

*Notas explicativas*

- La palabra "dólares" denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.
- Por "toneladas" se entiende toneladas métricas, a menos que se indique otra cosa.
- Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.
- Dos puntos (..) indican que los datos faltan o no constan por separado.
- La raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.
- En algunos cuadros los datos que se indican para años anteriores se han revisado y actualizado y, por tanto, difieren de los que figuran en ediciones anteriores de esta publicación. Tal cosa ocurre sobre todo en la distribución del tonelaje mundial por grupos de países y, en particular, en la clasificación de los principales países de libre matrícula. Hasta la edición de 1994 del presente informe, en la mayoría de los cuadros ese grupo comprendía cinco países, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia y Panamá, mientras que en algunos otros también figuraban Malta y Vanuatu. En 1995, Malta y Vanuatu se incluyeron en todos los cuadros en que se hacía referencia a los principales países de libre matrícula. Esta reclasificación afecta sobre todo a la parte de los países en desarrollo de Europa en el tonelaje mundial total. En 2003 el grupo de países de libre matrícula se ha ampliado y ahora suman un total de doce. Se facilitan datos por separado de seis de ellos, a saber, Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá, mientras que los correspondientes a los otros seis países, a saber, Antigua y Barbuda, las Islas Caimán, Gibraltar, Luxemburgo, San Vicente y las Granadinas y Vanuatu, aparecen englobados en un solo grupo.
- Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a "países", el término se aplica a países, territorios o zonas, según el caso.

**INTRODUCCIÓN**

El presente informe es una publicación anual preparada por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su propósito es estudiar los principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial y facilitar estadísticas pertinentes. Se centra en lo ocurrido en las actividades marítimas de los países en desarrollo en comparación

con otros grupos de países. También señala la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y el transporte marítimo en general. La evolución regional del comercio y las redes de transporte de Asia son el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

## RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

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

- La producción mundial creció en 2003 un 2,6% con respecto a 2002, ligeramente por debajo del crecimiento medio de la producción durante el período 1990-2000 que fue del 2,7%. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento del 2,0%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 4,5%. Las previsiones para 2004 son prudentemente optimistas, en torno a 3,5%.
- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron un 4,5% frente al 3,0% en 2002. El crecimiento estuvo basado en los resultados obtenidos por China y algunos países en desarrollo.
- El índice de la producción industrial total de la OCDE aumentó un 1,2%. Este resultado positivo se debió a los resultados obtenidos en los Estados Unidos, el Japón y, en menor medida, en los países europeos de la OCDE.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró otro aumento anual consecutivo, alcanzando la cifra sin precedentes de 6.170 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento aumentó un 3,7%, muy por encima del aumento del 1,0% de 2002. Es posible que el crecimiento prosiga en 2004.
- El total de las actividades marítimas medidas en toneladas-millas aumentó a 24.589 millones de toneladas-milla frente a los 23.217 millones de toneladas-milla en 2002.

### Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial aumentó hasta alcanzar los 857,0 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a principios de 2004, con un crecimiento del 1,5%. La entrega de buques nuevos experimentó un aumento marginal, situándose en 49,2 millones de TPM y el tonelaje desguazado y perdido disminuyó un 16,1% para situarse en 25,6 millones de TPM, lo que supuso una ganancia neta de 23,6 millones de TPM.
- La flota de petroleros y de graneleros de carga seca, que conjuntamente representan el 72,9% del total de la flota mundial, aumentó un 4,1% y un 2,5%, respectivamente. Hubo un aumento del 9,3% en la flota de buques portacontenedores, pasando de 82,8 a 90,5 millones de TPM, y del 7,6% en la de buques que transportan gas licuado, que paso de 19,5 a 20,9 millones de TPM.
- La edad media de la flota mundial descendió marginalmente a 12,5 años; casi el 27,7% de la flota tenía 20 años o más. Los cargueros convencionales tenían la edad media más alta, 17,4 años, y los portacontenedores eran los más jóvenes, con 9,2 años.
- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron el 26,9 y el 46,6% de la flota mundial, respectivamente. En los segundos, el tonelaje experimentó un aumento marginal, y dos tercios de esa flota corresponden a economías de mercado y países en desarrollo. La parte de los países en desarrollo se cifró en el 5,9%, es decir 181,4 millones de TPM, de los que 136,0 millones estaban matriculados en Asia.

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

- Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial, esto es, las toneladas transportadas por TPM y los miles de toneladas-milla por TPM aumentaron a 7,2 y 28,7, respectivamente, lo que significó un aumento del 2,9% y del 4,3% respecto de 2002.
- El excedente mundial de tonelaje siguió disminuyendo situándose en 10,3 millones de TPM en 2003, o sea, el 1,2% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de los petroleros disminuyó a 6,0 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente en el sector de graneleros de carga seca cayó a 3,6 millones de TPM en 2003.

### **Los mercados de fletes**

- El año 2003 fue un año de buenos resultados para el mercado de buques tanque. El volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó un 3,4%. Los índices de los fletes medios de todos los tipos de buques tanque, con excepción de los buques de todos los tamaños que transportan productos refinados, fueron tan positivos como los registrados en 2000, que fue un buen año para los propietarios de petroleros. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros y superpetroleros, los petroleros para crudos de tamaño mediano y de los pequeños petroleros que transportan crudos y sus productos aumentaron un 83,3, 68,4 y 55,0%, respectivamente.
- En 2003, el tráfico marítimo de las principales cargas a granel, en particular de mineral de hierro y carbón, aumentó un 9,1%. El mejor equilibrio entre la oferta y la demanda se tradujo en tarifas más altas de los fletamentos por tiempo y por viaje con aumentos medios anuales de los índices del 44,0% y el 13,3%.
- Una vez más, a finales de 2003 el nivel de los fletes en las principales rutas contenedorizadas -la transpacífica, la transatlántica y la de Asia-Europa- fueron en su mayoría superiores a los niveles vigentes a finales de 2002. La transpacífica en dirección este registró el mayor aumento, un 23,7%, seguida por las rutas Asia-Europa y Europa-Estados Unidos en dirección oeste, que registraron aumentos del 16,1 y el 15,8%, respectivamente. Las otras dos rutas, que parten de los Estados Unidos, registraron disminuciones de un solo dígito en los fletes.

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

- El costo del transporte en proporción del valor total de las importaciones aumentó el 6,64% en 2002, frente al 6,11% en 2001. El factor de carga fue el de 5,76% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con el 5,12% en 2001, mientras que en los países en desarrollo aumentó ligeramente al 8,80% desde el 8,70% en 2001. En los países en desarrollo de África bajó al 12,43%, pero aumentó al 9,16% en los países en desarrollo de América. En los países en desarrollo de Asia se mantuvo en el 8,33%, en tanto que en los de Oceanía descendió al 11,41%.

### **Desarrollo portuario**

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores siguió aumentando a un ritmo del 9,2% respecto a 2002 para alcanzar 266,3 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 103,6 millones de TEU, o sea el 38,9% del total. En 2002 había 50 países y territorios en desarrollo con terminales por las que pasaron más de 100.000 TEU. En 2003, por los 20 mayores puertos mundiales de contenedores pasaron 155,9 millones de TEU.

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

- Del 24 al 26 de septiembre de 2003 se celebró en Ginebra una Reunión de Expertos en el desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos. Los expertos pidieron a la UNCTAD que siguiera examinando y analizando la evolución de la eficiencia del transporte y la facilitación del comercio, con inclusión del apoyo a los países en desarrollo en la aplicación de medidas de seguridad.
- La producción de contenedores superó por primera vez los 2 millones TEU en 2003, correspondiendo a China más del 90% de esta producción.

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

- Las economías de los países socialistas y en desarrollo de Asia registraron un crecimiento rápido y mantenido. Las tasas de crecimiento del valor del comercio de mercancías en la mayoría de los países fueron realmente impresionantes. Las tasas medias de crecimiento de las exportaciones y las importaciones

de 40 economías seleccionadas alcanzaron el 14,8% en 2003. Las tasas más elevadas de crecimiento de las importaciones correspondieron a Kuwait (+40%), Líbano (+39%), China (+35%), Kazajstán (+33%) y Yemen (+26%). Las tasas de crecimiento de las exportaciones más elevadas correspondieron a Azerbaiyán (+58%), China (+40%), Qatar (+30%), Kazajstán (+27%) y Viet Nam (+26%).

- Los países asiáticos fueron los principales actores del transporte marítimo mundial con importantes participaciones en varias actividades. A ellos correspondió el 35,8% de la propiedad de los buques portacontenedores, el 45,7% de las operaciones de los portacontenedores, el 60,4% de los marineros, el 62,3% del movimiento de los puertos de contenedores, el 64,7% de las operaciones de los puertos de contenedores, el 83,2% de la construcción de buques portacontenedores y el 99% del desguace. Además de ser uno de los principales centros de las principales rutas marítimas este-oeste articuladas en torno a importantes puertos mundiales como Hong Kong (China) y Singapur, son también el centro de un

intenso e importante tráfico marítimo entre países asiáticos.

- En China, el 70,5% del movimiento portuario (toneladas) es tráfico de cabotaje, y el 37,7% se realiza en puertos interiores. Entre 1980 y 2003, el transporte fluvial aumentó su participación del 45,6% al 54,9% en toneladas-kilómetro de transporte nacional en China, alcanzando 2.972 millones de toneladas-kilómetro en 2003. Durante estos 23 años las toneladas-kilómetro de transporte fluvial aumentaron a una tasa media anual del 7,8%.

- También se plantea en esta variada región el difícil problema de los países asiáticos sin litoral como la República Democrática Popular Lao y varios países de Asia central que han de hacer frente a costos de transporte anormales. El cruce de fronteras exige mucho tiempo y es costoso. En algunas fronteras, el costo y el tiempo medios pueden ser de hasta 650 dólares y 280 horas. A estos costos se suman otros derivados de la necesidad de que los vehículos hagan el viaje de vuelta sin carga.