio Western consiguió contratar por 260 WS el *Mar* para transportar 27.500 toneladas por la misma ruta. Un flete parecido pagó Enel durante este mes, puesto que transportó 30.000 toneladas del Reino Unido a Italia en el *Sea Explorer* por 250 WS. Allí contrató el *Trinity* para un envío desde Europa septentrional y occidental al Mediterráneo de 33.000 toneladas a 222 WS. En noviembre, los fletes fueron superiores. CEPSA contrató el *Maersk Riga* y el *Sea Promise*, a 320 WS y 350 WS, respectivamente, para dos cargas de 30.000 toneladas desde España a Europa septentrional y el Mediterráneo. Los fletes disminuyeron ligeramente a principios de 2004. Stasco contrató el *Isola Magenta* por 280 WS en marzo para transportar 30.000 toneladas por el Mediterráneo. Los fletes volvieron a disminuir a mediados de año. En junio, Enichem contrató el *Seamusic* por 250 WS para transportar 33.000 toneladas del mar Negro a Italia, y Petrus contrató el *Madison* por 237 WS para transportar 30.000 toneladas de San Petersburgo al Reino Unido.

#### *Petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados*

Los fletes de los grandes petroleros en la gama de 70.000 a 80.000 TPM que transportan productos refinados desde el Golfo del Oriente Medio al Japón iniciaron el año a 242 WS para derivar a la baja hasta junio, situándose en 180 WS; los fletes se recuperaron

durante el verano situándose en 222 WS en agosto y disminuyeron en noviembre a 149 WS. Pese a la recuperación en diciembre a 158 WS, los fletes en general disminuyeron un impresionante 34,7% durante 2003. Una tendencia parecida pudo observarse en los petroleros de un tamaño medio de 55.000 TPM, para los cuales el año empezó a 263 WS, obtuvieron un máximo en abril a 283 WS, para seguidamente disminuir a 156 WS en noviembre. También en este caso, tras situarse en 185 WS como consecuencia de la recuperación de diciembre, el descenso neto de los fletes fue del 29,6% durante el año. Los ingresos en concepto de fletamento por tiempo determinado equivalente de estos pequeños petroleros fueron de 32.000 dólares en enero, 35.000 en abril, 16.400 en noviembre y 20.800 en diciembre.

Para estos dos tipos de buques los fletes aumentaron a principios de 2004 y alcanzaron en febrero un máximo de 232 WS y 256 WS, respectivamente. Durante la primera semana de marzo todavía se consiguieron algunos buenos contratos, como el comunicado para el buque *Energy Century* de un año contratado por Addax para transportar una carga de 62.000 toneladas de productos derivados del petróleo del Golfo del Oriente Medio al Japón por 267 WS. Posteriormente, la tendencia fue abiertamente bajista. Por ejemplo, en junio PDI contrató el *Maersk Princess* a 205 WS para transportar 75.000 toneladas por la misma ruta.

Los fletes de los petroleros de la gama 35.000-50.000 TPM que hacen la ruta del Caribe al Golfo y la Costa Este de América del Norte iniciaron el año al nivel de 190 WS, y durante marzo y abril subieron a 271 WS y 267 WS, respectivamente. Los meses siguientes presenciaron una considerable volatilidad con profundas caídas en junio-julio y septiembre-octubre, si bien en noviembre se inició la recuperación que prosiguió en diciembre, con fletes que alcanzaron 267 WS. En general, se produjo un aumento del 40,5% durante el año. Los fletes siguieron aumentando a principios de 2004 y consiguieron un máximo en febrero a 341 WS. En marzo se consiguieron buenos contratos, como el registrado en el caso del *Galahad*, uno de 38.000 toneladas a 350 WS para Citgo y otro de 40.000 toneladas a 330 WS para Hess. Pero seguidamente los fletes bajaron ligeramente. En junio este mismo fletador concluyó un contrato por 265 WS para transportar en el *Elka Glory* 40.000 toneladas del Caribe a la Costa Este de Estados Unidos.

Los petroleros más pequeños de la gama de 25.000-35.000 TPM que hacen la ruta de Singapur a Asia oriental iniciaron el año a 275 WS, alcanzando un máximo en abril de 346 WS para seguidamente derivar a la baja con una ligera recuperación en agosto a 293 WS en el momento del aumento de la demanda del Japón. Los fletes tocaron fondo en octubre a 175 WS y subieron a 267 WS en diciembre. En conjunto se produjo un aumento del 2,9% durante el año. Conducta similar pudo observarse en los petroleros del mismo tamaño que hacen la ruta del Caribe al Golfo y la Costa Este de América del Norte. Los fletes empezaron a 248 WS, tuvieron un máximo en marzo a 363 WS, para descender en los meses siguientes con una pequeña recuperación en agosto a 256 WS y alcanzaron 330 WS en diciembre. En esta ruta el aumento durante el año fue del 33%. El correspondiente fletamento por tiempo determinado equivalente en esta ruta fue de 14.600 dólares en enero, 25.000 en marzo, 15.900 y 22.600 en diciembre. La recuperación a finales de año prosiguió durante el comienzo de 2004 y consiguió un máximo en febrero de 346 WS para embarques de Singapur a destinos de Asia oriental y de 418 WS en la ruta del Caribe. En esta última se notificaron en marzo dos contratos que sugieren que los fletes habían empezado a disminuir; PMI contrató el *Akritas* a 325 WS para transportar 30.000 toneladas a la Costa Este de México, y el *Ocean Fidelity* obtuvo 410 WS para llevar 28.000 toneladas a la Costa Este de América del Norte. La tendencia se mantuvo hasta mediados de año como muestran los dos contratos celebrados en junio. Royal Dutch Shell contrató el *Sheng Chi* a 250 WS para transportar 30.000 toneladas de Singapur al Japón. Global contrató el *Shannon* a 300 WS para enviar 28.500 toneladas del Caribe a la Costa Este de Estados Unidos.

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

La actividad en este sector fue especialmente considerable durante los cinco primeros meses de 2003, con un tráfico al mes de más de 1,5 millones de TPM. Los meses de abril y mayo fueron los de máxima actividad, con 2,3 y 2,5 millones de TPM, respectivamente. En abril, el 49,5% de los fletamentos eran superiores a dos años, y el 44,2 correspondían a tonelaje Aframax. En mayo, la duración del 67,8% de los fletamentos era inferior a seis meses, y el 53,9% correspondía a buques Suezmax y de mayor tamaño. Durante los meses siguientes la actividad fue superior a 1,0 millones TPM, salvo en noviembre y diciembre, en

que sólo alcanzó 0,8 millones TPM. Los superpetroleros fueron casi exclusivamente contratados en marzo y mayo, y durante este período se pagó por un buque de cinco años contratado por un año y entrega rápida a más de 31.000 dólares al día, con un máximo de 40.000 dólares al día en marzo. En diciembre, una vez más los fletes se aproximaron a estos niveles, aunque la actividad fue reducida. En este mes correspondió a los buques tanque Suezmax y de mayor tamaño hasta el 54% de la actividad.

La actividad del tonelaje Aframax fue especialmente significativa en junio, sumando en ese mes el 61,3% del total de las actividades de fletamento, que alcanzaron 1,1 millones TPM. Las tarifas estimadas de los fletamentos a plazos de buques tanque de 10 años por un año y entrega rápida fluctuaron en torno a 17.000 dólares al día durante la mayor parte del año. Los fletes de estos buques de 5 años de edad fue ligeramente superior, situándose en la gama 18.000-19.000 dólares.

Durante los comienzos de 2004 la actividad fue especialmente considerable en febrero, en que alcanzó 2,4 millones TPM de los cuales el 48% fueron grandes petroleros de más de 200.000 TPM. En abril disminuyó a un mínimo de 0,4 millones TPM, de los cuales casi la mitad era tonelaje Aframax. Fue superior a 1,0 millón TPM hasta junio y en ese mes la mayoría fue tonelaje Suezmax y de grandes petroleros.

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

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

En lo que se refiere a los grandes buques de tamaño El Cabo, la principal actividad en este mercado tuvo lugar en las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y del Brasil al Lejano Oriente y Europa. Durante el año, el considerable aumento de las importaciones de mineral de hierro de China y, en menor medida, el crecimiento de las importaciones de carbón para centrales térmicas del Japón impulsaron la demanda de estos buques en el Pacífico. Los de dimensiones Panamax se emplearon en varias rutas, en particular las rutas transatlánticas del carbón y el mineral de hierro desde la Costa Este de Estados Unidos y el Canadá, respectivamente, y desde Sudáfrica. Se empleó también tonelaje Panamax en las rutas del mineral de hierro y el carbón entre puntos de

Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y dentro de Europa con origen en Suecia. Se empleó un cierto volumen el tonelaje Panamax desde el golfo de los Estados Unidos y la Costa Este de Sudamérica para el transporte de cereales.

Se emplearon buques menores y de tamaño medio para transportar cereales a distintos destinatarios, en particular los que tienen puertos con restricciones de calado. Esos buques se utilizaron también en las rutas de bauxita, alúmina y fosforita.

### **2. Los fletes de carga seca**

Los fletes de todos los sectores y tamaños de los graneleros que transportan carga seca terminaron el año 2003 a niveles muy superiores a los de comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico registró un importante aumento del 174% durante el año para situarse en 4.765, con aumentos especialmente pronunciados durante el último trimestre.

Como puede verse en el cuadro 32, en los cargueros tramp los índices de los fletamentos por tiempo determinado se mantuvieron durante el año por encima de 200 y finalizaron a 244 puntos, es decir, un aumento del 13,0% en comparación con el nivel a principios de año. El índice medio de los fletamentos por tiempo en 2003 fue 100 puntos superior al del año anterior, y el índice medio de los fletamentos por viaje fue casi 30 puntos superior a la media del año anterior.

Los propietarios de graneleros de carga seca se beneficiaron del aumento de la demanda como consecuencia de la congestión en varios puertos y en menor medida del precio del combustible. A lo largo del año, los precios medios hechos públicos para el fuel intermedio 180 en nueve puertos recogidos por Lloyd's Ship Manager bajaron de 197 a 174 dólares. Aumentaron durante el año las preocupaciones por las consecuencias de los costos en la aplicación de medidas de seguridad (véase recuadro 2).

El sustancial aumento de los fletes disipó todo entusiasmo que los propietarios pudieran haber tenido por agruparse en consorcios. A principios del año, los propietarios asiáticos de buques del tamaño El Cabo celebraron conversaciones para establecer un consorcio sin llegar a ninguna conclusión. Los consorcios existentes se mantuvieron especialmente para el tráfico de mercados especializados, como el consorcio Baumarine de 60 buques Panamax, que representó

aproximadamente la mitad de los embarques de bauxita y alúmina. La explosión de los precios al contado durante el último trimestre del año produjo un intento de aumentar los fletamentos por plazo determinado, por una duración progresivamente mayor conforme aumentaban los fletes al contado. Esto afectó especialmente a los buques de mayor tamaño, ya que eran pocas las posibilidades de que se encargaran en los dos próximos años la construcción de nuevos

buques de tamaño El Cabo, y fue reducido el tonelaje Panamax entregado durante el año. A fines de 2003 los fletamentos por dos años de buques de tamaño El Cabo estaban a 52.500 dólares al día, y el de Panamax a 30.000 dólares. A principios de 2004 se mantenía sin disminuir esta tendencia, habiéndose informado de que los fletes para el tamaño El Cabo llegaron a 100.000 al día, los fletamentos por tres años a 50.000 y por cinco años a 37.000.

Cuadro 32

Índices de fletes de cargueros, 2001-2004<sup>a</sup>

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp (1971 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros tramp (julio de 1965 a junio de 1966 = 100)			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
<b>Enero</b>	264	228	330	431	193	194	216	244
<b>Febrero</b>	267	232	344	507	198	199	216	244
<b>Marzo</b>	260	223	339		195	199	216	
<b>Abril</b>	258	259	354		200	194	226	
<b>Mayo</b>	262	229	366		206	207	235	
<b>Junio</b>	272	244	352		205	202	230	
<b>Julio</b>	272	240	374		205	201	230	
<b>Agosto</b>	253	240	377		192	201	229	
<b>Septiembre</b>	248	244	361		193	204	235	
<b>Octubre</b>	249	268	381		195	204	244	
<b>Noviembre</b>	227	343	402		194	215	244	
<b>Diciembre</b>	231	337	459		195	215	244	
<b>Promedio anual</b>	255	257	370		198	203	230	

Fuente: Datos recopilados y publicados por *Lloyd's Ship Manager*.

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

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

Algunos contratos representativos concertados para buques de diferentes tamaños en las rutas clásicas ilustran la evolución de los fletes durante 2003. La recuperación de los fletes iniciada a fines de 2002 se mantuvo a comienzos del año. Se fletó tonelaje de tamaño El Cabo para viajes de ida y vuelta en las rutas transatlánticas y en las de Singapur-Japón a Australia a 24.050 dólares y 22.050 dólares diarios. En septiembre, los fletes correspondientes eran 39.850 y 36.625 dólares al día y en diciembre llegaron hasta

74.045 y 78.615 dólares diarios, respectivamente. En ambas rutas los precios se multiplicaron por más de tres durante el año.

El tonelaje Panamax contratado a principios del año para viajes de ida y vuelta desde Europa del norte a la Costa Este de América del Sur se consiguió a 11.650 dólares diarios; los precios subieron constantemente, alcanzaron 17.500 dólares diarios en septiembre y se dispararon en octubre a 27.500 dólares diarios, para situarse en diciembre a 33.590 dólares, lo que representa un aumento del 188,3% en 2003. La situación fue ligeramente diferente para el tonelaje

Panamax dedicado a viajes de ida y vuelta del Lejano Oriente a la Costa Oriental de Australia, que empezaron el año a 13.850 dólares diarios para disminuir durante los dos siguientes meses a 12.000 dólares al día. En abril se recuperaron y alcanzaron 16.675 dólares al día en septiembre con un máximo en octubre de 39.400 dólares, pero cayeron en noviembre a 38.400 dólares. En diciembre, los fletes volvieron a aumentar a 40.070 dólares; en conjunto, el aumento fue de 189,3% al año.

El tonelaje Handymax contratado para viajes de ida y vuelta entre el Lejano Oriente y Australia se pagó a 10.000 dólares diarios en enero con ganancias moderadas hasta septiembre, en que llegaron a 13.770 dólares, para seguidamente casi duplicarse a 25.645

dólares diciembre, es decir, un aumento del 156,4% durante el año. Los buques de tamaño pequeño contratados para viajes desde Europa del norte a la Costa Occidental de África obtuvieron ganancias menos impresionantes durante el mismo período; a principios del año los fletes fueron 8.500 dólares diarios y progresaron firmemente para alcanzar 18.000 dólares en diciembre, o sea, un aumento del 111,8% durante el año.

A principios de 2004 los fletes para barcos de todos los tamaños fueron elevados hasta principios de marzo y para abril estaban a niveles inferiores a los alcanzados en diciembre. En los meses siguientes se produjo una nueva disminución de los fletes, aunque con considerable volatilidad.

#### Recuadro 2

##### Seguridad operacional del buque

*Las estimaciones preparadas por la OCDE en julio de 2003 cifraron la factura total que habían de pagar los armadores para aplicar medidas de seguridad en 1.279 millones de dólares en un primer momento y 730 millones de dólares posteriormente.*

*También fue causa de preocupación para los armadores la gestión de las tripulaciones. La supresión del procedimiento de visado para los miembros de las tripulaciones de buques que tocan en puertos de los Estados Unidos obligó a negociar un arreglo práctico para regular su situación. En las aseveraciones de la CMIB a las autoridades estadounidenses se explicaba la necesidad de dedicar más personal a acabar con los atrasos en materia de visados y de que los marineros pudieran solicitar visados estadounidenses fuera de sus países y sin especificar el puerto de entrada ni el buque.*

*El problema la identificación positiva (es decir, el titular del documento es la persona a quien ha sido expedido) y comprobable (es decir, el documento es auténtico por referencia a la persona que lo expide) de los marineros se examinó en la 91ª Conferencia de la OIT con motivo de la aprobación el 19 de junio del Convenio sobre los documentos de identificación de la gente de mar (revisado) (C185), de 2003, que sustituyó al Convenio sobre los documentos de identificación de la gente del mar (C108) de 1958. Pocos meses después surgieron dudas respecto a la utilidad del Convenio dada su incompatibilidad con las normas Schengen de la UE y la falta de normas técnicas convenidas sobre tecnología biométrica, que se estimó retrasaba la aplicación del Convenio.*

*A mediados de 2003 se expusieron opiniones diferentes sobre la forma en que debía aplicarse la Parte B del Código PBIP, considerándola algunos países (por ejemplo China), de aplicación voluntaria y selectiva por las administraciones marítimas, mientras que para otros (por ejemplo los Estados Unidos) era parte integral y fundamental del Código. Más avanzado el año, el American Bureau of Shipping publicó una nueva edición de sus directrices en materia de seguridad del buque para recoger las aclaraciones de la OMI al Código PBIP y los recientes requisitos impuestos por la guardia costera del país. Además, la CMIB elaboró una cláusula modelo para que en la póliza de fletamento se aclararan las dudas que suscitara el costo de la aplicación del Código PBIP.*

*Fuente: Lloyd's List Daily News.*



*Fletamentos por tiempo de carga seca (períodos)*

Las estimaciones de los fletamentos de buques para un período de 12 meses y entrega rápida indican que las subidas fueron ligeramente menos pronunciadas en los buques de tamaño pequeño. Los buques de tamaño El Cabo de 5 años de edad en la gama de 150.000 a 160.000 TPM estaban obteniendo 18.750 dólares diarios en enero de 2003, cifra que casi se triplicó en diciembre alcanzando los 56.000 dólares diarios. Los de Panamax de 5 años comenzaron en 12.250 dólares en enero y aumentaron casi dos veces y media en diciembre para alcanzar 32.500 dólares diarios. El aumento fue sólo marginalmente inferior para los buques de 15 años, cuyos fletes aumentaron de 11.000 a 26.000 dólares diarios durante el mismo período. El aumento de los precios para el tonelaje Handymax de 15 años fue también notable, de 9.000 dólares diarios en enero a 24.500 dólares en diciembre, con ganancias muy parecidas a las de los buques de 5 años, pasando de 7.500 dólares diarios en enero a 20.500 dólares diarios en diciembre. El tonelaje de pequeño tamaño en torno a los 15 años registró también aumentos parecidos: 6.750 dólares diarios en enero y 15.000 dólares diarios en diciembre.

Durante los primeros meses de 2004 siguieron aumentando los precios del fletamento de buques; algunos de ellos alcanzaron un máximo en febrero pero en abril todos eran superiores a los vigentes en diciembre de 2003. Después disminuyeron hasta mitad de año.

*Fletamentos por viaje de carga seca*

A lo largo del año, el tonelaje de tamaño El Cabo mejoró considerablemente, especialmente durante el cuarto trimestre. En el transporte de mineral de hierro de Brasil a China los fletes comenzaron el año a 13,60 dólares por tonelada, y subieron de forma constante a 17,20 dólares en junio; a partir de septiembre los aumentos fueron mayores, alcanzando 33,20 dólares por tonelada en diciembre. La evolución de los fletes para el carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental fue parecida; empezaron a 9,65 dólares por tonelada en enero, subieron lentamente a 13,40 dólares por tonelada en septiembre y para diciembre casi se habían duplicado a 25,75 dólares por tonelada. El transporte de cereales con tonelaje Panamax entre el golfo de América del Norte y Europa occidental se pagó a 15,85 dólares por tonelada en enero, 20,10 dólares por tonelada en agosto y 29,65

dólares en diciembre. Los aumentos fueron menores para los buques de pequeño tonelaje; se transportó chatarra de la Costa Occidental estadounidense a la República de Corea a 30,65 dólares por tonelada en enero y para fines del año aumentó a 46,60 dólares.

Los fletes para el transporte de cereales y chatarra siguieron aumentando hasta abril de 2004, y se mantuvieron constantes para el mineral de hierro. Durante el mismo período se produjo una caída de un tercio en los fletes para el transporte de carbón. Para junio todos los fletes apuntaban a la baja.

**C. EL MERCADO DE FLETES DE LOS BUQUES DE LÍNEA REGULAR****1. Evolución de los mercados***Aspectos generales*

El impacto de la contenedorización en el transporte en buques de línea regular es mayor de lo que se desprende del tamaño y crecimiento de la flota de portacontenedores completamente celulares analizados en el cuadro 7 del capítulo 2. La capacidad total del transporte marítimo en contenedores aumentó 0,6 millones TEU en 2003 hasta llegar a 8,6 millones TEU, con un alza del 7,5%. Los portacontenedores totalmente celulares incrementaron su parte en este total un 1%, pasando a ser del 74,7% a principios de 2004, con un total de 6,4 millones TEU. La parte de los buques de carga general supuso casi el 18%. Los buques monocasco representaron 0,9 millones TEU (10,4%) y los multicasco sumaron 0,61 millones TEU (aproximadamente el 8%). Durante el año los monocasco aumentaron un 4% y los pluricasco disminuyeron el 3%. Los buques de carga y de pasajeros por rodadura supusieron 0,33 millones TEU y aumentaron un 1% durante el año. Su parte en la capacidad de transporte total es del 3,8%. Los graneleros con capacidad para llevar contenedores mantuvieron su capacidad en 0,21 millones TEU y su parte en el total disminuyó un 2,5%. El porcentaje restante, del orden del 1%, era capacidad de transporte TEU disponible en buques frigoríficos, tanque, especializados y de pasajeros.

Además, continuó el crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el capítulo 2, aunque a un ritmo más lento. Como se observa en el cuadro 33, los nuevos buques incorporados a la flota durante 2003 sumaron

622.000 TEU y se retiraron y desguazaron 44.000 TEU. El desguace fue inferior al de años anteriores debido a los buenos fletes obtenidos por el tonelaje pequeño y generalmente viejo. El crecimiento de la flota celular está en condiciones de acelerarse, con un aumento de la participación de los grandes buques. Durante 2003 los pedidos aumentaron, en comparación con los dos años anterior, más de cuatro veces hasta

alcanzar la cifra sin precedentes de 1.995.000 TEU, habiendo aumentado en septiembre la quinta parte de ese total. En ese mes los buques post-Panamax constituían más de la mitad del total y fueron corrientes los pedidos de buques con más de 8.000 TEU de capacidad; dos propietarios alemanes encargaron diez barcos y dos propietarios de Asia oriental otros ocho.

Cuadro 33

### Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares

(en miles de TEU al comienzo del año)

Año	Desguace	Adiciones	Flota al 1° de enero	Pedidos al 1° de enero
2002	29	639	5 285	407
2003	65	625	5 845	481
2004	44	622	6 423	1 995

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, números de febrero 2003 y 2004, pág. 19.

El auge de los grandes buques mantuvo de actualidad el tema de su despliegue, que se limitaría a las grandes rutas principales este-oeste, debido al volumen necesario para llenar dichos buques. Una posibilidad es que los de mayor tamaño recalaran únicamente en un reducido número de centros de transbordo muy grandes en ambos extremos de la ruta. Otra sería, teniendo en cuenta la disminución de las economías de escala en los buques de más de 2.500-3.000 TEU, el servicio directo con buques más pequeños que recalaran en múltiples puertos a ambos extremos de la ruta. Los grandes transportistas que utilizan las grandes rutas principales son partidarios de la primera opción y siguen recurriendo a terminales de transbordo especializadas y servicios de distribución ofrecidos por sus filiales. La aplicación de medidas de seguridad en muchos de los principales puertos sería un argumento en favor de las centrales de transbordo. En cualquier caso, la entrada de portacontenedores de mayor tamaño en las principales rutas anuncia el despliegue de buques de mayor tamaño también en rutas secundarias.

#### La concentración del transporte marítimo en buques de línea

El proceso de concentración de los últimos años se ha traducido en el despliegue de una creciente capacidad de carga por los mayores operadores de buques de

línea. Como se observa en el cuadro 34, durante los 12 meses anteriores al 30 de septiembre de 2003, los diez mayores operadores de este tipo de buques incrementaron su capacidad un 13,0% y llegaron a 3,8 millones TEU, que suponían el 45,7% de toda la capacidad de carga mundial en contenedores. Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó un 12,8% para alcanzar 5,4 millones TEU, es decir, el 64,4% de la capacidad total mundial de carga en contenedores. Un claro reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es la falta de nuevas incorporaciones a la lista de los 20 más importantes. Sólo tres transportistas -AP Moller, MSC y K Line- mantuvieron sus respectivas posiciones en el cuadro. AP Moller, compañía matriz de Maersk-Sea Land, confirmó su predominio entre los transportistas de contenedores, incrementando marginalmente su parte en la capacidad mundial en TEU de 10 a 10,1%. MSC trató de recuperar terreno perdido aumentando su participación del 5,4 al 6,2%. Siete transportistas avanzaron en la lista, siendo el grupo CMA-CGM el que más subió (tres puestos) seguido de NYK y Yang Ming (dos cada uno), mientras que Evergreen Group, OOCL, Hapag Lloyd y CSAV sólo subieron un puesto. La mitad de los transportistas de la lista descendieron un puesto, excepto China Shipping, que bajó dos.

Cuadro 34

**Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2003,  
por número de buques y capacidad total de transporte (TEU)**

Clasificación	Operador	País/territorio	Nº de buques en 2003	Capacidad en TEU en 2003	Capacidad en TEU en 2002
1	A.P. Moller Group	Dinamarca	328	844 626	773 931
2	MSC	Suiza	217	516 876	413 814
3	Evergreen Group	Provincia china de Taiwán	152	442 310	403 932
4	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	157	419 527	406 654
5	CMA-CGM Group	Francia	150	299 174	225 436
6	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/Alemania	76	290 677	304 409
7	COSCO	China	148	274 128	255 937
8	NOL/APL	Singapur	82	273 573	227 749
9	NYK	Japón	91	233 934	177 700
10	MOL	Japón	72	222 533	188 326
<b>Total de 1 a 10</b>			<b>1 473</b>	<b>3 817 358</b>	<b>3 377 888</b>
11	CP Ships Group	Canadá	85	201 706	187 890
12	K Line	Japón	63	186 017	168 413
13	OOCL	Hong Kong (China)	55	185 502	157 493
14	Zim	Israel	79	174 480	164 350
15	Hapag Lloyd	Alemania	41	154 850	135 953
16	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	55	153 783	120 319
17	China Shipping	China	94	143 655	148 212
18	Hyundai	República de Corea	35	136 548	122 713
19	CSAV	Chile	55	123 378	90 625
20	PIL Group	Singapur	92	106 508	97 827
<b>Total de 1 a 20</b>			<b>2 127</b>	<b>5 383 785</b>	<b>4 771 683</b>
<b>Flota estimada al 1º de julio de 2003 y 2002</b>				<b>8 354 000</b>	<b>7 713 000</b>

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, enero, pág. 12, y noviembre de 2003, pág. 57; y *International Shipping and Logistics* (Bremen), enero/febrero de 2004, pág. 36.

*Nota:* Todas las filiales están consolidadas.

Los indicadores financieros comunicados a mediados de 2003 fueron alentadores para algunos de los citados operadores. Maersk y CP Ships registraron aumentos de los ingresos medios del 5%. Los resultados de P&O Nedlloyds fueron incluso mejores, consiguiendo un aumento del 7,5%, mientras que NOL/APL registró un impresionante aumento del 17% de los ingresos medios. Este último parecía tener por objetivo el transporte de carga de gran valor, ya que el volumen transportado disminuyó un 2% durante el mismo período. Todos los demás operadores comunicaron aumentos de dos dígitos del volumen de las cargas, excepto P&O Nedlloyd, que notificó un aumento de sólo el 7%. Los satisfactorios resultados financieros fueron exponentes de una clara recuperación respecto a los decepcionantes resultados de los dos pasados años, aunque este no fue el caso para todas las compañías, ya que la empresa Kien Hung, de la Provincia china de Taiwán, quebró en mayo, incautándose los bancos y otros acreedores de la mayoría de sus buques. Otros transportistas tropezaron con dificultades específicas. NYK, MOL y K Line impusieron estrictas medidas de reducción de costos para contrarrestar la apreciación del yen, ya que aproximadamente el 80% de sus ingresos estaban en dólares de los EE.UU.

Hacia fines de 2003, los positivos resultados financieros hicieron atractiva la cotización en bolsa de algunas empresas. La empresa matriz de P&O Nedlloyd declaró estar preparada para que su filial cotizase en la bolsa de Amsterdam, y se dijo que Hapag Lloyd y China Shipping estaban dispuestas a sacar a cotización el 33 y el 25% de las acciones, respectivamente. Independientemente de estos sucesos, Zim fue completamente privatizada a principios de 2004.

Varios transportistas ofrecen servicios en varias rutas y son parte de conferencias, alianzas y/o convenios, lo que implica cierto grado de acuerdo sobre las cuestiones operativas y comerciales, en especial la fijación de precios y el número de salidas. Tradicionalmente, las reglamentaciones de muchos países han ofrecido exención de las medidas antitrust a los transportistas que son parte en estos acuerdos, por entender que las ventajas superan a los inconvenientes. Avanzado 2003, la Comisión Europea inició la revisión oficial del Reglamento 4056/86, que exige a los transportistas de algunas normas de la Ley sobre competencia. Según un informe de un equipo de expertos, las limitaciones a la competencia, en forma de conferencias marítimas, son una forma poco costosa

de garantizar la sostenibilidad del mercado de las líneas regulares y sugirió un compromiso entre la supresión de la libertad para establecer los precios y la garantía de las condiciones que protegen las alianzas entre líneas regulares. Algunos transportistas crearon una Asociación Europea de Asuntos Relativos a las Líneas Regulares para defender sus intereses y la Comisión declaró que la carga de la prueba correspondía a los transportistas. Los porteadores acogieron positivamente la revisión y señalaron que no había un período de revisión automática del reglamento. La primera vista tuvo lugar en diciembre de 2003.

## 2. Los fletes de los servicios contenedorizados

### *El mercado de los portacontenedores*

La evolución del transporte mundial por líneas regulares queda muy bien reflejada en los movimientos del mercado del fletamento de portacontenedores. Este mercado está en gran medida dominado por propietarios alemanes y, más concretamente, por miembros de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS), que controlan aproximadamente el 75% de todos los fletes de portacontenedores disponibles en el mercado libre. Desde 1998, la Asociación<sup>3</sup> publica el Índice de Hamburgo en el que figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buque de un mínimo de tres meses. En el período comprendido entre 1998 y junio de 2002, las tarifas de las plazas para contenedores de 14 toneladas (TEU) por día se publican todos los meses para tres grupos de buques sin aparejo de carga y descarga y seis con aparejo y se comparan con los promedios registrados en 1997. Se eligió este año como referencia por ser el último en que pudo obtenerse un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, los fletes se publican para dos tipos de buques con aparejo de hasta 1.999 TEU. En el cuadro 35 se recoge la evolución de los fletamentos por tiempo.

El precio medio de los fletamentos por tiempo de todos los tipos de portacontenedores aumentó en 2003. El mayor aumento correspondió a los portacontenedores con y sin aparejo con una capacidad de 2.000-2.299 TEU, cuyo precio medio en 2003 alcanzó 9,75 dólares diarios por plaza de 14 toneladas, es decir, casi el doble que el año anterior. El precio medio para buques mayores con una capacidad de 2.300-3.400 TEU también fueron remuneradores, con un aumento del 55,8% respecto al año anterior. Los

mayores aumentos para buques con aparejo correspondieron a los buques con una capacidad de 1.600-1.999 TEU, que registraron un aumento del 77,1% en 2003. El aumento de los precios medios disminuyó con el tamaño del buque, ya que para los buques con una capacidad de 1.000-1299 TEU fue del 67,7%, mientras que sólo fue del 11,3% para los buques con una capacidad de 200-299 TEU. El aumento medio de los precios para pequeños portacontenedores sin aparejo, con una capacidad inferior a 500 TEU, se situó en torno al 16%.

La evolución de las tarifas mensuales de los fletamentos por tiempo fue positiva y constante para todos los buques de todos los tipos y tamaños. Los portacontenedores con y sin aparejo de 2.000-2.299 TEU consiguieron tarifas de 11,04 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas en diciembre de 2003, es decir, un 84,3% más que en enero de 2003. Igualmente, por los portacontenedores mayores con y sin aparejo de 2.300-3.400 TEU se pagaron 10,16 dólares diarios para plazas de 14 toneladas en diciembre, lo que representa un aumento del 33,7% durante el año. Los fletes de los buques con aparejo de 1.600-1.999 TEU evolucionaron también favorablemente, aumentando un 75,5% para situarse a 11,3 para plazas de 14 toneladas en diciembre de 2003. Todos los demás precios registraron aumentos de casi dos dígitos, correspondiendo los menores de 18,5% a buques pequeños con aparejos y una capacidad de 300-500 TEU.

En septiembre se pagaron por los buques con aparejo de 2.500 TEU unos 25.000 dólares diarios y por los de 3.500 TEU sin aparejo 29.000 dólares diarios. Estos aumentos indujeron a los transportistas a intentar concertar acuerdos privados el cuarto trimestre del año.

Los precios subieron también a principios de 2004, en que se pagó la cifra sin precedentes de 43.500 dólares diarios por MOL. Además, se prevé que aumente la importancia del mercado de fletamentos en los años venideros. Según comunicaciones de junio, hasta el 70% de los nuevos barcos construidos estaba destinado a fletadores como Costamare, que al mes siguiente hizo un pedido de cinco buques con una capacidad de 8.200 TEU.

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

A finales de 2003, las tarifas en las principales rutas contenedorizadas -transpacífica, transatlántica, y Asia-Europa- estaban en su mayoría por encima de los niveles vigentes en 2002 (véase el cuadro 36). Las de la ruta Asia-Europa evolucionaron en forma particularmente favorable, con aumentos del 27,5 y el 5,9% en las direcciones oeste y este, respectivamente. En la dirección oeste, los precios correspondientes al cuarto trimestre de 2003, 1.662 dólares por TEU, fueron tan favorables como los correspondientes al tercer trimestre de 2000 (1.673 dólares por TEU), que fue un año especialmente bueno para el transporte en contenedores y pusieron e relieve la importancia de la recuperación de los fletes en esta ruta. Los fletes del Pacífico aumentaron el 24,5% en dirección este y el 6% en dirección oeste, situándose los primeros a finales de 2003 en 1.892 dólares por TEU, por encima de los alcanzados durante los dos últimos años pero todavía inferiores a la cota de 2.000 dólares por TEU alcanzada en 2000. En la ruta transatlántica y entre el cuarto trimestre de 2002 y el de 2003 la evolución fue menos llamativa. En la principal ruta en dirección oeste a los Estados Unidos los fletes subieron un 20,9% para alcanzar 1.469 dólares por TEU, y en la dirección opuesta los fletes siguieron disminuyendo un 1,1% para situarse en 834 dólares por TEU.

Cuadro 35

## Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores

(dólares por espacio para 14 toneladas/día)

Tipo de buque	Promedios anuales				Promedios mensuales en 2003												Promedios mensuales en 2004							
	1997	2001	2002	2003	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	
<b>Sin aparejo de carga y descarga</b>																								
<b>200-299</b>	21,8	16,0	16,9	19,6	17,7	17,4	19,3	18,8	20,3	19,2	17,9	19,6	20,0	21,2	21,0	22,5	22,2	21,1	22,2	22,5	22,0	23,0	23,3	
<b>300-500</b>	16,8	14,7	15,1	17,5	14,1	16,1	17,6	17,3	17,4	17,7	18,6	17,6	17,8	17,8	19,3	18,3	18,5	17,9	19,4	20,7	20,7	21,9	20,8	
<b>Con aparejo/sin aparejo de carga y descarga</b>																								
<b>2.000-2.299</b>	9,7	8,0	4,9	9,8	6,0	6,6	8,1	9,1	10,1	11,0	11,4	10,9	10,7	11,2	10,8	11,0	11,1	15,4	15,4	13,7	13,7	13,7	13,7	
<b>2.300-3.400<sup>a</sup></b>			6,0	9,3	7,6	7,2	7,6	9,1	9,7	9,7	10,3	10,3	10,4	9,7	9,7	10,2	10,6	12,0	12,0	14,5	14,5	14,5	12,9	
<b>Con aparejo de carga y descarga</b>																								
<b>200-299</b>	22,0	17,8	17,0	18,9	17,3	17,7	17,7	18,1	20,3	19,5	18,8	18,4	18,2	19,1	21,5	20,6	21,5	22,9	23,3	25,2	25,2	23,9	26,1	
<b>300-500</b>	17,2	14,9	13,4	15,6	13,8	14,5	14,6	14,5	15,6	15,5	14,7	17,0	16,4	16,6	17,2	16,3	19,5	18,3	18,8	21,9	20,3	19,8	22,1	
<b>600-799<sup>b</sup></b>			9,3	12,3	9,9	10,4	10,7	11,9	12,0	12,7	12,0	13,4	13,9	13,6	13,2	13,5	14,3	14,8	16,2	19,0	17,7	19,5	20,6	
<b>600-799<sup>c</sup></b>			9,1	12,1	9,3	9,9	10,1	11,2	11,7	12,2	12,5	13,0	13,2	14,0	14,4	13,2	14,1	15,0	15,8	16,8	19,5	19,2	20,4	
<b>1.000-1.299</b>	12,5	8,8	6,9	11,6	7,7	8,4	8,9	9,8	11,4	12,2	12,4	13,7	13,9	15,1	14,0	12,1	13,7	15,5	16,6	17,6	19,0	20,2	19,4	
<b>1.600-1.999</b>	10,5	8,0	5,7	10,0	6,4	7,0	8,5	9,7	11,1	10,0	11,5	11,2	11,8	11,7	10,1	11,3	12,5	13,2	14,3	13,9	17,9	16,2	14,0	

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

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

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

Cuadro 36

**Tarifas de los fletes (medias del mercado) en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2002-2004**

(dólares por TEU)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-EE.UU.	EE.UU.-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	EE.UU.-Europa	Europa-EE.UU.
<b>2002</b>						
Primer trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variación porcentual	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9
Segundo trimestre	1 463	749	646	1 105	805	1 154
Variación porcentual	-5,0	-0,3	7,5	3,0	-7,0	-2,2
Tercer trimestre	1 476	757	694	1 208	815	1 181
Variación porcentual	0,9	1,1	7,4	9,3	1,2	2,3
Cuarto trimestre	1 529	817	712	1 304	843	1 215
Variación porcentual	3,6	7,9	2,6	7,9	3,4	2,9
<b>2003</b>						
Primer trimestre	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variación porcentual	0,0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4
Segundo trimestre	1 717	861	762	1 570	924	1 400
Variación porcentual	12,3	4,2	8,2	9,6	2,8	10,3
Tercer trimestre	1 968	834	777	1 629	817	1 426
Variación porcentual	14,6	-3,1	2,0	3,8	-11,6	1,9
Cuarto trimestre	1 892	810	754	1 662	834	1 469
Variación porcentual	-3,9	-2,9	-3,0	2,0	2,1	3,0
<b>2004</b>						
Primer trimestre	1 850	802	733	1 686	778	1 437
Variación porcentual	-2,2	-1,0	-2,8	1,4	-6,7	-2,2
Segundo trimestre	1 871	822	728	1 739	794	1 422
Variación porcentual	1,1	2,5	-0,7	3,1	2,1	-1,0

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

En la ruta transpacífica, que es la de mayor volumen de tráfico, la tendencia ascendente iniciada en 2002 siguió sin disminuir durante la mayor parte de 2003. El trayecto hacia el este, que es el predominante, registró un aumento de dos dígitos durante el segundo y el tercer trimestres, antes de producirse una pequeña disminución. La evolución fue menos pronunciada en el trayecto hacia el oeste, que registró disminuciones durante el tercero y cuarto trimestres. Durante la primera mitad del año, el Acuerdo Transpacífico de Estabilización, que representa el 90% del tráfico, intentó un aumento de los fletes de aproximadamente 700 dólares por TEU en las negociaciones de los contratos anuales de servicios. Se estima que el recargo por temporada alta que se aplica entre junio y octubre ascendió a 300 dólares por TEU. Estos recargos se impusieron a raíz de la utilización de buques al 95% en dirección este como necesaria compensación por las pérdidas de 2.000 millones de dólares en que al parecer incurrieron los transportistas durante el año anterior debido a la depresión de los fletes. Otro acontecimiento fue la ampliación por la Comisión Marítima Federal de sus investigaciones sobre la determinación de los precios del tráfico del subcontinente asiático y los Estados Unidos para respaldar las actividades del Acuerdo en los contratos de 2003-2004.

En la dirección hacia el oeste que es la predominante en la ruta Asia-Europa, los fletes registraron una evolución positiva de un solo dígito durante el año. El aumento fue especialmente positivo, cerca del 10%, durante el primero y el segundo trimestre de 2003, con una remarcable reducción durante la segunda mitad del año. Esto reflejó el aumento de 150 dólares por TEU en abril, julio y octubre recomendado por la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente. En la dirección este hacia Asia, el primero y el cuarto trimestre presenciaron un deterioro del 1,1 y el 3%, respectivamente, y sólo el segundo trimestre registró un apreciable aumento del 8,2% para pasar a 762 dólares por TEU. A lo largo del año la utilización de buques en dirección oeste se acercó al 97% y se dice que la Conferencia buscaba un nuevo aumento en 2004. También se comunicó que parecía reducirse la duración de los contratos de servicio a un período de pocos meses.

La evolución de las tarifas en la ruta transatlántica fue en gran medida positiva, independientemente de la caída del 11,6% en el tercer trimestre de 2003 en el

trayecto Estados Unidos-Europa. En el trayecto predominante con origen en Europa los mejores resultados se obtuvieron en el segundo trimestre, en que se alcanzaron 1.400 dólares por TEU, un aumento del 10,3%, y posteriores aumentos en los trimestres siguientes comparativamente más modestos. En ese trayecto, el Acuerdo de la Conferencia Transatlántica cuyos siete restantes transportistas representan aproximadamente la mitad del tráfico en la ruta, anunció un aumento de 400 y 500 dólares por TEU en abril y octubre respectivamente, así como un ajuste por el combustible a partir de julio. En general, la evolución fue positiva con un trasfondo de un dólar tambaleante y una fuerte apreciación del euro. En octubre el Tribunal de Primera Instancia europeo anuló las multas de 318,5 millones de dólares impuestas a los miembros del Acuerdo por la Comisión Europea, aunque apoyó la opinión de que la Comisión había incurrido en abuso de poder al prohibir los contratos de servicio por separado.

En lo que respecta a otros recargos impuestos en el transporte de líneas regulares, volvió a someterse a examen en Hong Kong (China) la cuestión de los recargos por manipulación de carga (RMT). Porteadores y transportistas se reunieron en noviembre para examinar el elevado nivel de estos recargos en comparación con los puertos chinos del interior. Se dijo que en Hong Kong se pagaban hasta 274 dólares por TEU por contenedor con destino a los Estados Unidos y unos 230 en las rutas entre países asiáticos. Representaban casi 100 dólares más por TEU que los recargos correspondientes en Shenzhen y no quedaban compensados por fletes más baratos desde Hong Kong (China).

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

En 2003 la demanda de servicios contenedorizados experimentó una saludable recuperación. Todas las estimaciones sobre los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas muestran subidas durante los primeros nueve meses de 2003, según figura en el cuadro 37. En realidad, esos agregados pueden ocultar algunas actividades de comercio interregional y de transbordo. No obstante, revelan una expansión del tráfico con origen en el Lejano Oriente, especialmente en China continental, así como una reducción a través del Pacífico.



Cuadro 37

**Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales**

(millones de TEU)

Año	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-EE.UU.	EE.UU.-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	EE.UU.-Europa	Europa-EE.UU.
2002	8,81	3,90	3,94	6,13	1,50	2,59
2003	10,19	4,12	4,00	7,06	1,58	2,56
<b>Variación porcentual</b>	15,7	5,6	1,5	15,2	5,3	-1,0

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

En el comercio transpacífico, el año 2003 fue muy favorable para el comercio, en particular en la dirección este. La razón de este impresionante aumento del 15,7% en un contexto de modesto crecimiento económico de los Estados Unidos fue la producción de bienes industriales y de consumo por fábricas reasentadas en China continental con acceso al mercado estadounidense, ya que se redujeron las cuotas para las prendas de vestir y hacia fines de año se suspendió el derecho a las importaciones del 30% sobre productos siderúrgicos. Ni siquiera el temor al síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) a principios de 2003 redujo la demanda y parece que los principales detallistas estadounidenses como Wal-Mart y Target Stores aumentaron el volumen de sus

exportaciones en un 25 y un 40%, respectivamente. Para hacer frente a la demanda adicional en dirección este se iniciaron nuevos servicios, por ejemplo la cadena PNX inaugurada por la alianza CHKY (Cosco, Hanjin, K Line y Yang Ming), y se mejoraron los existentes desplegando buques más grandes; Wan Hai substituyó los cinco buques de 1.600 TEU por buques con una capacidad de 2.700 TEU. El aumento de los flujos de carga en dirección oeste fue sensiblemente inferior, alrededor de un tercio, ya que los buques partían con una gran capacidad sobrante, pues los transportistas preferían algunas veces reponer contenedores vacíos en vez de transportar carga de escaso valor con destinos muy alejados de China.

Cuadro 38

**Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico**

(porcentajes)

Operador	Mediados de 2003	Mediados de 2004
Grand Alliance	22,3	21,7
New World Alliance	12,9	13,8
Maersk Sealand	15,6	16,2
K Line y Yangming	9,0	8,9
CMA CGM / Norasia y otros	5,3	5,0
<b>Total</b>	<b>65,1</b>	<b>65,6</b>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, septiembre de 2003, pág. 9.

En la ruta Europa-Asia el tráfico desde Asia aumentó diez veces más que en la dirección contraria, lo que exacerbó el ya agudo problema de la reposición de cajas vacías. Según se dijo sumaron el 50% en los destinos europeos y hasta el 75% en los del Reino Unido. Los transportistas algunas veces recurrieron a la práctica ya mencionada en la ruta transpacífica de preferir enviar contenedores vacíos a aceptar carga a fletes reducidos. El escaso crecimiento de la carga enviada desde Europa en dirección este se debió a la existencia de alternativas más baratas, así por ejemplo, los importadores asiáticos empezaron a adquirir desperdicios de papel en Norteamérica. La Conferencia de Fletes del Lejano Oriente siguió representando aproximadamente dos tercios del comercio. En el cuadro 38 se puede ver que la participación conjunta de las cinco principales agrupaciones de operadores de la Conferencia experimentó una disminución marginal del 0,5%, pese a existir grandes fluctuaciones porcentuales en algunos grupos de operadores.

Las rutas transatlánticas tuvieron escaso lucimiento en 2003. Los flujos en dirección este aumentaron sólo un 5,3% mientras que en la dirección contraria bajaron un 1%, resultados que pueden explicarse por la devaluación del dólar frente al euro durante la mayor parte del año. La demanda fue más fuerte durante la primera mitad pero no lo suficiente para que los transportistas aumentaran la capacidad que se había reducido el año anterior. Como, según las notificaciones, se había transportado aproximadamente del 80 al 90% de la carga en el marco de contratos anuales de servicios, no se suscitó el problema de la falta de plazas ni fue tan problemática la reposición de contenedores vacíos como en las dos otras rutas.

En las rutas secundarias norte-sur y regionales los resultados tuvieron diverso signo. Las mayores tasas

de crecimiento (6,9%) las consiguieron los portacontenedores que operan entre el norte-este y el sur-este de Asia. Los flujos de portacontenedores aumentaron un 5,7% entre Europa y África meridional y central y entre Asia y Oceanía a una tasa ligeramente inferior, es decir, el 5,2%. Los flujos de tráfico entre el norte y el sur de América y el Caribe aumentaron el 4,3%. Los rezagados fueron el tráfico entre Europa y Oceanía y África occidental, que se mantuvo estable y se redujo un 4,4%, respectivamente. En este último, OTAL, uno de los principales operadores independientes, redujo los servicios a mediados de 2003 al disminuir los volúmenes de carga procedentes de Europa y apreciarse el euro, y los importadores de África occidental empezaron a aprovisionarse en Asia o Sudamérica.

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

En el cuadro 39 puede verse la evolución de los fletes de las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos del sector Amberes/Hamburgo en el período 2001-2003. El índice global medio de 2003 aumentó 6 puntos, pasando del nivel de 2002 a 101 puntos (1995 = 100), lo que reflejó el aumento de las tarifas tanto en el tráfico de entrada como de salida. En el de entrada, el nivel medio de 2003 aumentó 11 puntos para situarse en 95. El máximo se obtuvo en abril cuando el índice se puso a 100, y en agosto y septiembre casi se alcanzó esa cota. Esta tendencia al alza se debió al aumento del volumen procedente del Lejano Oriente y, en menor medida, a través del Atlántico, y es también reflejo de la menor importancia de la carga de retiro inmediato. El aumento del índice medio de las salidas fue apenas perceptible; sólo 1 punto más para situarse en 106 durante el año. El índice máximo se alcanzó en abril a 114, con valores superiores a la media durante el período julio-octubre.

Cuadro 39

**Índice de los fletes de los buques de línea regular, 2002-2004**

(cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general			Índice de las entradas			Índice de las salidas		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<b>Enero</b>	93	96	93	81	91	88	104	101	98
<b>Febrero</b>	93	96	93	81	91	88	103	100	98
<b>Marzo</b>	95	101	96	80	94	92	109	107	101
<b>Abril</b>	95	107	100	82	100	96	108	114	104
<b>Mayo</b>	94	99	99	82	92	96	106	105	103
<b>Junio</b>	94	101	99	81	90	95	106	111	103
<b>Julio</b>	94	103	100	85	97	97	103	107	103
<b>Agosto</b>	94	104	100	85	99	97	102	109	102
<b>Septiembre</b>	93	104	100	85	99	98	100	108	102
<b>Octubre</b>	99	102		88	96		109	107	
<b>Noviembre</b>	99	100		90	96		108	105	
<b>Diciembre</b>	97	96		88	92		105	100	
<b>Promedio anual</b>	95	101		84	95		105	106	

*Fuente:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Índice de Buques de Línea del Ministerio Alemán de Transporte. Cálculos mensuales ponderados de los fletes para cargas embarcadas o desembarcadas por buques de línea de cualquier pabellón en puertos del sector Amberes/Hamburgo.

##### 5. Los fletes de los buques de línea en porcentaje de los precios de algunos productos básicos

En el cuadro 40 figuran datos sobre las tarifas del transporte de mercancías en buques de línea regular en porcentaje de los precios de mercado de algunos productos básicos y en determinadas rutas comerciales para ciertos años entre 1970 y 2002. La subida del precio f.o.b. medio de la lámina de caucho compensó con creces la subida de las tarifas y los recargos por ajuste del combustible e hizo que el coeficiente bajara al 8,3% para 2003. El precio f.o.b. del yute bajó alrededor del 11%, el precio más bajo de este año entre todos los incluidos en el cuadro 40, mientras que los fletes aumentaron casi el 20%, lo que explica la subida del coeficiente al 29% en 2003. La pequeña reducción de los precios del cacao en grano procedente de Ghana, de aproximadamente el 2%, estuvo ampliamente compensada por el aumento de casi el 18% de los fletes, que llevó a un aumento del coeficiente de 2,8 en 2002 a 3,3 en 2003. Este fue el cuarto año en el que el

Brasil no exportó cacao en grano. El precio c.i.f. del aceite de coco registró un aumento en torno al 11% en 2003, lo que, junto con el aumento del 27% de los fletes durante el año, generó un coeficiente del 11,5%, ligeramente superior al del año anterior. El coeficiente de los fletes en buques de línea regular respecto del precio f.o.b. del té aumentó del 6,8 al 7,8%, como resultado del aumento del 8% de los precios y del 25% de los fletes en 2003. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa se recuperó casi un 13% en 2003, mientras que los fletes se mantuvieron más o menos estables, lo que llevó a la disminución del factor fletes del 7,6% en 2002 al 6,8% en 2003. El precio del café de Colombia exportado a Europa desde puertos del Atlántico y el Pacífico registró un aumento marginal de aproximadamente el 3% durante 2002, mientras que los fletes aumentaron un 3 y un 7%, respectivamente. La consecuencia fue el mantenimiento del coeficiente fletes en las exportaciones desde el Atlántico y coeficientes ligeramente superiores (4,8%) en el Pacífico.

Cuadro 40

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

Producto	Ruta	Tarifas en porcentaje del precio <sup>a</sup>					
		1970	1980	1990	2001	2002	2003
<b>Caucho</b>	Singapur/Malasia-Europa	10,5	8,9	15,5	13,9	13,5	8,3
<b>Yute</b>	Bangladesh—Europa	12,1	19,8	21,2	15,5	21,7	29
<b>Cacao en grano</b>	Ghana—Europa	2,4	2,7	6,7	4,1	25,8	3,3
<b>Cacao en grano</b>	Brasil-Europa	7,4	8,6	11,0	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Aceite de coco</b>	Sri Lanka-Europa	8,9	12,6	n.a.	15,5	10,0	11,5
<b>Té</b>	Sri Lanka-Europa	9,5	9,9	10,0	5,3	6,8	7,8
<b>Café</b>	Brasil-Europa	5,2	6,0	10,0	6,9	7,6	6,8
<b>Café</b>	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	3,3	6,8	5,9	3,9	3,9
<b>Café</b>	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	4,4	7,4	6,2	4,6	4,8

*Fuentes:* Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Asociación Real de Navieros de los Países Bajos (datos 1970-1989) y de las conferencias de las rutas señaladas (datos de 1990-2003).

<sup>a</sup> Para el café (Brasil-Europa y Colombia-Europa) y el aceite de coco se indican precios c.i.f. (costo, seguro y flete). Para el cacao en grano (Ghana-Europa y Brasil-Europa) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té, se indican los precios de subasta en Kenya. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen, en su caso, los recargos por combustible y los factores de ajuste monetario, y un recargo por limpieza de las cisternas (sólo para el aceite de coco). La conversión de las tarifas a otras monedas se basa en las paridades que figuran en el *Monthly Commodity Price Bulletin*, publicado por la UNCTAD. Las tarifas anuales se calcularon promediando diversos contingentes fletados durante el año, ponderados por su duración. Para el período de 1990-2002, los precios de los productos se tomaron del número de enero de 2003 del *Monthly Commodity Price Bulletin*, de la UNCTAD.

#### **D. ESTIMACIÓN DE LOS COSTOS TOTALES DE LOS FLETES EN EL COMERCIO MUNDIAL**

##### **1. Las tendencias del valor y del costo del transporte de las importaciones mundiales**

El comercio internacional entraña servicios diversos tales como aprovisionamiento, producción, comercialización, transacciones y transporte y el correspondiente flujo de información. En el cuadro 41 se presentan estimaciones, relativas al sector transporte, sobre los pagos totales del transporte para las importaciones, y el costo de transporte en porcentaje del valor de las importaciones, por grupo de países. En 2002 el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) aumentó un 4,1%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios de transporte aumentaron un 13,1%, como reflejo de la tendencia al alza de los fletes vigentes durante el año. La parte de los pagos de los

fletes mundiales en valor de las importaciones aumentó al 6,6% frente al 6,1% en 2001. En 1980 esa parte había sido del 6,6%, es decir, casi un 30% superior a la media de 1990. Las comparaciones regionales indican que el costo de los fletes en las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado siguió siendo inferior al de los países en desarrollo, con ligeras fluctuaciones de la diferencia entre los dos grupos (véase el gráfico 8). En 2002, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado aumentó un 2,5% y el costo total de los fletes un 15,5%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones aumentó un 5,8% (el 5,1% en 2001) frente al 8,8% (8,7% en 2001) para los países en desarrollo. Esta diferencia se explica sobre todo por las estructuras globales del comercio, las infraestructuras regionales, los sistemas logísticos y las estrategias de distribución más eficaces de los porteadores de los países desarrollados de economía de mercado.

## 2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo crecieron del 8,7% en 2001 al 8,8% en 2002. Dentro de ese grupo prosiguió en los países en desarrollo de África la tendencia descendente de los fletes, pasando de 12,7% en 2001 al 12,4% en 2002. Esto se debe a la reducción de los fletes y a las mejoras en la manipulación de la carga en los terminales, que compensa la insuficiencia de las infraestructuras y las prácticas de gestión inadecuadas, en particular en lo que se refiere al transporte en tránsito, y la baja productividad del transporte terrestre y del equipo de los terminales.

A los países en desarrollo de África correspondió el 69,6% del valor de las importaciones y el 65,9% de los fletes pagados por todos los países en desarrollo en 2002, frente al 67,2 y al 64,4%, respectivamente,

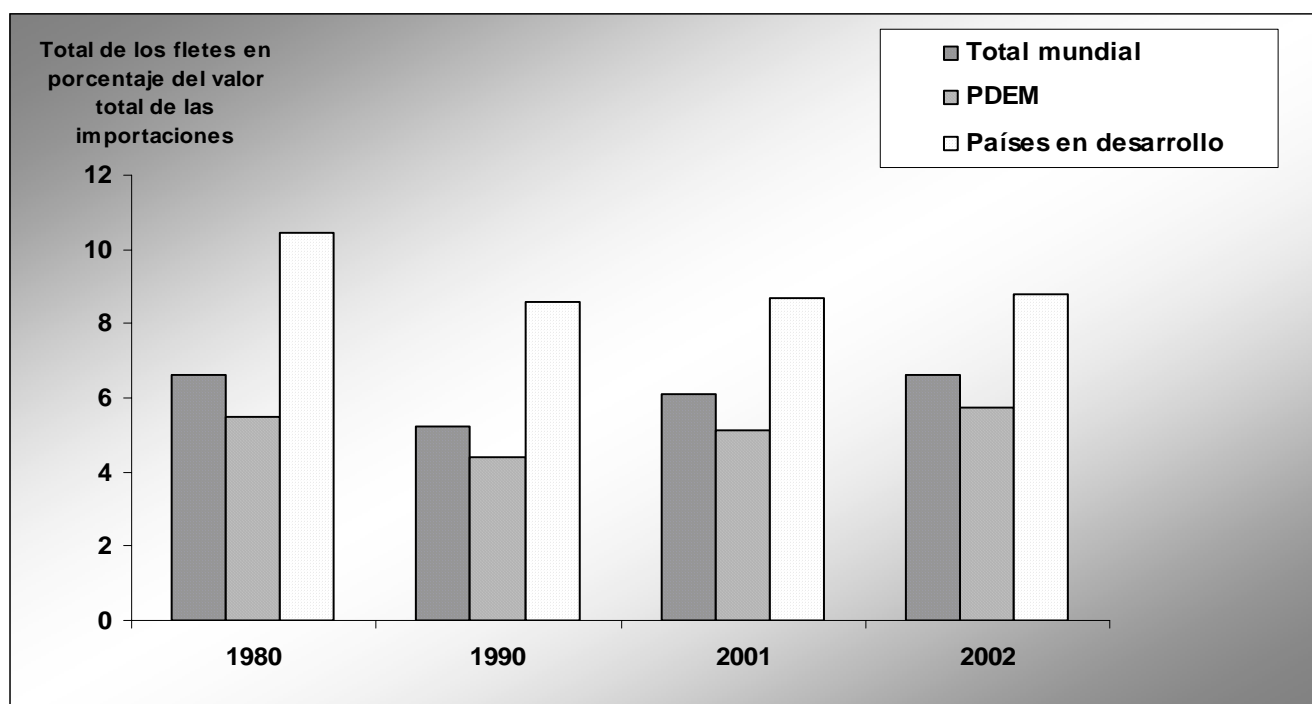
en 2001. El factor de transporte de esta región ha fluctuado en torno al 8% desde 1990 y fue del 8,3% en 2002, el mismo que en 2001.

En los países en desarrollo de América el coeficiente de los fletes aumentó al 10,0% en 2002, frente al 8,6% en 2001.

Los países en desarrollo de Europa registraron en 2002 un ligero descenso en sus pagos por transporte que bajaron del 8,8% en 2001 al 8,7% en 2002. Los pequeños países insulares de Oceanía también redujeron la proporción que representan sus fletes al 11,4%, inferior a la cifra del año anterior del 11,7%. En los países insulares, las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga y los gastos de transbordo y enlace contribuyen a elevar los costos de transporte.

Gráfico 8

### Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican



Fuente: Cuadro 41 de la presente publicación.

Cuadro 41

**Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones  
en el comercio mundial<sup>a</sup> por grupos de países**

(millones de dólares)

<b>Año</b>	<b>Grupo de países</b>	<b>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</b>	<b>Valor de las importaciones (c.i.f.)</b>	<b>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</b>
<b>1980</b>	Total mundial	123 264	1 856 834	6,64
	Países desarrollados de economía de mercado	78 286	1 425 979	5,49
	Total de países en desarrollo	44 978	430 855	10,44
	<i>De los cuales en:</i>			
	África	10 432	77 757	13,42
	América	10 929	123 495	8,85
	Asia	21 979	211 089	10,41
	Europa	1 320	16 037	8,23
	Oceanía	318	2 477	12,84
<b>1990</b>	Total mundial	173 102	3 314 298	5,22
	Países desarrollados de economía de mercado	117 004	2 661 650	4,40
	Total de países en desarrollo	56 098	652 648	8,60
	<i>De los cuales en:</i>			
	África	9 048	81 890	11,05
	América	9 626	117 769	8,17
	Asia	35 054	427 926	8,19
	Europa	1 909	21 303	8,96
	Oceanía	461	3 760	12,26
<b>2001</b>	Total mundial	364 008	5 960 595	6,11
	Países desarrollados de economía de mercado	221 248	4 320 511	5,12
	Total de países en desarrollo	142 760	1 640 084	8,70
	<i>De los cuales en:</i>			
	África	13 806	109 125	12,65
	América	33 895	395 439	8,57
	Asia	92 023	1 102 663	8,35
	Europa	2 428	27 665	8,78
	Oceanía	608	5 192	11,71
<b>2002</b>	Total mundial	411 855	6 205 670	6,64
	Países desarrollados de economía de mercado	255 531	4 430 379	5,77
	Total de países en desarrollo	156 324	1 775 291	8,81
	<i>De los cuales en:</i>			
	África	15 253	122 669	12,43
	América	37 740	379 225	9,95
	Asia	102 969	1 263 543	8,15
	Europa	2 718	31 201	8,71
	Oceanía	645	5 653	11,41

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

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