

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN **2006**

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO



NACIONES UNIDAS

**CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO
Ginebra**

***EL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN 2006***

Informe de la secretaría de la UNCTAD



**NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2006**

NOTA

El *Informe sobre el Transporte Marítimo* es una publicación periódica preparada por la secretaría de la UNCTAD desde 1968 con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar los acontecimientos pertinentes. Las correcciones de fondo o de forma que resulten necesarias a la luz de las observaciones que hagan los gobiernos se publicarán en una corrección.

*

* *

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

*

* *

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

*

* *

El contenido de esta publicación podrá citarse o reproducirse libremente siempre que se mencione su origen, con indicación de la firma del documento (véase *infra*). Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD en: Palais des Nations, CH-1211 Ginebra 10, Suiza, un ejemplar de la publicación que contenga los pasajes citados o reproducidos.

UNCTAD/RMT/2006

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta S.06.II.D.7

ISBN-13: 978-92-1-312329-4

ISSN 0252-5410

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS.....	v
SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS	ix
INTRODUCCIÓN.....	x
RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS.....	xi
1. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial	1
B. El tráfico marítimo mundial	4
2. ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL	19
A. La estructura de la flota mundial.....	19
B. La propiedad de la flota mundial.....	26
C. El registro de buques	31
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano	35
3. PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL.....	41
A. Productividad	41
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial.....	41
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota	45
4. COMERCIO Y MERCADO DE FLETES.....	49
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	49
B. El mercado de fletes de carga seca a granel	56
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular.....	61
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial.....	70
5. DESARROLLO PORTUARIO.....	75
A. Tráfico portuario de contenedores.....	75
B. Mejoras en el desempeño portuario.....	78
C. Cambio institucional.....	82
D. Recargos por razones de seguridad en los puertos	85

ÍNDICE (continuación)

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
6. EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE	87
A. Negociaciones sobre la facilitación de los intercambios en la Organización Mundial del Comercio.....	87
B. Cuestiones jurídicas que afectan al transporte: un panorama general de los acontecimientos recientes relacionados con la seguridad de la cadena logística marítima y mundial, y con el personal navegante	89
C. Producción y arriendo de contenedores.....	94
D. Evolución del transporte interno	96
E. Proveedores de servicios logísticos.....	97
F. Situación de las convenciones.....	98
7. EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: EL ÁFRICA SUBSAHARIANA	101
A. La situación económica.....	101
B. La estructura del comercio	105
C. El transporte marítimo.....	107
D. Índice de conexión del transporte marítimo en los países africanos	118
E. El transporte interno	120
F. El transporte aéreo.....	123
G. Los costos del transporte y su peso en lo que se paga por las importaciones.....	124
<i>Anexos</i>	
I. Clasificación de los países y territorios	129
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2003-2005 (en millones de toneladas)	133
III. a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 1º de enero de 2006 (en miles de TRB).....	137
III. b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 1º de enero de 2006 (en miles de TPM)	141

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
1. Crecimiento económico mundial, 2002-2005.....	2
2. Crecimiento en volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2003-2005....	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica.....	5
4. Tráfico marítimo mundial en los años que se indica, por tipos de carga y grupos de países	8
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica.....	18
6. Flota mundial por principales tipos de buque, 2004-2006.....	20
7. Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2004, 2005 y 2006.....	21
8. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buque, al 1º de enero de 2006.....	22
9. Entregas de buques nuevos en los años que se indica	24
10. Evolución de los desguaces, 2000-2005	25
11. Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2005, por tipos de buque.....	25
12. Edad media del tonelaje desguazado, de 2000 a 2005, por tipos de buque	25
13. Distribución del tonelaje mundial (en TPM) por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2004, 2005 y 2006.....	27
14. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 y 2005.....	28
15. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2006.....	30
16. Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2006.....	32
17. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2006.....	33
18. Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero.....	34
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2006	36
20. Pedidos de los principales tipos de buque en 1996-2005	38
21. Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2006	38
22. Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indica.....	40
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2005.....	40

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
24. Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	42
25. Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota, en los años que se indica (en toneladas transportadas por TPM)	43
26. Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos y resto de la flota, en los años que se indica (en miles de toneladas-milla por TPM).....	43
27. Exceso de oferta de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica	43
28. Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica.....	44
29. Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000 y 2004-2005.....	46
30. Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes	47
31. Índices de fletes de petroleros, 2004-2006	50
32. Índices de fletes de cargueros, 2003-2005.....	58
33. Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares	61
34. Los 20 principales operadores de contenedores a mediados de septiembre de 2005, por número de buques y capacidad total de transporte.....	63
35. Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores.....	65
36. Tarifas de los fletes (medias del mercado) en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2004-2006	66
37. Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales	68
38. Reparto de la capacidad en el tráfico Europa-Lejano Oriente	69
39. Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2003-2005.....	71
40. Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos.....	71
41. Estimación del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países	72
42. El tráfico de los puertos de contenedores de 56 países y territorios en desarrollo en 2004, 2003 y 2002	76
43. Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2005-2003	77
44. Flota mundial de contenedores.....	95

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
45. Producción de contenedores	96
46. PIB real de los países en desarrollo del África subsahariana	102
47. Número de países con tasas anuales positivas de crecimiento del PIB en 2004 y 2005.....	106
48. El comercio de mercancías en África	106
49. Composición del comercio africano por bloques	106
50. Destino de las exportaciones africanas en términos de valor	107
51. El comercio en África de los principales grupos de países en 2004.....	108
52. La flota mercante de los países africanos	109
53. Distribución por edad de la flota de los países africanos.....	111
54. El tráfico de contenedores entre la costa occidental de África y Europa.....	116
55. Tráfico total y de transbordo en los puertos y años que se indica	116
56. Los 20 mayores puertos de contenedores de África en 2004	117
57. Índice de conexión del transporte marítimo por líneas regulares, 2004-2005	120
58. Tráfico en tránsito de los puertos del África occidental en 2003	122
59. Principales aeropuertos africanos de carga.....	124
60. Estimación del costo total del transporte de las importaciones de los países africanos en 2004.....	125
61. Estimación del costo del transporte de las importaciones de algunos países sin litoral de África en los años que se indica.....	125
 <i>Gráfico</i>	
1. Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2002-2005	4
2. El tráfico marítimo internacional en determinados años	5
3. El tráfico marítimo mundial por grupos de países.....	17
4. La flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años	19
5. Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2006	26
6. Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1996-2005	42
7. Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buque, en los años que se indica.....	44

ÍNDICE (continuación)
Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Gráfico</i>	<i>Página</i>
8. Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países	73
9. Evolución de los precios de contenedores nuevos.....	95
10. El África subsahariana: algunos corredores de transporte interno	121
 <i>Recuadro</i>	
1. Clasificación de los buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo	xiv
2. Estudio de la oferta y demanda de personal navegante, y cuestiones sobre seguros.....	57
3. Estados contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 1° de agosto de 2006	99
4. Índice de conexión del transporte marítimo por líneas regulares	119

SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

Siglas

ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CCG	Consejo de Cooperación del Golfo
CEE	Comunidad Económica Europea
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CEPE	Comisión Económica para Europa
CESPAO	Comisión Económica y Social para Asia Occidental
CESPAP	Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
c.i.f.	costo, seguro y flete
COMESA	Mercado Común para el África Oriental y Meridional
FEU	<i>Forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 40 pies)
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
mbpd	millones de barriles por día
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
mmc	millones de metros cúbicos
n.e.p.	no especificado en otra parte
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PDEM	países desarrollados de economía de mercado
PIB	producto interior bruto
PMA	países menos adelantados
TDR	toneladas de desplazamiento en rosca
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UE	Unión Europea
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<i>Worldscale</i> (índice a escala mundial)

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 cuatro países y un territorio, 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. Al igual que en la edición anterior de este informe, la cobertura de los países de libre matrícula comprende nueve países y un territorio. 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 cuatro países y dos territorios, 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 en el África subsahariana es el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- En 2005, la producción mundial creció 3,6%, lo que supuso un quinto menos que en 2004 (año en el que el incremento fue de 4,1%). Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 2,7%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 6,2%. Las previsiones para 2006 son prudentemente optimistas, en torno a 3,6%.

- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron 6% frente al 9,5% de 2004. El crecimiento reflejó los buenos resultados que siguieron obteniendo China y algunos países en desarrollo.

- El índice de la producción industrial total en la OCDE se incrementó en un 2,2%, gracias al desempeño de los Estados Unidos, el Japón y, en menor medida, los países europeos de la OCDE.

- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró otro aumento anual consecutivo, alcanzando la cifra sin precedentes de 7.110 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue de 3,8%, inferior al 5,3% de 2004. Es probable que el crecimiento prosiga en 2006.

- El total de las actividades marítimas medidas en toneladas-milla ascendió a 29.045 miles de millones de toneladas-milla, frente a los 27.635 miles de millones de 2004.

Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial aumentó hasta alcanzar los 960,0 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a principios de 2006, con un notable crecimiento del 7,2%, el más alto desde 1989 cuando la flota mercante mundial empezó a recuperarse de la depresión de los años ochenta. La entrega de buques nuevos experimentó un incremento, situándose en 70,5 millones de TPM, y el tonelaje desguazado y perdido se cifró en unos modestos 6,3 millones de TPM lo que supuso una ganancia neta de 64,2 millones de TPM.

- La flota de petroleros y la de graneleros de carga seca, que conjuntamente representan el 72,9% del total de la flota mundial, crecieron un 5,4 y un 7,9% respectivamente. Hubo un aumento del 13,3% en la flota de buques portacontenedores, pasando de 98,1 a 111,1 millones de TPM, y del 7,5% en la de buques que transportan gas licuado, que pasó de 22,5 a 24,2 millones de TPM.

- La edad media de la flota mundial descendió muy ligeramente a 12,2 años; casi el 27,1% de la flota tenía 20 años o más. Los cargueros convencionales presentaban la edad media más alta (17,5 años) y los portacontenedores eran los más jóvenes (9,4 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 45,0% de la flota mundial respectivamente. En los segundos, el tonelaje experimentó un aumento de 6,9%; dos tercios de esa flota corresponden a países de economía de mercado y a países en desarrollo. La parte de los países en desarrollo se cifró en el 22,7%, es decir, en 218,3 millones de TPM, de los que 171,6 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 7,4 y 30,3 respectivamente. Ambos porcentajes supusieron un pequeño descenso respecto del año anterior.

- El excedente mundial de tonelaje aumentó ligeramente, situándose en 7,2 millones de TPM en 2005, o sea el 0,7% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de petroleros se mantuvo en niveles modestos, para cifrarse en 4,5 millones de TPM, mientras que la capacidad sobrante del sector de graneleros disminuyó a 2,0 millones de TPM.

Los mercados de fletes

- El año 2005 arrojó resultados contrapuestos para el mercado de buques tanque. Aunque el volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó un 4,5%, los índices de los fletes medios de cuatro de las cinco categorías de buques tanque fueron inferiores a los registrados en 2004, que fue un buen año para los propietarios de petroleros. No obstante, sólo dos de esos cinco índices disminuyeron realmente en 2005. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros y de los de tamaño Suezmax y Aframax aumentaron en 2005 en 86,2, 40,6 y 27,6% respectivamente.

- En 2005, el tráfico marítimo de los principales graneles, en particular mineral de hierro y carbón, creció un 7,2%. El equilibrio entre la oferta y la demanda se tradujo en tarifas más bajas de los fletamentos tanto por tiempo como por viaje, con descensos anuales de los índices medios de 20,0 y 12,2% respectivamente.

- A finales de 2005 la evolución de los fletes en las principales rutas contenedorizadas -la transpacífica, la transatlántica y la Asia-Europa- arrojaba también resultados contrapuestos en comparación con los niveles vigentes a finales de 2004. En la transpacífica y en la Asia-Europa, las direcciones predominantes, que son desde Asia a América del Norte en la primera y desde Asia a Europa en la segunda, las tarifas registraron descensos de 2,3 y 7,0% respectivamente. En las otras direcciones mejoraron, sin embargo, en 10,1 y 7,3%. En la ruta transatlántica aumentaron 20,2% (en dirección oeste) y 18,6% (en dirección este).

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

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones se cifró en 3,6% en 2004. Ese factor de flete fue de 3,1% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con el 2,9% de 2003, mientras que en los países en desarrollo fue de 5,9%, inferior al 6,1% registrado en 2003. Hubo una disminución en los países en desarrollo de África (9,9 frente a 10% en 2003), Asia (6,5 frente a 6,7%) y Oceanía (15,4 frente a 15,6%). En los países en desarrollo de América y Europa, sin embargo, el factor aumentó a 4,3% (4,1% en 2003) y 2,8% (2,6% en 2003) respectivamente.

Desarrollo portuario

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores siguió aumentando, con una tasa de crecimiento del 12,6% en 2004, para alcanzar 336,9 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron 137,0 millones de TEU, es decir, el 40,7% del total. En 2004 había 56 países y territorios en desarrollo que tenían terminales por los que transitaban más de 100.000 TEU. En 2005, por los 20 mayores puertos mundiales de contenedores pasaron 186,1 millones de TEU.

El comercio y la eficiencia del transporte

- En diciembre de 2005, en la Declaración Ministerial de la Reunión de la Organización Mundial del Comercio celebrada en Hong Kong (China), los Ministros reafirmaron el mandato y las modalidades de las negociaciones sobre la facilitación del comercio que figuran en el anexo D del llamado "Paquete de Julio".

- La flota mundial de portacontenedores aumentó un 9,0% en 2005 para cifrarse en 21,6 millones de TEU. La parte de los transportistas marítimos en ese total alcanzó el 55% en razón de las grandes compras durante el año.

Examen de la evolución regional

- Durante el período de 2003 a 2005, el desempeño económico de los países del África subsahariana se mantuvo por debajo del registrado por las economías en desarrollo en su conjunto. Aunque algunos países tuvieron incrementos anuales del PIB superiores a las metas que se consideraban apropiadas para alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio establecidos por las Naciones Unidas con miras a reducir a la mitad la pobreza en 2015, la gran mayoría no logró alcanzar esas metas. En 2004, los países del África subsahariana efectuaron el 45,5% de las exportaciones africanas y el 41,1% de las importaciones, correspondiendo el resto a Sudáfrica y a los países de África del Norte. El incremento del comercio fue particularmente bueno en los países productores de petróleo del África occidental y central.

- En 2005, el tonelaje total de la flota mercante africana, incluida la matrícula libre de Liberia, se

cifró en 98.563.000 TPM, lo que supone el 10,3% de la flota mundial. Sin la libre matrícula de Liberia, el tonelaje total de la flota mercante africana fue de 5.537.000 TPM, esto es, el 2,1% de la flota mundial. Los países del África subsahariana han estado aumentando su parte en la flota africana, sin contar la de libre matrícula, al incrementarse desde el 33% en 2002 al 41,7% en 2005. Esa flota se distribuye por igual entre diferentes tipos de buque, con la excepción de los portacontenedores, que representaron sólo el 3,4% en 2005. La edad media de esa flota es de 20,5 años, bastante por encima del promedio mundial.

- En varios países se han establecido asociaciones entre el sector público y el privado para modernizar y expandir las infraestructuras portuarias y ferroviarias existentes. Al unir redes nacionales, el ferrocarril podría facilitar a los países sin litoral del África oriental y meridional el acceso a los puertos. El tráfico marítimo internacional en contenedores de los países del África subsahariana está muy desequilibrado a favor de las importaciones y se centra en Europa. Hechos recientes, sin embargo, podrían contribuir a que aumentara el tráfico a América del Norte y al Lejano Oriente, concretamente a China.

Recuadro 1

Clasificación de los buques y registros utilizada en el Informe sobre el transporte marítimo

Como en la edición del año anterior, en la mayoría de los cuadros del presente informe se han utilizado cinco categorías de buques. En todos los cuadros basados en datos facilitados por Lloyd's Register - Fairplay, el tonelaje mínimo es de 100 TRB, salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en que el tonelaje mínimo es de 1.000 TRB. Dichas categorías comprenden los 20 tipos principales de buque que se indica a continuación.

Categorías utilizadas en el presente informe	Buques comprendidos en esas categorías
Petroleros	Petroleros
Graneleros	Mineraleros y graneleros, mineraleros/graneleros/petroleros
Cargueros	Buques frigoríficos, buques especializados, buques ro-ro, buques de carga general (de una o varias cubiertas), cargueros mixtos (carga y pasaje)
Buques portacontenedores	Totalmente celulares
Otros buques	Buques tanque para transportar petróleo/productos químicos, buques tanque para productos químicos, otros buques tanque, cargueros de gas licuado, buques ro-ro mixtos, buques de pasaje, gabarras tanque, gabarras de carga general, embarcaciones de pesca, buques de suministro de plataformas de extracción y todos los demás tipos de buques
Total de todos los buques	Comprende todos los tipos de buques mencionados

Lloyd's Register - Fairplay propone las siguientes directrices para los cuadros del informe del presente año relativos a la evolución de la flota mercante.

Principales países y territorios de libre matrícula

Los buques de este grupo de países enarbolan los pabellones de Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta o Panamá.

Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada en el transporte marítimo*Petroleros para el transporte de crudos*

Superpetroleros	300.000 TPM o más
Grandes petroleros	150.000 a 299.999 TPM
Suezmax	100.000 a 149.999 TPM
Aframax	50.000 a 99.999 TPM

Graneleros de carga seca

Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Panamax	50.000 a 79.999 TPM
Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

Fuente: Lloyd's Register - Fairplay.

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

Observaciones generales

Los datos preliminares disponibles para 2005 indican que el crecimiento de la producción mundial fue de 3,6%, inferior en alrededor de un quinto al 4,1% finalmente registrado en 2004. Este buen resultado, mejor que los logrados en 2002 y 2003 (véase el cuadro 1), reflejó el hecho de que prácticamente todas las regiones del mundo experimentaron un crecimiento económico, aunque a ritmos distintos.

El crecimiento económico de los países desarrollados se redujo a un 2,7%, inferior al 3,1% registrado el año anterior. El desempeño de los Estados Unidos fue bueno, sobre todo durante el segundo semestre, con una demanda interior sostenida y a pesar de las continuas subidas en los tipos reales de interés, lo que se tradujo en un aumento de la producción de 3,5% durante el año. La economía japonesa prosiguió su expansión, repitiendo la apreciable tasa de crecimiento del año anterior de 2,7%. El crecimiento económico de la

Unión Europea fue escaso en 2005, con tan sólo un 1,6%, alrededor de un tercio menos que el año anterior. Ese crecimiento, sin embargo, fue desigual, registrando los diez miembros nuevos un incremento muy apreciable del 4%, mientras que en los principales países occidentales fue bastante inferior al logrado el año anterior, y en el caso de Italia hubo estancamiento.

El crecimiento económico de los países en desarrollo se cifró en 6,2%, casi el doble del promedio mundial, pero inferior al notable 7,0% habido en 2004. La Comunidad de Estados Independientes y los países en desarrollo de Asia registraron las tasas de crecimiento más altas con 6,8 y 7,2% respectivamente. En la primera, los resultados se debieron a unos ingresos de exportación más elevados que estimularon el gasto público y privado. El desempeño de China y la India fue especialmente bueno, con aumentos de la producción de 9,9 y 7,1% respectivamente. Los países en desarrollo de América Latina, África y Oriente Medio tuvieron tasas de crecimiento comprendidas entre 4 y 5%. En su conjunto, los países en desarrollo, sin contar a China, aumentaron su producción en 5,3%, el doble de lo logrado por los países desarrollados.

Cuadro 1

Crecimiento económico mundial, 2002-2005^a
(Variación porcentual respecto del año anterior)

Región/agrupaciones^b	2002	2003	2004	2005^c
Mundo	1,8	2,7	4,1	3,6
Países desarrollados	1,2	2,0	3,1	2,7
<i>de los cuales:</i>				
Estados Unidos	1,6	2,7	4,2	3,5
Japón	0,1	1,8	2,3	2,7
Unión Europea	1,2	1,2	2,5	1,6
<i>de la cual:</i>				
Alemania	0,1	-0,2	1,6	0,9
Francia	1,2	0,9	2,3	1,2
Italia	0,4	0,3	1,2	0,0
Reino Unido	2,0	2,5	3,2	1,7
Países en desarrollo	3,8	5,1	7,0	6,2
Países en desarrollo, con exclusión de China	2,6	3,9	6,2	5,3

Fuente: Cálculos preliminares de la secretaría de la UNCTAD basados en el *Handbook of Statistics 2006* de la UNCTAD; FMI, *Perspectivas de la economía mundial*, abril de 2006; JP Morgan, *Global Data Watch*; Economic Intelligence Unit (EIU), *Country Forecast*; y OCDE, *Economic Outlook N° 78*.

^a Los cálculos se basan en el PIB en dólares constantes de 1995.

^b Las regiones y los grupos de países corresponden a los que se definen en el *Handbook of Statistics 2005* de la UNCTAD.

^c Datos preliminares.

Perspectivas

Las previsiones para 2006 indican que la economía mundial crecerá aproximadamente un 3,6% y seguirá haciéndolo modestamente en los años inmediatamente posteriores.

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

En 2005 el volumen de las exportaciones mundiales aumentó un 6,0% (véase el cuadro 2), después del notable 9,0% registrado el año anterior. La desaceleración fue especialmente pronunciada en los primeros meses del año, pero hubo una recuperación a partir de finales de junio, a pesar de los altos precios del petróleo y de los productos básicos y de las dudas sobre la persistencia de una fuerte demanda en el mercado chino. El desempeño sostenido de la economía estadounidense permitió que el comercio aumentara durante el año.

En los países desarrollados, el volumen de las exportaciones aumentó, especialmente en América

del Norte, con un incremento del 6,0% basado en la recuperación de las exportaciones agrícolas, mientras los resultados de los países de la Unión Europea fueron inferiores, con un 3,5%. El comportamiento de las exportaciones de esos países fue desigual y mejor para los diez miembros nuevos, que aumentaron el volumen de sus exportaciones en un 4,0%. El incremento de las exportaciones de los países en desarrollo de África y el Oriente Medio, Asia y América Latina fue todavía mejor con 7,5, 9,5 y 10,0%, respectivamente. El aumento mayor de las exportaciones, bastante por encima del 20%, tuvo lugar una vez más en China.

Las cifras preliminares del crecimiento del volumen de las importaciones indican una tasa de dos dígitos para los países de la Comunidad de Estados Independientes, con un 16,5%. También hubo crecimientos de dos dígitos en las importaciones de los países en desarrollo de Centroamérica y Sudamérica y de África y el Oriente Medio, con porcentajes de 14,0 y 12,0% respectivamente. China figuró muy poco detrás con un crecimiento de las

importaciones de 11,5%. En su conjunto los países desarrollados se desempeñaron peor en este particular, con unos resultados en Norteamérica,

cuyas importaciones aumentaron 6,5%, bastante mejores que los de los países europeos y el Japón, con tasas de 3,0 y 2,5% respectivamente.

Cuadro 2

Crecimiento en volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2003-2005

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2003	2004	2005		2003	2004	2005
5,0	9,5	6,0	Mundo	n.d.	n.d.	n.d.
3,0	8,0	6,0	América del Norte	5,5	10,5	6,5
0,9	7,0	3,5	Unión Europea (25)	1,8	6,0	2,5
n.d.	7,0	7,5	África y Oriente Medio	n.d.	13,5	12,0
4,5	12,5	10,0	América Latina	1,6	18,5	14,0
n.d.	14,0	9,5	Asia	11,1	14,0	7,5
n.d.	10,5	1,0	Japón	n.d.	7,0	2,5
n.d.	24,0	25,0	China	n.d.	21,5	11,5
n.d.	13,0	4,5	Comunidad de Estados Independientes	10,9	16,0	16,5

Fuente: Noticias de la OMC - Comercio Mundial 2005 - Comunicado de prensa del 11 de abril de 2006, y Comercio Mundial 2004 - Comunicado de prensa del 14 de abril de 2005.

Tendencias de las importaciones y exportaciones

En 2006, las perspectivas del crecimiento de las exportaciones se basan en la aceleración de la actividad económica de los países de la Unión Europea, ya que las posibilidades de un mayor crecimiento en los Estados Unidos y en las principales economías del Lejano Oriente se consideran limitadas. A pesar de las incertidumbres sobre los precios de los productos básicos y su oferta, se espera que las exportaciones puedan aumentar alrededor del 7% en este año.

3. La producción industrial de los países de la OCDE

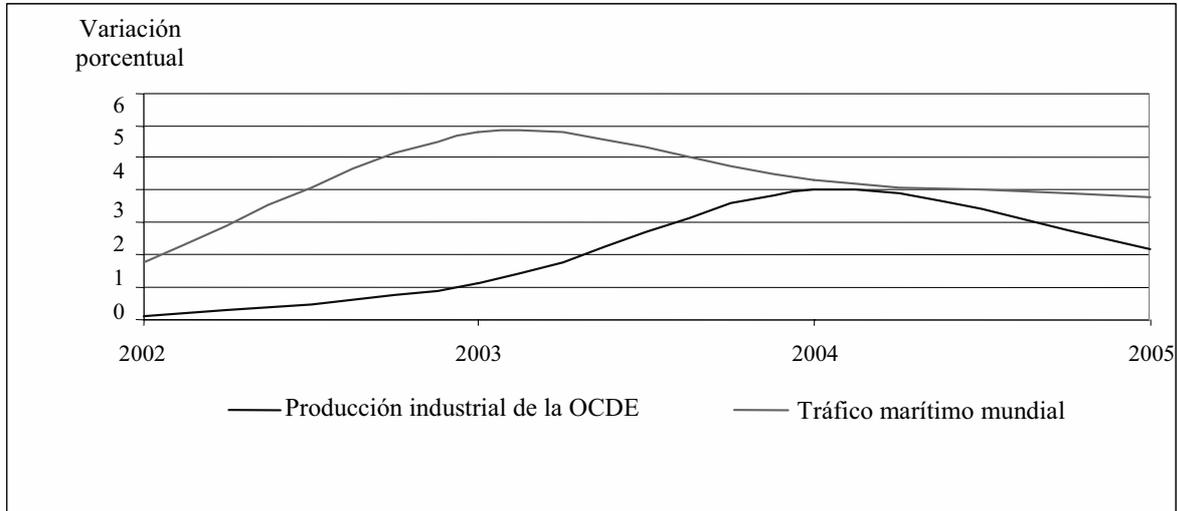
El índice de producción industrial (2000 = 100) de los países de la OCDE, otro indicador fundamental para el sector del transporte marítimo en todo el mundo, fue en promedio de 105,6 en 2005, con un incremento del 2,2% respecto de la media del año anterior, cuando el índice creció 4,0% (véase el gráfico 1).

Los resultados de 2005 se debieron al incremento de la actividad industrial en algunas de las principales economías, en particular durante el último trimestre del año. En los Estados Unidos, el índice se

mantuvo en 104,0 en el primer trimestre, para acelerarse después y alcanzar 105,7 en el último. El índice medio fue 104,5, con un incremento de 3,4% para el año, superior al 2,5% registrado por el vecino Canadá. La producción industrial del otro miembro del TLCAN, México, se contrajo en realidad. El índice del Japón fluctuó en torno a 101,0 durante casi todo el año y subió a 103,9 en el cuarto trimestre. El desempeño de la República de Corea fue notable: después de un primer semestre poco brillante en que se mantuvo en 129,5, el índice subió a 133,6 en el tercer trimestre y a 140,9 en el cuarto. Durante el año, ese país logró un incremento del 6,2% de su producción industrial. En Europa, los resultados fueron contrapuestos. El índice medio del año de algunos países occidentales se mantuvo constante (en Francia en 101,6) o disminuyó (en Italia desde 96,2 a 95,4), mientras en otros países hubo aumentos apreciables (en Alemania desde 102,6 a 106,0). Los países de Europa oriental se desempeñaron bien. El índice anual medio aumentó 4,0% en Polonia pasando de 124,8 a 129,9 y 6,0% en la República Checa desde 135,6 a 143,8. En ambos países, el incremento de la actividad industrial fue continuo durante el año. Las perspectivas de la OCDE para 2006 apuntan a un nivel de producción constante.

Gráfico 1

**Variación anual de la producción industrial de la OCDE
y del tráfico marítimo mundial en 2002-2005**



Fuente: OCDE, *Main Economic Indicators*, abril de 2006.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

El tráfico marítimo mundial experimentó un aumento considerable en 2005, alcanzando un total de 7.110 millones de toneladas de mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos provisionales disponibles para 2005, fue del 3,8%, como puede verse en el cuadro 3 y el gráfico 2.

El desglose por continentes de las mercancías embarcadas fue como sigue: la parte de África en las exportaciones mundiales se cifró en 8,5%, mientras la de Europa alcanzó el 21,8%. Asia fue con mucho el continente con la parte mayor del tonelaje total de mercancías exportadas por vía marítima, con 38,8%. La parte de América fue la

segunda por orden de importancia con 22,1%, mientras que la de Oceanía fue de 8,8%. El desglose correspondiente a determinados bloques comerciales arroja lo siguiente: Unión Europea (UE), 14,8%; Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), 15,0%; Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), 10,1%; Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), 6,6%; Mercado Común del Sur (MERCOSUR), 7,0%; y Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA), 1,5%.

Las previsiones para 2006 indican que las tasas anuales de crecimiento probablemente se aproximarán a las de 2005, mientras que se espera que la distribución del tonelaje mundial por continentes y por bloques comerciales seleccionados fluctúe muy poco.

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)	
			Total		De la cual: principales graneles ^b			
	Millones de toneladas	Variación porcentual	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	
2000	2.163		3.821		1.288		5.983	
2002	2.139		3.981		1.352		6.120	
2003	2.226	4,1	4.274	7,4	1.475	9,1	6.500	6,2
2004	2.318	4,1	4.528	5,9	1.587	7,6	6.846	5,3
2005 ^b	2.422	4,5	4.687	3,5	1.701	7,2	7.109	3,8

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

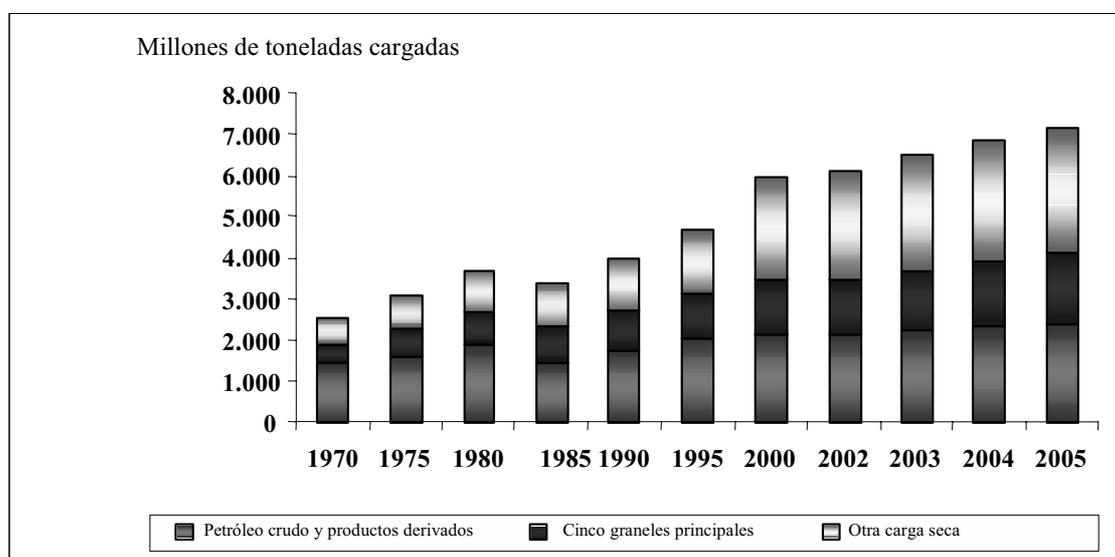
^a Includido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

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

^c Estimaciones.

Gráfico 2

El tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: *El transporte marítimo*, varios números.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

En 2005, los petroleros transportaron en todo el mundo 2.420 millones de toneladas, con un crecimiento del 4,5% a lo largo del año. Alrededor del 76,7% de este tráfico correspondió a petróleo

crudo y el resto a productos derivados. La parte de este tráfico en el comercio marítimo mundial disminuyó ligeramente al 34,1%.

Producción de petróleo crudo

En 2004 la producción¹ alcanzó una media de 80,3 millones de barriles por día (mbpd), con un

incremento de 4,5% respecto de las cifras del año anterior, lo que supuso el segundo aumento de la producción anual registrado desde 2000. La producción de petróleo en los países de la OCDE, en particular los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, disminuyó en un 1,9% a 20,7 mbpd, con lo que la parte de mercado de este grupo descendió a 25,8%.

Los países de la OPEP aumentaron su producción 7,7% hasta 33,0 mbpd, la cifra más alta de los últimos diez años. En consecuencia, su parte de mercado pasó de 39,6% de la producción mundial en 2003 a 41,1% en 2004. Los demás países productores de petróleo, a saber, la Federación de Rusia, China, el Brasil y varios pequeños productores, incrementaron su producción media un 5,6% para situarse en 26,6 mbpd. Con ello, su parte de mercado creció ligeramente hasta el 33,1%.

Entre los grandes productores de la OCDE, la producción de los Estados Unidos disminuyó 2,1% a 7,2 mbpd (la parte de mercado correspondiente fue de 8,5%), mientras que la de México aumentó 1,0% para cifrarse en 3,8 mbpd (4,9%). La producción de Noruega disminuyó a 3,2 mbpd (descenso de 2,1%), inferior a la de los países de la UE, que bajó a 2,5 mbpd (descenso de 7,6%). Casi toda la caída de la producción de esos países se debió a la reducción registrada en el Reino Unido, que no obstante mantuvo su parte del león con 2,0 mbpd.

El mayor productor, la Arabia Saudita, obtuvo 10,6 mbpd, con un incremento de 3,7% respecto del año anterior. Su parte de mercado aumentó ligeramente a 13,1%. Las cantidades obtenidas por los tres grandes productores de Oriente Medio -República Islámica del Irán, Emiratos Árabes Unidos y Kuwait- también registraron un crecimiento de un solo dígito, con 2,3, 5,2 y 8,7%, para cifrarse en 4,1, 2,7 y 2,4 mbpd respectivamente. Sus partes de mercado fueron 5,2, 3,3 y 3,1%. El mayor incremento en esa región correspondió al Iraq, cuya producción aumentó 50,8% para situarse en 2,0 mbpd. Los países africanos de la OPEP aumentaron su producción sustancialmente. Nigeria obtuvo 2,5 mbpd con un incremento de 10,8%. Los dos productores de África del Norte -Argelia y Jamahiriya Árabe Libia- consiguieron niveles de producción de 1,9 y 1,6 mbpd, con mejoras de 5,0 y 8,4% respectivamente. Por lo demás, Venezuela aumentó su producción en un 13,8% hasta 3,0 mbpd, aunque esta cifra sigue por debajo del nivel

logrado en el período de 1996 a 2002. La producción de Indonesia disminuyó por tercer año consecutivo en un 4,5% hasta 1,1 mbpd. La parte de los productores de la OPEP distintos de los de Oriente Medio supuso el 30% en 2004.

Entre los demás países productores de petróleo, la Federación de Rusia se desempeñó bien, con un aumento de 8,9% hasta 9,3 mbpd, equivalente a una parte de mercado del 12% de la producción mundial. La del Brasil disminuyó menos de un 1% para situarse en 1,5 mbpd, y la de China creció 2,9%, hasta 3,5 mbpd. La parte de mercado de esos países fue de 2,0 y 4,5% respectivamente. Algunos pequeños productores recientes registraron incrementos muy notables; Guinea Ecuatorial aumentó su producción un 41% y Viet Nam un 17,8% para alcanzar ambos un mismo nivel de 0,4 mbpd.

Durante el año 2005 la producción de petróleo crudo creció gracias a una demanda constante. En enero, la OPEP empezó a recortar la producción por encima del nivel de los contingentes en 1 mbpd, pero dejó sin variar ese nivel en 27 mbpd. Cuando la demanda aumentó, en marzo y junio el nivel de los contingentes de producción subió en 0,5 mbpd. Después, en septiembre, se hicieron declaraciones para asegurar al mercado que en caso necesario se dispondría de 2 mbpd adicionales. Las interrupciones por varias razones afectaron a la producción en varios países: a principios del año, huelguistas que pedían un desarrollo de la comunidad en el delta del Níger perturbaron las operaciones de Shell en Nigeria; en julio, las actividades de Chevron en Angola se vieron menoscabadas por disputas sobre salarios; en agosto, un incendio en una plataforma de extracción de BP en el mar del Norte redujo la producción; y en el siguiente mes la estación de huracanes en el Caribe disminuyó sustancialmente la producción en el golfo de México. La demanda se equilibra a menudo con la producción gracias a las reservas estratégicas de petróleo de que disponen algunos países: en mayo, la India decidió establecer una de esas reservas para cubrir las necesidades del país durante dos semanas; y en septiembre una pequeña parte de los 700 millones de barriles de la reserva estratégica de los Estados Unidos se usó para compensar las penurias ocasionadas por la estación de huracanes.

A pesar de los aumentos en la producción, los precios se movieron al alza durante casi todo el año. El mecanismo por el que los niveles de producción

se armonizaban con los precios dentro de una banda determinada de antemano se suspendió en enero. En junio, la reunión del G8 señaló el carácter sumamente volátil de los precios mundiales del petróleo crudo. También en ese mes, la cesta de la OPEP de 7 precios de petróleo crudo fue sustituida por otra constituida por 11 precios. El precio de esta última cesta registró una evolución al alza a lo largo del año, cuando comenzó en torno a 40 dólares por barril para llegar a un máximo de 57 dólares en verano y bajar a unos 50 dólares a finales de año.

Los países tomaron medidas para aumentar la producción de petróleo, en muchos casos en yacimientos submarinos. El Reino Unido aumentó su inversión en esos yacimientos a un máximo de casi 18.800 millones de dólares en un período de siete años para ampliar la vida productiva de los pozos existentes y sondear otros nuevos. Alrededor de 82 perforaciones de exploración se hicieron durante el año, casi una cuarta parte más que el año anterior. En abril, ocho operadores de Indonesia, que no habían ejercido sus derechos a explotar 30 yacimientos marginales, recibieron incentivos para aprovecharlos e incrementar la producción de petróleo del país por encima del nivel de 1 mbpd, pero a mediados de año Indonesia era ya un importador neto de petróleo crudo. La nueva ley sobre energía aprobada en los Estados Unidos en agosto exoneraba de algunos impuestos federales a los productores de petróleo y gas que perforaran yacimientos a más de 400 metros de profundidad en el golfo de México. El acuerdo de paz logrado en el Sudán permitió que se pusiera en marcha un proyecto de 400 millones de dólares para desarrollar los campos petrolíferos del Thar Jath meridional con un consorcio en el que participaban compañías de Malasia y la India. Argelia aprobó una ley para acelerar las licitaciones de explotación de yacimientos nuevos. A finales de año, en el Brasil, el aprovechamiento de sus instalaciones más recientes de producción submarina y de buques de almacenamiento y descarga de petróleo, con el proyecto de 1.950 millones de dólares de Albacora Leste, haría al país autosuficiente.

La situación de las refinerías

La producción mundial de las refinerías ascendió a 73,7 mbpd en 2004, lo que supone un incremento del 3,4% en comparación con el año anterior. Las refinerías de los Estados Unidos aumentaron su producción en poco más del 1%, mientras que las de México y el Canadá la mantuvieron prácticamente igual. Esos países representaron algo más de la

cuarta parte de la producción mundial. Europa y la Federación de Rusia registraron crecimientos por debajo del promedio general, con 3,1%, y su parte en la producción mundial fue del 28,5%. Fueron las refinerías de China las que experimentaron el mayor aumento de producción, con 5,5 mbpd, a raíz de un incremento de 13,4%. Esa cantidad supone el 7,4% de la producción mundial. Las refinerías de América Latina incrementaron su producción en 9,1% para cifrarse en 5,4 mbpd. La de las refinerías de Oriente Medio, África y Australia se mantuvo o se redujo en cuantía mínima en 2004. Correspondió a estas regiones el 12,3% de la producción mundial. Las refinerías japonesas registraron un descenso del 2% a 4 mbpd y conservaron una parte de mercado de 5,5%.

En el año 2005, la actividad de refino en los Estados Unidos se vio muy menoscabada por la estación de huracanes en el Caribe. En la costa del golfo de México, Katrina hizo que se cerraran 14 refinerías con una producción de 2,2 mbpd, mientras que Rita afectó a 16 refinerías. La capacidad de refino se redujo 15% durante varias semanas. Accidentes como el que hubo en Texas City en mayo, que causó 15 muertos y muchos heridos, también afectó a esa capacidad. En otras partes, movimientos sindicales cerraron cinco de las seis refinerías operadas por Total en Francia durante unos días de ese mismo mes. A tenor de un acuerdo de 3.500 millones de dólares en el que participan ExxonMobil, Saudi Aramco y Sinopec, en Fujian (China) se amplió la capacidad de refino y se pusieron en marcha instalaciones nuevas.

Producción de gas natural

En 2004 la producción de gas natural ascendió a 2.691.600 millones de metros cúbicos², con un aumento de 2,8% respecto de 2003. Esta producción equivale a 2.422,4 millones de toneladas de petróleo o 50,4 mbpd. Los principales productores son la Federación de Rusia con 589.100 millones de metros cúbicos (mmc); y los Estados Unidos con 542.900 mmc; ambos países representan juntos el 42,1% de la producción total. Productores de menor importancia son el Canadá con 182.800 mmc, el Reino Unido con 95.900 mmc, la República Islámica del Irán con 85.500 mmc, Argelia con 82.000 mmc, Indonesia con 73.300 mmc y la Arabia Saudita con 64.400 mmc. Otros productores se encuentran dispersos por Oriente Medio, América Latina y Asia, y 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.

A principios de 2005 Sinopec empezó la producción en el yacimiento de gas Kela 2 en la cuenca del Tarim, la mayor zona productora de China. A finales de año, ExxonMobil comenzó la explotación del yacimiento Sakhalin 1, fortaleciendo la posición de la Federación de Rusia como el mayor productor mundial de gas natural. La consolidación del sector se hizo patente con la compra por valor de 13.100 millones de dólares de Sibneft, una compañía petrolífera, por Gazprom, el mayor productor mundial de gas natural, lo que hizo que la sociedad resultante representara del orden del 10% de la producción de petróleo de Rusia. Gazprom también entró en un canje de activos con Shell a cuyo tenor la segunda permite a la primera participar con un 25% en su proyecto Sakhalin 2 a cambio de acceder a los enormes campos de gas de Zapolyaroye-Neocomian. En Europa, la flexibilidad en la producción y distribución de gas se puso de manifiesto cuando el Reino Unido concertó acuerdos con Bélgica para hacer un uso inverso de un gasoducto, y con Noruega para cooperar en la construcción y explotación de gasoductos futuros. En otras partes, la República Islámica del Irán y la India suscribieron un acuerdo

por 25 años por el que la primera suministrará 250.000 millones de pies cúbicos de gas natural al año a la segunda.

Los envíos de petróleo crudo

En 2005 los embarques de crudos aumentaron 4,1% hasta 1.860 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo de Asia occidental, con 934,5 millones de toneladas, los de África occidental con 196,3 millones, los de África del Norte con 130,2 millones y los de la zona del Caribe con 247,6 millones. Las principales zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado de América del Norte (537,7 millones de toneladas), Europa (438,4 millones) y el Japón (215 millones). Los países en desarrollo de Asia meridional y oriental recibieron 307,3 millones de toneladas en 2005. Los hechos más importantes acaecidos durante el año fueron el aumento sustancial de las exportaciones rusas hasta situarse en 132,3 millones de toneladas, y de las importaciones chinas, que ascendieron a 115,3 millones de toneladas. A principios de 2006 Mauritania hizo su primer envío de petróleo crudo; su cuantía fue de 1 millón de barriles procedentes del yacimiento de Chingetti y su destino fue China.

Cuadro 4

Tráfico marítimo mundial^a en los años que se indica, por tipos de carga y grupos de países^b

Grupo de países	Año	Mercancías cargadas			Mercancías descargadas				
		Petróleo		Carga seca	Petróleo		Carga seca	Total de todas las mercancías	
		Crudos	Derivados ^c		Crudos	Derivados ^c			
Comercio de todas las mercancías									
Total mundial	1970	1.109,0	232,0	1.162,0	2.504,0	1.101,0	298,0	1.131,0	2.529,0
	1980	1.527,0	344,0	1.833,0	3.704,0	1.530,0	326,0	1.823,0	3.679,0
	1990	1.287,0	468,0	2.253,0	4.008,0	1.315,0	466,0	2.365,0	4.126,0
	2000	1.664,7	497,8	3.820,6	5.983,2	1.728,2	541,7	4.003,4	6.273,3
	2002	1.630,0	508,6	3.981,0	6.119,6	1.695,6	539,5	4.089,9	6.325,0
	2003	1.695,4	530,9	4.273,7	6.500,0	1.754,5	536,8	4.306,4	6.597,7
	2004	1.783,4	534,2	4.527,9	6.845,5	1.807,8	557,1	4.528,5	6.893,4
	2005	1.856,6	565,3	4.686,8	7.108,7	1.853,5	572,6	4.695,9	7.122,0
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
	2000	27,8	8,3	63,9	100,0	27,5	8,6	63,8	100,0
	2002	26,6	8,3	65,1	100,0	26,8	8,5	64,7	100,0
	2003	26,1	8,2	65,7	100,0	26,6	8,1	65,3	100,0
	2004	26,1	7,8	66,1	100,0	26,2	8,1	65,7	100,0
	2005	26,1	8,0	65,9	100,0	26,0	8,0	65,9	100,0

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		
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
	2000	5,2	22,2	60,6	42,0	68,3	52,0	60,4	61,8
	2002	5,5	23,1	57,4	40,7	67,7	50,9	58,7	60,4
	2003	5,6	21,9	54,7	39,2	68,2	51,3	57,7	60,0
	2004	5,4	21,9	54,2	38,9	67,5	50,9	56,6	59,0
	2005	5,2	21,5	54,0	38,7	66,9	50,5	55,6	58,2
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
	2000	5,5	8,9	4,1	4,9	0,5	0,4	1,9	1,4
	2002	5,6	8,2	4,4	5,0	0,6	0,6	1,6	1,3
	2003	6,9	8,3	4,1	5,2	0,6	0,6	1,5	1,2
	2004	7,0	8,3	4,0	5,1	0,6	0,6	1,5	1,2
	2005	7,1	7,9	3,9	5,0	0,6	0,6	1,5	1,2
Países socialistas de Asia^e	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
	2000	1,0	1,1	6,5	4,6	4,1	4,1	7,2	6,1
	2002	1,1	2,1	7,3	5,2	4,1	4,7	9,1	7,4
	2003	1,1	2,3	8,6	6,1	4,9	5,5	10,4	8,5
	2004	1,2	2,7	9,5	6,8	5,7	6,1	11,6	9,6
	2005	1,2	2,9	10,2	7,3	6,2	6,6	12,4	10,3
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
	2000	88,3	67,8	28,7	48,6	27,2	43,6	30,5	30,7
	2002	87,8	66,5	30,9	49,0	27,6	43,8	30,6	30,9
	2003	86,3	67,5	32,6	49,5	26,2	42,6	30,4	30,3
	2004	86,5	67,1	32,4	49,2	26,2	42,4	30,4	30,3
	2005	86,5	67,6	32,0	49,0	26,3	42,4	30,5	30,4
<i>De los cuales en:</i> 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
	2000	17,9	6,9	1,6	6,6	3,2	3,2	3,3	3,3
	2002	17,9	6,8	1,6	6,4	2,9	3,2	3,4	3,2
	2003	17,7	6,8	1,5	6,2	2,9	3,1	3,2	3,1
	2004	17,5	6,9	1,5	6,1	2,9	3,0	3,2	3,1
	2005	17,6	6,6	1,4	6,1	2,9	3,0	3,1	3,1
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
	2000	15,2	18,8	10,5	12,5	5,5	9,9	5,3	5,7
	2002	15,6	18,4	11,1	12,9	5,6	9,8	4,2	5,1
	2003	14,7	19,7	12,8	13,8	5,5	9,0	4,6	5,2
	2004	14,8	18,7	12,5	13,6	5,4	9,0	4,5	5,1
	2005	15,0	21,0	12,3	13,7	5,6	9,1	4,5	5,2
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
	2000	54,9	41,6	16,2	29,1	18,1	29,0	21,5	21,2
	2002	54,0	40,8	17,7	29,3	18,6	29,3	22,6	22,1
	2003	53,7	40,6	17,9	29,1	17,4	29,0	22,2	21,5
	2004	53,9	41,0	18,0	29,1	17,6	28,9	22,4	21,6
	2005	53,7	39,6	17,8	28,9	17,5	28,8	22,5	21,7
Europa	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	2000	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
	2004	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3
	2005	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3

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		
Oceanía	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	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
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2002	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2003	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2004	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2005	0,2	0,0	0,0	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 internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

^b Véase el anexo I para la composición de esos grupos y su nota d sobre el registro del comercio de los países sin litoral. Desde 1986, la antigua Yugoslavia, incluida con anterioridad entre los "países desarrollados de economía de mercado", pasó a formar parte del grupo de "países en desarrollo de Europa".

^c Comprenden gas natural licuado (GNL), gas de petróleo licuado (GPL), nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleos ligeros, fuelóleo pesado y otros.

^d Los datos de 1970 y 1980 incluyen a lo que constituía entonces la URSS.

^e Estimación.

Las exportaciones de petróleo crudo desde el Cáucaso empezaron a discurrir utilizando rutas nuevas. A mediados de 2005, los primeros envíos comenzaron desde el puerto mediterráneo de Ceyhan (Turquía), punto de llegada del oleoducto de 1.770 km que comienza en Bakú (Azerbaiyán), y redujo los riesgos ambientales planteados por el tránsito de petroleros por el estrecho de los Dardanelos. En otra medida para evitar el uso de este último, la Federación de Rusia, Bulgaria y Grecia convinieron en construir el oleoducto transbalcánico de 285 km desde Bourgas (Bulgaria) a Alexandroupolis (Grecia) con un costo estimado de 800 millones de dólares.

Los embarques de petróleo desde la Federación de Rusia en el Báltico aumentaron el transbordo desde buques Aframax a superpetroleros en el mar del Norte para su transporte ulterior al Lejano Oriente y el Caribe. Esas actividades de transbordo también se hicieron en los terminales de descarga frente a China y el Caribe, donde se registraron 150 operaciones mensuales. A principios de año se publicó una versión actualizada de la Guía de transbordos de la Cámara Naviera Internacional y del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras, donde se recomiendan procedimientos adecuados para reducir los riesgos ambientales.

Más al norte, en el mar de Barents y el mar Blanco, se prevé hacer transbordos de petróleo crudo desde Murmansk con una inversión de 2.500 millones de

dólares. La explotación de yacimientos petrolíferos ubicados más al este obligará a que varias compañías establezcan terminales de exportación en Indiga, Varandey y Dikson en el mar de Kara, empleando probablemente buques tanque de doble acción en lugar de buques rompehielos para transportar el petróleo o abrir paso.

En otros lugares, los envíos de petróleo se vieron obstaculizados por desastres naturales, escasez de cargamentos y episodios de piratería. La LOOP, la única instalación que hay en los Estados Unidos para descargar superpetroleros, estuvo cerrada dos semanas por el huracán Katrina; y huelgas en yacimientos en el Ecuador y las actividades de la guerrilla contra oleoductos en Colombia redujeron los envíos durante breves períodos, y algunos buques cisterna que hicieron escala en Basora (Iraq) señalaron la presencia de piratas.

Los envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos derivados del petróleo aumentó 5,8% en 2005 para situarse en 565,3 millones de toneladas. Sus pautas y volumen fueron similares a los de años anteriores, teniendo los embarques desde puertos bálticos en pequeños petroleros una repercusión en otros países. Durante el último trimestre del año hubo un incremento de los envíos a Norteamérica para paliar los daños causados a las refinerías del golfo de México durante la estación de huracanes. Otro hecho, la

creación de Petrocaribe, una compañía petrolera auspiciada por Venezuela para abastecer de productos del petróleo a los países insulares del Caribe, hará que aumenten los envíos a esa zona.

Los envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron un 5,4% durante 2004 y alcanzaron 178.000 millones de metros cúbicos (mmc) de gas natural, lo que representa aproximadamente el 6,6% de la producción mundial. La zona de mayor importación es el Lejano Oriente, donde los principales importadores siguieron siendo el Japón con 77.000 mmc y la República de Corea con 29.900. Los envíos procedieron de Indonesia (35.500 mmc), Malasia (27.700 mmc), Qatar (24.100 mmc) y Australia (12.200 mmc). El incremento del suministro desde el Golfo Pérsico se observa en el notable aumento del 25% de las exportaciones de Qatar.

En el Mediterráneo, las exportaciones de Argelia fueron de 25.800 mmc, de los que 6.700 se dirigieron a Francia y 6.600 a España. Nigeria suministró al mercado europeo 10.700 mmc y también, aunque en menor medida, 1.000 mmc a Turquía y 400 mmc a los Estados Unidos. La mayor parte de las exportaciones de 14.000 mmc procedentes de Trinidad y Tabago se dirigieron al mercado de los Estados Unidos, que recibió asimismo 700 mmc del Oriente Medio (Qatar y Omán) y 3.400 mmc de Argelia.

Los envíos de GNL empezaron a llegar a los países importadores. En los Estados Unidos, el primer suministro procedió de Trinidad en marzo y llegó al nuevo terminal en el mar construido por El Paso, ubicado a 116 millas de la costa de Luisiana en el golfo de México. Pocos meses después, el primer envío de gas ruso llegó a un terminal en Maryland. En el otro lado del Atlántico, el Reino Unido recibió el primer suministro de GNL en 20 años en el terminal de la Isla de Grain, cerca de Londres, procedente de Argelia. Egipto hizo su primera exportación de GNL desde Damietta a España, figurando entre los demás destinos los Estados Unidos. Los suministros futuros se harán también mediante gasoductos submarinos: en mayo, Italia y Argelia convinieron en incrementar la capacidad del gasoducto Transmed en un cuarto hasta 33.500 millones de pies cúbicos al año; y en septiembre la Federación de Rusia y Alemania se pusieron de acuerdo para construir el gasoducto Northern

Europe Gas Pipeline (NEGP) de 750 millas bajo el mar Báltico.

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

En el año 2005, el transporte mundial de carga seca aumentó 3,5%, y ascendió a 4.690 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 fosfato, registraron un aumento de 7,2% para situarse en 1.700 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancías transportadas en buques de línea regular, aumentó a una tasa más baja de 1,5%, hasta 2.990 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 65,9% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición en 2005 registró un aumento del 5,9% y fue de 1.129,4 millones de toneladas, frente a los 1.066,5 millones de 2004, siendo el segundo año en que se rebasó la marca de los 1.000 millones de toneladas. El hecho más importante fue sin duda la continuación del notable crecimiento de la producción de acero en China, que con un aumento del 24,6% se situó en 349,4 millones de toneladas. El año 2005 fue el cuarto consecutivo en que el sector siderúrgico creció más del 20% y China representa actualmente más del 30,9% de la producción mundial de acero de fundición. En toda Asia, esa producción aumentó 14,8% hasta 583,8 millones de toneladas, con una modesta contracción en el Japón del 0,2% para cifrarse en 112,5 millones de toneladas. Otros importantes productores asiáticos registraron aumentos: la producción de la India se incrementó en un notable 16,7% y la de la República de Corea lo hizo en un exiguo 0,3% para situarse en 38,1 y 47,7 millones de toneladas respectivamente.

En otras regiones y países, la evolución de la producción fue contrapuesta. En América del Norte la producción se redujo 5,8% a 93,9 millones de toneladas en los Estados Unidos, 4,5% a 15,6 millones de toneladas en el Canadá y 2,7% a 16,3 millones de toneladas en México. La producción también se redujo 3,6% en los 25 países de la Unión Europea para cifrarse en 186,4 millones de toneladas, registrándose los mayores descensos en

Luxemburgo y Polonia con 18%, aunque algunos países lograron expandir sus modestas producciones, como Grecia (17,6%) y Austria y Eslovenia (3,1%). Italia fue el país que se desempeñó mejor, con un incremento de su producción de 2,2% hasta 29,1 millones de toneladas. Los países de la Comunidad de Estados Independientes (la antigua Unión Soviética) mantuvieron casi constante su producción en 112,9 millones de toneladas, con una contracción mínima de 0,3%. El mayor productor, la Federación de Rusia, aumentó su producción de acero 0,9% para alcanzar 66,1 millones de toneladas, pero la producción de Ucrania y la de Kazajistán se redujeron 0,3% a 38,6 millones de toneladas y 17,3% a 4,5 millones de toneladas respectivamente. En otros países europeos, la producción de acero de Serbia y Montenegro aumentó en un notable 10,2% hasta 1,3 millones de toneladas, con una tasa que cuadruplicó la de Turquía, cuya producción se incrementó 2,4% para situarse en 21,0 millones de toneladas.

En el Oriente Medio, la producción de acero de fundición creció 7,3% hasta 14,7 millones de toneladas, experimentando el mayor productor, la República Islámica del Irán, un incremento de 8,3% hasta 9,4 millones de toneladas. La producción de acero en África también aumentó 5,7% para cifrarse en 17,4 millones de toneladas. La de Sudáfrica se mantuvo constante en 9,5 millones de toneladas, mientras que la de Egipto y la de la Jamahiriyá Árabe Libia aumentaron 15,4 y 22,7% con una producción entre ambos países de 6,8 millones de toneladas. La producción de acero de Australia creció 4,6% y compensó la contracción de 3,7% de Nueva Zelanda para arrojar una producción conjunta de 8,5 millones de toneladas. En Sudamérica la producción descendió 1,2% a 45,3 millones de toneladas, con una disminución de 3,9% en el Brasil, el mayor productor, que redujo su producción a 31,6 millones de toneladas, reducción que no pudo verse compensada por la expansión registrada en productores menores como la Argentina, Venezuela, Colombia y el Perú.

En el mismo año, la producción mundial de arrabio, que es otro indicador útil para predecir el tráfico de graneles, registró un saludable aumento de 8,3% para cifrarse en 781,1 millones de toneladas.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en 2005 fue de 998 millones de toneladas, es decir, un 3,0% por encima

del nivel del año 2004. El mayor incremento calculado fue el de China, con un 10,3%, para cifrarse en 300 millones de toneladas, lo que supuso una desaceleración de la tasa de crecimiento, que durante varios años había superado el 20%. Con todo, el incremento anual de China fue superior al consumo anual de América Latina. Otras regiones con perspectivas favorables de una mayor demanda aparente de acero fueron el Oriente Medio y África, donde se registró un crecimiento de 3% por término medio para arrojar una demanda conjunta de 49 millones de toneladas. En los países de la CEI se esperaba un crecimiento a una tasa algo inferior del 2%, lo que redundaría en un consumo total aparente de acero de 45 millones de toneladas. En Sudamérica se calculaba que se mantendría el consumo en 33 millones de toneladas al recuperarse casi todas las economías de la recesión de 2002. En los principales centros de consumo de Europa y América del Norte se esperaba que la demanda se redujera un 1% a 190 millones de toneladas y un 4% a 149 millones de toneladas respectivamente.

En 2005, los elevados precios alcanzados por el acero en el año anterior empezaron a dejarse sentir en los consumidores. El precio del acero de referencia en Europa disminuyó un tercio en el primer semestre del año hasta 397,50 dólares la tonelada. Asimismo, los precios al contado de laminados en caliente disminuyeron desde 650 a 517 dólares la tonelada en los primeros diez meses del año. En las acerías chinas también se registró una pronunciada caída de los precios internos, buscándose como alternativa la exportación, con medidas de las autoridades contra un exceso de producción. En conjunto, las muy fragmentadas siderurgias se encontraron con grandes alzas en las materias primas, al aumentar el mineral de hierro un 71,5% y el carbón de coque un 20%, y disminuir los precios de sus productos. No obstante, hubo un intento de hacer un proceso de concentración por parte de Mittal, el mayor productor de acero con un 7% del total mundial, al ofrecer sin éxito comprar Arcelor, una gran siderurgia europea. A finales de año, China estableció licencias de importación para el mineral de hierro que frenaron la demanda de los envíos desde la India con precios al contado, y a principios de 2006 se esperaba que el precio de ese mineral subiera entre un 10 y un 20%.

El tráfico de mineral de hierro

El auge de la producción de acero se reflejó en el incremento del 9,3% de los embarques de mineral de hierro durante 2005 para alcanzar un total de 645

millones de toneladas. Australia y el Brasil, que representan casi el 70% de las exportaciones mundiales, registraron crecimientos de 14,5 y 8,3%, hasta 237 y 222 millones de toneladas respectivamente. La India aumentó sus exportaciones en un 10% para situarlas en 75 millones de toneladas. Las exportaciones de Sudáfrica se mantuvieron igual, con 27 millones de toneladas. Exportadores menores como el Canadá, Suecia, Mauritania y el Perú vieron aumentar sus exportaciones a tasas de un solo dígito. El mayor importador fue con mucho China con 263 millones de toneladas, un incremento de más de 50 millones de toneladas respecto del año anterior. El Japón y los 15 países de la UE importaron 135,7 y 117,65 millones de toneladas respectivamente, con volúmenes parecidos a los del año anterior, ligeramente superiores para el primero e inferiores para los segundos. Estos países representaron más de las tres cuartas partes de las importaciones mundiales. Las de la República de Corea se mantuvieron igual en unos 40 millones de toneladas. Las importaciones de América, el Oriente Medio y África se cifraron en 15,6, 14,0 y 6,9 millones de toneladas respectivamente.

La fuerte demanda y los precios altos, hasta 65 dólares la tonelada, del mineral de hierro suscitaron una oleada de inversiones en este sector minero que está muy concentrado. Los exportadores australianos BHP Billiton y RTZ anunciaron inversiones de 2.200 millones y 1.800 millones de dólares en la región de Pilbara, en minas, transporte del mineral a la costa y desarrollo portuario. En el Brasil se anunció un proyecto de 1.300 millones de dólares que comprendía una tubería subterránea de baja presión de 462 km y un nuevo puerto para exportar 15 millones de toneladas de mineral al año. Mittal anunció una inversión de 900 millones de dólares en Liberia que comprendía actividades mineras, de transporte y portuarias para reducir la dependencia de sus acerías de proveedores ajenos. En Australia, la vigorosa demanda y los precios elevados también hicieron que se decidiera crear un canon del 5,6% cuando se abrieran o ampliaran instalaciones mineras en comparación con el 3,7% vigente hasta entonces.

El tráfico de carbón

El transporte marítimo de carbón aumentó un 4,9% en 2005 y alcanzó un máximo histórico de 682 millones de toneladas. Como en años anteriores, el carbón para centrales térmicas representó el 70% de ese comercio mundial, y los envíos alcanzaron 491

millones de toneladas, con un crecimiento del 3,4%. Los envíos de carbón coqueable aumentaron a una tasa algo menor a 191 millones de toneladas.

Australia, que es con mucho el mayor exportador de carbón de coque, quedó relegada a un segundo lugar en las exportaciones de carbón para producir vapor al verse superada por Indonesia. Las exportaciones australianas totales del año se estimaron en 234 millones de toneladas, del orden de un tercio de las exportaciones mundiales. Las de Indonesia fueron de cerca de 120 millones de toneladas, esto es, alrededor del 18% de las exportaciones mundiales. Otros exportadores de carbón para centrales térmicas, tales como China, Sudáfrica y Colombia suministraron 73, 66 y 57 millones de toneladas respectivamente.

Los principales importadores fueron los países de la UE y el Japón, con alrededor del 27 y el 26% de las importaciones mundiales respectivamente. La parte destinada a centrales térmicas en las importaciones de carbón varía desde los tres cuartos en el conjunto de los países de la UE a aproximadamente el 60% en el Japón. Otros importadores son la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, con el 10% cada uno. Por lo demás, las importaciones chilenas de carbón para centrales térmicas disminuyeron en casi 10 millones de toneladas, mientras que las de carbón de coque del Brasil aumentaron del orden del 25% hasta 11 millones de toneladas en 2005.

Las perspectivas del comercio de carbón son buenas. Se prevé que las exportaciones de carbón de coque desde Siberia oriental al Japón aumenten a tenor de los contratos suscritos a finales de año. Durante 2005 se arbitraron medidas para introducir mejoras logísticas que sacaran pleno provecho a los terminales de exportación: en Sudáfrica y Australia se anunciaron inversiones en los ferrocarriles que llegan a esos terminales. Asimismo, las exportaciones de carbón para centrales térmicas se beneficiarían de la menor congestión en los terminales australianos y de la expansión del terminal sudafricano de Richards Bay.

El tráfico de cereales

Los embarques mundiales de granos en 2005 se estiman en 274 millones de toneladas, con un aumento de 3,4% respecto de los 265 millones de toneladas del año anterior. Los envíos se dividieron casi por igual entre trigo y cereales secundarios, como maíz, cebada, soja, sorgo, avena y centeno. En 2004, las principales zonas de carga fueron

América del Norte y la costa oriental de Sudamérica, que representaron 46 y 15% de las exportaciones mundiales respectivamente. En ese año, el mayor exportador, los Estados Unidos, disminuyó sus envíos en casi 4%. Importadores tradicionales como el Japón, la República de Corea y los países de la Unión Europea mantuvieron constantes sus compras en el exterior, pero muchos otros países registraron incrementos sustanciales en sus importaciones. Las de los países del Oriente Medio aumentaron en cerca del 10%, con un crecimiento en el Iraq de más del 40%. Los países de Centroamérica aumentaron sus importaciones un 13%, mientras que las de Sudamérica se mantuvieron igual. Los países africanos registraron un incremento del 17% en sus importaciones de cereales en 2004.

Unas muy buenas cosechas durante 2005 en varios países de la Unión Europea hicieron que se subvencionara la exportación de trigo para impedir que se acumularan existencias. En otros lugares, el comercio de variedades modificadas genéticamente de cereales secundarios requirió medidas específicas para evitar complicaciones. Por causa de una mala cosecha en el Brasil, la demanda de cereales para forraje obligó a entablar negociaciones antes de que pudiera aceptarse cereal argentino modificado genéticamente. En el Japón se rechazaron seis envíos estadounidenses de maíz modificado genéticamente que contenía una variedad no autorizada. Alrededor de la mitad de los envíos de maíz estadounidense al Japón se someten a pruebas y procedimientos que garantizan la calidad, pero ello también entraña retrasos y costos adicionales.

Las perspectivas de este comercio, especialmente de los cereales secundarios, fueron buenas en razón del mayor consumo de carne y de aves de corral en el Lejano Oriente. No obstante, a principios de 2006, los temores sobre la difusión de la "gripe aviar" en China provocaron una caída considerable de las importaciones de soja al haber una menor demanda de piensos para animales.

Otro comercio de graneles

Se estima que durante el año 2005 los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, aumentaron 4,5%, situándose en 70 millones de toneladas. Las exportaciones de bauxita desde África occidental fueron del orden de la mitad del total mundial y se dirigieron a la UE y a países de Europa oriental.

También desde esta región se hicieron exportaciones de alúmina cuando se puso en marcha el nuevo proyecto Kamsar en Guinea. Las exportaciones de bauxita y alúmina de Jamaica superaron la cifra de 10 millones de toneladas, destinándose toda la bauxita al mercado de los Estados Unidos. En Guyana estaba en marcha un gran plan de exportación para suministrar un mínimo de 2 millones de toneladas de bauxita a Europa durante 10 años. Las exportaciones de bauxita y alúmina desde Australia, que son las mayores del mundo, aumentaron muy poco durante el año, destinándose alrededor de la mitad a países asiáticos.

La producción total de aluminio primario aumentó en 2005 un 6,8% para situarse en 31,2 millones de toneladas. Fue muy notable el incremento de la producción en China, que registró un aumento de 17,5% para alcanzar 7,7 millones de toneladas, y también en otros países del Asia oriental y meridional, cuya producción creció 13,3% hasta 3,1 millones de toneladas. Países de otras regiones aumentaron su producción a tasas de un solo dígito, con una mejora en América del Norte de 5,3 a 5,4 millones de toneladas. En todas las demás regiones, la expansión fue modesta: 1,6% en África, 1,5% en América Latina y 1,3% en Europa occidental, central y oriental. Oceanía tuvo un ligero aumento de 0,3% en su producción.

En 2005, los envíos de fosforita se mantuvieron en 30 millones de toneladas. El principal exportador, que representa aproximadamente un tercio de las exportaciones mundiales, continuó siendo Marruecos, que exportó unos 12 millones de toneladas. Las ventas de otros países de África, como el Togo, formaron un tercio de ese total. Del orden de 7 millones de toneladas procedieron del Oriente Medio, especialmente de Jordania. Los países del Lejano Oriente (como China) importaron alrededor de 10 millones de toneladas en 2005.

Se considera que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, alcanzó los 950 millones de toneladas en 2005, casi un 3,7% aproximadamente por encima de las últimas estimaciones efectuadas para el año anterior. Se calcula que los envíos de productos siderúrgicos y forestales superan ligeramente los 386 millones de toneladas, habiendo aumentado más rápidamente el comercio de los primeros que el de los segundos. El comercio de productos agrícolas, en particular azúcar, arroz, tapioca y harinas (semillas oleaginosas y soja), y de

fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea), representó más de 250 millones de toneladas. El volumen y la dirección del comercio del azúcar podrían depender de la decisión que tomaran los países habida cuenta de las normas arbitradas por la OMC. En abril, esta última falló que las exportaciones subvencionadas de azúcar de la Unión Europea infringían el límite impuesto en 1995 de 1,3 millones de toneladas anuales cuya exportación debía subvencionar. Cuando poco después, la UE decidió recortar las subvenciones y los cupos de producción drásticamente, algunos países en desarrollo productores de azúcar de África, el Pacífico y el Caribe estimaron que perderían más de 400 millones de dólares en ingresos anuales. En septiembre, la UE decidió aumentar las exportaciones en casi 2 millones de toneladas, enojando así a grandes países productores de azúcar como el Brasil, Australia y Tailandia, que temían que los precios se desplomaran en los mercados mundiales. Los envíos de un cierto número de minerales (coque, minerales no ferrosos, metales, sal, cemento, etc.) se estiman en unos 250 millones de toneladas. En términos generales, las previsiones sobre estas mercancías indican para 2006 un volumen semejante de los envíos, con fluctuaciones a corto plazo del comercio de productos agrícolas, 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 carga seca, unos 2.040 millones de toneladas, se transporta cada vez en mayor medida por las rutas que siguen los buques de línea regular. En algunas regiones, los servicios especializados y unitarizados, como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte de 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 ya desarrolladas, en 2005 hubo posibilidades de crecimiento, y el tráfico creció a tasas de dos dígitos en varias rutas, estimándose el total en más de 100 millones de TEU. El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel por el mayor uso del transbordo para llegar a los destinos finales, con el fin de complementar las escalas directas de los buques mayores. Los contenedores siguen rutas Este-Oeste (la transpacífica, la Europa-Lejano Oriente y la transatlántica), Norte-Sur y rutas regionales.

En la mayor de las rutas Este-Oeste, la transpacífica, se estima que el tráfico total alcanzó 18,1 millones de TEU en 2005. El tráfico de contenedores en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, ascendió a 13,8 millones de TEU, mientras que en la dirección opuesta, hacia el Oeste, el tráfico fue inferior a la mitad, situándose en 4,3 millones de TEU. Se mantuvo en consecuencia el anterior desequilibrio y el reposicionamiento de los contenedores vacíos siguió siendo una de las principales preocupaciones de los porteadores. Se estima que por la ruta Asia-Europa se transportaron en 2005 15,7 millones de TEU. En este caso también se registró un desequilibrio entre el tráfico en dirección Oeste a partir de Asia, que alcanzó 10,0 millones de TEU, y el tráfico en dirección Este, que se estimó en 5,7 millones de TEU. Con todo, el desequilibrio fue menos pronunciado que el que existe a través del Pacífico. En la ruta transatlántica, la menor de las que van en dirección Este-Oeste, se calcula que el tráfico de contenedores fue de 5,2 millones de TEU. Como el tráfico en la dirección predominante de Europa a América del Norte ascendió a 3,8 millones de TEU y el efectuado en dirección opuesta fue de 1,8 millones, el desequilibrio fue menos acusado. En líneas generales, el tráfico en esas tres rutas Este-Oeste se cifró en casi 40 millones de TEU, siendo una importante característica de todas ellas la reubicación de contenedores vacíos.

Las rutas Norte-Sur giran en torno a los grandes centros de producción y consumo de Europa, el Lejano Oriente y América del Norte, y conectan estos centros con los países en desarrollo. Se considera que en 2005 se habían transportado por las rutas Norte-Sur hasta 17 millones de TEU, aumentando y reduciéndose el tráfico en razón de las condiciones económicas que prevalecían en uno y otro extremo. El tráfico de contenedores en las rutas que unen Europa con África y Oceanía se cifra en 0,8 y 0,7 millones de TEU respectivamente y se distribuyó casi por igual en dirección Sur y en dirección Norte. Aquél entre Europa y América central y meridional fue unas cuatro veces mayor, con 2,8 millones de TEU, y también más desequilibrado, ya que los envíos en dirección Sur no llegaron a 0,8 millones de TEU. El tráfico en ese modo de transporte entre América del Norte y Centroamérica y Sudamérica fue todavía mayor, del orden de 4,0 millones de TEU, e igualmente desequilibrado, estimándose el movimiento en dirección Sur en 1,5 millones de TEU. El tráfico de contenedores entre Asia y Oceanía se cifra en 1,6 millones de TEU, aunque está bien equilibrado. Se

calculaba que por la ruta regional de Asia nororiental a Asia sudoriental discurrieron 7,2 millones de TEU en 2005.

En junio de 2005, el canal de Panamá, una vía principal para buques de línea regular y graneleros, empezó a aplicar la primera de las subidas del peaje anunciadas el año anterior. El canal estaba operando a más del 90% de su capacidad y los trabajos para incrementarla, dentro de los límites de la infraestructura existente, estaban en marcha y se esperaba que satisficieran la demanda estimada hasta el año 2012. En 2005 prosiguieron los estudios técnicos encaminados a expandir esa infraestructura, cuyos resultados serían publicados por la Autoridad del canal en abril de 2006. Se prevé construir un tercer conjunto de esclusas con capacidad para portacontenedores de 12.000 TEU con un costo de 5.250 millones de dólares para su terminación en 2014. Su financiación procedería de los ingresos y de fondos allegados en los mercados de capital por la Autoridad, proponiéndose el Gobierno hacer un referéndum antes de seguir adelante con el plan.

En 2005, países y grupos de países llegaron a acuerdos y se vieron afectados por las decisiones de la OMC sobre la solución de diferencias comerciales. El incremento de las exportaciones chinas en el primer semestre, cuando terminó el régimen de contingentes, condujo a un acuerdo por el que la UE limitó el crecimiento de las importaciones de textiles y prendas de vestir. Sin embargo, en julio y agosto las existencias eran cuantiosas, superando lo establecido en el acuerdo, y las mercancías se acumularon en las fronteras de la UE. El asunto se zanjó en septiembre al asignar la mitad de esas existencias al contingente del año siguiente. A la decisión de marzo de la OMC que declaró ilegales las subvenciones estadounidenses a la producción y las exportaciones de algodón siguió un mes más tarde una decisión parecida respecto de las exportaciones subvencionadas de azúcar de la UE, a la que se pidió que respetara el límite a la exportación de 1,2 millones de toneladas fijado en 1995. Unos pocos meses después, una propuesta de la UE de imponer un arancel a las bananas

importadas de América Latina se consideró impropia por la OMC.

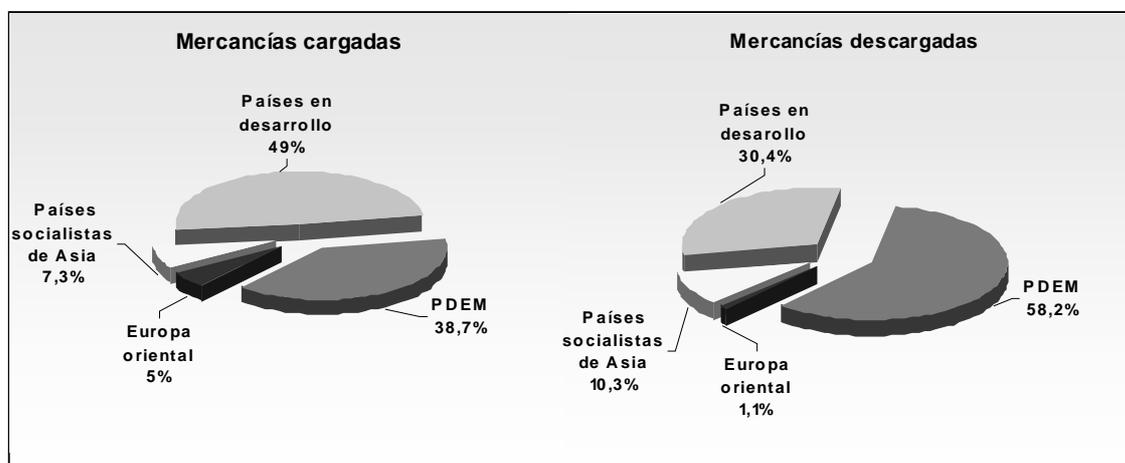
5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y el gráfico 3 figura el desglose de los 7.050 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 2005 fue el 38,7 y el 58,2% respectivamente del volumen total mundial. En esos países, el petróleo crudo y sus derivados supusieron 5,2 y 21,5% de las exportaciones mundiales totales, en tanto que las importaciones de petróleo crudo representaron 66,9% y los derivados 50,5%. En el anexo II puede verse un desglose más detallado por regiones. Entre las economías de mercado, Europa sigue siendo el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 105,3 millones de toneladas (4,3% del total mundial). América del Norte es el mayor importador de petróleo crudo y derivados, con 681,9 millones de toneladas (28,1%), seguida de cerca por Europa con 542,9 millones de toneladas (22,4%), y el Japón con 247,5 millones de toneladas (10,2%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó a 54,0% en el caso de las exportaciones y a 55,6% en el de las importaciones. En el anexo II figura también la distribución regional de ese transporte. Europa sigue siendo el mayor mercado de carga seca para las exportaciones y las importaciones, con 1.065,1 millones de toneladas (22,7% de las exportaciones mundiales) y 1.514,9 millones de toneladas (32,2% 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 de 10,7 y 12,9% respectivamente. Esto demuestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Gráfico 3

El tráfico marítimo mundial por grupos de países
(Variación porcentual del tonelaje, 2006)



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

Durante el año 2005, la parte de los países en desarrollo en el total de las exportaciones transportadas por vía marítima fue del 49,0%, y el de las importaciones del 30,4%. La estructura del comercio de los países en desarrollo contrasta mucho con la de los países desarrollados de economía de mercado. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue el 86,5 y el 67,6% respectivamente. En cuanto a las importaciones, los porcentajes fueron 26,3% en el caso de los crudos y 42,4% en el de los productos del petróleo. En el sector de carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo supuso el 32,0% de las exportaciones mundiales, mientras que la de las importaciones disminuyó ligeramente al 30,5%.

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales relacionadas con su PIB. A los países en desarrollo de Asia correspondió la parte mayor de exportaciones e importaciones, con 28,9 y 21,7% de las exportaciones e importaciones mundiales respectivamente. La parte de los países en desarrollo de América Latina fue el 13,7% de las exportaciones mundiales y el 5,2% de las importaciones mundiales. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los americanos: 6,1 de las exportaciones mundiales y 3,0 de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y de

Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

En tráficos específicos se observaron también divergencias considerables. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudos fue del 53,7% y en las de productos derivados del 39,6%. 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 (17,6%) fue superior a la de los países en desarrollo de América (15,0%). En cambio, en el caso de las exportaciones de derivados del petróleo, ocurrió lo contrario, siendo del 6,6% para los países en desarrollo de África y del 21,0% para los de América Latina. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (17,8%), seguidos de los países en desarrollo americanos (12,3%) y africanos (1,4%).

En las importaciones de crudos, la parte de los países en desarrollo de Asia fue el 17,5% del total mundial. La parte de los países en desarrollo de América y África fue 5,6 y 2,9% respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo, los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron 28,8, 9,1 y 3,0. Las importaciones de crudos de 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 casi nulas, en razón de la escasa capacidad de refinado de la región, en tanto que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue del 1,1%.

La proporción correspondiente a los países socialistas de Asia en las exportaciones mundiales de 2004 fue 7,3% y en las importaciones 10,3%. Esos porcentajes reflejan el importante papel del comercio en el desarrollo de China y su rápido crecimiento económico. El comercio de los países de Europa central y oriental (incluida la ex Unión Soviética) alcanzó su parte más elevada en las exportaciones, con el 5,0%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el mar Negro y el Báltico. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,2% 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 2005 ese transporte sumó 29,045 billones de toneladas-milla, tras aumentar el

5,1%. Como el volumen de carga creció el 3,8%, la distancia media recorrida aumentó durante el año.

El incremento de la demanda de transporte de petróleo crudo y derivados hizo que las toneladas-milla aumentaran un 4,2%, algo menos que el 6,2% del año anterior. Constituye ello un indicio de que los suministros de petróleo crudo recorren mayores distancias, por ejemplo desde las fuentes en el mar de Barents, el Báltico y el mar Negro a destinos en Europa y América del Norte y desde África occidental al Lejano Oriente, especialmente China. Para todos los tipos de carga seca, las toneladas-milla aumentaron asimismo un 5,7%, mientras que el tonelaje transportado se incrementó un 3,5%. Para las cinco principales cargas secas, las toneladas-milla registraron una subida del 6,8%, frente a un 7,2% en el volumen de carga, lo que indica una mayor utilización de los buques. Por lo que respecta al resto de la carga seca, es decir, mercancías de menor importancia y aquellas transportadas en buques de línea, se ampliaron también las líneas de suministro, ya que las toneladas-milla aumentaron un 4,7% hasta alcanzar 8,73 billones, mientras que la carga transportada creció 1,5%. Esto refleja las distancias más largas entre los puntos de origen y los destinos, y el efecto duradero del traslado de industrias al Lejano Oriente.

Cuadro 5

El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica (En 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
2000	8.180	2.085	10.265	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.693
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.025	2.810	1.273	7.454	7.810	25.844
2004	8.910	2.325	11.235	3.415	2.965	1.325	8.065	8.335	27.635
2005	9.270	2.435	11.705	3.720	3.140	1.380	8.610	8.730	29.045

Fuente: Fearnleys, Review 2005.

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

Capítulo 2

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica, desde el lado de la oferta, del transporte marítimo mundial. La información y los datos abarcan en forma completa la estructura y la propiedad de la flota mundial. También se examinan las entregas y los desguaces, el tonelaje que suponen los pedidos a los astilleros, los precios de los buques nuevos y el mercado de segunda mano.

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

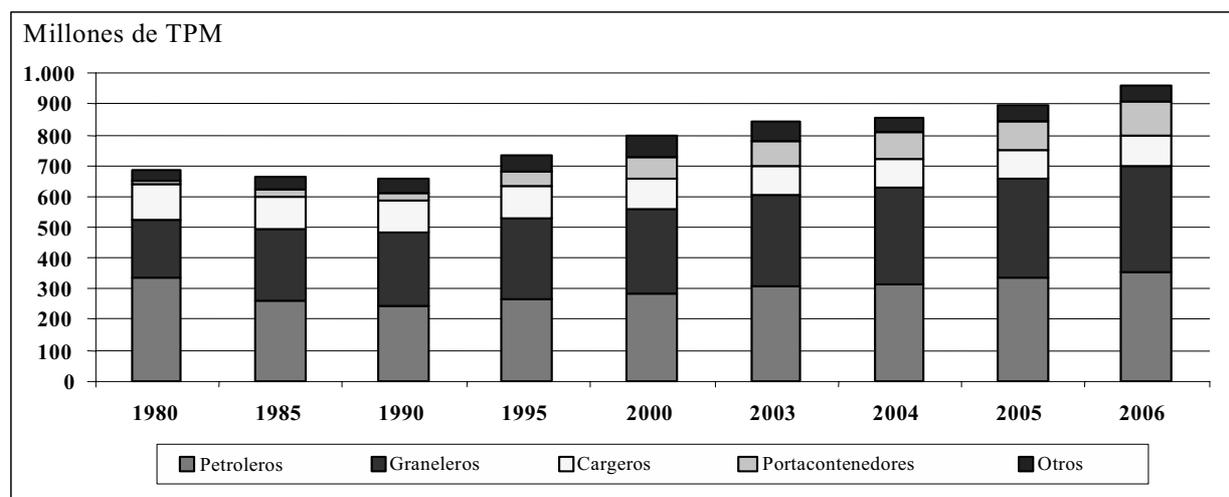
1. Tipos principales de buque

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2004, 2005 y 2006. Al 1º de enero de 2006, los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 960 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de

7,2% respecto del año 2005, cuando la flota mundial aumentó 4,5% respecto del tonelaje de 2004. Este último incremento es el mayor desde 1989, cuando a principios de ese año la flota mundial empezó a expandirse después de la contracción de los años ochenta. Las entregas de buques nuevos representaron 70,5 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 6,3 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 64,2 millones de TPM en 2005.

Gráfico 4

La flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

Cuadro 6

Flota mundial por principales tipos de buque, 2004-2006^a
(Cifras a comienzos de año, en miles de TPM)

Tipos principales	2004	2005	2006	Variación porcentual 2005/06
Petroleros	316.759	336.156	354.219	5,4
	<i>37,0</i>	<i>37,5</i>	<i>36,9</i>	
Graneleros	307.661	320.584	345.924	7,9
	<i>35,9</i>	<i>35,8</i>	<i>36,0</i>	
Mineraleros/graneleros/petroleros	12.110	9.695	7.817	-19,4
	<i>1,4</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	
Mineraleros/graneleros	295.551	310.889	338.107	8,8
	<i>34,5</i>	<i>34,7</i>	<i>35,2</i>	
Cargueros	94.768	92.048	96.218	4,5
	<i>11,1</i>	<i>10,3</i>	<i>10,0</i>	
Portacontenedores	90.462	98.064	111.095	13,3
	<i>10,6</i>	<i>10,9</i>	<i>11,6</i>	
Otros tipo de buque	47.324	48.991	52.508	7,2
	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	
Buques para el transporte de gas licuado	20.947	22.546	24.226	7,5
	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>	<i>2,5</i>	
Buques tanque de productos químicos	8.004	8.290	8.919	7,6
	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	
Buques tanque diversos	947	1.001	1.261	26,0
	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	
Transbordadores y buques de pasaje	5.561	5.589	5.649	1,1
	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	
Otros	11.865	11.565	12.453	7,7
	<i>1,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>	
Total mundial	856.974	895.843	959.964	7,2
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Register - Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

En 2005 el tonelaje de petroleros aumentó en un 5,4% y el de graneleros en un 7,9%. Estos dos tipos representaron conjuntamente el 72,9% del tonelaje total, con un ligero descenso respecto del 73,3% de 2004. La flota de cargueros o buques de carga general creció 4,5% en 2005, invirtiendo la tendencia de años anteriores; esta categoría representa en la actualidad el 10% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, el de los buques portacontenedores aumentó en 13 millones de TPM, es decir, un 13,3%, y ahora representa el 11,6% de la flota total mundial. Este incremento refleja la creciente proporción de manufacturas que se desplazan en contenedores. El tonelaje en TPM de buques que transportan gas

licuado (principalmente GNL y GPL) siguió aumentando un año más a un ritmo apreciable y el de transbordadores/buques de pasaje lo hizo a una modesta tasa de 1,1%.

2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando considerablemente en 2005 en lo que hace tanto al número de buques como a la capacidad en TEU; a comienzos de 2006, había 3.494 buques con una capacidad total de 8.120.465 TEU, lo que representa un aumento del 8,9% en el número de buques y del 13,3% en la capacidad TEU con respecto al año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también

siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 2.235 TEU en 2005 a 2.324 TEU en 2006, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. La tendencia a construir portacontenedores mayores continuó, teniendo el mayor buque encargado una capacidad nominal oficial de 10.000 TEU, aunque se cree que unos megabuques pedidos por Maersk Line llegarán a 13.640 TEU. Entre tanto, en el segundo semestre de

2005 se produjo la entrada en servicio de otro de los mayores portacontenedores, el *MSC Bruxelles* de 9.200 TEU; y a principios de 2006 lo hizo el *Cosco Guangzhou* de 9.500 TEU. En 2005, los portacontenedores con capacidad entre 4.000 a 7.499 TEU representaban el 17% de la flota de esa clase, incluidos los pedidos nuevos, mientras que la parte de los portacontenedores de 7.500 TEU y más fue del 2,3%.

Cuadro 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2004, 2005 y 2006^a
(Cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Total mundial	3.054	3.206	3.494	6.437.218	7.165.352	8.120.465
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	824	897	1.009	2.147.550	2.520.415	2.902.207
	<i>27,0</i>	<i>28,0</i>	<i>28,9</i>	<i>33,4</i>	<i>35,2</i>	<i>35,7</i>
Principales países de libre matrícula	1.224	1.255	1.351	2.922.805	3.112.131	3.479.947
	<i>40,1</i>	<i>39,1</i>	<i>38,7</i>	<i>45,4</i>	<i>43,4</i>	<i>42,9</i>
Total de las economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	2.048	2.152	2.360	5.070.355	5.632.546	6.382.154
	<i>67,1</i>	<i>67,1</i>	<i>67,5</i>	<i>78,8</i>	<i>78,6</i>	<i>78,6</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	35	34	27	26.813	26.014	15.297
	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
Países socialistas de Asia	136	117	131	153.727	182.607	238.282
	<i>4,5</i>	<i>3,6</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>	<i>2,9</i>
Países en desarrollo	779	848	921	1.115.019	1.251.358	1.420.783
	<i>25,5</i>	<i>26,5</i>	<i>26,4</i>	<i>17,3</i>	<i>17,5</i>	<i>17,5</i>
<i>de los cuales en:</i>						
África	9	11	12	9.131	10.469	11.857
	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
América	282	314	328	361.472	399.964	416.970
	<i>9,2</i>	<i>9,8</i>	<i>9,4</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>	<i>5,1</i>
Asia	488	523	581	744.416	840.925	991.956
	<i>16,0</i>	<i>16,3</i>	<i>16,6</i>	<i>11,6</i>	<i>11,7</i>	<i>12,2</i>
Europa	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Oceanía	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Otros países y buques no asignados	56	55	55	71.304	72.827	63.949
	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,8</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Register - Fairplay.

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial

El cuadro 8 ofrece datos sobre la distribución por edad media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota en 2005 disminuyó muy poco para situarse en 12,2 años. Por tipo de buque, la edad medida de los petroleros disminuyó ligeramente a 10 años en 2005. La proporción de estos buques con 15 o más años disminuyó a 26,7% en 2005 desde el 27,4% en

2004, incluso después de unos menores desguaces, que en 2005 sumaron un total de 5,7 millones de TPM (frente a 7,8 millones en 2004). La edad media de la flota de graneleros fue de 13,1 años en 2005, algo menos que en el año anterior, mientras que los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes, con una edad media de 9,4 años de edad en 2005 (la misma que en el año anterior). Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre 0 y 4 años de edad, a saber, un 32,2%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Cuadro 8

Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buque, al 1º de enero de 2006
(Porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media (años) 2005 ^a	Edad media (años) 2004 ^a
Total mundial	Todos los buques	24,2	21,2	16,8	10,6	27,1	12,2	12,3
	Petroleros	31,6	22,0	19,7	12,4	14,3	10,0	10,3
	Graneleros	19,7	21,6	16,6	10,2	32,0	13,1	13,0
	Cargueros	8,6	13,9	10,6	9,6	57,4	17,5	17,5
	Portacontenedores	32,1	28,3	17,3	8,2	14,0	9,4	9,4
	Todos los demás	18,2	14,5	11,2	8,8	47,3	15,3	15,6
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	28,2	27,8	17,3	9,2	17,5	10,3	10,5
	Petroleros	36,3	29,2	18,2	8,8	7,4	8,2	8,5
	Graneleros	18,7	27,3	19,4	8,9	25,7	12,2	12,3
	Cargueros	14,6	22,6	15,1	10,6	37,1	14,2	14,0
	Portacontenedores	31,6	32,7	14,9	9,8	10,9	8,9	9,0
	Todos los demás	19,9	18,9	13,2	9,5	38,4	13,9	14,2
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	26,3	21,5	17,3	10,0	25,0	11,7	11,8
	Petroleros	32,7	21,5	21,1	12,0	12,6	9,7	10,2
	Graneleros	22,2	21,7	16,2	9,6	30,3	12,7	12,6
	Cargueros	9,9	18,0	11,8	9,5	50,7	16,4	16,4
	Portacontenedores	35,3	25,8	16,2	7,7	15,0	9,3	9,2
	Todos los demás	20,1	15,3	10,7	5,8	48,1	15,1	15,5
Total parcial	Todos los buques	27,0	23,8	17,3	9,7	22,2	11,1	11,3
	Petroleros	34,3	24,9	19,9	10,6	10,4	9,1	9,5
	Graneleros	21,4	23,1	17,0	9,4	29,1	12,5	12,5
	Cargueros	11,8	19,8	13,1	10,0	45,3	15,5	15,5
	Portacontenedores	33,7	28,9	15,6	8,6	13,2	9,1	9,1
	Todos los demás	20,0	17,1	12,0	7,7	43,2	14,5	14,9
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	2,9	4,4	4,8	13,8	74,1	20,7	20,5
	Petroleros	9,4	13,3	7,9	15,3	54,0	17,4	18,3
	Graneleros	0,7	1,8	0,2	1,1	96,2	23,0	22,9
	Cargueros	1,6	1,8	5,6	16,4	74,7	21,2	20,8
	Portacontenedores	0,0	1,4	0,0	10,3	88,3	22,6	18,1
	Todos los demás	1,9	4,0	5,8	22,8	65,5	20,3	20,0
Países socialistas de Asia	Todos los buques	21,8	6,0	12,9	8,4	50,9	15,8	16,8
	Petroleros	35,9	6,7	18,6	7,9	30,9	12,0	13,4
	Graneleros	11,8	6,5	10,1	10,1	61,6	18,1	18,4
	Cargueros	5,0	4,8	5,4	6,9	78,0	20,6	20,9
	Portacontenedores	45,1	3,6	19,4	7,3	24,7	10,5	12,3
	Todos los demás	35,9	6,7	18,6	7,9	30,9	12,0	13,4

Cuadro 8 (continuación)

Grupo de países	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media (años) 2005 ^a	Edad media (años) 2004 ^a
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	21,1	18,7	17,3	13,2	29,6	13,0	13,1
	Petroleros	26,6	18,5	19,8	16,7	18,3	11,4	11,5
	Graneleros	17,9	20,6	17,4	13,1	31,0	13,4	13,3
	Cargueros	7,7	10,1	9,1	8,6	64,6	18,6	18,6
	Portacontenedores	28,2	29,9	21,8	6,3	13,8	9,6	9,3
	Todos los demás	16,7	9,5	9,1	9,2	55,5	16,7	16,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Register - Fairplay.

^a Para calcular la edad media se ha supuesto que las edades de los buques están uniformemente distribuidas entre los límites inferior y superior de cada grupo de edad. Para los buques de 20 años o más se ha supuesto que el punto medio es 23,5 años.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado tuvieron en 2005 los buques de edad más baja, con 10,3 años (10,5 años en 2004). En estos países ha continuado la tendencia reciente a que se reduzca la edad media de su flota. Asimismo en ese grupo, la edad media de los petroleros disminuyó ligeramente a 8,2 años en 2005, frente a 8,5 en 2004. Tal cosa refleja la preferencia de la Unión Europea por tonelaje nuevo, que viene motivada por preocupaciones ambientales y por la participación activa de la OMI en la adopción y aplicación de instrumentos para promover un transporte marítimo seguro y ecológico. Los principales países de libre matrícula tuvieron la segunda edad más baja de todos los buques (11,7 años en 2005 frente a 11,8 en 2004). La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) se mantuvo en 13 años en 2005, igual que el año anterior. En este grupo, la edad media de los buques de carga general fue de 18,6 años, mientras que los portacontenedores experimentaron un ligero aumento, situándose en 9,6 años. En 2005, la edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia fue de 15,8 años. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,7 años en 2005 frente a 20,5 en 2004), en la que los buques de más de 15 años representaban más del 90% de la flota total, siendo los graneleros los buques más viejos con 22,9 años.

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto hasta ahora registrado en términos de

toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 70,5 millones de TPM en 2005 (véase el cuadro 9), lo que constituye un muy notable aumento con respecto a las cifras de 2004 (49,4 millones de TPM). El número total de buques entregados aumentó 16,5% a 2.129 unidades desde las 1.827 de 2004. Esta elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias a las entregas de petroleros nuevos, con 30,7 millones de TPM, lo que supuso 3,1 millones de TPM más que las entregas de 2004. El número de petroleros entregados alcanzó 475 unidades en 2005 (301 en 2004), con un tamaño medio de 64.632 TPM inferior al del año anterior; esto se debe a la renovación de los petroleros pequeños en la flota mundial. Hasta septiembre de 2005, se habían entregado 19 superpetroleros, 19 Suezmax y 41 Aframax. Las entregas de graneleros aumentaron en 9,1 millones de TPM, con una tasa de crecimiento del orden del 65,5%. El número de graneros entregados fue de 313 unidades en 2005 (264 en 2004), con un tamaño medio de 73.482 TPM, superior al del año anterior; tal cosa se debió a la entrada en servicio de graneleros mayores. Hasta septiembre de 2005, se habían entregado 37 buques de tamaño El Cabo, 50 Panamax, 66 de tamaño mediano grande y 42 de tamaño mediano. La construcción de otros tipos de buque, como cargueros y portacontenedores, disminuyó menos en número que en toneladas de peso muerto, cifrándose en 1.341 unidades y 16,8 millones de TPM en 2005. Hasta septiembre de 2005, se habían entregado 160 portacontenedores y 22 buques de carga general.

Cuadro 9

Entregas de buques nuevos en los años que se indica

Año	Petroleros ^a		Cargueros mixtos ^a		Graneleros ^a		Otros ^b		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	95	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1.067	36,8
1998	120	12,6	0	0,0	217	11,6	704	11,1	1.041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1.202	10,5	1.544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1.048	9,8	1.470	45,2
2002	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1.131	11,5	1.539	49,0
2003	281	29,4	2	0,2	161	11,2	1.263	8,4	1.707	49,2
2004	301	27,6	0	0,0	264	13,9	1.262	7,9	1.827	49,4
2005 ^c	475	30,7	0	0,0	313	23,0	1.341	16,8	2.129	70,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números.

^a Buques de más de 10.000 TPM.

^b Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 toneladas de registro bruto (TRB).

^c Cifras provisionales.

5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2005, el tonelaje total vendido para desguace disminuyó 42,7% respecto del año anterior a 6,3 millones de TPM, que equivalen al 0,7% del peso muerto total mundial, frente a 1,2% en 2004. La mayor parte de los desguaces correspondió a petroleros, mientras que no se desguazaron portacontenedores ni cargueros mixtos. La venta de aquéllos con tal fin disminuyó a 5,7 millones de TPM en comparación con los 7,8 millones del año anterior. En 2005 únicamente se vendió para su desguace 1 superpetrolero/gran petrolero, frente a las 3 unidades vendidas en 2004. Los desguaces de petroleros de dimensión Suezmax se mantuvieron en 2 unidades en 2005, mientras los de tamaño Aframax disminuyeron desde 25 unidades en 2004 a 16 en 2005. También disminuyeron los desguaces de petroleros de menor tamaño: en 2005 se vendieron con tal fin 17 buques frente a 38 unidades en 2004. La edad media de los petroleros vendidos para desguace aumentó ligeramente a 31,5 años en 2005. El tonelaje de graneleros vendidos para chatarra disminuyó a 0,3 millones de TPM en 2005. En este año se desguazaron 1 buque de tamaño El Cabo, 2 de tamaño mediano grande y 5 de tamaño mediano. En

cambio, no se procedió así con ningún Panamax ni con ningún carguero mixto. La edad media de todos los graneleros desguazados fue de 28,1 años en 2005, casi 1 más que en los 12 meses anteriores. Los portacontenedores también tuvieron una vida comercial ligeramente mayor en 2005, pero los buques de carga general se enviaron antes al desguace con una edad media de 31,9 años frente a los 32,9 del año anterior.

A pesar de los precios récord ofrecidos por algunos desguazadores -en Bangladesh frecuentemente alcanzaron los 400 dólares por tonelada de desplazamiento en rosca (TDR)- el tonelaje desguazado disminuyó en 2005 por causa de unos fletes favorables que incitaron a los armadores a tener sus buques en activo. Ese tonelaje ni siquiera aumentó cuando en abril de 2005 entró en vigor el Reglamento 13G de MARPOL, que se aplica a todos los buques tanque monocasco de un cierto tamaño y que transportan determinadas cargas de petróleo. En los próximos años se dejarán sentir las consecuencias de esa norma. En julio de 2005, 14 países y la UE habían notificado a la OMI la desaparición paulatina de los monocascos, reservándose otros países su decisión sobre si aceptarían esos buques después del año 2010. En el caso de un cumplimiento cabal, algunos prevén un panorama de clara incapacidad de la industria del

desguace, ya que tendrían que hacerse cargo cada año de unos 700 buques tanque en lugar de los 150 usuales.

En 2005, Bangladesh, el país que figuraba con mucho a la cabeza del año anterior, siguió ejerciendo un gran control sobre el mercado al adquirir la mayoría del tonelaje disponible y lograr unos buenos precios de reventa a las acerías. Otros países similares fueron la India, China y el Pakistán, aunque con una actividad decreciente. En

la India, el número de instalaciones de demolición activas en Alang fue del orden de 20 a 30, cuando el potencial es de unas 180 instalaciones. En el Pakistán se señaló que sólo muy pocas instalaciones estaban activas, aunque el Gobierno introdujo incentivos fiscales para ayudar a ese sector. También se comunicó que en China las instalaciones de desguace no habían trabajado durante el año, buscando los desguazadores otras fuentes de ingreso al no poder operar en vista de los elevados precios ofrecidos en otros países.

Cuadro 10

Evolución de los desguaces, 2000-2005

Tonelaje desguazado	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ventas para desguace (millones de TPM)	22,2	27,8	30,5	25,6	11,0	6,3
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,7	3,4	3,6	3,0	1,2	0,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números, y Lloyd's Register - Fairplay.

Cuadro 11

Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2005, por tipos de buque
(En millones de TPM y porcentajes)

Año	Millones de TPM						Porcentajes					
	Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total	Flota mundial	Total	Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	857,0	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	895,8	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	5,7	0,0	0,3	0,3	6,3	960,0	0,7	90,5	0,0	4,8	4,7	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review*, varios números.

Cuadro 12

Edad media del tonelaje desguazado, de 2000 a 2005, por tipos de buque^a
(Años)

Año	Petroleros	Graneleros	Portacontenedores	Cargueros
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9
2005	31,5	28,1	30,6	31,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2006), *Shipping Statistics and Market Review*, enero/febrero, cuadro I-1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

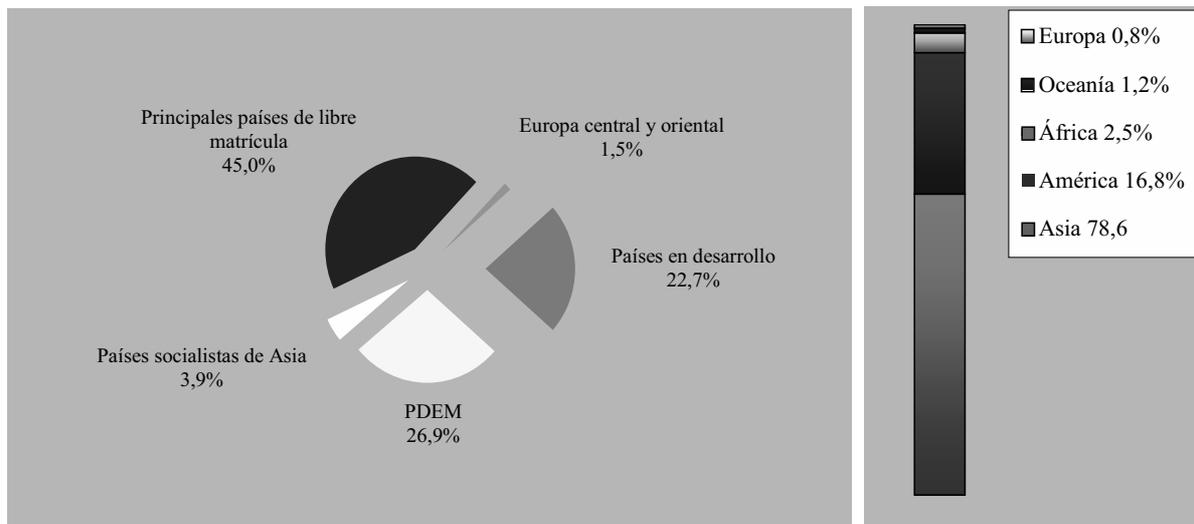
1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2005, con un incremento de 7,2% hasta 960 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). La tasa de crecimiento del tonelaje en los países desarrollados de economía de mercado fue inferior a la de la flota mundial total, con un 6,9% (desde 241,7 millones a 258,4 millones de TPM). Ello podría ser consecuencia de algunos incentivos aplicados en los países de la UE para atraer tonelaje en las segundas matriculas nacionales, tales como la introducción de impuestos basados en el tonelaje y la atenuación de los requisitos sobre tripulaciones. El tonelaje de los principales países de libre matrícula aumentó ligeramente en 2005, con un incremento de 27,9 millones de TPM, para cifrarse en 431,9 millones de

TPM. Unos dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado. La parte de la flota mundial registrada en países en desarrollo ha seguido aumentando, con 16 millones más de TPM (7,9%) en 2005 hasta 218,3 millones de TPM. La flota de los países en desarrollo de Asia, con un crecimiento de 15,7 millones de TPM (10,1%) hasta 171,0 millones, representaba el 78,6% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de África y América se mantuvo en 5,4% y 36,7 millones de TPM respectivamente. Modestos aumentos se registraron en las flotas de los países en desarrollo de Europa y Oceanía, con 1,7 y 2,7 millones de TPM respectivamente. La flota de los países socialistas de Asia aumentó 10,7%, para situarse en 37 millones de TPM, mientras que la de los países de Europa central y oriental disminuyó un poco hasta 14,4 millones de TPM.

Gráfico 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2006 (Variación porcentual de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

Cuadro 13

**Distribución del tonelaje mundial (en TPM) por grupos de países de matrícula,
en 1980, 1990, 2004, 2005 y 2006^a**
(Cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Tonelaje y porcentajes ^b en millones de TPM				
	1980 ^c	1990 ^d	2004	2005	2006
Total mundial	682,8 100,0	658,4 100,0	857,0 100,0	895,8 100,0	960,0 100,0
Países desarrollados de economía de mercado	350,1 51,3	219,0 33,3	230,4 26,9	241,7 27,0	258,4 26,9
Principales países de libre matrícula	212,6 31,1	224,6 34,1	399,5 46,6	404,0 45,1	431,9 45,0
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8 5,5	44,3 6,7	15,7 1,8	14,5 1,6	14,4 1,5
Países socialistas de Asia	10,9 1,6	22,1 3,4	29,9 3,5	33,4 3,7	37,0 3,9
Países en desarrollo	68,4 10,0	139,7 21,2	181,4 21,2	202,3 22,6	218,3 22,7
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	5,7	5,6	5,4
América	21,8	25,5	36,0	36,7	36,7
Asia	39,1	89,5	136,0	155,9	171,6
Europa	0,2	13,8	1,2	1,5	1,7
Oceanía	0,1	3,6	2,4	2,6	2,7
Otros países buques no asignados	3,0 0,4	8,7 1,3	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2006 tenían, respectivamente, 3,9, 1,8 y 1,5 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursival.

^c Cifras de mediados de año.

^d Cifras de finales de año.

2. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países

En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de las flotas por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 y 2005. A pesar del tonelaje relativamente menor de petroleros de los que se informó que se habían vendido para desguace en comparación con 2004, la parte de ese tipo de buques en la flota mundial total disminuyó 0,6% en 2005. Hubo, en cambio, un incremento de 0,2% en la proporción de los graneleros en la flota mundial total, para representar el 36%. La parte de los cargueros siguió disminuyendo, situándose en el 10%, mientras que la de los portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente, alcanzando el 11,6%. La correspondiente a otros tipos de buque se mantuvo en 5,5%. En 2005,

en el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado fue ligeramente inferior y disminuyó a 31,2%. En cambio, la de los países de libre matrícula subió al 43,4%. Este pequeño incremento en comparación con el porcentaje del año anterior (43,2) refleja la tendencia de los propietarios a abanderar los petroleros con los principales pabellones de conveniencia. Los países en desarrollo mantuvieron la tendencia al alza del año anterior y aumentaron su parte a 22,4% en 2005. La proporción de los países en desarrollo se incrementó 0,8% en 2005 para representar el 19,3% de la flota mundial de buques tanque, mientras la de los países en desarrollo de América disminuyó al 2,5%.

En el sector de los graneleros, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado

en la flota mundial disminuyó muy ligeramente 0,5 puntos en 2005 para cifrarse en el 19,4%, un tercio aproximadamente de su parte en 1970. Los principales países de libre matrícula redujeron su participación, que pasó del 52,9% en 2004 al 52,6% en 2005 (24,1% en 1970). La proporción que

corresponde a los países en desarrollo disminuyó a 22,8%. La parte en ese tipo de buques de los países de Europa central y oriental se mantuvo constante en 0,9%, mientras que la de los países socialistas de Asia aumentó ligeramente desde 4,3% en 2004 a 4,4% en 2005.

Cuadro 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000, 2004 y 2005^{a b}

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Cargueros	Portacontenedores	Otros buques	
	Millones de TPM	Porcentaje del total mundial						
			Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d					
Total mundial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	358,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2004	895,8	100,0	37,5	35,8	10,3	10,9	5,5
	2005	960,0	100,0	36,9	36,0	10,0	11,6	5,5
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	50,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2004	241,7	27,0	32,2	18,9	22,2	34,6	37,4
	2005	258,4	26,9	31,2	19,4	21,4	35,2	39,9
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2004	404,0	45,1	43,2	52,9	32,4	43,9	33,4
	2005	431,9	45,0	43,4	52,6	32,1	43,0	33,7
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,6	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2004	14,5	1,6	0,9	0,9	6,2	0,4	4,7
	2005	14,4	1,5	0,8	0,9	6,1	0,2	4,3
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
	2004	33,5	3,7	2,0	4,3	9,6	3,1	2,4
	2005	37,0	3,9	2,2	4,4	9,5	3,4	2,3
Países en desarrollo	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2004	202,3	22,6	21,8	22,9	29,6	18,0	22,1
	2005	218,3	22,7	22,4	22,8	30,9	18,1	19,8

Cuadro 14 (continuación)

Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Cargueros	Portacontenedores	Otros buques	
	Millones de TPM	Porcentaje del total mundial	Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^d					
<i>de los cuales</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	-	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
	2004	5,6	0,6	0,5	0,4	1,3	0,1	2,3
	2005	5,4	0,6	0,4	0,4	1,3	0,1	2,3
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2004	36,7	4,1	2,6	3,2	10,5	5,5	5,6
	2005	36,7	3,8	2,5	2,8	10,3	5,1	4,6
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2004	155,9	17,4	18,5	18,6	17,0	12,4	12,9
	2005	171,6	17,9	19,3	18,9	18,5	12,8	11,6
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2004	1,5	0,2	0,1	0,3	0,2	0,0	0,1
	2005	1,7	0,2	0,2	0,3	0,2	0,0	0,1
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2004	2,6	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	1,2
	2005	2,7	0,3	0,0	0,4	0,7	0,0	1,2
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay. Véase el anexo III b) para más detalles.

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Los datos hasta 1990 son al 1° de julio y desde 1991 al 31 de diciembre.

^c Mineraleros y graneleros, incluidos los mineraleros/petroleros y los mineraleros graneleros/petroleros.

^d Los porcentajes de 1970 se calcularon con arreglo a las TRB.

En el sector de los buques de carga general, los países desarrollados de economía disminuyeron su parte al 21,4% de la flota mundial, y los países de libre matrícula registraron también un ligero descenso a 32,1%. Los países en desarrollo aumentaron, en cambio, su parte desde 29,6% en 2004 a 30,9% en 2005, registrándose incrementos en los países de Asia y Oceanía. Los cargueros continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque en los países en desarrollo.

En 2004, los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores en 0,6% hasta el 35,2%. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula disminuyó 0,9 puntos para situarse en el 43%. La parte de los países en desarrollo se mantuvo en 18,1%, incrementándose la de los países en desarrollo de Asia al 12,8%, en tanto que los países en desarrollo de América disminuyeron ligeramente su parte al 5,1% y los de África mantuvieron la suya en el 0,1%.

3. Estructura de la flota de los principales grupos de países

En el cuadro 15 se presentan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales

grupos de países al 1° de enero de 2005. En 2005, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó en 2,2 millones de TPM hasta 110,6 millones, pero su porcentaje de la flota total del grupo disminuyó desde 44,9 en 2004 a 42,8. La parte de los graneleros aumentó al 26%, con un incremento de 6,5 millones de TPM. La de los cargueros y la de portacontenedores registraron evoluciones opuestas, con un descenso al 8% de los primeros y un aumento al 15,2% de los segundos, en comparación con 8,5 y 14% en 2004. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales en 27,9 millones de TPM. El capítulo más importante correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 77,7% de sus flotas a comienzos de 2006. En 2005, la parte de los petroleros aumentó en 8,5 millones de TPM y se situó en 153,6 millones de TPM, esto es, el 35,6% del total de la flota del grupo, mientras la de los graneleros se incrementó en 12,2 millones de TPM para situarse en 42,1%, frente al 42% del año anterior. La parte de los cargueros aumentó en 2005 en 1,1 millones de TPM, constituyendo el 7,2% de la flota total del grupo, con un ligero descenso respecto del 7,4% de 2004. La flota de portacontenedores de esos países creció en 2005 en 4,8 millones de TPM para representar el 11,1% de su flota total (10,7% en 2004).

Cuadro 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2006^a
(En millones de TPM y porcentajes)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado		Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y oriental		Países socialistas de Asia	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Flota total	960,0	100,0	258,4	100,0	431,9	100,0	218,3	100,0	14,4	100,0	37,0	100,0
Petroleros	354,2	36,9	110,6	42,8	153,6	35,6	79,3	36,3	2,9	19,9	7,8	21,1
Graneleros	345,9	36,0	67,1	26,0	181,9	42,1	78,8	36,1	3,1	21,6	15,1	40,7
Cargueros	96,2	10,0	20,6	8,0	30,9	7,2	29,7	13,6	5,9	40,9	9,1	24,7
Portacontenedores	111,1	11,6	39,2	15,2	47,8	11,1	20,1	9,2	0,3	1,9	3,8	10,3
Otros buques	52,5	5,5	21,0	8,1	17,7	4,1	10,4	4,8	2,3	15,8	1,2	3,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Buques de 100 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje se caracterizó por una proporción relativamente alta de petroleros y graneleros, que supusieron el 36,3 y el 36,1% respectivamente en 2005. En cifras absolutas, el tonelaje de ambos tipos de buque fue en ese año de 79,3 y 78,8 millones de TPM, frente a los 110,6 y 67,1 millones de los países desarrollados de economía de mercado. La

parte de los cargueros o buques de carga general en el primer grupo aumentó en 2005 a 29,7 millones de TPM frente a 27,2 millones en 2004, en tanto que los portacontenedores incrementaron también su tonelaje en 2,5 millones de TPM y en términos porcentuales al 9,2 en 2005 desde el 8,7 del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocuparon un lugar relativamente

destacado, representando el 40,9% en 2005 frente al 39,8% en 2004. Por lo demás, los portacontenedores disminuyeron ligeramente a 0,3 millones de TPM, que equivalen a alrededor del 1,9% del total. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de graneleros como de cargueros. El tonelaje absoluto de estos tipos de buque subió en 2005 a 15,1 y 9,1 millones de TPM respectivamente. En cambio, su parte en el total experimentó una disminución para situarse en 40,7% (41,6% en 2004) en el caso de los graneleros y en 24,7% (26,3% en 2004) en el de los buques de carga general. El tonelaje absoluto de los portacontenedores aumentó en 2005 a 3,8 millones de TPM, es decir, al 10,3% (frente al 9% en 2004).

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto registrado y controlado, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2005, entre todos ellos controlaban el 95,17% de la flota mercante mundial (igual que el año anterior). Grecia y el Japón seguían a la cabeza de la lista. Chipre y Ucrania, que ocupaban los lugares 31 y 32 en 2004, se vieron sustituidos en 2005 por dos países que figuraban por primera vez en la lista, Croacia e Israel, que ocuparon respectivamente los lugares 33 y 34. Hubo cambios de posición en otros 16 países. La Provincia china de Taiwán, el Canadá, Filipinas, Singapur y Turquía subieron un puesto, Suecia tres puestos y Bélgica, Kuwait y los Emiratos Árabes Unidos cuatro. Otros países bajaron un puesto (República Islámica del Irán y Arabia Saudita), dos puestos (España y Reino Unido), tres (Brasil y Malasia) y cinco (Francia).

Esos 35 países y territorios más importantes siguieron en 2005 abanderando buques con pabellón extranjero. El tonelaje total así registrado alcanzó ese año 577,1 millones de TPM, que representaba el 66,9% de los 35 países, frente a los 523,3 millones de TPM y el 65,6% en 2004. En los países y territorios en desarrollo continuó la tendencia reciente a matricular sus buques con bandera extranjera. En 2005, los 14 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro -incluido Hong Kong (China) pero excluida la Provincia china de

Taiwán- tenían el 46% de su tonelaje total registrado con otros pabellones. Pese a esta tendencia general dentro de los países del grupo, hay grandes diferencias entre ellos. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países representaron el 91,4 y el 59,1% respectivamente, mientras que la India, la República Islámica del Irán, Tailandia y Filipinas hicieron un uso menor de esa práctica, que afectó únicamente al 9,2, 9,5, 14,3 y 19,3% de sus flotas respectivas. En el caso de los países desarrollados de economía de mercado, sin embargo, la parte de tonelaje registrado con pabellón extranjero aumentó al 73,8% en 2005. En algunos países, podría darse la tendencia opuesta. Por ejemplo, en 2005, Alemania aumentó su tonelaje total a 71,5 millones de TPM (57,9 millones en el año anterior), mientras su flota abanderada en el extranjero disminuyó del 84,4 al 81,7%.

2. Matrícula libre

En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los seis principales países de libre matrícula por tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países con menos peso en este capítulo. El total del tonelaje registrado al 1º de enero de 2006 en los seis primeros países aumentó 7,2% a 391,2 millones de TPM desde los 364,8 millones del año anterior, cuando ese tonelaje se incrementó menos del 2%. Panamá siguió encabezando la lista con una expansión de 16,8 millones de TPM. Esta matrícula permite un registro dual (es decir, un buque extranjero fletado sin tripulación durante un período de hasta dos años puede matricularse en el país durante ese mismo período sin perder su registro anterior), descuentos en los gastos de registro y exenciones fiscales para los beneficios producidos por las operaciones del buque. La flota de Liberia también aumentó 10,6%. En mayo de 2005, las cifras sobre inmovilizaciones de buques publicadas a tenor del Memorando de entendimiento de París situaban a ese país a la cabeza de la lista de los diez pabellones con mejores resultados. Ese registro ha contratado a especialistas en seguridad internacional para formar su propia red de auditores y se propone tomar medidas similares para aplicar el Código internacional en materia de seguridad y otras medidas relacionadas con la calidad. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia supone el 71,4% del total de los seis principales países de libre matrícula.

Cuadro 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1° de enero de 2006^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
Grecia	709	2.318	3.027	47.466	115.928	163.394	70,95	18,02
Japón	707	2.384	3.091	11.763	119.940	131.703	91,07	14,52
Alemania	420	2.366	2.786	13.120	58.397	71.516	81,66	7,89
China	1.763	1.130	2.893	29.832	35.656	65.488	54,45	7,22
Estados Unidos	625	1.054	1.679	10.172	36.755	46.927	78,32	5,18
Noruega	732	933	1.665	13.658	31.738	45.397	69,91	5,01
Hong Kong (China)	292	371	663	17.973	25.870	43.843	59,01	4,84
República de Corea	638	355	993	12.696	16.977	29.672	57,21	3,27
Taiwán, Provincia de china de	109	444	553	4.772	19.618	24.389	80,44	2,69
Singapur	467	287	754	14.695	8.285	22.980	36,05	2,53
Reino Unido	370	409	779	8.961	12.334	21.295	57,92	2,35
Dinamarca	316	428	744	9.228	10.328	19.556	52,81	2,16
Federación de Rusia	1.670	487	2.157	6.803	9.889	16.692	59,25	1,84
Italia	543	159	702	10.192	4.297	14.490	29,66	1,60
India	366	40	406	12.511	1.264	13.774	9,17	1,52
Suiza	26	346	372	791	10.968	11.759	93,28	1,30
Bélgica	69	134	203	5.902	5.657	11.559	48,94	1,27
Arabia Saudita	60	74	134	977	10.387	11.364	91,40	1,25
Turquía	436	365	801	6.793	3.497	10.290	33,98	1,13
Irán (República Islámica del)	156	23	179	8.894	936	9.830	9,52	1,08
Malasia	249	76	325	5.454	4.179	9.633	43,38	1,06
Países Bajos	515	207	722	4.520	4.288	8.808	48,69	0,97
Canadá	216	140	356	2.540	4.007	6.548	61,20	0,72
Suecia	159	183	342	1.692	4.684	6.375	73,47	0,70
Indonesia	591	120	711	3.822	2.408	6.231	38,65	0,69
Kuwait	40	29	69	3.682	1.361	5.043	26,99	0,56
Filipinas	275	37	312	4.052	971	5.023	19,33	0,55
Francia	164		290	2.208	2.655	4.863	54,60	0,54
Brasil	135	12	147	2.590	2.164	4.755	45,52	0,52
Emiratos Árabes Unidos	46	140	186	557	3.942	4.499	87,62	0,50
España	75	235	310	871	3.225	4.096	78,73	0,45
Tailandia	278	40	318	2.741	457	3.198	14,30	0,35
Israel	20	52	72	868	1.828	2.697	67,80	0,30
Croacia	73	37	110	1.684	979	2.663	36,77	0,29
Australia	45	35	80	1.375	1.253	2.628	47,68	0,29
Total (35 países)	13.355	15.576	28.931	285.855	577.123	862.978	66,88	95,17
Total mundial	15.576	17.238	32.814	303.768	602.985	906.753	66,50	100,00

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Buques de 1.000 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.^b Se entiende por país de domicilio el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos, determinar esto ha supuesto una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.^c Comprende los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios dependientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que están abanderados con pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas (que figuran en el cuadro 17 como territorio de libre matrícula).

Otros dos países importantes en ese registro - Bahamas y Malta- también incrementaron sus flotas en 11,2 y 5,3% respectivamente, mientras Chipre y las Bermudas disminuyeron, en cambio, las suyas. En 2005, Bermudas redujo su flota un 10,3% a 5,6 millones de TPM, una cifra inferior a la registrada en San Vicente y las Granadinas, y Antigua y Barbuda. Chipre disminuyó su flota en 13,7% a 27,2 millones de TPM y en 2005 se convirtió en el quinto país de libre matrícula después de Liberia, Panamá, las Islas Marshall y Croacia, que firmó un acuerdo recíproco con los Estados Unidos que permite la inspección o inmovilización en aguas internacionales de buques con bandera chipriota sospechosos de transportar armas de destrucción masiva. El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que los petroleros mantenían su parte en el peso muerto total en 35,3% (35,2% en el año anterior), mientras los graneleros disminuyeron ligeramente su parte al 41,3%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de

buque de esos seis países representa el 76,7% del peso muerto total y el 74,8% si se incluye a los países de menor importancia de libre matrícula. Los cargueros (3.300 unidades) representaban el 30,9% del número total de buques, seguidos de los graneleros (2.801 buques, con el 26,2% del total).

3. Nacionalidad de los buques

En el cuadro 18 puede verse la participación de los nacionales en los registros de matrícula libre e internacionales más importantes durante los tres últimos años. Se comparan los datos relativos al tonelaje registrado en los países enumerados con los del tonelaje registrado y propiedad de nacionales de esos países. Los 20 países o territorios cuyo registro se indica aparecen divididos en tres grupos: 6 grandes países de matrícula libre, 6 de matrícula libre de importancia menor y 8 de matrícula internacional. En los registros de libre matrícula, la parte del tonelaje propiedad de nacionales de esos países es mínima, muy por debajo del 5%.

Cuadro 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula^a al 1° de enero de 2006

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Cargueros		Portacontenedores		Otros		Total		Total al 1° de enero de 2005
	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Miles de TPM
Panamá	680	51.136	1.507	100.037	1.271	12.287	599	22.431	503	8.817	4.560	194.708	177.866
Liberia	459	45.187	236	15.765	156	2.660	406	15.853	159	5.016	1.416	84.483	76.372
Bahamas	199	22.911	204	11.288	359	5.513	65	2.068	260	4.748	1.087	46.528	41.835
Malta	192	11.553	363	16.513	304	2.787	51	1.397	47	408	957	32.637	30.971
Chipre	80	5.382	306	16.539	213	2.047	125	3.092	28	189	752	27.250	31.585
Bermudas	13	2.005	13	1.647	13	173	24	747	31	995	94	5.568	6.206
Total parcial	1.623	138.154	2.629	161.788	2.316	25.468	1.270	45.589	1.028	20.173	8.866	391.172	364.836
San Vicente y las Granadinas	19	505	83	4.059	248	2.133	14	89	68	172	432	6.958	6.857
Antigua y Barbuda	4	14	29	745	574	2.905	276	4.980	18	100	901	8.744	8.383
Islas Caimán	45	1.665	32	1.705	43	644			16	267	136	4.282	4.040
Luxemburgo	12	176	1	49	5	42	6	105	18	166	42	537	794
Vanuatu			26	1.321	14	231	1	29	110	393	151	1.974	1.879
Gibraltar	21	394	1	3	100	582	12	177	12	74	146	1.230	1.281
Total	1.724	140.908	2.801	169.669	3.300	32.005	1.579	50.969	1.270	21.344	10.674	414.896	388.069
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2005	1.629	131.632	2.688	159.506	3.286	31.439	1.479	46.213	1.224	19.280	10.306	388.069	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2004	1.604	131.630	2.663	155.126	3.422	32.296	1.384	42.343	1.220	18.528	10.293	379.923	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003	1.538	134.277	4.286	145.514	2.527	27.794	1.007	31.817	1.005	16.680	8.563	356.081	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Buques de 1.000 TRB o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

Cuadro 18

Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1° de enero^a
(En miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula			Participación de nacionales del país de matrícula y de nacionales de países que tienen una relación privilegiada con el país de matrícula					
				En tonelaje de la flota registrada			En porcentaje de la flota registrada		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Seis principales países de libre matrícula									
Panamá	168.710	177.866	194.708	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	74.083	76.372	84.483	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	42.552	41.835	46.528	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malta	35.348	30.971	32.637	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Chipre	31.706	31.583	27.250	1.062	459	0	3,3	1,5	0,0
Bermudas	5.446	6.206	5.568	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Seis países de libre matrícula de menor importancia									
San Vicente y las Granadinas	6.562	6.857	6.958	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	7.306	8.383	8.744	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caimán	4.086	4.040	4.282	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	1.273	794	537	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1.785	1.879	1.974	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	1.068	1.281	1.230	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	379.923	388.067	414.896	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Ocho registros internacionales									
Singapur	36.486	40.934	47.999	11.704	12.424	14.695	32	30	31
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	24.007	21.265	19.399	19.873	12.396	12.075	83	58	62
Hong Kong (China)	34.468	43.957	44.843	15.376	17.246	17.973	45	39	40
Islas Marshall	31.625	38.088	42.106	11.018	10.828	13.748	35	28	33
Isla de Man	9.355	12.073	13.501	5.255	4.700	4.938	56	39	37
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	8.976	8.859	9.532	8.547	8.330	9.184	95	94	96
Territorio Antártico Francés	5.043	5.427	5.756	1.811	1.769	1.644	36	33	29
Antillas Neerlandesas	1.940	2.132	1.685	626	616	699	32	29	41

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Buques de 1.000 TRB o más. Este cuadro no es completamente comparable con los cuadros 13 y 15, que toman como base los buques de 100 TRB o más.

Hay que señalar que en algunos países de matrícula internacional los nacionales de esos países o territorios tienen una parte apreciable del tonelaje matriculado en ellos, como es el caso de Dinamarca, Noruega, Hong Kong (China) y Singapur. En otros casos, los nacionales de un país que tiene una relación privilegiada con un territorio que tenga un registro poseen una parte significativa del tonelaje matriculado en ese territorio. Tal ocurre en el Reino Unido con la Isla de Man (36,6%), los Estados Unidos con la Islas Marshall (32,7%), Francia con el Territorio Francés Antártico, es decir, las Islas

Kerguelen (28,6%) y los Países Bajos con las Antillas Neerlandesas (41,5%). Así, en los registros internacionales, la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales de los países en que se basan esos registros o de nacionales de países que tienen relación privilegiada con el territorio del registro varía entre el 30% y más del 90%. Algunos países y territorios con la parte más considerable, a saber, Noruega, Hong Kong (China) y Dinamarca, ocupaban los lugares sexto, séptimo y duodécimo respectivamente entre los 35 países marítimos más importantes en 2005.

Los aspectos fiscales y reguladores revisten mucha importancia a la hora de establecer esos registros internacionales, muchas veces con referencia a lo que hacen otros países. En mayo de 2005, Francia creó un Registro Internacional Francés (RIF) para sustituir al Territorio Antártico Francés, que se suprimirá a lo largo de los dos próximos años. El RIF permite ciertas exenciones fiscales, prescribe el número mínimo de tripulantes de nacionalidad francesa o de la Unión Europea y fija el nivel de salarios y las condiciones laborales. En el Japón, durante el año se hicieron peticiones para que se estableciera un segundo registro con impuestos por tonelaje análogos a los que se aplican en otra parte.

En el cuadro 19 se indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 12 principales países de libre matrícula. En 2005, 35 países o territorios representaban el 90,5% del tonelaje total de las 12 flotas de libre matrícula (90,1% en el año anterior). La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios (China, Grecia, Alemania, Hong Kong (China), República de Corea, Japón, Noruega, Suiza, Provincia china de Taiwán y Estados Unidos), que controlan el 77% del peso muerto de los buques abanderados en los países de libre matrícula, en tanto que los 5 primeros países o territorios (China, Alemania, Grecia, Japón y Estados Unidos) controlan el 61,7%. El Japón figuró en 2005 en primer lugar, con la mayor proporción (23,2%) de la flota de los países de libre matrícula. Ese mismo país contaba también con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 119,9 millones de TPM, es decir, el 19,2% del total mundial matriculado en otros países, seguido de Grecia con 115,9 millones de TPM, esto es, el 19,2% del tonelaje total. El total abanderado en el extranjero por ambos países representó el 39,1% del total mundial registrado de ese modo.

En el cuadro 19 se presenta también un panorama general de cómo en 2005 los 35 países registraban sus buques en países de libre matrícula. En términos generales, la parte de los 6 principales países se mantuvo en el 94,3% mientras que la de los países de libre matrícula de menor importancia fue del 5,7%, un poco menos que el año anterior (5,9%).

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2005 se cerraron 1.569 contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos, lo

que supuso un aumento moderado del 13,3% en comparación con el incremento del 20,5% del año anterior (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros, la tendencia positiva del año anterior se invirtió, con 518 pedidos frente a las 547 unidades de 2004. El máximo se alcanzó en febrero con 72 pedidos, seguido de marzo y junio con 56 y 49 en cada uno de esos meses. En 2005, los pedidos de graneleros de nueva construcción aumentaron a 264, lo que supuso un 7,5% más que en el año anterior (246 contratos).

Los pedidos de portacontenedores subieron también casi un 27%; en 2005 hubo 491 contratos frente a 387 en 2004. Ese aumento siguió reflejando la tendencia reciente a construir portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. En 2005 se señaló que 20 navieros en activo habían encargado 150 portacontenedores con capacidad de más de 4.000 TEU. Los pedidos de propietarios que no estaban en activo fueron de 24 portacontenedores con una capacidad total de 122.000 TEU.

Los pedidos de buques nuevos de carga general aumentaron en un 74% en 2005 a 221 contratos, frente a las 127 unidades de 2004. Los pedidos de transbordadores disminuyeron ligeramente a 75 contratos (90 en el año precedente).

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura desglosado el tonelaje mundial encargado, por grupos de países y por tipos principales de buque. Este tonelaje se situaba a comienzos del año 2006 en 226,4 millones de TPM, con un aumento sustancial del 81,6% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 58,9 millones de TPM, que representaron el 26% del total mundial encargado, frente a los 35,4 millones de TPM, o sea el 28%, a comienzos de 2005. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que ascendían a 121,8 millones de TPM, o lo que es lo mismo, al 53,7% de todos los encargos mundiales, frente a los 69,7 millones de TPM y el 56% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental en 2005 se mantuvo en 1,3 millones de TPM, es decir, el 0,5% del total mundial encargado. La de los países socialistas de Asia se duplicó con creces en 2005, respecto del año anterior, terminando el año con 9,9 millones de TPM, lo que suponía el 4,3% de todos los pedidos mundiales.

Cuadro 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2006

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre		
	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%
Grecia	541	23.698	11,2	242	16.400	17,6	223	11.873	22,9	489	24.521	66,4	339	16.169	53,3
Japón	1.932	97.542	46,2	98	5.373	5,8	52	2.149	4,1	2	55	0,1	17	320	1,1
Alemania	29	3.516	1,7	537	22.300	24,0	18	949	1,8	60	1.641	4,4	228	6.060	20,0
China	396	13.844	6,6	52	3.227	3,5	8	224	0,4	15	238	0,6	10	277	0,9
Estados Unidos	131	1.688	0,8	92	3.590	3,9	151	9.422	18,1	4	48	0,1	8	68	0,2
Noruega	73	956	0,5	42	3.333	3,6	277	8.209	15,8	55	441	1,2	15	701	2,3
Hong Kong (China)	154	11.109	5,3	23	1.364	1,5	9	1.261	2,4	2	23	0,1	1	19	0,1
República de Corea	281	15.805	7,5	0	0	0,0	0	0	0,0	6	142	0,4	1	62	0,2
Taiwán, Provincia china de	287	9.181	4,3	68	5.650	6,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Singapur	68	1.717	0,8	33	3.747	4,0	9	331	0,6	0	0	0,0	1	30	0,1
Reino Unido	43	1.106	0,5	30	1.108	1,2	76	1.373	2,6	3	90	0,2	20	978	3,2
Dinamarca	32	569	0,3	5	165	0,2	63	801	1,5	5	151	0,4	2	47	0,2
Federación de Rusia	10	123	0,1	70	6.064	6,5	7	45	0,1	58	792	2,1	62	1.367	4,5
Italia	15	183	0,1	18	1.142	1,2	11	389	0,7	25	574	1,6	1	2	0,0
India	17	495	0,2	2	218	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	1	31	0,1
Suiza	219	8.052	3,8	10	280	0,3	8	413	0,8	26	500	1,4	6	98	0,3
Bélgica	10	202	0,1	0	0	0,0	11	149	0,3	14	95	0,3	1	9	0,0
Arabia Saudita	3	93	0,0	24	6.562	7,1	16	2.795	5,4	0	0	0,0	0	0	0,0
Turquía	33	189	0,1	2	122	0,1	10	234	0,5	109	1.663	4,5	0	0	0,0
Irán (República Islámica del)	5	81	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	11	194	0,5	2	148	0,5
Malasia	17	84	0,0	0	0	0,0	12	82	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Países Bajos	34	292	0,1	16	191	0,2	33	1.643	3,2	6	37	0,1	17	124	0,4
Canadá	3	43	0,0	4	225	0,2	10	347	0,7	17	63	0,2	1	13	0,0
Suecia	8	72	0,0	10	402	0,4	13	644	1,2	3	21	0,1	2	9	0,0
Indonesia	51	659	0,3	1	79	0,1	4	109	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Kuwait	2	108	0,1	1	42	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Filipinas	15	296	0,1	0	0	0,0	1	28	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0
Francia	12	304	0,1	2	104	0,1	35	999	1,9	6	59	0,2	0	0	0,0
Brasil	6	1.100	0,5	4	779	0,8	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Emiratos Árabes Unidos	63	1.009	0,5	9	894	1,0	13	965	1,9	4	120	0,3	5	395	1,3
España	43	338	0,2	0	0	0,0	12	938	1,8	1	4	0,0	6	262	0,9
Tailandia	11	57	0,0	0	0	0,0	0	17	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Israel	7	119	0,1	5	428	0,5	0	0	0,0	25	808	2,2	3	49	0,2
Croacia	3	7	0,0	6	332	0,4	1	44	0,1	9	357	1,0	2	12	0,0
Australia	3	71	0,0	3	362	0,4	3	95	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Total parcial (35 países)	4.557	194.708	92,2	1.409	84.483	90,8	1.086	46.528	89,6	955	32.637	88,3	751	27.250	89,9
Otros	2.262	16.413	7,8	237	8.543	9,2	267	5.394	10,4	263	4.305	11,7	240	3.066	10,1
Total	6.847	211.121	100,0	1.646	93.026	100,0	1.353	51.922	100,0	1.218	36.942	100,0	991	30.316	100,0

Cuadro 19 (continuación)

Bermudas			Seis países de libre matrícula de menor importancia			Total parcial			Total de la flota con pabellón extranjero		País o territorio de domicilio
Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	
2	88	1,0	119	3.797	14,2	1.955	96.546	21,1	2.318	115.928	Grecia
0	0	0,0	27	857	3,2	2.128	106.296	23,2	2.384	119.940	Japón
1	22	0,3	961	9.550	36,9	1.834	44.038	9,6	2.366	58.397	Alemania
0	0	0,0	109	1.858	7,0	590	19.668	4,3	1.130	35.656	China
26	360	4,2	183	1.534	5,8	595	16.710	3,6	1.054	36.755	Estados Unidos
5	58	0,7	52	364	1,4	519	14.062	3,1	933	31.738	Noruega
9	1.244	14,5	5	73	0,3	203	15.093	3,3	371	25.870	Hong Kong (China)
0	0	0,0	0	0	0,0	288	16.009	3,5	355	16.977	República de Corea Taiwán, Provincia china de
0	0	0,0	4	18	0,1	359	14.849	3,2	444	19.618	Singapur
0	0	0,0	6	103	0,4	117	5.928	1,3	287	8.285	Reino Unido
9	903	10,5	44	718	2,7	225	6.276	1,4	409	12.334	Dinamarca
0	0	0,0	36	594	2,2	143	2.327	0,5	428	10.328	Federación de Rusia
0	0	0,0	35	363	1,4	242	8.754	1,9	487	9.889	Italia
0	0	0,0	35	766	2,9	105	3.056	0,7	159	4.297	India
0	0	0,0	7	125	0,5	27	869	0,2	40	1.264	Suiza
0	0	0,0	28	577	2,2	297	9.920	2,2	346	10.968	Bélgica
0	0	0,0	28	259	1,0	64	714	0,2	134	5.656	Arabia Saudita
0	0	0,0	0	0	0,0	43	9.450	2,1	74	10.387	Turquía
0	0	0,0	26	110	0,4	180	2.318	0,5	365	3.497	Irán República Islámica del)
0	0	0,0	2	5	0,0	20	428	0,1	23	936	Malasia
0	0	0,0	1	90	0,3	30	256	0,1	76	4.180	Países Bajos
3	820	9,6	27	151	0,6	136	3.258	0,7	207	4.288	Canadá
20	688	8,0	9	291	1,1	64	1.660	0,4	140	4.007	Suecia
13	1.048	12,2	21	539	2,0	70	2.735	0,6	183	4.684	Indonesia
0	0	0,0	0	0	0,0	56	847	0,2	120	2.408	Kuwait
0	0	0,0	0	0	0,0	3	150	0,0	29	1.361	Filipinas
0	0	0,0	16	307	1,2	32	631	0,1	37	971	Francia
1	7	0,1	22	265	1,0	78	1.738	0,4	126	2.655	Brasil
0	0	0,0	0	0	0,0	10	1.879	0,4	12	2.164	Emiratos Árabes Unidos
0	0	0,0	4	50	0,2	98	3.433	0,7	140	3.942	España
0	0	0,0	1	9	0,0	63	1.551	0,3	235	3.225	Tailandia
0	0	0,0	0	0	0,0	11	74	0,0	40	457	Israel
2	196	2,3	2	196	0,7	44	1.796	0,4	52	1.828	Croacia
0	0	0,0	12	130	0,5	33	882	0,2	37	979	Australia
2	134	1,6	3	36	0,1	14	698	0,2	35	1.253	Total parcial (35 países)
93	5.568	64,9	1.825	23.725	90,1	10.676	414.899	90,5	15.576	577.122	Otros
2	3.014	35,1	1.043	2.934	9,9	4.354	43.669	9,5	1.662	25.863	Total
135	8.582	100,0	2.868	26.659	100,0	15.058	458.568	100,0	17.238	602.985	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

Cuadro 20

Pedidos de los principales tipos de buque^a en 1996-2005

Año	Buques tanque		Graneleros		Buques mixtos		Cargueros		Portacontenedores		Buques de pasaje/ transbordadores		Total ^b	
	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM	Nº	Miles de TPM
1996	274	13.875	271	14.250	-	-	257	2.107	292	6.978	144	155	1.238	37.365
1997	428	32.516	282	17.983	2	220	299	2.701	166	3.618	96	149	1.273	57.187
1998	280	21.922	166	11.835	0	0	333	2.488	178	5.975	117	231	1.074	42.451
1999	206	16.822	346	23.934	-	-	162	1.323	170	7.183	116	348	1.000	49.610
2000	446	41.865	344	20.081	-	-	255	2.534	373	15.025	136	308	1.554	80.121
2001	550	34.260	165	9.496	-	-	142	1.222	180	6.564	101	80	1.138	51.622
2002	447	23.979	275	20.799	-	-	136	1.593	135	6.223	111	131	1.104	52.725
2003	456	-	193	-	-	-	91	-	325	-	94	-	1.159	-
2004	547	-	246	-	-	-	127	-	387	-	90	-	1.397	-
2005														
Enero	33	-	7	-	0	-	12	-	27	-	5	-	84	-
Febrero	72	-	14	-	0	-	7	-	55	-	14	-	162	-
Marzo	56	-	60	-	0	-	30	-	12	-	3	-	161	-
Abril	37	-	41	-	0	-	20	-	44	-	13	-	155	-
Mayo	38	-	31	-	0	-	5	-	43	-	1	-	118	-
Junio	49	-	15	-	0	-	5	-	59	-	4	-	132	-
Julio	36	-	12	-	0	-	16	-	58	-	10	-	132	-
Agosto	35	-	10	-	0	-	23	-	59	-	6	-	133	-
Septiembre	46	-	41	-	0	-	14	-	27	-	6	-	134	-
Octubre	47	-	17	-	0	-	24	-	29	-	3	-	120	-
Noviembre	33	-	2	-	0	-	38	-	60	-	6	-	139	-
Diciembre	36	-	14	-	0	-	27	-	18	-	4	-	99	-
Total	518		264		0		221		491		75		1.569	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo, *Shipping Statistics and Market Review*, enero/febrero de 2004, cuadro II-1.1.1.1. Las cifras desde 2003 están basadas en datos de esa misma publicación. Las de 2005 corresponden al número de enero/febrero de 2006, con información mensual facilitada por Baird Publications (Australia).

^a Buques de 300 TRB o más.

^b En ese total no quedan comprendidos los datos relativos a los contratos para la construcción de buques de otros tipos.

Cuadro 21

Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2006
(En miles de TPM)

Grupo de países de matrícula	Total	Petroleros	Graneleros	Cargueros	Portacontenedores	Otros buques
Total mundial	226.387	70.697	66.612	5.082	50.850	33.146
Países desarrollados de economía de mercado	58.878	17.384	10.667	1.548	15.745	13.534
Principales países de libre matrícula	121.759	34.958	44.645	1.533	25.852	14.771
Países de Europa central y oriental	1.317	773	21	236	139	148
Países socialistas de Asia	9.920	3.847	2.987	224	2.313	549
Total de países en desarrollo	34.513	13.735	8.292	1.541	6.801	4.144
<i>de los cuales en:</i>						
África	140	1	0	0	0	139
América	3.641	251	288	840	1.826	436
Asia	30.364	13.316	7.854	697	4.975	3.522
Europa	368	167	150	4	0	47
Oceanía	0	0	0	0	0	0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

La parte de los países en desarrollo en los pedidos registró un incremento de más del doble con respecto al año anterior y supuso 34,5 millones de TPM, esto es, el 15,2% del tonelaje mundial encargado a comienzos de 2006. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia también se multiplicaron por más de dos, cifrándose en 30,4 millones de TPM a comienzos de 2006, representando el 87,8% de los encargos totales de los países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos se cifraron en 140.000 TPM a principios de 2006, y los de los países en desarrollo de América se situaron en 3.641.000 TPM.

En 2005, los pedidos de petroleros aumentaron un 57,2% a 70,7 millones de TPM, representando el 31,2% del total de los pedidos mundiales. Los países en desarrollo realizaron pedidos que suponían 13,7 millones de TPM, lo que constituye el 19,3% de todos los petroleros encargados, correspondiendo a los países en desarrollo de Asia 13,3 millones de TPM, es decir, el 97% del total de los países en desarrollo. A comienzos de 2006, el número de pedidos de graneleros se había duplicado con respecto a 2005 para situarse en 66,6 millones de TPM, lo que supuso el 29,4% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 16 y el 67%, con un total de 83%. El volumen de los portacontenedores encargados se mantuvo en 2005 en 50,8 millones de TPM, lo que representaba el 22,5% de los pedidos mundiales. De esos pedidos, correspondió a los países desarrollados de economía de mercado el 30,9% y a los principales países de libre matrícula un 58,4%. A principios de 2005 los pedidos de portacontenedores de países en desarrollo se duplicaron con creces hasta 6,8 millones de TPM, es decir, el 13,3% de los pedidos totales de portacontenedores. Los países en desarrollo de Asia tenían encargados 4,9 millones de TPM, esto es, el 73,1% de los pedidos totales de los países en desarrollo.

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

El cuadro 22 indica los precios por tipos principales de buques nuevos. En 2005, esos precios fluctuaron sustancialmente a tenor del tamaño y tipo de buque, aunque las variaciones fueron menores que en 2004. Se registraron alzas relativamente moderadas de los precios de los petroleros, que oscilaron entre un mínimo de 3,6% y un máximo de 14,3%. En 2005, los precios no llegaron a los mayores niveles del año anterior pero estuvieron muy por encima del promedio histórico. Los precios de los graneleros disminuyeron, con descensos pronunciados en los buques medianos grandes y en los de tamaño El Cabo. Los precios de los graneleros Panamax nuevos y de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU se mantuvieron estables y no arrojaron variaciones en comparación con el año anterior. Se observaron subidas de precios de 15,6 y 7,9% en los buques que transportan GNL y GPL. Por lo general, la tendencia a la baja de los precios de los astilleros durante el año reflejó los menores pedidos en razón de unas previsiones más modestas sobre el comercio internacional.

En congruencia con la evolución de los precios de los buques nuevos, las variaciones en los precios de los buques de segunda mano que figuran en el cuadro 23 para petroleros y graneleros se diferencian de las del año anterior en que esos precios aumentaron menos e incluso algunos disminuyeron. Los graneleros de tamaño mediano grande (Handymax) y Panamax registraron incrementos de 6,7 y 17% respectivamente, mientras que los graneleros de tamaño El Cabo subieron un 20%.

En conjunto, las actividades de compra y venta continuaron en 2005 en los buques nuevos y de segunda mano, a pesar de los altos precios de unos y otros. Tal cosa se debe probablemente a que hubo unos fletes elevados y buenos beneficios. Las transacciones de segunda mano de buques tanque se cifraron en 27,3 millones de TPM en 2005, casi un 40% menos que la cifra de 2004. En los graneleros el tonelaje de segunda mano se situó en 23,2 millones de TPM, con un descenso del 15% respecto de 2004.

Cuadro 22

Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indica^a
(En millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	Variación porcentual 2004/05
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	11	24	25	20	22	30	28	-6,7
Petroleros de 32.000 a 45.000 TPM	18	29	34	29	30	38	43	13,2
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	14	32	29	23	25	35	35	0,0
Petroleros de 80.000 a 105.000 TPM	22	42	43	41	41	56	58	3,6
Graneleros de 170.000 TPM	27	45	40	40	47	61	59	-3,3
Petroleros de 250.000 a 280.000 TPM	47	90	85	76	75	105	120	14,3
GNL de 125.000 a 138.000 m³	200	225	245	165	155	190	205	7,9
GPL de 75.000 m³	44	78	68	60	59	77	89	15,6
Cargueros de 15.000 TPM	12	24	21	19	16	20	18	-10,0
Portacontenedores puros de 2.500 TEU	26	52	50	35	38	42	42	0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a Desde 1995 los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

Cuadro 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2005
(A finales de año, en millones de dólares)

Buque	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Variación porcentual 2004/05
Petroleros de 40.000 TPM	27	26	24	28	40	42,5	6,3
Petroleros de 80.000 a 95.000 TPM^a	39	33	30	38	57	60,7	6,5
Petroleros de 130.000 a 150.000 TPM^a	50	43	42	48	74	73	-1,3
Petroleros de 250.000 a 280.000 TPM^a	71	60	53	75	107	116	8,4
Graneleros de 45.000 TPM	15	12	15	21	30	28	-6,7
Graneleros de 70.000 TPM	16	14	17	28	41	34	-17,0
Graneleros de 150.000 TPM	25	22	26	41	57	68,4	20,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review 2005*.

^a Los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase

Capítulo 3

PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

En este capítulo se ofrece información sobre la productividad de la flota mundial y se analiza el equilibrio entre la oferta y la demanda de tonelaje. Los indicadores básicos son una comparación entre generación de carga y propiedad de la flota, las toneladas de mercancías transportadas y las toneladas-milla por TPM, y el exceso de oferta de tonelaje en los principales sectores del mercado marítimo.

A. PRODUCTIVIDAD

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM disminuyeron en 2005 ligeramente a 7,4 y los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto aumentaron a 30,3. El descenso marginal de la productividad medida en toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM) refleja la mayor tasa de expansión de la flota en comparación con el crecimiento de la carga transportada. El descenso de la productividad medido en toneladas-milla por TPM se explica también por esa expansión que superó al crecimiento del tráfico marítimo y a las distancias recorridas.

En el cuadro 25 se facilitan datos complementarios sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. En el caso de los petroleros, ese indicador se mantuvo en 6,7, mientras que en el de graneleros y cargueros mixtos disminuyó ligeramente de 5,1 a 5 y de 8,8 a 8,4 toneladas por TPM respectivamente. En el resto de la flota también disminuyó de 12,3 a 11,5 toneladas por TPM.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas en petroleros,

graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2005, los miles de toneladas-milla por TPM de los petroleros se mantuvieron en 32,4, mientras que las cifras correspondientes de graneleros y cargueros mixtos disminuyeron de 25,7 a 25,2 y de 43,1 a 41,1 respectivamente. En el resto de la flota también disminuyeron de 34,9 a 33,6.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

1. La capacidad excedente

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje. El exceso total de capacidad en 2005 fue ligeramente superior a la del año anterior, con 7,2 millones de TPM, lo que en buena medida se debió al elevado número de buques nuevos en servicio durante el último año. La proporción de buques sobrantes en la flota mercante mundial se mantuvo en la reducida cifra del 0,7%.

2. El mecanismo de oferta y demanda por tipo de buque

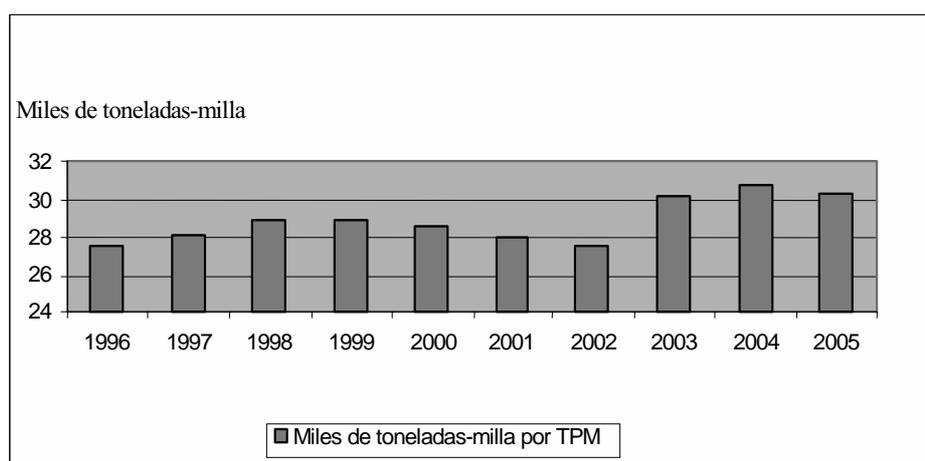
En 2005 la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 14,6 millones de TPM hasta un total de 312,9 millones de TPM, en razón de que los buques nuevos entregados superaron al tonelaje desguazado, retirado o perdido (véanse el cuadro 28

y el gráfico 7). La capacidad sobrante aumentó ligeramente a 4,5 millones de TPM, esto es, al 1,4% de la flota total de buques tanque. En ese mismo año, la oferta total de graneleros aumentó en 14,9 millones de TPM para pasar a 340 millones de TPM. El exceso de tonelaje de este tipo de buque alcanzó 2,0 millones de TPM, lo que equivale al

0,6% de la flota total de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se mantuvo igual que en 2004, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM, lo que supone el 1,6% de la flota mundial de este sector. Esa capacidad excedente ha sido inferior a 1 millón de TPM durante los últimos años.

Gráfico 6

Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1996-2005



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Cuadro 24

Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica

Año	Flota mundial (millones de TPM)	Carga total (millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (miles de millones)	Toneladas transportadas por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1990	658	4.008	17.121	6,1	26,0
1995	735	4.651	20.188	6,3	27,5
2000	808	5.871	23.016	7,3	28,5
2004	896	6.846	27.635	7,6	30,8
2005	960	7.109	29.045	7,4	30,3

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register - Fairplay (datos de mediados de año para 1990 y de finales de año para todas las demás fechas); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD; toneladas-milla: Fearnleys, *Review*, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

Cuadro 25

Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos^a y resto de la flota^b, en los años que se indica
(En toneladas transportadas por TPM)

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos	Toneladas transportadas por el resto de la flota (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
1970	1.182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1.564	4,8	396	2,9	282	5,8	1.406	8,3
1990	1.427	6,0	667	3,3	203	6,3	1.680	9,1
2000	2.073	7,3	1.255	4,6	122	7,9	2.533	10,5
2004	2.248	6,7	1.571	5,1	85	8,8	2.941	12,3
2005	2.373	6,7	1.684	5,0	65	8,4	2.986	11,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys Review, varios números; World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números, y otras fuentes especializadas.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos (mineraleros/graneleros/petroleros) indicados en el cuadro 6.

^b El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques indicados en el cuadro 6.

Cuadro 26

Productividad estimada de petroleros, graneleros, cargueros mixtos^a y resto de la flota^b, en los años que se indica
(En miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles secos en cargueros mixtos (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de cargueros mixtos	Toneladas-milla en el resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6.039	43,8	1.891	39,4	745	52,5	1.979	15,7
1980	9.007	27,6	2.009	14,5	1.569	32,4	4.192	24,8
1990	7.376	30,8	3.804	18,8	1.164	36,0	4.777	26,0
2000	9.840	34,5	6.470	23,9	593	38,5	6.837	28,3
2004	10.898	32,4	7.984	25,7	418	43,1	8.349	34,9
2005	11.471	32,4	8.524	25,2	320	41,1	8.730	33,6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys Review, varios números; World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números, y otras fuentes especializadas.

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos (mineraleros/graneleros/petroleros) indicados en el cuadro 6.

^b El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques indicados en el cuadro 6.

Cuadro 27

Exceso de oferta de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica
(Cifras de finales de año)

	1990	2000	2002	2003	2004	2005
	Millones de TPM					
Flota mercante mundial	658,4	808,4	844,2	857,0	895,8	960,0
Excedente total ^a	63,7	18,4	21,7	10,3	6,2	7,2
Flota en actividad ^b	594,7	790,0	822,5	846,7	889,6	952,8
	Porcentajes					
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	2,3	2,6	1,2	0,7	0,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay y Lloyd's Shipping Economist, varios números.

^a Estimación de las cifras medias anuales. Se entiende por excedente de tonelaje el que no es explotado plenamente por diversas causas: explotación a velocidad reducida, buques desarmados, tonelaje inactivo, etc.

^b Diferencia entre la flota mundial y el excedente de tonelaje.

Cuadro 28

Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica^a
(Promedios anuales en millones de TPM)

	1990	2000	2002	2003	2004	2005 ^b
Flota mundial de petroleros	266,2	279,4	267,7	286,0	298,3	312,9
Excedente total de petroleros ^c	40,9	13,5	19,1	6,0	3,4	4,5
Proporción del excedente en la flota mundial de petroleros (porcentaje)	15,4	4,8	7,1	2,1	1,1	1,4
Flota mundial de graneleros	228,7	247,7	258,8	297,5	325,1	340,0
Excedente total de graneleros ^d	19,4	3,8	2,2	3,6	2,1	2,0
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros (porcentaje)	8,2	1,5	0,9	1,2	0,6	0,6
Flota mundial de cargueros convencionales	63,6	59,3	57,3	43,4	43,6	45,0
Excedente de la cargueros convencionales	2,1	1,1	0,4	0,7	0,7	0,7
Proporción del excedente en la flota mundial de cargueros convencionales (porcentaje)	3,3	1,8	0,7	1,6	1,6	1,6
Flota mundial de buques unitarizados	37,5	83,6	98,6	120,9	131,0	136,9
Excedente de buques unitarizados	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (porcentaje)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

^a La sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales que figuran en el cuadro 27. Quedan excluidos del presente cuadro los petroleros y los graneleros de menos de 10.000 TPM y los cargueros convencionales y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

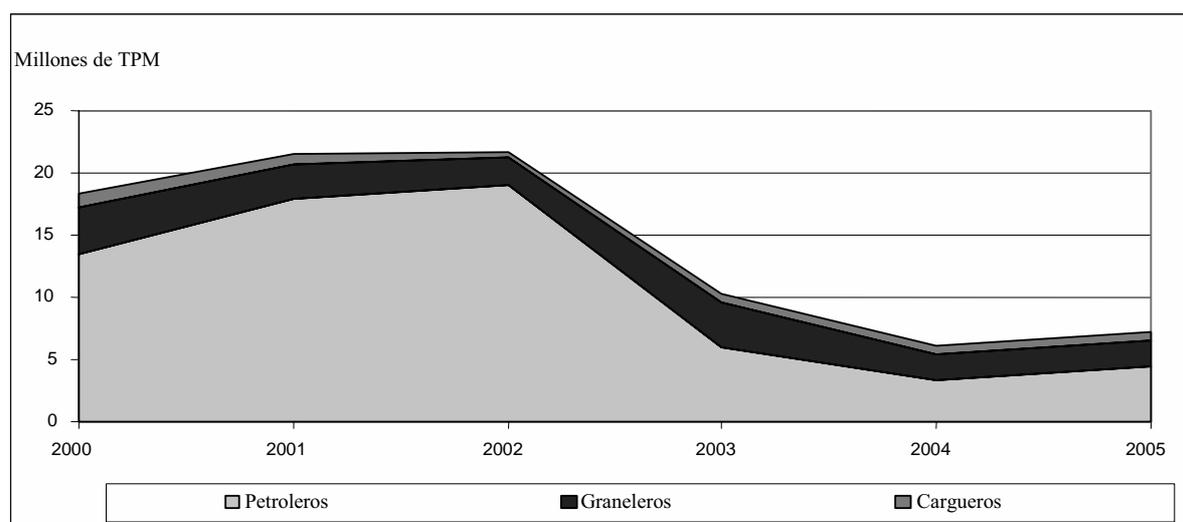
^b Los datos de 2005 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2004.

^c Incluido un 50% de mineraleros/graneleros/petroleros.

^d La flota de buques unitarizados comprende los portacontenedores totalmente celulares, los portacontenedores mixtos, los buques ro-ro y los buques portagabarras.

Gráfico 7

Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buque, en los años que se indica



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

C. COMPARACIÓN DE LAS CIFRAS DE CARGA CON LA PROPIEDAD DE LA FLOTA

En el cuadro 29 se resume la correlación entre el volumen de carga general en los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron casi el 48,7% del tráfico marítimo mundial en 2005 frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo de aproximadamente el 51,3% en 1980 a alrededor del 26,9% en 2005. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de nacionales de un país concreto pero registrado en el extranjero, y sumados ambos la parte de dichos países sube al 60%. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en torno al 40%. El tonelaje de su propiedad matriculado en pabellones nacionales subió del 10% de la flota mundial en 1980 al 22,7% a principios de 2005. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de nacionales de países en desarrollo se ha incrementado a casi un quinto de ese tipo de tonelaje, lo que hace que el tonelaje total de los países en desarrollo sea aproximadamente el 30% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo en torno al 3% en 2005, sin variación respecto de los niveles de años anteriores, pero con un claro descenso con respecto al nivel del 4,7% de 1980. La proporción de su flota también disminuyó desde el 5,5% a menos del 2% en 2005. En este año, los países socialistas de Asia aumentaron su participación en el tráfico mundial al 8,9% e incrementaron su parte en el tonelaje mundial desde

el 1,6% de 1980 al 3,9%. Además, esos países cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de libre matrícula y entre una cosa y otra la parte de ese grupo fue del 8% de la flota mundial.

En el cuadro 30 se facilita información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que practican el comercio. Esas naciones son también las mayores propietarias de tonelaje, lo que se explica porque el transporte marítimo propicia el comercio y forma parte de la política comercial en general. La capacidad marítima y la propiedad de un tonelaje considerable, en particular, sirven para promover el comercio de un país. En el cuadro se destacan también las semejanzas y diferencias existentes en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas, como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca y Suecia, destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico con otros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos, Alemania, Francia y el Reino Unido figuran en ese grupo. En 2005, los Estados Unidos generaron en torno al 12,5% del tráfico mundial y poseían el 10,1% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto de ese tonelaje abanderado en el país. Del mismo modo, Francia generó el 4% del tráfico mundial, pero la proporción del tonelaje propio fue de 1%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

Cuadro 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota,
por grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000 y 2004-2005

Grupos de países	Año	Total de mercancías cargadas y descargadas (millones de toneladas)	Porcentaje del total mundial	Flota mercante (millones de TPM)	Porcentaje del total mundial
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2.812	54,8	282,2	86,5
	1980	3.965	53,7	350,1	51,3
	1990	4.529	55,7	219,0	33,3
	2000	6.391	52,1	203,2	25,1
	2004	6.731	49,1	241,7	27,0
	2005	6.890	48,7	258,4	26,9
Principales países de libre matrícula	1970	^a	^a	70,3	21,6
	1980	^a	^a	212,6	31,1
	1990	^a	^a	224,6	34,1
	2000	^a	^a	384,7	47,6
	2004	^a	^a	404,0	45,1
	2005	^a	^a	431,9	45,0
Países en desarrollo	1970	2.075	40,4	20,5	6,3
	1980	2.926	39,6	68,4	10,0
	1990	3.065	37,7	139,7	21,2
	2000	4.834	39,4	157,0	19,4
	2004	5.426	39,6	202,3	22,6
	2005	5.577	39,4	218,3	22,7
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	264	4,8	21,7	6,7
	1980	346	4,7	37,8	5,5
	1990	236	2,9	44,3	6,7
	2000	377	3,1	16,3	2,0
	2004	428	3,1	14,5	1,6
	2005	439	3,1	14,4	1,5
Países socialistas de Asia	1970	44	0,9	1,2	0,4
	1980	146	2,0	10,9	1,6
	1990	168	2,1	22,1	3,4
	2000	654	5,3	26,1	3,2
	2004	1.127	8,2	33,5	3,7
	2005	1.254	8,9	37,0	3,9
Total mundial^b	1970	5.134	100,0	326,1	100,0
	1980	7.383	100,0	682,8	100,0
	1990	8.133	98,3	658,4	100,0
	2000	12.257	100,0	808,4	100,0
	2004	13.711	100,0	896,0	100,0
	2005	14.160	100,0	960,0	100,0

Fuente: La de los anexos II y III b).

^a El volumen de los países en desarrollo comprende todas las mercancías cargadas y descargadas.

^b Incluido el tonelaje no asignado que figura en el anexo III b).

Cuadro 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(A principios de 2006)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	12,5	10,1
Alemania	8,3	7,5
China	6,7	7,1
Japón	5,3	14,1
Francia	4,5	1,0
Reino Unido	4,2	3,9
Países Bajos	3,6	1,2
Italia	3,5	1,7
Canadá	3,2	0,7
Bélgica	3,1	1,3
Hong Kong (China)	2,8	7,9
República de Corea	2,6	3,3
España	2,2	0,6
México	2,1	0,1
Singapur	2,0	5,9
Taiwán, Provincia china de	1,8	2,5
Federación de Rusia	1,8	1,9
Malasia	1,2	1,2
Austria	1,2	0,0
Suiza	1,2	1,2
Suecia	1,1	0,7
Australia	1,1	0,4
Tailandia	1,1	0,5
India	1,0	1,5
Brasil	0,9	0,6
Total	78,9	76,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por la Organización Mundial del Comercio.

Capítulo 4

COMERCIO Y MERCADO 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 principales sectores de cargas a granel y de 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 PRODUCTOS

1. El comercio marítimo del crudo y sus derivados

En 2005 los fletes de los petroleros fluctuaron como consecuencia de las decisiones de la OPEP de ajustar los niveles de producción para evitar un exceso de oferta o de compensar la escasez de suministros en otros países. La continua demanda de los principales países consumidores y de China, las interrupciones de la producción habidas en África y las causadas en el golfo de México por una estación de fuertes huracanes también afectaron a esos fletes.

En 2006 es probable que los envíos de petróleo crudo y sus derivados se vean influidos por las decisiones de la OPEP sobre los niveles de producción, por el volumen de las exportaciones rusas y por la fuerza de la demanda en Europa occidental, América del Norte, el Japón y China.

2. Los fletes de los buques tanque

En términos generales, 2005 fue un año de resultados contrapuestos para los propietarios de petroleros. Como indica el cuadro 31, tres de los cinco índices de fletes de los buques que transportan

crudo y sus productos subieron durante el año. El índice de los grandes petroleros/superpetroleros aumentó de 80 a 149 y los de los buques de tamaño El Cabo y Aframax terminaron el año en 257 después de empezar en 170 y 210 respectivamente. El índice de los petroleros de tamaño mediano disminuyó de 307 a 286, con un descenso más pronunciado para los buques que transportan derivados del petróleo desde 322 a 284. Con la excepción de los que se refieren a los buques de tamaño El Cabo, todos los índices eran en diciembre de 2005 inferiores a los vigentes en el mismo mes del año anterior.

Los índices medios de los fletes de cuatro categorías de petroleros, con excepción de los que acarrear productos derivados, estuvieron en 2005 por debajo de las medias correspondientes a 2004. En grandes petroleros/superpetroleros, la media de 100 registrada durante el año fue un tercio menor que el promedio del año anterior. Para el tonelaje de tamaño Suezmax y Aframax las medias fueron 157 y 191 respectivamente, alrededor de un quinto menos que las cifras del año anterior. Los buques de tamaño medio tuvieron un índice medio de 271 en 2005, inferior en cerca de un 5% al del año anterior. Sólo los petroleros que transportan derivados registraron una modesta subida en su índice medio, desde 283 a 287 en 2005.

Cuadro 31

Índices de fletes de petroleros, 2004-2006
(Cifras mensuales)

	<i>Lloyd's Shipping Economist</i>					<i>Baltic Tanker</i>	
	> 200	120-200	70-120	25-70	Derivados	Índice de crudos	Índice de derivados
2004							
Octubre	195	285	355	320	263	2.081	1.063
Noviembre	276	342	374	433	390	2.974	1.780
Diciembre	216	240	268	378	367	2.689	1.753
Promedio	144	195	229	287	283	1.779	1.225
2005							
Enero	80	170	210	307	322	1.812	1.588
Febrero	135	165	181	233	267	1.401	1.303
Marzo	96	162	195	255	289	1.587	1.304
Abril	85	124	157	212	274	1.308	1.276
Mayo	75	137	191	271	253	1.331	1.157
Junio	61	126	157	267	253	1.235	1.030
Julio	83	108	144	248	243	1.194	1.127
Agosto	69	107	133	190	211	1.099	981
Septiembre	82	120	154	244	350	1.104	1.290
Octubre	109	186	249	376	385	1.532	1.815
Noviembre	179	225	269	358	312	2.174	1.801
Diciembre	149	257	257	286	284	2.147	1.296
Promedio	100	157	191	271	287	1.494	1.331
2006							
Enero	112	163	193	314	342	1.945	1.565
Febrero	116	168	176	267	282	1.672	1.378
Marzo	86	127	163	204	225	1.098	979
Abril	63	108	133	208	213	985	818
Mayo	79	132	158	217	241	1.090	1.118

Fuente: Resumen en *Lloyd's Shipping Economist*, varios números; los índices de *Baltic Tanker* corresponden al primer día hábil del mes; índices recogidos en *Lloyd's Ship Manager* (que dejaron de publicarse en marzo de 2004).

Grandes petroleros y superpetroleros

Durante el primer trimestre de 2005, todos los fletes disminuyeron desde los máximos tan notables alcanzados en el último trimestre del año anterior. A principios de 2005, las tarifas desde el Golfo Pérsico al Japón, la República de Corea, Europa y el Caribe/costa este de los Estados Unidos fueron de 74 WS, 70 WS, 71 WS y 67 WS respectivamente. En el mes siguiente se duplicaron en todas las rutas y luego bajaron suavemente en mayo a los niveles iniciales. Dos ejemplos ilustran la cuantía de las mejoras de los fletes durante el mes de febrero en la ruta al Japón. A principios de mes, Idemitsu fletó el *Takayama* en 120 WS para transportar 250.000 t de petróleo crudo con entrega en la segunda semana de marzo. A finales de febrero Cosmo había contratado

el *Pacific Ruby* para acarrear 255.000 t en 149 WS con entrega una semana más tarde. Para suministros a la República de Corea, los fletes de febrero fueron también buenos: Hyundai fletó el *Bandaisan* para llevar 262.000 t en 165 WS con entrega a mediados de marzo. Un cuadro similar se dio en las rutas en dirección oeste durante el mismo mes. CSSA fletó el *Front Champion* para un envío de 280.000 t en 130 WS con destino el Reino Unido/continente, mientras Irving Oil fletó el *Amantea* en 112 WS para transportar 290.000 t a la costa este de Norteamérica.

En junio las tarifas se hundieron, cifrándose en sólo 57 WS en todas las rutas, salvo en la que se dirige al Caribe y a la costa este de Norteamérica, donde fueron todavía peores con 54 WS. Fletes de

principios de junio al Japón y la República de Corea muestran esos fletes tan bajos. Dos compañías, Idemitsu y Jomo, fletaron los petroleros *Suzuka* y *Asian Jewel* para transportar sendas remesas de 250.000 t al Japón en 57 WS, mientras LGCaltex contrató el *New Vitality* y otro buque sin especificar para transportar cada uno 265.000 t a la República de Corea, también en 57 WS. Esa misma tarifa fue la que pagó Engen para fletar el *Shinko Landes* con destino Sudáfrica, contratándose petroleros para dirigirse al mar Rojo en sólo 50 WS, que fue la tarifa pagada por Hellenic para que el *TI Africa* acarreará 275.000 t y también por Tupras para que el *Iran Najim* llevara 290.000 t. Esta baja tarifa fue también a la que SinoChem fletó el *Oriental Venture* para transportar 260.000 t a China, y en las rutas al Caribe Royal Dutch Shell contrató el *Formosa Petrochallenger* para llevar 274.000 t, mientras que KPC alquiló el *Amantea* para acarrear 280.000 t. Los fletes con destino a Europa septentrional fueron un poco mejores con 55 WS, que fue la tarifa pagada por Royal Dutch Shell para que el *Arosa* transportara 280.000 t.

Los fletes se recuperaron modestamente en julio, con una mayor subida en las rutas en dirección este, en torno a 90 WS, manteniéndose aquéllas en dirección oeste en unos 75 WS. Luego las tarifas se desplomaron de nuevo en agosto a tan sólo 60 WS, pero empezaron a mejorar en septiembre y en octubre se situaban en 100 WS para las rutas hacia el este y por encima de 90 WS en dirección oeste. En noviembre se alcanzó un máximo con 167 WS para el Japón como destino y en 185 WS para la República de Corea, y luego se atenuaron a finales de año, registrándose para esos destinos promedios de 126 WS y 137 WS respectivamente. Esa misma tendencia se observó en los envíos a Europa noroccidental y al Caribe y la costa este de Norteamérica. Para esos destinos, las tarifas de noviembre fueron 156 WS y 139 WS, mientras las de diciembre se cifraron en 122 WS y 113 WS respectivamente. Para destinos en China, las tarifas bajaron lentamente: Unipac fletó dos buques -el *Hebei Mountain* y el *Grand Explorer*- para sendas remesas de 265.000 t en 190 WS y 197 WS respectivamente a finales de año.

En enero de 2006 los fletes registraron un deterioro aún mayor, descendiendo más del 12% para destinos en Oriente y más del 20% para aquéllos en Occidente. Ya en las últimas semanas de diciembre de 2005 las tarifas habían bajado considerablemente, pues en la tercera semana de ese mes Repsol fletó el *Universal Brave* para entregar a

mediados de enero 278.900 t transportadas desde la Isla de Kharg a España en tan sólo 102 WS. A mediados de enero Vela contrató seis buques para envíos de 285.000 t desde Ras Tanura al Golfo de México con tarifas comprendidas entre 75 WS y 90 WS. Aunque bajos, los fletes de enero de 2006 fueron del orden del 30% superiores a los habidos en enero de 2005.

En los meses siguientes las tarifas en todas las rutas disminuyeron todavía más, alcanzándose un mínimo de 55 WS en abril para viajes desde el Golfo Pérsico con destino el Japón y la República de Corea, y situándose en 60 WS para destinos en Europa occidental. A título de ejemplo, NITC fletó el *Seaking* en abril para transportar 285.000 t desde el Golfo Pérsico al Reino Unido/continente en 57 WS, mientras en mayo NGT contrató el *Tataki* para acarrear 235.000 t al Japón en 68 WS. Las tarifas se recuperaron ligeramente en junio, alcanzándose la cota de 100 WS en todas las rutas, con la excepción de los destinos en Europa noroccidental donde se registró un flete medio de 80 WS. Las tarifas fueron de 101, 102 y 114 WS para destinos en el Japón, la República de Corea y el golfo de México respectivamente. Ejemplos representativos en ese mes son los fletamentos del *Effie Maersk* por Royal Dutch Shell para llevar 270.000 t a 80 WS desde el Golfo Pérsico al Reino Unido/continente y el del *Pacific Crystal* por NGT para transportar 255.000 t desde el Golfo Pérsico al Japón en 112 WS.

Petroleros de tamaño Suezmax

La fluctuación de los fletes del tonelaje Suezmax reflejó las condiciones particulares que rigen en las rutas servidas por esos buques. Las tarifas desde África occidental comenzaron el año en 184 WS para destinos en Europa pero luego bajaron durante casi todo el año y en agosto eran casi la mitad con 98 WS. Los fletamentos más bajos fueron probablemente los de CSSA, que contrató el *SFC Caucasus* para transportar 130.000 t a destinos del Reino Unido/continente en sólo 90 WS, y los de BP Amoco, que alquiló el *Yannis P* para una remesa similar a Trieste (Italia) con la misma tarifa. En octubre, sin embargo, los fletes medios se habían duplicado con creces, situándose en 200 WS. Hubo varios casos de remesas de 130.000 t con esa tarifa. Petrogal contrató en 205 WS el *Astro Perseus* con destino Portugal, Addax fletó el *Astro Phoenix* en 215 WS para destinos en el Reino Unido/continente y Eni pagó 220 WS por el *Nikator* con destino en Lavera (Francia). Los fletes medios de noviembre y diciembre fueron 230 WS y 227 WS

respectivamente, unas cifras que indican que las tarifas fueron buenas y firmes hasta finales de año. No obstante, en enero de 2006 se contrajeron en una cuarta parte hasta 164 WS con una tendencia claramente a la baja; a finales de enero Petroplus fletó el *Katherine Knudsen* en 122 WS para llevar 130.000 t a Lavera (Francia), y con esa misma tarifa CSSA contrató el *Sonangol Kizomba* para una remesa similar con destinos en el Reino Unido/continente.

Los fletes desde África occidental a destinos en el Caribe/costa este de los Estados Unidos comenzaron el año en 151 WS y mejoraron hasta marzo, cuando se cifraron en 161 WS. Contratos representativos de ese mes fueron el fletamento por Royal Dutch Shell del *Janet* para transportar 130.000 t a 170 WS y el de Conoco que contrató el *Kamlesh* en 140 WS. En los meses siguientes las tarifas bajaron hasta agosto, cuando tocaron fondo con 105 WS. Sin embargo, en octubre se habían casi duplicado con 199 WS y siguieron subiendo hasta finales de año, con una tarifa media en diciembre de 244 WS. Durante ese mes el mercado dio muestras de debilitarse. Sun Oil fletó el *Dakota* para transportar 130.000 t a Filadelfia a comienzos de mes a 267 WS y tres semanas después contrató el *Sonangol Luanda* en 222 WS para una remesa similar con el mismo destino. Los fletes se contrajeron en enero de 2006 en alrededor del 30% en esa ruta.

Para envíos por el Mediterráneo y desde esta zona a Europa noroccidental, las tarifas empezaron el año en 191 WS y 183 WS respectivamente. En los meses siguientes los fletes siguieron una tendencia similar, claramente a la baja con un mínimo en julio de 102 WS en la ruta a Europa noroccidental, y en agosto con 107 WS en la ruta que cruza el Mediterráneo. La recuperación fue simultánea y se alcanzó 207 WS en octubre en ambas rutas. Algunos contratos representativos de ese mes fueron los 180 WS convenidos por Tamoil para que el *Seaprince* acarreara 130.000 t desde la Jamahiriya Árabe Libia al Reino Unido/continente y los 120 WS pagados por Repsol para que el *Iran Susangero* transportara una remesa similar desde Sidi Kerir (Egipto) a España. Las tarifas en esas rutas se dispararon hasta finales de año con fletes medios en noviembre y diciembre de 237 WS y 285 WS. A finales de diciembre, Clearlake fletó el *Cape Bata* y el *Sea Spirit* para transportar sendas remesas de 130.000 t desde Novorossiysk (Federación de Rusia) a destinos del Mediterráneo en 300 WS, mientras Newton contrató el *Iran Sarvestan* en 295

WS para llevar 140.000 t desde Supsa (Georgia) a ese mismo destino.

En enero de 2006 las tarifas bajaron en todas las rutas. Desde África occidental a destinos en Europa septentrional y en el Caribe/costa este de Norteamérica, las cifras de enero fueron de 167 WS y 164 WS. La tarifa media que rigió en ese mismo mes para tonelaje Suezmax que operaba por el Mediterráneo fue de 178 WS.

Las tarifas en todas las rutas fluctuaron desde febrero hasta mayo con una clara tendencia a la baja y una pequeña recuperación en junio. El flete medio más bajo se observó en abril con 119 WS en la ruta que cruza el Mediterráneo. Las tarifas en ella y desde África occidental a Europa y el Caribe/costa este de Norteamérica fueron 137 WS, 145 WS y 129 WS respectivamente. Un contrato ilustrativo es el que hizo en junio CSSA del *ISI Olive* para transportar 130.000 t al Reino Unido/continente en 155 WS. En ese mismo mes, CSSA también fletó el *Wilmina* para llevar igual cantidad desde Argelia a destinos en el Mediterráneo a 120 WS.

Petroleros de tamaño Aframax

Este tipo de buque se utiliza en el comercio desde Europa noroccidental, el Caribe, el Mediterráneo e Indonesia. Las rutas desde Europa noroccidental se dirigen a esa misma región y a destinos en el Caribe y en la costa este de Norteamérica. Los fletes en ellas comenzaron el año en 200 WS y 240 WS respectivamente. Los meses siguientes fueron volátiles con tarifas bajas seguidas de otras altas, pero en conjunto hubo una tendencia a la baja hasta los meses del verano cuando se alcanzaron 122 WS y 140 WS. Después las tarifas se mantuvieron morosas con una buena recuperación en octubre cuando se llegó a 222 WS y 263 WS respectivamente. Contratos representativos de ese mes fueron el de Exxon Mobil que fletó el *Catherine Knudsen* en 230 WS para un envío de 80.000 t desde el mar del Norte al Reino Unido/continente, y el de Koch que contrató el *Fucsia* para transportar una remesa similar desde el continente a las costa este de Norteamérica a 205 WS.

Las rutas desde el Caribe tienen destinos en la propia región y en la costa este de Norteamérica. Las fluctuaciones en sus tarifas repitieron las registradas en Europa noroccidental. El año comenzó en 241 WS y los altibajos se mantuvieron hasta agosto, cuando se alcanzó un mínimo con 135

WS; en septiembre hubo una recuperación que se acentuó en octubre, cuando se llegó a 222 WS. Dos ejemplos fueron los de Conoco, que fletó el *Eagle Auriga* en 235 WS para llevar 70.000 t a un destino en el golfo de México, y Vitol, que contrató en 180 WS el *Minerva Lisa* para una remesa similar desde Mamonal (Colombia) a la costa este de Norteamérica. Las tarifas alcanzaron un máximo en noviembre con 347 WS y bajaron en diciembre a 235 WS.

En las rutas a través del Mediterráneo y desde allí a Europa noroccidental también hubo volatilidad, registrándose una modesta tendencia al alza en la segunda, entre enero y mayo. Las tarifas a comienzos de año fueron de 210 WS y 196 WS en esas rutas, para situarse en mayo en 206 WS y 208 WS respectivamente. Contratos típicos en ese mes fueron envíos desde el mar Negro como el del *Aegean Legend* en 230 WS para transportar 80.000 t desde Novorossiysk a un destino en el Mediterráneo para Royal Dutch Shell, y el del *Eagle Columbus* en 200 WS para una remesa similar contratada por Vitol desde Batumi al Reino Unido/continente. En las semanas siguientes las tarifas bajaron hasta julio cuando tocaron fondo con 138 WS en las rutas del Mediterráneo y con 137 WS en los destinos en Europa noroccidental. Después los fletes se recuperaron y alcanzaron un máximo en noviembre con 294 WS y 293 WS en esas rutas, con una modesta corrección el mes siguiente para situarse en 271 WS y 257 WS respectivamente.

Las tarifas de las rutas desde Indonesia al Lejano Oriente comenzaron el año en 58 WS y subieron hasta marzo, cuando alcanzaron un máximo de 259 WS. En este último mes, Exxon fletó el *Platres* y CSK contrató el *Valiant* en 242 WS y 285 WS respectivamente para remesas de 80.000 t al Japón; y SKS fletó el *Esperanza* para un envío similar a Ulsan (República de Corea) en 245 WS. Los meses siguientes registraron un deterioro de las tarifas hasta junio, cuando se alcanzó un mínimo de 112 WS. Luego hubo una pequeña recuperación hasta septiembre y en octubre los fletes eran de 226 WS, siendo los dos meses últimos excepcionalmente buenos, con 337 WS y 335 WS respectivamente. Como contratos representativos cabe citar el de Hyundai a mediados de diciembre cuando fletó el *New Argosy* para llevar 80.000 t a Daesan (República de Corea) en 335 WS y el de LG Caltex, que contrató el *Esperanza* para un envío similar a Yosu (República de Corea) en 340 WS.

El año 2006 comenzó con una corrección de los fletes en todas esas rutas. Para aquellas por el Mediterráneo o por Europa noroccidental fueron de 195 WS y 149 WS en enero, disminuyendo 28 y 42% respectivamente desde el mes anterior. Para las rutas desde el Caribe a la costa este de Norteamérica las tarifas aumentaron en realidad un poco hasta un promedio de 241 WS en ese mes.

En los meses siguientes las tarifas siguieron bajando en todas las rutas. De enero a junio, en las que discurren por el Mediterráneo y por Europa noroccidental y en las que van desde el Caribe a la costa este de Norteamérica y desde Indonesia al Lejano Oriente el descenso fue de 20, 17, 23 y 40% respectivamente. En cada una de esas rutas y por el mismo orden, los fletes en junio fueron 154 WS, 123 WS, 186 WS y 152 WS. La cuantía de ese descenso se observa en algunos contratos concertados en ese período. Por ejemplo, en abril, CSSA fletó el *Anna Knutsen* para acarrear 80.000 t a 90 WS dentro de la zona de Europa noroccidental, mientras China Oil contrató el *New Assurance* para llevar 80.000 t desde Indonesia a Dalian en 135 WS. En el mes siguiente, Sempra fletó el *NS Concord* para transportar 70.000 t en 180 WS dentro de la región del Caribe y OMV contrató el *Nordmark* para transportar 80.000 t desde Tartous (Siria) a Trieste (Italia) en 130 WS.

Petroleros de tamaño mediano

Las tarifas medias al contado de buques de tamaño mediano que transportan petróleo crudo desde el Caribe al golfo de México y a la costa este de Norteamérica comenzaron el año en 364 WS, pero los meses siguientes fueron volátiles y poco boyantes. La caída de las tarifas a 196 WS en abril se había visto precedida y fue seguida de cifras mensuales de 267 WS y 270 WS respectivamente. Del mismo modo, el mínimo registrado -en agosto con 184 WS- se situó entre dos promedios mensuales de 240 WS en julio y 243 WS en septiembre. En octubre, las cifras medias se situaron en 407 WS después de que los huracanes golpearan al litoral estadounidense. Algunos contratos se hicieron por encima del promedio: Valero fletó el *Georgis Nikolos* en 460 WS para llevar 50.000 t desde Aruba a un destino en los Estados Unidos en el golfo de México y Citgo contrató en 435 WS el *Nedas* para una remesa similar desde Bajo Grande (Venezuela) también a Norteamérica. Los últimos dos meses del año registraron tarifas que bajaron a 314 WS en noviembre y a 235 WS en diciembre.

Los petroleros de capacidad similar que operan en el Mediterráneo y desde allí al Caribe y la costa este de América del Norte tuvieron en sus tarifas menores fluctuaciones. Concretamente, los fletes dentro de la zona del Mediterráneo superaron la cota de 200 WS durante casi todo el período comprendido entre enero y septiembre: en enero fueron de 222 WS y sólo en abril y en agosto bajó esa cifra a 191 WS y 174 WS respectivamente. El último trimestre fue especialmente bueno, con promedios mensuales superiores a la cota de 300 WS: 358 WS en octubre y 323 WS y 327 WS en noviembre y diciembre respectivamente.

Las tarifas de los petroleros que van desde el Mediterráneo al Caribe y a la costa este de Norteamérica experimentaron, sin embargo, una tendencia a la baja: en enero fueron de 291 WS y casi todo el tiempo se mantuvieron por debajo del nivel de 250 WS, siendo agosto el mes donde se registró la cifra más baja con 182 WS. En las rutas desde el Mediterráneo hubo en octubre un alza en las tarifas a 363 WS para destinos al otro lado del Atlántico, situación que incluso mejoró en noviembre cuando el promedio de ese mes se cifró en 365 WS. En el mes siguiente se produjo una reducción a 286 WS.

Contratos representativos en la región del Mediterráneo durante ese mes de octubre en que se dieron los fletes más altos fueron los de Newton, que fletó el *Pearl* por 375 WS para llevar 43.500 t desde Grecia a un destino en el Mediterráneo y que dos semanas después contrató en 500 WS el *Maersk Richmond* para llevar 30.000 t desde Lavera (Francia) a otro destino en el Mediterráneo. Para transportes al Caribe y a la costa este de Norteamérica en el último trimestre cabe citar los contratos de Vitol en diciembre. Esa compañía fletó el *Lauren* en 315 WS y dos semanas después el *Halki* en 290 WS para sendos envíos de 44.000 t desde el Mediterráneo a la costa este de Norteamérica.

En otras partes los fletes también reflejaron ese boyante nivel del Mediterráneo durante el último trimestre del año. En octubre, Litasco fletó el *Baltic Captain I* en 360 WS para transportar 30.000 t desde San Petersburgo (Federación de Rusia) a las Islas Canarias (España).

En enero de 2006 las tarifas bajaron en algunas de esas rutas. Las cifras medias desde el Caribe disminuyeron moderadamente a 267 WS. Las correspondientes al Mediterráneo y desde esta

región al Caribe aumentaron en realidad a 342 WS y 303 WS.

En los meses siguientes las tarifas bajaron aún más en todas las rutas, con el declive más pronunciado en la zona del Mediterráneo. Hubo un muy acusado descenso del 42% desde enero hasta junio con un mínimo de 165 WS en marzo. Las cifras de mayo y junio fueron de 205 WS y 200 WS respectivamente. Otras rutas registraron una tendencia similar a la baja en el mismo período, con un 13% en aquellas desde el Caribe a la costa este de Norteamérica y un 21 % para las que van desde Europa noroccidental al Caribe/costa este. Un ejemplo de esa tendencia es el fletamento del *Theodoros IV* a mediados de mayo para transportar 43.500 t a través del Mediterráneo en 210 WS.

Petroleros que sólo transportan derivados

Las tarifas de los grandes petroleros de ese tipo en la gama de 70.000 a 80.000 TPM y los comprendidos entre 50.000 y 60.000 TPM que operan desde el Golfo Pérsico al Japón tuvieron durante casi todo el año una tendencia descendente. Los fletes mensuales medios de esos dos tipos de buque iniciaron el año en 320 WS y 344 WS respectivamente y durante los meses siguientes quedaron bastante por debajo de esos promedios. En ambos casos el mes peor fue junio con cifras de 173 WS y 196 WS respectivamente. Únicamente en octubre hubo una mejora. A los petroleros mayores correspondió una tasa media de 374 WS, mientras aquellos comprendidos entre 50.000 y 60.000 TPM registraron 437 WS. La subida entre los meses de junio y octubre para el tipo de petrolero de mayor tamaño se advierte en los fletamentos hechos por Vitol para una remesa de 75.000 t desde el Golfo Pérsico al Japón: en junio contrató el *Oriental Green* en 165 WS y en octubre el *Rainier Spirit* en 320 WS. La misma tendencia se observó en los petroleros de la gama de 50.000 a 60.000 TPM: Hanwah fletó el *Difko Birtha* en junio en 210 WS para transportar 55.000 t al Japón, mientras en octubre Projector contrató en 440 WS el *Altius* para un envío similar al mismo país. Las tarifas que se aplicaron a destinos en la República de Corea fueron semejantes a las anteriores para ambos tipos de buque; en octubre Vitol fletó el *Emerald Hill* para llevar 55.000 t a la República de Corea/Japón meridional en 425 WS. Después de octubre, los fletes bajaron de 369 WS a 298 WS para petroleros en la gama de 70.000 a 80.000 TPM, siendo las cifras de los buques comprendidos entre 50.000 y 60.000 TPM de 300 WS y 316 WS respectivamente.

A lo largo del año el fletamento por tiempo determinado equivalente para un petrolero de 55.000 TPM disminuyó desde 54.500 dólares diarios en enero a sólo 31.000 dólares en agosto, aumentando a 67.100 dólares en octubre para acabar el año en 45.900 dólares.

Los fletes de los buques tanque en la gama de 35.000 a 50.000 TPM que operan desde el Caribe al golfo de México y la costa este de Norteamérica también registraron una tendencia a la baja y en menos tiempo, ya que desde enero a agosto las tarifas medias pasaron de 314 WS a 202 WS. En septiembre hubo una buena recuperación hasta 356 WS, para luego bajar algo en octubre a 323 WS. Contratos representativos de petroleros de ese tamaño fueron los de Hess durante el año para envíos de 40.000 t desde St Croix a la costa este de los Estados Unidos: en enero, la tarifa que se ajustó fue de 330 WS para el *Kriton*, en agosto la cifra fue de 145 WS para el *Elka Bene* y un mes más tarde se contrató el *Kriti Atki* en 285 WS. Éstos fueron los meses mejores, ya que los promedios de noviembre y diciembre se quedaron en 252 WS y 248 WS respectivamente.

Los petroleros menores en la gama de 25.000 a 35.000 TPM que operan desde Singapur a destinos en Asia oriental comenzaron el año en 372 WS para disminuir en los meses siguientes, situándose mayo y junio por debajo de la cota de 300 WS. Este último mes fue el de tarifas más bajas con un promedio de sólo 213 WS. En ese mes Royal Dutch Shell fletó el *Ocean Moonbeam* para llevar 30.000 t a Pasir Gudang (Malasia) por 110.000 dólares y el *Bright Pacific* para una remesa similar a Hong Kong (China) por 280.000 dólares. Sinopec contrató en 200 WS el *Da Qing 455* para otro envío de 30.000 t a China septentrional. Las tarifas para otros destinos fueron parecidas y así, por ejemplo, se cerraron dos contratos para transportar 30.000 t a la costa oriental de la India por 280.000 dólares. Luego, los fletes medios de los petroleros de ese tamaño se recuperaron lentamente, con una subida apreciable en septiembre a 471 WS, que se mantuvo en octubre, cuando se llegó a 585 WS. Los dos meses siguientes fueron menos notables, con promedios de 454 y 398 WS respectivamente.

En enero de 2006, mejoraron las tarifas de casi todos los tamaños de buques y en casi todas las rutas. Los petroleros mayores de la gama de 50.000 a 60.000 TPM que operan desde el Golfo Pérsico al Japón vieron un crecimiento de sus tarifas del 12% hasta 355 WS. En los buques tanque menores

comprendidos entre 25.000 y 35.000 TPM que operan desde Singapur se registró un incremento parecido, con 438 WS. Petroleros menores similares que van desde el Caribe a la costa este de Norteamérica tuvieron aumentos aún mejores, del orden del 29% hasta 384 WS.

En los meses siguientes, los fletes disminuyeron apreciablemente para los petroleros mayores, incluidos los de la gama de 70.000 a 80.000 TPM que se dirigen desde el Golfo Pérsico al Japón. En algunos casos, las variaciones mensuales de las tarifas para ambos tipos de buque fueron de más del 40%. Las cifras de junio fueron de 180 WS para los buques tanque de 70.000 a 80.000 TPM y de 225 WS para aquellos de 50.000 a 60.000 TPM, lo que supuso unos descensos respectivamente del 39 y el 37% entre enero y junio. Un buen ejemplo de esa tendencia es la contratación a finales de junio del *Gulf Stream* por MBK para llevar 50.000 t desde el Golfo Pérsico al Japón en 212 WS y la del *Alonissos* por Vitol para acarrear 80.000 t por la misma ruta en 155 WS. Las tarifas de buques tanque de 25.000 a 35.000 TPM que operan desde el Caribe a la costa este de Norteamérica y desde Singapur en dirección este también bajaron durante el mismo período, pero se mantuvieron cerca de la cota de 300 WS. En junio, las cifras fueron de 292 WS para transportes desde el Caribe a la costa oriental de Norteamérica y de 298 WS para envíos desde Singapur hacia el este. Un ejemplo representativo fue el fletamento del *Alexandra Park* a principios de junio por BP Amoco para transportar 30.000 t desde Singapur a China septentrional.

El mercado de fletamentos de petroleros por tiempo determinado

En ese mercado la actividad superó el millón de TPM durante casi todo el año, con la excepción de enero, junio y diciembre, cuando sólo se fletaron 0,6, 0,8 y 0,7 millones de TPM. Los meses de mayor movimiento fueron marzo, abril, octubre y noviembre, cuando se señalaron cifras de 1,9, 1,8, 2,2 y 1,8 millones de TPM respectivamente. En marzo, el 76% de los fletamentos se hacía para más de dos años y el 87,0% correspondía a grandes petroleros/superpetroleros y a buques de tonelaje superior al que permite el canal de Suez casi en las mismas proporciones. En julio, el 71,4% de los contratos eran de 6 a 12 meses, con un 38,0% de buques Suezmax y un 26,7% de buques Aframax. En octubre, el 65,5% de los fletamentos era para períodos inferiores a un año, el 41,5% versaba sobre grandes petroleros/superpetroleros y un tercio se

refería a buques Aframax. En ese mes, la tarifa para un superpetrolero de cinco años era de 52.000 dólares diarios. En su conjunto, los fletes totales se cifraron en 17,5 millones de TPM en 2005, algo menos que los 18,2 millones de 2004.

Durante el año, los grandes petroleros/superpetroleros representaron del orden del 33% de los fletamentos, correspondiendo a los buques tanque más pequeños de menos de 80.000 TPM otro 15%. Los petroleros mayores se desempeñaron especialmente bien en septiembre, cuando representaron el 73,6% del tonelaje fletado en ese mes con tarifas de 52.000 dólares diarios. Los fletamentos a corto plazo de hasta un año supusieron alrededor de la mitad del total, correspondiendo a los de más de dos años un 36%.

La cuantía de fletes en enero de 2006 duplicó la del año anterior y supuso 1,1 millones de TPM, de los que la mitad correspondió a contratos de larga duración.

Los fletamentos crecieron más aprisa en febrero y marzo con un total de 1,8 millones y 2,6 millones de TPM respectivamente. Abril registró una reducción en el número o el tamaño de los buques fletados o en ambas cosas a la vez, ya que los fletamentos totales medidos por tonelaje contratado disminuyeron a 1,8 millones, de los que los de larga duración representaron el 80%. Esa actividad creció de nuevo en los meses siguientes con 2,2 millones, 3,6 millones y 2,4 millones de TPM en mayo, junio y julio respectivamente. Con la excepción de mayo, los fletamentos de larga duración predominaron en las transacciones.

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANDEL

1. El tráfico marítimo de carga seca

En las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y desde el Brasil al Lejano Oriente y Europa se contratan grandes buques de tamaño El Cabo. Durante el año, la elevada y sostenida demanda de mineral de hierro por parte de China y la congestión que padecían los puertos de carga y descarga hicieron que se solicitaran estos buques en el Pacífico. Los de dimensiones Panamax se emplearon en varias rutas, en particular en las transatlánticas de carbón y mineral de hierro desde la costa este de América del Norte y en las que partían desde Sudáfrica. Se empleó también tonelaje Panamax en las rutas de

mineral de hierro y carbón entre puntos de Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y en las que discurren dentro de Europa con origen en Suecia. También se utilizaron algunos buques de ese tipo desde el golfo de México y la costa oriental de Sudamérica para el transporte de cereales.

Para acarrear éstos a distintos destinos, en particular a puertos con restricciones de calado, se emplearon buques menores, como los de tamaño medio. Estos 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 buques que transportan carga seca terminaron 2005 en niveles por debajo de los vigentes a comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico registró una caída de 46,4% a 2.407, siendo el mes más bajo julio donde apenas se llegó a 1.804. Ese índice fue en 2005 de 3.253, del orden de un 27% menos que el promedio habido el año anterior. El deterioro de las tarifas fue más pronunciado en el tonelaje Panamax, tal como muestra la reducción de casi el 31% en el correspondiente Índice Báltico para ese tipo de buques, mayor que la registrada en los de tamaño El Cabo, donde la cifra correspondiente disminuyó menos de un cuarto.

Tal como se indica en el cuadro 32, los fletamentos por tiempo de cargueros tramp disminuyeron en 2005 a 320, lo que supuso una contracción del 36,6% a lo largo del año. Los fletamentos por viaje de esos buques bajaron a 332 a finales de año, con una caída del 51% desde enero. El índice medio de los fletamentos por tiempo fue en 2005 de 100 puntos menos que en el año anterior, mientras que en el caso de los fletamentos por viaje el índice de 469 puntos supuso 65 puntos menos que en 2004. Los promedios registrados en 2005, sin embargo, estuvieron bastante por encima de las cifras de 2003.

Las menores tarifas fueron acompañadas de un aumento de los gastos de las navieras. Por ejemplo, los precios medios del combustible del tipo IFO 180 en Singapur subieron desde 190 dólares por tonelada en enero a 288 dólares en diciembre. También algunos hechos registrados durante el año auguraron cambios en los gastos futuros (por ejemplo, en mano de obra y seguros) de propietarios y armadores (véase el recuadro 2).

Recuadro 2

Estudio de la oferta y demanda de personal navegante, y cuestiones sobre seguros

La actualización del estudio BIMCO/ISF Manpower 2005 se completó en diciembre. Se trata de la evaluación más completa de la oferta y demanda de personal navegante y se ha publicado cada cinco años desde 1990. Este año el estudio indicaba que la discrepancia entre la oferta y demanda de oficiales se había acortado. En la actualización de 2000 la oferta de oficiales se cifraba en 404.000 con un déficit respecto de la demanda de 16.000, es decir, un 4%. Las cifras de 2005 son 466.000, con un déficit de demanda de sólo 10.000, esto es, el 2,1%. Los países de la OCDE siguen siendo una fuente importante de oficiales, habiendo aumentado su importancia Europa oriental, y en mucha menor medida, los países asiáticos. El otro personal, sin embargo, seguía encontrándose con un gran exceso de oferta: en 2000, ésta se estimaba en 821.000, con un excedente de 222.000, lo que supone un 27,0%, y en 2005 la cifra era de 721.000 con un sobrante de 135.000, lo que equivalía al 18,7%. Estas últimas cifras, sin embargo, son menos sólidas, ya que hay dudas sobre el número exacto de personal distinto de los oficiales disponible para servicios internacionales y no únicamente en el plano nacional. Los países de Asia oriental, sudoriental y meridional son los principales proveedores de ese personal en todo el mundo. Se estima que para 2015 el déficit de oficiales subirá al 5,9% y el del otro personal al 21,6%.

En febrero de 2006 se convocó la 94ª reunión (marítima) de la OIT para consolidar en una única convención los varios tratados y recomendaciones adoptados a lo largo de los años y establecer las condiciones laborales del personal navegante. La nueva Convención sobre el trabajo marítimo se aprobó con el apoyo muy mayoritario de más de 100 países. Se esperaba que ofreciera una "declaración de derechos" para más de 1,2 millones de trabajadores de buques mercantes, sin perjuicio de dejar un grado suficiente de discreción nacional para aplicar esos derechos con transparencia y responsabilidad. El objetivo general es lograr un transporte marítimo de calidad que es crucial para la economía mundial. Pesqueros y embarcaciones tradicionales (como *dhow*s y juncos) no están incluidos en la Convención. En la sección B.2 del capítulo 6 se hace una amplia presentación de este tratado.

Aseguradores y reaseguradores se vieron afectados por desastres naturales en varias regiones del mundo. Munich Re estimó las pérdidas totales en materia de seguros en 75.000 millones de dólares, correspondiendo al huracán Katrina 45.000 millones. Algunos aseguradores marítimos arbitraron medidas para cubrir los riesgos extraordinarios; P&I Club del Reino Unido, que asegura del orden de 105 millones de toneladas brutas, señaló un déficit neto de 13 millones de dólares en febrero de 2005 y decidió cubrirse más. No obstante, la competencia en el seguro de los cascos de los buques mantuvo las subidas de las primas en un modesto nivel. Algunos aseguradores londinenses las elevaron sólo un 6% en su cartera en general.

Se hicieron peticiones para que los Estados Unidos mantuvieran su papel de reasegurador de actos de terrorismo de acuerdo con la Ley sobre el particular que expira en 2007. A mediados de 2005, el Comité Conjunto sobre situaciones bélicas del mercado de seguros de Londres declaró el estrecho de Malaca una zona con riesgo de guerra. Ello obedeció a los reiterados incidentes de piratería registrados en ese área en los últimos años. Aunque el Comité es puramente asesor, la declaración permite a los aseguradores comunicar con siete días de antelación la cancelación de las condiciones de las pólizas vigentes y recabar primas adicionales.

La piratería también se desarrolló en otras zonas. En el Cuerno de África se registraron incidentes repetidamente con Somalia como punto de partida. En agosto, la Oficina Marítima Internacional señaló nueve incidentes en dos semanas, con algunos de los ataques a 120 millas de la costa. En noviembre, un buque mercante tailandés que transportaba azúcar desde el Brasil al Yemen fue secuestrado, con la tripulación de 22 como rehenes para pedir un rescate. En enero de 2006 un buque de guerra estadounidense detuvo a un *dhow* armado y rescató a la tripulación cautiva de aquel mercante.

Cuadro 32

Índices de fletes de cargueros, 2003-2005
(Cifras mensuales)

Período	Fletamentos por tiempo de cargueros <i>tramp</i> ^a (1972 = 100)			Fletamentos por viaje de cargueros <i>tramp</i> ^b (1985 = 100)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Enero	263	536	506	185	553	677
Febrero	259	585	481	156	613	715
Marzo	272	579	530	151	451	565
Abril	292	519	507	203	558	624
Mayo	310	439	440	230	533	552
Junio	292	385	373	304	401	412
Julio	307	416	313	273	478	342
Agosto	307	458	290	276	562	285
Septiembre	317	471	328	294	514	352
Octubre	409	499	379	337	503	391
Noviembre	448	538	346	309	544	376
Diciembre	489	592	320	360	701	332
Promedio anual	331	501	401	257	534	469

Nota: Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

^a Recopilados por Maritime Research y publicados en Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*.

^b Recopilados por *Lloyd's Shipping Economist* y publicados en ISL, *Shipping Statistics and Market Review*.

Fletamentos por tiempo de cargueros (viajes)

Algunos contratos representativos concertados para buques de diferentes tamaños en rutas clásicas ilustran la evolución de las tarifas en 2005. 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 en 74.950 y 63.875 dólares diarios. Esos fletes subieron después y alcanzaron un máximo en abril en la ruta transatlántica con 82.400 dólares diarios y en febrero en la ruta a Australia con 72.750 dólares. En los meses siguientes bajaron y tocaron fondo en julio en las dos rutas con 31.700 y 24.200 dólares diarios respectivamente. En el último trimestre hubo una recuperación, con unas tarifas en octubre del orden del doble de las de verano, con 55.300 y 47.800 dólares diarios respectivamente. Estas cifras luego descendieron en los últimos dos meses y los promedios de diciembre fueron de 32.500 dólares diarios en la ruta transatlántica y de 34.500 dólares en la de Singapur/Japón a Australia.

Esa caída prosiguió en enero de 2006 cuando las navieras estaban recibiendo 27.970 dólares diarios

en la ruta transatlántica y 25.840 dólares en la ruta a Australia. Dichos fletes suponían menos de la mitad de los vigentes en el mismo mes del año anterior.

En los meses siguientes, los fletes en la ruta transatlántica mejoraron, con unas fluctuaciones mensuales erráticas. En mayo se registró la cifra más baja con 29.180 dólares diarios y en junio se obtuvo 33.370 dólares, lo que suponía un 19% más que en enero. Las tarifas desde Singapur/Japón a Australia también mejoraron, pero fluctuaron igualmente con altibajos desde enero a junio. Las cifras más altas se lograron en mayo con 37.440 dólares diarios. En junio, los buques que hacían esa ruta obtenían 32.090 dólares diarios, es decir, un aumento del 24% respecto de enero. Entre los contratos representativos cerrados ese mes para esas rutas figuran el fletamento del *Golden Wind* para transportar 170.082 t desde Japón/Australia occidental/China por 30.000 dólares diarios y el del *Cecilia* por SKS para llevar 170.565 t en la ruta transatlántica por 31.500 dólares diarios

La evolución de los fletes del tonelaje Panamax siguió una tendencia similar. Buques fletados a

comienzos de año para viajes de ida y vuelta desde Europa septentrional a la costa oriental de Sudamérica lograron 36.800 dólares diarios, mientras que los buques que operan desde el Lejano Oriente a Australia se contrataron a 31.300 dólares. Esas tarifas mejoraron en las semanas siguientes y alcanzaron un máximo en marzo en ambas rutas con 42.225 y 37.500 dólares diarios respectivamente. En los meses siguientes se desplomaron a 11.100 dólares diarios en julio en la ruta del Lejano Oriente a Australia y, un mes después, en la de Europa septentrional a la costa oriental de Sudamérica con 14.250 dólares diarios. La recuperación del último trimestre se inició en octubre cuando los fletes a Australia fueron de 18.250 dólares diarios y los de los buques que se dirigen a la costa oriental de Sudamérica alcanzaron 22.850 dólares diarios. En las restantes semanas del año se registró un deterioro de esa recuperación, y las tarifas de diciembre fueron de 16.500 dólares diarios desde el Viejo Continente a la costa oriental de Sudamérica y de 19.000 dólares en la ruta del Lejano Oriente a Australia.

En enero de 2006 hubo un deterioro aún mayor de las tarifas. En la ruta transatlántica a la costa oriental de Sudamérica fueron de 14.380 dólares diarios y en la que va desde el Lejano Oriente a Australia resultaron muy poco mejores con 16.800 dólares diarios. Los fletes bajaron todavía más en febrero hasta un mínimo de 13.620 dólares para recuperarse en los meses siguientes con un máximo de 20.540 dólares diarios en junio. En la ruta del Lejano Oriente a Australia las cifras fueron sólo ligeramente mejores: 16.800 dólares en enero, con subidas en los meses siguientes hasta 21.880 dólares diarios en junio. El fletamento a finales de junio del *Alabama* por Bunge para transportar 71.002 t desde Ámsterdam a la costa este de Norteamérica por 20.000 dólares diarios ilustra la tendencia de la ruta transatlántica. Durante el mismo período, MOL contrató el *Torm Marta* para llevar 69.638 t en la ruta Japón/Australia/Singapur/Japón por 21.000 dólares diarios.

Los buques de tamaño mediano grande (Handymax) contratados para viajes de ida y vuelta entre el Lejano Oriente y Australia se pagaron a 24.500 dólares diarios en enero de 2005, con subidas hasta marzo en que se llegó a 27.000 dólares. Luego hubo un movimiento a la baja hasta julio en que las tarifas se situaron tan sólo en 12.660 dólares, pero la tendencia se invirtió un poco en los meses siguientes y en septiembre las cifras eran de 17.825 dólares diarios, todavía menores que las vigentes a

comienzos de año. Las semanas siguientes fueron decepcionantes y el año terminó con las tarifas en 15.950 dólares diarios, menos de la mitad de las que había en el mismo mes del año anterior.

En enero de 2006 se registró una modesta recuperación del 2% cuando los fletes para viajes de ida y vuelta entre en el Lejano Oriente y Australia fueron de 16.280 dólares diarios. Con la excepción de febrero, donde hubo un ligero declive, el desempeño de los buques Handymax que operan en esa ruta mejoró gradualmente a lo largo del mes siguiente con un máximo de 22.680 dólares diarios en junio.

El tonelaje de tamaño mediano fletado para viajes de ida y vuelta entre Europa septentrional y la costa occidental de África comenzó el año con unas tarifas de 19.000 dólares diarios, que mejoraron en las semanas siguientes hasta abril en que se llegó a 23.000. En marzo esa tarifa se mantuvo sin cambios y sólo disminuyó a partir de junio para tocar fondo en agosto con 16.500 dólares. En los dos meses siguientes los fletes se mantuvieron en 18.000 dólares diarios, pero empezaron a desplomarse entre noviembre y finales de año con sólo 14.000 dólares diarios. Esta cifra es menor que la de los mismos meses de 2004 y 2003. En enero de 2006 las tarifas bajaron aún más a 12.600 dólares.

Fletamentos por tiempo de cargueros (períodos)

Las estimaciones de los fletamentos de buques para períodos de 12 meses y entrega rápida indican que los buenos niveles de comienzos de año descendieron en el primer semestre pero se recuperaron después. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años y 170.000 TPM o más estaban obteniendo 60.000 dólares diarios en enero de 2005 y sólo 35.000 dólares en agosto; en octubre hubo una ligera recuperación hasta 46.500 dólares para bajar a 36.000 dólares en diciembre. Buques menores en la gama de 150.000 a 170.000 TPM con edades entre 5 y 10 años comenzaron el año en 50.000 dólares diarios que cayeron a 29.000 en agosto antes de recuperarse hasta 38.000 en octubre y caer de nuevo a 27.000 dólares en diciembre.

Los buques Panamax de cinco años de edad de 70.000 a 75.000 TPM empezaron en 38.500 dólares diarios en enero, bajaron a 20.000 en agosto y subieron a 22.500 en octubre. En las semanas siguientes hubo un desplome de las tarifas y el año terminó en 18.000 dólares diarios. Una pauta similar se dio en los buques de 15 años de edad de

60.000 a 65.000 TPM, cuyos fletes bajaron desde 30.000 a 16.000 dólares diarios en agosto antes de recuperarse hasta 17.500 en octubre, para hundirse hasta 14.000 dólares en diciembre.

La mejora de los fletes de los buques de tamaño mediano grande (Handymax) de diez años fue modesta, desde 23.500 dólares diarios en enero a 26.000 dólares en marzo. En el mes siguiente, esas cifras bajaron y tocaron fondo en agosto con 15.500 dólares diarios y una mínima mejora en el último trimestre antes de que se desplomaran en diciembre a 14.500 dólares diarios. Las tarifas de los buques de cinco años de edad de ese tamaño se mantuvieron casi constantes en el primer semestre del año en 29.000 dólares diarios en enero y 25.000 dólares en junio. Después, los fletes bajaron a unos 17.000 dólares durante casi toda la segunda mitad del año y en diciembre eran de 16.250 dólares. El tonelaje de tamaño medio de unos 15 años también registró tendencias similares: 14.500 dólares diarios en enero hasta sólo 9.500 en agosto, sin cambios luego hasta noviembre y una disminución en diciembre a 9.000 dólares diarios.

Todas las tarifas bajaron aún más en enero de 2006. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad se contrataron a 34.000 dólares por día, mientras que el tonelaje Panamax de la misma edad se fletó a 17.800 dólares. Estas cifras eran menos de la mitad que las del mismo mes que el año anterior. Buques Panamax de 15 años se contrataron a 12.500 dólares diarios. También hubo unas bajas modestas para los Handymax de 10 años y los buques de tamaño mediano de 15 años con 14.000 y 12.100 dólares diarios respectivamente.

Las tarifas de los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad fluctuaron durante los meses siguientes, pero se mantuvieron por encima de la cota de los 30.000 dólares diarios. En junio, esos buques obtuvieron 36.000 dólares diarios, una cifra superior en alrededor del 6% a la de comienzos de año. Los fletes de los buques Panamax de la misma edad bajaron un poco, pero aumentaron después de enero para cifrarse en 18.900 dólares diarios. En los de 15 años se registró una tendencia parigual, con 14.300 dólares diarios en junio, es decir, un incremento de alrededor del 15% en comparación con enero. Los buques Handymax y los de tamaño mediano mejoraron sus tarifas, especialmente en junio. Buques de todas las edades en la primera categoría lograron unos 20.000 dólares, mientras los de tamaño mediano de 15 años de edad y de 35.000 a 37.000 TPM consiguieron 15.400 dólares diarios.

A finales de junio, BHP-Billiton fletó el *Bulk Patriot* para transportar 70.003 t por 18.000 dólares diarios. Durante el mismo período, Cargill pagó 36.000 dólares diarios por el *CSK Grandeur* para un envío de 170.170 t.

Fletamentos por viaje de cargueros

A lo largo del año, las tarifas del tonelaje de tamaño El Cabo fueron altas. En el transporte de mineral de hierro desde el Brasil a China, los fletes comenzaron el año en 36,85 dólares por tonelada y se mantuvieron en torno a los 30 dólares hasta junio, en que se desplomaron a 20,70 dólares. En los meses siguientes hubo una suave recuperación y se llegó en octubre a 31,15 dólares por tonelada, pero luego hubo una contracción, terminando el año en 23,55 dólares. La evolución de las tarifas para llevar carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental fue menos notable, con unas tarifas en enero de 19,45 dólares la tonelada y una mejora por encima de los 20 dólares hasta abril, bajando entonces hasta octubre con un mínimo en agosto de sólo 11,20 dólares. En diciembre la cifra era de 11,90 dólares por tonelada.

Aquí también, el desempeño de los fletes del tonelaje Panamax que transporta cereales entre el golfo de México y Europa occidental fue bueno en el primer semestre. Las tarifas comenzaron el año en 37,15 dólares la tonelada y sólo bajaron de la cota de los 30 dólares en junio; en las semanas siguientes bajaron más hasta un mínimo en agosto de 20 dólares. En octubre, los fletes se hacían a 24,35 dólares por tonelada para caer luego, y en diciembre se situaban en 20,95 dólares. La evolución de las tarifas de los buques de tamaño mediano que transportan chatarra desde la costa occidental de los Estados Unidos a la República de Corea fue poco boyante. Las tarifas comenzaron el año en 63,65 dólares la tonelada en enero para caer por debajo de los 50 dólares desde julio y terminar el año en 38,15 dólares.

En enero de 2006, todas esas tarifas bajaron menos de 10%. Los buques de tamaño El Cabo que transportan mineral de hierro desde Sudamérica a China obtuvieron 22 dólares por tonelada, mientras que los que transportan carbón desde Sudáfrica a Europa consiguieron 11,15 dólares. Las tarifas de los buques Panamax que cruzan el Atlántico con cereales eran de 19,40 dólares por tonelada, una cifra que subía a 37,30 dólares cuando se trataba de acarrear chatarra por el Pacífico hasta la República de Corea.

Los fletes de los buques de tamaño El Cabo que transportan mineral de hierro mejoraron ligeramente en febrero y marzo con un incremento del orden del 10%, pero en abril y mayo volvieron a los niveles de enero para recuperarse únicamente en junio. En este mes, esos buques cobraban 24,10 dólares por tonelada. Por ejemplo, a principios de junio, COSCOS fletó el *Cologne* para llevar 150.000 t de mineral de hierro desde Guayacán (Chile) a Xingang (China) a 24,25 dólares la tonelada. En los demás tipos de carga se registró una evolución similar. Por ejemplo, los buques que transportan carbón desde Sudáfrica a China vieron crecer sus tarifas, alcanzando los 13 dólares por tonelada en junio. En la tercera semana de este mes, BHP-Billiton contrató el *Swiss Marine Vessel* para transportar 150.000 t de carbón desde Richards Bay a Rotterdam a 12,85 dólares por tonelada. Los fletes de los buques Panamax que transportan cereales entre Norteamérica y el resto del mundo registraron unas pérdidas modestas, pero se recuperaron en junio para lograr 22 dólares por tonelada, una subida del 13% en comparación con enero. Las tarifas de los buques que llevan chatarra desde los Estados Unidos a la República de Corea bajaron ligeramente en el período de febrero a mayo, pero mejoraron ligeramente en junio hasta 38,70 dólares por tonelada.

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 el 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 en 1,0 millones de TEU en 2005 hasta llegar a 10,4 millones, con un alza de 10,6%. Los portacontenedores totalmente celulares incrementaron su parte en este total en casi un 2%, pasando a ser el 78,5% a comienzos de 2006, con un total de 8,1 millones de TEU. La parte de los buques de carga general supuso el 15,3%. Los buques monocasco representaron 1,0 millones de TEU (9,5%) y los multicasco sumaron 0,6 millones de TEU (alrededor del 5,8%). Durante el año, los monocasco y los multicasco se mantuvieron en los mismos niveles que el año anterior. Los buques de carga y de pasajeros por rodadura supusieron 0,27 millones de TEU, menos que en el año anterior, siendo su parte en el transporte total de contenedores del 2,8%. Los graneleros que pueden llevar contenedores mantuvieron su capacidad en 0,20 millones de TEU y su parte en el total disminuyó a 1,9%. El porcentaje restante, del orden del 1%, era capacidad de transporte TEU disponible en buques frigoríficos, buques tanque, especializados y de pasaje.

Además, continuó a un ritmo acelerado el crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el capítulo 2. Como se indica en el cuadro 33, los nuevos buques incorporados a la flota en 2005 sumaron 955.000 TEU y no se señaló tonelaje desguazado, lo que es comprensible a la luz de los buenos fletes obtenidos por casi todas las categorías de portacontenedores. El crecimiento de la flota celular alcanzó un máximo histórico, con pedidos de 4.259.000 TEU a finales de año.

Cuadro 33

Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares (En miles de TEU a comienzos de año)

Año	Desguaces en TEU	Adiciones en TEU	Flota en TEU	Pedidos en TEU
2004	30	622	6.437	1.995
2005	--	778	7.165	1.652
2006	--	955	8.120	4.259

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, número de febrero de 2004, pág. 19; número de febrero de 2005, pág. 16; número de enero de 2006, pág. 18; y Clarkson *CIM*, enero de 2006, pág. 15.

En 2005 los pedidos de buques grandes prosiguieron, sobre todo durante el primer semestre. A finales de año el 75,4% de los pedidos consistían en 531 portacontenedores celulares de más de 3.000 TEU, de los que 320 superaban las 5.000 TEU. Las entregas se distribuirán por igual durante el período de 2006-2008. Los pedidos de buques de un tamaño superior al que permite el canal de Panamá cesaron en junio cuando los navieros transfirieron su atención a buques menores con 55 pedidos. Esa situación prosiguió en los meses siguientes, pero el elevado nivel de pedidos y los mayores precios de los astilleros hicieron que los nuevos encargos disminuyeran y en noviembre sólo se habían hecho 14 pedidos, lo que suponía la cifra más baja de los tres últimos años. A finales de 2005 entró en funcionamiento un tercio de los ocho portacontenedores con capacidad de 9.200 TEU encargados por MSC, que empezaron a operar en la ruta Asia-Europa. Son los mayores portacontenedores que existen y tienen unas dimensiones muy notables (eslora de 336,7 m, manga de 45,6 m y calado de 27,2 m), una buena velocidad (25 nudos) y una capacidad (107.849 t de arqueo bruto, 109.600 TPM) que incluye 700 tomas de corriente para unidades frigoríficas.

El auge de los grandes buques mantuvo vivo el tema de su despliegue. Los mayores se limitarían a las grandes rutas principales Este-Oeste por causa del volumen requerido para llenarlos y por la accesibilidad a los puertos. Por tanto, estos buques muy grandes recalán únicamente en un contado número de centros de transbordo también muy grandes en ambos extremos de la ruta. La aplicación de medidas de seguridad en muchos de los puertos importantes juega a favor de las escalas en un reducido número de ellos. Los buques de dimensiones superiores a los que permite el Canal de Panamá, que ya no operan en las grandes rutas, lo hacen ahora en otras secundarias, donde en algunos países se está planteando la cuestión de la accesibilidad a los puertos.

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

El proceso de concentración de los últimos años se ha traducido en una creciente capacidad de carga por los mayores operadores de buques de línea. (Éstos son también los mayores propietarios de

portacontenedores celulares y complementan sus flotas contratando buques a otras navieras, en particular a compañías financieras alemanas.) Como se observa en el cuadro 34, entre septiembre de 2005 y septiembre de 2004, los diez mayores operadores de portacontenedores incrementaron su capacidad un 12,4% hasta 4,6 millones de TEU, que suponían el 49,2% de toda la capacidad de carga mundial en contenedores. Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó 12,1% hasta 6,6 millones de TEU, es decir, el 71,0% de la capacidad total mundial de carga en contenedores. Un claro reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es que no haya ninguna entrada nueva en la lista de los 20 operadores más importantes. Seis de ellos mantuvieron su posición, entre ellos los 2 primeros -el Grupo A.P. Moller y MSC- que entre ambos representan el 18,4% de la capacidad total de carga mundial en portacontenedores. Los 14 restantes cambiaron de lugar en el cuadro. El que más subió fue CSAV (4 puestos), seguido de China Shipping y Hamburg Sud (3 puestos), Hapag Lloyd (2 puestos) y P&O Nedlloyd, COSCO y K Line (1 puesto). El que bajó más de lugar fue CP Ships (5 puestos), seguido de Hanjin/DSR-Senator y NYK (que perdieron 2 puestos) y Evergreen, MOL y Hyundai (que cedieron 1 puesto cada uno).

La concentración cobró fuerza en 2005. A la adquisición de P&O Nedlloyd anunciada por A.P. Moller por un valor de 2.900 millones de dólares siguió una oferta de Hapag Lloyd de 2.000 millones de dólares para adquirir CP Ships y la del Grupo CMA-CGM de 600 millones de dólares para hacerse con los intereses navieros de Bolllore, que comprenden Delmas-OTAL-Setramar. Como los órganos reguladores tardan tiempo en examinar y aprobar esas transacciones, en el cuadro 34 no figura el orden resultante, que consolidará a A. P. Moller en primera posición con un 16% de la capacidad total mundial de carga en portacontenedores. La parte estimada para Hapag Lloyds y para CMA-CGM fue de 4,2 y 4,9% respectivamente. Algunos de los efectos de esas transacciones fueron la retirada de P&O Nedlloyd de más de una docena de conferencias y consorcios y la reorganización de los servicios de los transportistas participantes en las transacciones, con la reducción de agencias y el desplazamiento de terminales en varias regiones.

Cuadro 34

Los 20 principales operadores de contenedores a mediados de septiembre de 2005, por número de buques y capacidad total de transporte (TEU)

Clasificación	Operador	País/Territorio	Número de buques en 2005	Capacidad TEU en 2005	Capacidad TEU en 2004
1	Grupo A. P. Moller	Dinamarca	399	1.005.554	900.509
2	MSC	Suiza	264	713.808	618.025
3	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	165	490.435	426.996
4	Evergreen	Provincia china de Taiwán	150	450.927	437.618
5	Grupo CMA-CGM	Francia	192	426.994	373.191
6	NOL/APL	Singapur	106	322.520	295.321
7	China Shipping	China	108	304.788	236.079
8	COSCO	China	116	299.961	253.007
9	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/Alemania	77	296.938	284.710
10	NYK	Japón	107	287.137	265.192
Total parcial			1.684	4.599.062	4.090.648
11	OOCL	Hong Kong (China)	68	236.018	216.527
12	CSAV	Chile	88	231.419	190.143
13	MOL	Japón	72	226.105	213.195
14	K Line	Japón	74	219.560	195.750
15	Hapag Lloyd	Alemania	57	215.694	186.610
16	Zim	Israel	90	210.407	196.420
17	Hamburg-Sud	Alemania	86	191.333	131.713
18	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	68	189.939	168.006
19	Grupo CP Ships	Canadá	76	179.209	196.317
20	Hyundai	República de Corea	37	142.257	139.243
Total parcial			2.400	6.641.003	5.924.572
Flota estimada al 1° de julio de 2005 y 2004			--	9.355.000	8.835.000

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, noviembre de 2005, pág. 65; *Containerisation International Yearbook*, pág. 8; y *Shipping Statistics and Market Review*, octubre de 2005, pág. 23.

Nota: Todas las filiales están consolidadas.

La comparación de los resultados financieros de 2003 y 2004 para algunos de los porteadores anteriores sugiere una mayor rentabilidad del transporte marítimo. El retorno con respecto a las ventas aumentó de 15,5 a 17,7% para A. P. Moller y de 1,4 a 6,0% para P&O Nedlloyd. Esos porcentajes en el caso de los tres transportistas japoneses se incrementaron desde uno a dos dígitos, pasando MOL de 9,2 a 14,6%; NYK de 6,6 a 10,0%; y K Line de 9,7 a 13,6%. En los demás se dio una situación similar y Zim señaló unos incrementos de sus beneficios en relación con las ventas desde 4,9 a 7,0% y CSAV desde 3,1 a 3,9%.

Algunos 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 eximir de las medidas antitrust a los porteadores que son parte en esos acuerdos, por entender que las ventajas superan a los inconvenientes. En 2005, la Comisión Europea completó su examen del sistema regulador de transporte marítimo y en diciembre hizo una propuesta oficial para anular el Reglamento 4056/86, que exime en bloque a los transportistas de algunas normas de la legislación sobre la competencia. También anunció una propuesta de las directrices que deberían seguir los porteadores, que podrían incluir un índice de precios para las

principales rutas y un intercambio de datos sobre volúmenes en un foro nuevo del sector. Poco después, el Japón cuestionó el acierto de tener diferentes requisitos legales en cada extremo de las rutas comerciales. Otro hecho fue la exención en bloque por la Comisión de Competencia de Singapur a partir del 1º de enero de 2006 de las leyes sobre la competencia para consorcios, conferencias y otros acuerdos.

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El fletamento de portacontenedores

La evolución del transporte mundial por líneas regulares queda muy bien reflejada en el mercado de fletamentos 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 Asociación³ publica el "Índice de Hamburgo", en el que figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buques, por períodos mínimos de tres meses. Se eligió 1997 como año de referencia por ser el último en que pudo obtenerse un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, las tarifas se publican para dos tipos de buque sin aparejo de carga y descarga con capacidad de hasta 500 TEU, dos tipos de buque con aparejo y sin él con capacidad de más de 2.000 TEU y seis tipos de buque con aparejo y capacidad de hasta 1.999 TEU. En el cuadro 35 se recoge la evolución de los fletamentos por tiempo.

Las tarifas medias de los fletamentos por tiempo de casi todos los tipos de portacontenedores aumentaron en 2005, con la excepción de aquellos con aparejo en la gama de 1.600 a 1.999 TEU de capacidad y con aparejo/sin aparejo en la gama de 2.300 a 3.400 TEU cuyos fletes disminuyeron 1,6% a 15,81 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas y 0,9% a 13,04 dólares, respectivamente. En las demás categorías de buques, los mayores incrementos de las tarifas medias correspondieron a los de menor tamaño. Así, los buques con aparejo y sin aparejo con

capacidad entre 300 y 500 TEU registraron incrementos respectivos de 31,4 y 30,0% para cifrarse en 29,23 y 28,26 dólares diarios para plazas de 14 toneladas; y los buques con aparejo en la gama de 200 a 299 TEU de capacidad se desempeñaron igualmente bien, con aumentos del 30,9% hasta 35,35 dólares por día. Los buques sin aparejo de esta última capacidad experimentaron un incremento algo menor en sus fletes, del 26,7% para situarse en 31,71 dólares. Los buques con aparejo de 600 a 799 TEU que hacen menos y más de 18 nudos registraron incrementos menores pero no desdeñables de 20,5 y 19,5% respectivamente, hasta 23,70 y 21,96 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas. Por último, los portacontenedores en la gama de 1.000 a 1.299 TEU de capacidad y los buques con aparejo/sin aparejo de 2.000 a 2.299 TET tuvieron subidas muy similares del orden del 18% para alcanzar 22,58 y 16,35 dólares respectivamente.

La evolución de las tarifas mensuales de los fletamentos por tiempo fue descendente para todos los buques de casi todos los tipos y tamaños. Aquellos con aparejo y capacidad de 300 a 500 TEU fueron la excepción, al subir sus tarifas 1,1% durante el año para llegar a 26,49 dólares diarios la plaza de 14 toneladas en un contenedor. Todos los demás fletes mensuales alcanzaron un máximo en el primer semestre y terminaron en diciembre bastante por debajo de las cifras de principios de año. Las reducciones más notables fueron del orden de un tercio y afectaron a los buques con aparejo con capacidades en las gamas siguientes: 600 a 799 TEU, 1.000 a 1.299 TEU y 1.600 a 1.999 TEU. Los buques mayores con capacidad superior a 2.000 TEU se desempeñaron mucho mejor, con unas reducciones en sus tarifas de alrededor del 13% para terminar el año en unos 12 dólares diarios la plaza de 14 toneladas. En casi todas las categorías de buques los fletes fueron buenos en diciembre en comparación con los alcanzados en casi todos los meses de los últimos cuatro años. No obstante, la cuantía de la caída de las tarifas fue apreciable, como indica el fletamento en noviembre del *Buxlagoon* de 1.687 TEU, que se contrató para 6 meses en 14.200 dólares diarios, lo que suponía 7.000 dólares menos de lo que obtuvo 18 meses antes.

Cuadro 35

Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores
(En dólares por plaza de 14 toneladas/día)

Tipo de buque	Promedios anuales										Promedios mensuales en 2005						Promedios mensuales en 2006										
	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	
Sin aparejo																											
200 a 299	21,8	16,70	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	30,70	33,61	35,27	35,96	33,43	33,75	30,89	29,89	29,76	27,69	29,61	29,98	27,18	26,75	28,33	26,08	28,72	28,60	
300 a 500	16,8	13,96	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	28,06	29,62	29,01	30,52	31,85	28,74	26,18	26,79	31,51	26,25	25,97	24,66	22,13	23,94	17,04	17,04	20,17	21,79	
Con aparejo/sin aparejo																											
2.000 a 2.299	9,7	6,92	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	14,25	15,94	15,75	17,36	17,36	17,23	17,23	17,23	17,23	17,23	17,23	12,13	9,88	10,92	10,73	10,86	10,55	10,98	
2.300 a 3.400^a					5,96	9,29	13,16	13,04	13,93	13,93	13,64	13,51	13,51	13,51	12,80	12,80	12,80	12,01	12,01	12,01	12,01	12,01	9,88	9,88	10,92	10,35	8,87
Con aparejo																											
200 a 299	22,0	17,23	17,77	17,87	17,01	18,93	27,00	35,35	35,62	33,42	34,61	35,93	35,93	37,31	36,82	34,91	36,82	33,29	35,13	32,72	19,13	32,37	30,94	28,75	31,10	28,67	
300 a 500	17,2	12,76	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	29,23	26,19	28,83	30,01	30,78	30,78	33,21	29,32	29,32	29,32	26,81	26,66	26,49	28,12	23,23	20,69	21,47	19,75	23,47	
600 a 799^b					9,26	12,25	19,61	23,70	22,78	25,39	27,34	25,81	25,43	25,43	25,43	25,43	25,43	25,43	15,33	15,33	16,08	17,60	15,85	17,30	18,22	17,00	
600 a 799^c					9,11	12,07	18,37	21,96	23,09	23,70	22,91	22,63	22,43	23,53	23,53	23,53	20,81	17,86	16,86	16,86	16,86	16,86	17,05	17,08	15,98	17,80	18,41
1.000 a 1.299	12,5	8,24	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	24,75	24,87	25,31	25,87	25,85	20,45	22,73	20,45	17,77	14,94	16,31	15,04	15,04	15,54	14,42	15,46	15,89	15,91	
1.600 a 1.999	10,5	7,54	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	18,89	17,69	17,69	15,83	15,83	16,40	15,64	16,82	15,64	14,86	12,39	13,14	12,32	10,67	10,99	12,25	13,19	13,91	

^a Esta categoría se creó en 2002. Los datos del primer semestre de ese año corresponden a buques celulares de la gama de 2.300 a 3.900 TEU que hacen 22 nudos como mínimo.

^b Que hacen de 16 a 18 nudos.

^c Que hacen más de 18 nudos.

Las tarifas de los fletes en las principales rutas

A finales de 2005, las tarifas en sólo una, esto es, la transatlántica, de las tres principales rutas contenedorizadas estaban claramente por encima de los niveles vigentes a finales de 2004 (véase el cuadro 36). En esta ruta los fletes aumentaron el 20,2% hasta 1.769 dólares por TEU en dirección oeste, que es la predominante, mientras el incremento para los contenedores que van hacia el este fue de 18,6% para cifrarse en 983 dólares por TEU. En las dos otras rutas que unen Asia, especialmente el Lejano Oriente, con América del Norte y Europa las tarifas disminuyeron en los tramos predominantes de Asia-Norteamérica un 2,3% para situarse en 1.878 dólares por TEU, y en Asia-Europa un 7% hasta 1.769 dólares. Sin embargo, hubo subidas en los tramos en dirección contraria de ambas rutas: el alza fue mayor, del

10,1%, con 815 dólares por TEU para los contenedores que van desde América del Norte a Asia que en el caso de los que se dirigen desde Europa a Asia, con 7,3% y 825 dólares.

En la ruta trasatlántica en 2005 se registró un incremento constante de los fletes en ambas direcciones. En dirección este, predominante, en el primer trimestre hubo un modesto aumento del 2,9%, que fue seguido de un incremento más apreciable del 6,4% en el segundo trimestre; en el segundo semestre los incrementos fueron también buenos, alrededor del 5% en cada trimestre. En la dirección contraria, América del Norte-Europa, en la primera mitad del año hubo incrementos trimestrales de las tarifas de 3,0 y 2,1% respectivamente. La aceleración se produjo en el segundo semestre, que registró subidas trimestrales de 5,3 y 7,0%.

Cuadro 36

Tarifas de los fletes (medias del mercado) en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2004-2006
(En dólares por TEU)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2004						
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	1.863	819	731	1.738	788	1.425
Variación porcentual	0,7	2,1	-0,3	3,1	1,3	-0,8
Tercer trimestre	1.946	838	735	1.826	810	1.436
Variación porcentual	4,6	2,3	0,5	5,1	2,8	0,8
Cuarto trimestre	1.923	806	769	1.838	829	1.471
Variación porcentual	-1,1	-3,8	4,6	0,6	2,3	2,4
2005						
Primer trimestre	1.867	800	801	1.795	854	1.514
Variación porcentual	-2,9	-0,7	-4,2	-2,3	3,0	2,9
Segundo trimestre	1.845	781	821	1.794	872	1.611
Variación porcentual	-1,2	-2,4	2,5	0	2,1	6,4
Tercer trimestre	1.906	815	815	1.778	918	1.691
Variación porcentual	3,3	4,3	-0,7	-0,9	5,3	5,0
Cuarto trimestre	1.878	815	825	1.709	983	1.769
Variación porcentual	-1,5	0	1,2	-3,9	7,0	4,6
2006						
Primer trimestre	1.836	818	793	1.459	985	1.832
Variación porcentual	-2,2	0,3	-3,9	-14,6	0,2	3,6

Nota: 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 hasta los Estados Unidos o desde ellos se refieren a la media de las tres costas. Las tarifas hasta Europa y desde ella se refieren al promedio de la Europa septentrional y la mediterránea. Las tarifas hasta Asia y desde ella se refieren al conjunto de Asia sudoriental, Asia oriental y el Japón/República de Corea.

En la ruta transpacífica, que es la de mayor volumen de tráfico de las tres principales, la evolución de los fletes en 2005 fue decepcionante, sobre todo en el

tramo predominante de Asia-América del Norte. En esta dirección las tarifas se contrajeron en el primer trimestre, el segundo y el cuarto, con la excepción

del tercer trimestre en el que hubo un aumento de 3,3% hasta 1.906 dólares por TEU. No obstante, esta cifra fue un poco inferior a las que se registraron en el segundo semestre de 2005. La evolución de las tarifas en la dirección contraria, desde América del Norte a Asia, fue ligeramente mejor: los fletes bajaron en la primera mitad del año y luego aumentaron un 4,3% hasta 815 dólares por TEU en el tercer trimestre y se mantuvieron en ese nivel hasta finales de 2005. A principios de este año, el Acuerdo Transpacífico de Estabilización aplicó unos recargos a los contenedores procedentes de Asia; por ejemplo, el incremento por combustible para los contenedores de 40 pies subió desde 455 a 590 dólares, recargo que para el transporte por tierra, por ferrocarril, intermodal o por carretera también aumentó desde 158 a 222 dólares para ese tipo de contenedores. En el tercer trimestre el Acuerdo Transpacífico de Estabilización en dirección oeste empezó a cobrar un gravamen por el consumo de diésel para cubrir los sustanciales aumentos de los gastos por combustible en los movimientos de camiones relacionados con la exportación en Norteamérica.

La evolución de los fletes en el tramo predominante en dirección oeste de la ruta Asia-Europa fue la peor. Las tarifas se desplomaron durante tres trimestres, si bien se mantuvieron en el segundo en 1.794 dólares por TEU. En comparación, la evolución del tramo Europa-Asia fue brillante, con unos incrementos en el segundo y cuarto trimestres en los fletes de 2,5 y 1,2% para situarse en 821 y 825 dólares por TEU respectivamente. A finales de año, la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente empezó a aplicar por vez primera un recargo en la estación alta de 110 dólares por TEU y subió proporcionalmente más las tarifas para mercancías de bajo valor tales como productos de desecho (por ejemplo, papel, plásticos y chatarra) conforme se incrementó la presión para un rápido reposicionamiento de los contenedores en el Lejano Oriente.

En septiembre, el Consejo de la Federación de Armadores de la ASEAN planteó la cuestión de las tasas de manipulación cobradas en los terminales.

Ese órgano estimó que las compañías de sus países desembolsaban 1.500 millones de dólares anuales por esos y otros recargos y manifestaron que buscarían una estructura sencilla para las tarifas del transporte marítimo que comprendiese esas y otras tasas. Dos meses después, en Indonesia se anunciaron reducciones en los pagos por estiba desde 93 a 70 dólares por TEU y en el recargo de manipulación desde 150 a 95 dólares por TEU, a cambio de eliminar la corrupción. La medida se arbitró a raíz de las investigaciones del Ministerio de Transporte sobre corrupción en los principales puertos del país y de las negociaciones con transportistas extranjeros para reducir las tasas de manipulación, con el propósito de fomentar la competitividad de los exportadores. La decisión fue acogida con satisfacción por el Consejo de Armadores Asiáticos, pero dejó perplejos a los dirigentes del sector, que cuestionaron su lógica en un asunto comercial entre porteadores y cargadores. En la India, se estaba considerando un proyecto de código del transporte marítimo para lograr unas mejores relaciones comerciales entre transportistas y usuarios. A principios de 2006, el Ministerio de Comunicaciones de China dictaminó que el sistema de tasas de manipulación vigente en los terminales era anticompetitivo, mientras el Consejo de Armadores de China manifestó su opinión de que esas tasas forman parte de los fletes y no podían considerarse por separado.

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

En 2005 la demanda de servicios contenedorizados siguió aumentando. Todas las estimaciones sobre los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas basadas en las cifras para los primeros nueve meses de 2004 que se indican en el cuadro 37 mostraron subidas. En realidad, esos agregados pueden ocultar algunas actividades de comercio intrarregional y de transbordo. No obstante, revelan la constante expansión del tráfico desde el Lejano Oriente, especialmente desde China continental a América del Norte y Europa, así como una actividad que es ya estable a través del Atlántico.

Cuadro 37

Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales
(En millones de TEU)

Año	Transpacífica		Asia-Europa		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2004	12,4	4,2	8,9	5,2	1,7	3,2
2005	13,9	4,3	9,9	5,6	1,8	3,3
Variación porcentual	12,1	2,4	11,2	7,7	5,9	3,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, octubre de 2005, pág. 5.

En el comercio transpacífico, 2005 registró una continuación del auge de años anteriores, en particular en dirección este. El flujo constante de bienes industriales y de consumo desde fábricas reubicadas en China continental y otros países asiáticos, juntamente con la apreciación del dólar estadounidense, se tradujo en un aumento de dos dígitos del comercio en dirección este. Sin embargo, los volúmenes de carga en la dirección contraria no crecieron al mismo ritmo y los desequilibrios de contenedores se hicieron más pronunciados, incluso aunque la carga en ambas direcciones se distribuye ahora por igual a lo largo del año. En su conjunto, la oferta fue muy a la par de la demanda, con una utilización de buques que al parecer superó el 90% en dirección este. El aumento de la oferta se logró sustituyendo buques menores por otros mayores: en un servicio de la New World Alliance portacontenedores de 5.000 TEU reemplazaron todos los de 3.000 TEU y China Shipping hizo lo mismo al utilizar en otro servicio buques de 4.000 TEU en lugar de los de 2.500 TEU. Los temores de que se repitieran los embotellamientos en puertos de California condujeron a escalas adicionales en puertos más al norte de la costa y ello impulsó la demanda de buques. También, del orden de un quinto de la capacidad se desplegó en la ruta que no requiere transporte terrestre a través del canal de Panamá para llegar a puertos de la costa este de América del Norte, donde se ubican muchos centros de distribución de los grandes minoristas estadounidenses. Esos mismos destinos se alcanzaron transportando a través del Atlántico cargamentos asiáticos por servicios desde el Lejano Oriente a Europa que discurren por el canal de Suez.

La ruta transatlántica registró aumentos en su comercio de un solo dígito. Las corrientes comerciales en el tramo predominante que se dirige a la costa este de Norteamérica se incrementaron menos que las que van en dirección contraria, de

suerte que la necesidad de reposicionar contenedores vacíos disminuyó aunque siguió siendo apreciable. En conjunto, a lo largo del año se logró un mejor equilibrio de oferta y demanda con una reducción de capacidad del 10% al transferir algunos de los buques a las rutas que se dirigen al Lejano Oriente. Para el año se estimó la utilización de los buques en aproximadamente el 95% en dirección oeste y en el 80% en dirección este. Algunos cargadores señalaron dificultades en lograr espacio para sus cargamentos en dirección oeste, pero a finales del año comenzó a desplegarse más capacidad cuando en las rutas del Lejano Oriente empezaron a operar buques nuevos y otros se recuperaron para la ruta transatlántica.

En la ruta Europa-Asia, el tráfico aumentó más aprisa a tasas de dos dígitos en dirección oeste. La mayor demanda en esa ruta fue más pronunciada en el segundo semestre de 2005 y contribuyó al agudo desequilibrio de contenedores generado por unas cargas más ligeras en dirección oeste y otras más pesadas en dirección este. Alrededor del 60% de los cargamentos hacia el oeste de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente procedía de China y los servicios de los transportistas mediante circuitos aumentaron la cobertura del país con más puertos de escala. A finales de año, había 34 de esos circuitos cubiertos por 275 buques, de los que 212 eran de dimensiones superiores a las que permite el canal de Panamá, incluidos 35 con una capacidad de más de 8.000 TEU. El primero de los mayores portacontenedores en servicio, el *Pamela* de MSC de 9.200 TEU, se desplegó a mediados de 2005 en esa ruta, mientras que otros transportistas menores como PIL y Wan Hai estaban usando buques de 3.000 TEU de capacidad. Tal como indica el cuadro 38, la parte de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente en la capacidad empleada disminuyó a 61,9%, lo que significa que la parte de las navieras que no pertenecen a la Conferencia, tales como Hanjin, China Shipping, Evergreen, Cosco y otros,

aumentó. Los servicios de Hanjin cuentan con capacidad similar a la de CMA-CGM/Norasia y otros, mientras que los de China Shipping

despliegan una capacidad mayor que la de K Line y Yang Ming.

Cuadro 38

Reparto de la capacidad en el tráfico Europa-Lejano Oriente

Operador	Mediados de 2005	Mediados de 2004
Grand Alliance	22,2	23,6
Maersk Sealand	12,5	14,5
New World Alliance	10,7	11,9
CMA-CGM/Norasia y otros	9,7	5,6
K Line y Yang Ming	6,8	7,5
Total	61,9	63,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, septiembre de 2005, pág. 9.

En las rutas secundarias Norte-Sur y en las regionales también hubo aumentos apreciables del tráfico y se impulsaron los flujos hasta entonces incipientes en rutas menores. El movimiento de contenedores entre Asia nororiental y sudoriental subió 10,1% en dirección sur pero sólo 4,3% en dirección norte, que es el tramo predominante. La gran actividad de transbordo en Asia sudoriental continuó a pesar de pocos aumentos en la capacidad de los buques por causa de que el elevado nivel del tonelaje fletado impedía que los transportistas con servicios de enlace expandieran sus servicios sustancialmente. El tráfico desde Asia a Australia-Nueva Zelandia también creció a tasas de dos dígitos, pero fue absorbido por los servicios existentes, sobre todo por los tres mayores consorcios que usan portacontenedores de 2.000 TEU. Alguna carga desde Europa a Australia-Nueva Zelandia utilizaba esa ruta mediante transbordos en Asia sudoriental. El retorno hacia el norte de contenedores vacíos, sin embargo, se convirtió en un motivo de preocupación para algunos porteadores, que tuvieron que contratar viajes *ad hoc* con ese fin, recurriendo otros a cargarlos en el puente de graneleros.

El tráfico desde Asia a Sudáfrica se desempeñó aún mejor, con un incremento del 21% en 2005 después del incremento del 30% en el año anterior, cuando unos 325.000 TEU se dirigieron al sur. Alrededor de los dos tercios de ese comercio procedía de China, que exportaba bienes de consumo en contenedores de tipo convencional de 40 pies de altura. Los cargamentos en dirección norte eran más pesados, pulpa y productos químicos, y se transportaban en contenedores de 20 pies, lo que se tradujo en mucho reposicionamiento de contenedores vacíos. La

congestión en Durban, el destino de casi todas las importaciones, aumentó la demanda de buques y se estima en 65.000 TEU la capacidad que durante el año añadieron las navieras; por ejemplo, MSC inició un servicio nuevo con seis buques de 2.500 TEU. Además, la capacidad desplegada en esa ruta se vio completada con la asignada a las de Asia-costa este de Sudamérica y Asia-costa oeste de África, donde operaban servicios independientes con carácter pendular. En particular, la primera de esas rutas tuvo importancia, ya que las exportaciones del Brasil a Asia se estimaron en 2005 en 400.000 TEU.

El tráfico de contenedores entre Europa y el Caribe y Sudamérica creció en 2005 para cifrarse en 2,8 millones de TEU. El tramo en dirección norte, que es el predominante, se incrementó, con un 4,1%, a una tasa inferior al que tiene su origen en Europa, que registró una subida del 6,7% para situarse en 0,8 millones de TEU. Navieras como Eurosal y Caron reorganizaron sus operaciones para llegar a destinos a lo largo de la costa occidental de Sudamérica con buques de 2.500 TEU de capacidad, lo que redundó también en capacidad adicional disponible para destinos en el Caribe. Del mismo modo, transportistas menores con buques de 1.000 TEU mejoraron sus servicios especializados que unen diferentes destinos en Europa con islas del Caribe y facilitaron la importación por estas últimas de bienes asiáticos que se reexpiden a través del Atlántico.

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 de 2003 a 2005. El índice global medio de 2005 aumentó 6 puntos desde el nivel de 2004 a 104 (1995 = 100), lo que reflejó el aumento de las tarifas en el tráfico tanto de entrada como de salida. El índice medio de entradas creció 3 puntos hasta 97 durante el año. Las cifras mensuales indican que las tarifas registraron constantes mejoras en el segundo semestre, reflejando el mayor volumen procedente del Lejano Oriente y, en mucha menor medida, a través del Atlántico. En el tráfico de salidas, el nivel medio de 2005 subió 8 puntos para situarse en 110. Aquí también la segunda mitad del año fue mejor que la primera, con un último trimestre especialmente bueno. Esa situación reflejó alguna atenuación del gran desequilibrio comercial en la ruta Europa-Lejano Oriente.

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 2005. En las láminas de caucho, el aumento de los fletes y los recargos por el factor de ajuste del combustible fue superior al incremento del precio f.o.b. medio y se tradujo en una subida de la proporción del costo del transporte respecto de los precios al 8,0% en 2005. El precio f.o.b. del yute creció del orden de 3,5% mientras los fletes lo hicieron en un 14%; esto explica el aumento de la proporción citada al 30,5% en 2005. Para el cacao en grano procedente de Ghana hubo una reducción mínima de los precios del 1%, con una subida, en cambio, del 8% en los fletes, de suerte que la proporción de éstos respecto de los precios aumentó de 3,7% en 2004 a 4,0% en 2005. El precio c.i.f. del aceite de coco registró una caída del 7% en 2005, tras el notable incremento de alrededor del 41% en el año anterior, lo que unido a la subida del 17% de los fletes en 2005 redundó en una proporción de éstos respecto de los precios del 12,7%, similar a la de 1980. La proporción de los fletes respecto de los precios f.o.b. del té creció de 8,6 a 9,2%, por causa de una subida de casi el 17% en las tarifas del transporte marítimo y un alza del 9% en los precios en 2005. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa aumentó en un notable 49% en el 2005, mientras que los fletes lo

hicieron a una tasa menor del 4%; ello se tradujo en una disminución del coeficiente del transporte desde 6,5% en 2004 a 5,7% en 2005. El precio del café de Colombia exportado a Europa desde puertos del Atlántico y el Pacífico aumentó sustancialmente del orden del 39% en ese año, si bien los fletes se duplicaron en esas dos rutas. Como consecuencia de esos cambios, los coeficientes se incrementaron a 3,1 y 4,1 % respectivamente.

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

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

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, en relación con el sector del transporte, estimaciones sobre los pagos totales de este último para las importaciones y su costo en porcentaje del valor total de estas importaciones, por grupos de países. En 2004, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) aumentó 20,3%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios del transporte aumentaron un 16,7%, como reflejo de la tendencia al alza de los fletes vigentes durante el año. La parte de los fletes mundiales en el valor de las importaciones se mantuvo en 3,6% en 2003. En 2000, esa parte era de 3,6%, un poco menos que el 3,7% registrado en 1990. Las comparaciones regionales indican que el costo de los fletes en las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado sigue siendo inferior al de los países en desarrollo, con ligeras fluctuaciones en la diferencia entre ambos grupos. En 2004, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 17,0%, mientras que el costo de los fletes lo hizo en un 22,8%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones subió a 3,0% (2,9% en 2003), frente a 5,9% (6,1% en 2003) 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.

Cuadro 39

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2003-2005
(Cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general			Índice de las entradas			Índice de las salidas		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Enero	96	93	96	91	88	89	101	98	101
Febrero	96	93	95	91	88	88	100	98	102
Marzo	101	96	95	94	92	88	107	101	102
Abril	107	100	98	100	96	91	114	104	105
Mayo	99	99	103	92	96	97	105	103	108
Junio	101	99	108	90	95	101	111	103	114
Julio	103	100	108	97	97	102	107	103	115
Agosto	104	100	106	99	97	100	109	102	111
Septiembre	104	100	106	99	98	100	108	102	112
Octubre	102	100	109	96	96	102	107	104	116
Noviembre	100	96	111	96	90	104	105	101	118
Diciembre	96	94	110	92	89	103	100	100	117
Promedio anual	101	98	104	95	94	97	106	102	110

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con el 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.

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 ^a					
		1970	1980	1990	2003	2004	2005
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,5	8,9	15,5	8,3	7,5	8,0
Yute	Bangladesh-Europa	12,1	19,8	21,2	29,0	27,6	30,5
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,4	2,7	6,7	3,3	3,7	4,0
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,9	12,6	n.d.	11,5	10,1	12,7
Té	Sri Lanka-Europa	9,5	9,9	10,0	7,8	8,6	9,2
Café	Brasil-Europa	5,2	6,0	10,0	6,8	6,5	5,7
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	3,3	6,8	3,9	2,3	3,1
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	4,4	7,4	4,8	2,6	4,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Asociación Real de Navieros de los Países Bajos (datos de 1970-1989) y de las conferencias de las rutas señaladas (datos de 1990-2005).

^a 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) 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 cuando existen 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 *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 a 2005, los precios de los productos se han tomado de la publicación citada de la UNCTAD (véase la página web de esta última).

2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo crecieron sólo un 1,2% en 2004. Dentro de este grupo, los países en desarrollo africanos registraron un pequeño descenso del 10,0% en 2003 al 9,9% en 2004. Esto se debió a mejoras sostenidas en la manipulación de la carga en los terminales, que compensan 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.

A los países en desarrollo de Asia correspondió el 67,5% del valor de las importaciones y el 61,5% de los fletes pagados por todos los países en desarrollo en 2004, frente a 66,4 y 65,4% respectivamente en 2003. La proporción del transporte respecto de los

precios de las importaciones ha fluctuado en esta región en torno al 6,5% desde 1990.

En los países en desarrollo de América, esa proporción aumentó al 4,3% en 2004, frente al 4,1% en 2003. Los países en desarrollo de Europa registraron un modesto aumento al 2,8%, desde el 2,6% de 2003.

Los pequeños países insulares de Oceanía siguieron teniendo la mayor proporción de todos los países: 15,4% en 2004 (15,6% el año anterior). Las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga y los altos gastos de transbordo y enlace contribuyen a elevar los costos de transporte.

Cuadro 41

Estimación del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial^a, por grupos de países
(En miles de millones de dólares)

Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
1990	Total mundial	108,4	3.610,7	3,7
	Países desarrollados de economía de mercado	65,2	2.622,7	2,9
	Total de países en desarrollo	38,1	683,4	6,7
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	7,6	85,2	9,4
	América	6,1	132,5	5,1
	Asia	22,7	434,7	6,9
	Europa	1,4	26,0	6,9
Oceanía	0,3	5,0	12,3	
2000	Total mundial	203,8	6.633,0	3,6
	Países desarrollados de economía de mercado	119,9	4.483,9	2,9
	Total de países en desarrollo	68,6	1.457,0	5,9
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	8,2	100,4	9,8
	América	16,1	389,2	4,2
	Asia	43,6	941,8	6,5
	Europa	0,5	20,2	2,8
Oceanía	0,2	5,4	15,8	
2003	Total mundial	232,0	7.684,8	3,6
	Países desarrollados de economía de mercado	128,4	5.067,1	2,9
	Total de países en desarrollo	74,9	1.586,5	6,1
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	10,1	365,8	10,0
	América	14,8	128,3	4,1
	Asia	49,0	1.053,3	6,7
	Europa	0,8	32,3	2,6
Oceanía	0,2	6,8	15,6	

Cuadro 41 (continuación)

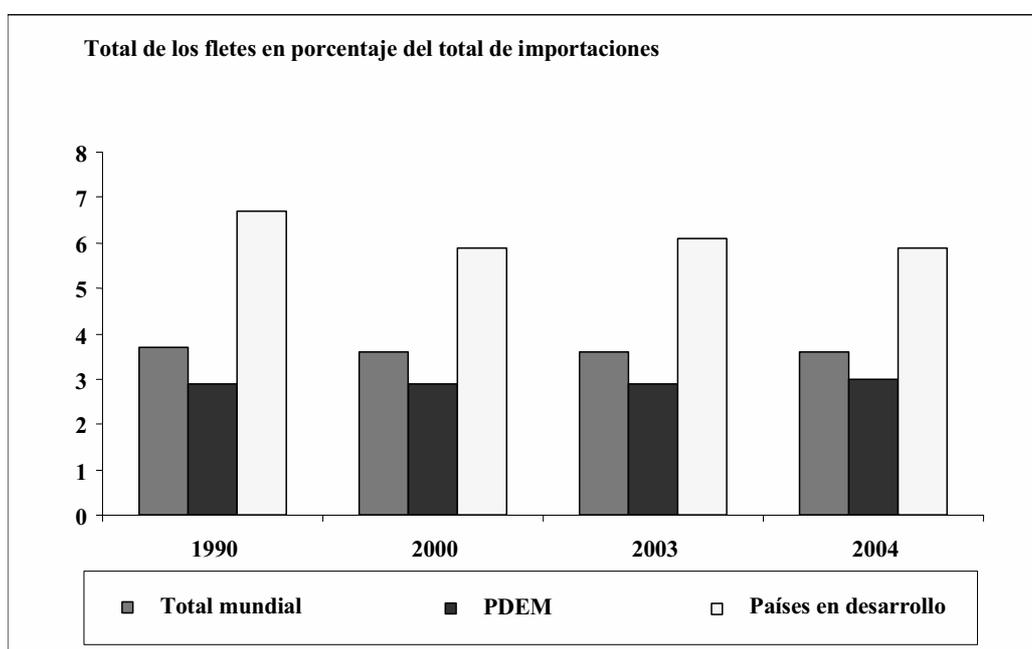
Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
2004	Total mundial	270,8	9.244,7	3,6
	Países desarrollados de economía de mercado	157,7	5.928,4	3,0
	Total de países en desarrollo	75,8	1.945,2	5,9
	de los cuales en:			
	África	9,9	151,5	9,9
	América	18,1	432,4	4,3
	Asia	46,6	1.314,1	6,5
	Europa	1,0	39,5	2,8
	Oceanía	0,2	7,5	15,4

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos de importaciones de mercancías de la publicación de la UNCTAD *Handbook of Statistics 2005* (cuadro 1.1) y en información sobre fletes y seguros de FMI, *Balance of Payments Statistics on CD-ROM* (enero de 2006).

^a Los datos de este cuadro no son comparables con los publicados en ediciones anteriores de esta publicación por causa de los cambios en fuentes y metodología. Los totales mundiales comprenden todos los países, pero los agregados regionales de las importaciones y el costo de su transporte durante los últimos años podrían estar distorsionados en razón de la lentitud con que informan algunos países. La estimación del costo de los fletes obtenida con datos de las balanzas de pagos se suelen considerar algo inferiores a los costos reales. Las estimaciones de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones son medias ponderadas.

Gráfico 8

Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países



Fuente: Cuadro 41.

Capítulo 5

DESARROLLO PORTUARIO

Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario, de los cambios institucionales en los puertos y de las medidas de seguridad que se han adoptado en ellos.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

En el cuadro 42 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial comunicado de los puertos de contenedores en los países y territorios en desarrollo durante el período de 2002 a 2004. El crecimiento del tráfico mundial de contenedores (total de movimientos medidos en TEU) aumentó en un notable 12,6% en 2004. Se trata de un crecimiento del orden de una mitad más que el registrado el año anterior, que fue del 8,2% y refleja la continua expansión de los buques de línea regular en 2004. En ese año, el movimiento fue de 336,9 millones de TEU, con un aumento anual de 37,6 millones de TEU desde el nivel de 2003 de 299,3 millones.

La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue del 12,8%, con un tráfico de 137,0 millones de TEU que representa el 40,7% del total mundial. Esa tasa fue inferior a la lograda en 2003 -un considerable 15,5%- cuando el tráfico en los países en desarrollo fue de 121,5 millones de TEU. Hubo 20 países con crecimientos de dos dígitos en 2004 y 2003 de un total de 56 que registran movimientos superiores a 100.000 TEU. Esos países fueron Malasia, los Emiratos Árabes Unidos, el Brasil, Tailandia, la Arabia Saudita, Omán, Panamá, Sri Lanka, la República Islámica del Irán, las Bahamas, el Pakistán, Guatemala, Honduras, el Uruguay, Kenya, la República Unida de Tanzania, el Sudán, Qatar y el Togo. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un

año a otro por causa a veces de las fuertes fluctuaciones del tráfico, como en el caso del transbordo, y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2005 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se exponen en el cuadro 43. El tráfico de contenedores en esos puertos ascendió a 186,1 millones de TEU, tras registrar un crecimiento de dos dígitos en los dos años anteriores. En la lista figuraban 14 puertos de países y territorios en desarrollo y de países socialistas de Asia, mientras los 6 restantes se encontraban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos, había 3 en Europa y 3 en los Estados Unidos. Catorce puertos estaban ubicados en Asia, 8 de ellos en China, 4 en Asia sudoriental, 1 en Asia occidental y otro en Asia oriental. Por puertos chinos discurría el 47% del movimiento mundial.

Singapur recuperó la primera posición después de seis años, con una buena tasa de crecimiento del 8,2%, mientras Hong Kong (China) pasó al segundo lugar en razón de una modesta tasa de incremento de 2,3%. Los puertos de China continental siguieron registrando resultados muy notables: Shanghai y Shenzhen presentaron unos notables aumentos de 23,8 y 18,7% respectivamente. Los tres puertos siguientes lograron mantener sus puestos en la lista después de presentar resultados contrapuestos en el crecimiento de su tráfico: Busan, que experimentó una modesta mejora; Kaoshiung, que tuvo una

caída; y Rotterdam, donde hubo un crecimiento de dos dígitos. Hamburgo y Dubai superaron a Los Ángeles, que pasó de la octava a la décima posición por causa de un reducido aumento del tráfico del 2,2%, frente a la tasa de dos dígitos registrada por los otros dos puertos. De los diez restantes puertos, Ningbo y Tianjin avanzaron dos puestos cada uno, mientras Long Beach y Qingdao lo hicieron en un puesto. Otros perdieron posiciones en la lista:

Tanjung Pelepas (bajó tres puestos), Nueva York (dos puestos) y Amberes, Port Klang y Laem Chabang (un puesto cada uno). Un puerto que aparecía por primera vez, Guangzhou, pasó a ocupar el 18º puesto.

Estos 20 puertos principales representaron el 49,4% del tráfico portuario mundial de contenedores en 2004 (48,1% en 2003).

Cuadro 42

El tráfico de los puertos de contenedores de 56 países y territorios en desarrollo en 2004, 2003 y 2002
(En TEU)

Pais o territorio	2004	2003	2002	Variación porcentual 2004/03	Variación porcentual 2003/02
Hong Kong (China)	21.984.000	20.449.000	19.144.000	7,5	6,8
Singapur	21.311.000	18.441.000	16.986.010	15,6	8,6
República de Corea	14.299.364	13.049.534	11.719.502	9,6	11,3
Malasia	11.264.389	10.210.145	8.751.567	10,3	16,7
Emiratos Árabes Unidos	8.661.636	6.955.202	5.872.244	24,5	18,4
Indonesia	5.566.596	5.176.982	4.539.884	7,5	14,0
Brasil	5.058.622	4.230.474	3.570.255	19,6	18,5
Tailandia	4.855.827	4.232.685	3.799.093	14,7	11,4
India	4.266.910	3.916.814	3.208.384	8,9	22,1
Filipinas	3.673.301	3.468.471	3.324.796	5,9	4,3
Arabia Saudita	3.185.699	2.440.327	1.958.566	30,5	24,6
Omán	2.515.546	2.264.826	1.415.498	11,1	60,0
Panamá	2.428.762	1.991.659	1.344.785	21,9	48,1
Sri Lanka	2.220.573	1.959.354	1.764.717	13,3	11,0
México	1.905.944	1.693.791	1.564.541	12,5	8,3
Malta	1.515.423	1.347.539	1.288.775	12,5	4,6
Chile	1.473.542	1.250.126	1.167.876	17,9	7,0
Egipto	1.422.236	1.579.530	1.336.044	-10,0	18,2
Jamaica	1.360.623	1.137.798	1.065.000	19,6	6,8
Argentina	1.251.895	1.025.055	554.796	22,1	84,8
Irán (Rep. Islámica del)	1.220.700	1.090.212	805.864	12,0	35,3
Bahamas	1.184.800	1.057.879	860.000	12,0	23,0
Pakistán	1.101.535	787.559	227.000	39,9	246,9
Colombia	1.073.081	995.203	960.723	7,8	3,6
Venezuela	920.884	582.769	780.657	58,0	-25,3
Guatemala	817.260	713.181	360.161	14,6	98,0
Costa Rica	734.088	669.259	602.568	9,7	11,1
Perú	695.577	627.011	631.757	10,9	-0,8
Côte d'Ivoire	670.000	612.546	579.055	9,4	5,8
Ecuador	564.093	521.550	500.471	8,2	4,2
Marruecos	560.682	517.549	n.d.	8,3	n.d.
Honduras	555.489	470.567	413.843	18,0	13,7
República Dominicana	537.317	480.650	541.932	11,8	-11,3
Nigeria	512.610	588.478	n.d.	-12,9	n.d.
Uruguay	423.343	333.871	292.962	26,8	14,0
Kenya	404.352	330.748	278.059	22,3	18,9
Líbano	389.876	305.933	298.876	27,4	2,4
Ghana	383.020	391.113	n.d.	-2,1	n.d.
Jordania	358.723	302.927	277.307	18,4	9,2
Senegal	331.191	281.330	n.d.	17,7	n.d.
Yemen	318.901	155.717	388.436	104,8	-59,9
Chipre	298.109	255.021	233.400	16,9	9,3
Mauricio	290.118	381.474	198.177	-23,9	92,5
República Unida de Tanzania	260.000	204.000	178.154	27,5	14,5
Cuba	259.328	216.587	214.760	19,7	0,9
Angola	235.411	210.031	n.d.	12,1	n.d.

Cuadro 42 (continuación)

País o territorio	2004	2003	2002	Variación	Variación
				porcentual 2004/03	porcentual 2003/02
Sudán	205.511	156.607	129.093	31,2	21,3
Bahrein	193.112	175.870	155.037	9,8	13,4
Reunión	193.008	170.092	162.636	13,5	4,6
Qatar	190.286	164.137	118.183	15,9	38,9
Togo	184.998	166.441	84.783	11,1	96,3
Djibouti	159.359	244.287	178.405	-34,8	36,9
Eslovenia	153.347	126.237	114.863	21,5	9,9
Guam	140.803	148.158	140.990	-5,0	5,1
Guadalupe	116.042	110.073	118.013	5,4	-6,7
Madagascar	105.100	94.867	n.d.	10,8	n.d.
Total	136.963.942	121.460.246	105.202.498	12,8	15,5
Otros, comunicado^a	698.709	2.591.745	1.861.831	-73,0	39,2
Total comunicado^b	137.662.651	124.051.991	107.064.329	11,0	15,9
Total mundial	336.858.116	299.280.432	276.552.859	12,6	8,2

Fuente: Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2006*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y autoridades portuarias.

^a Comprende países y territorios en desarrollo que comunicaron menos de 95.000 TEU por año o donde se advirtió una falta sustancial de datos.

^b Ciertos puertos no respondieron a la encuesta. Si bien no eran los puertos mayores, las omisiones totales pueden estimarse entre el 5 y el 10%.

Cuadro 43

Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2005-2003

(En millones de TEU y variación porcentual)

Puerto	Millones de TEU			Variación porcentual	
	2005	2004	2003	2005/04	2004/03
Singapur	23,19	21,33	18,41	8,72	15,86
Hong Kong (China)	22,43	21,93	20,82	2,28	5,33
Shanghai	18,04	14,57	11,37	23,82	28,14
Shenzhen	16,20	13,65	10,70	18,68	27,57
Busan	11,84	11,43	10,37	3,59	10,22
Kaoshiung	9,47	9,71	8,81	-2,47	10,22
Rotterdam	9,30	8,30	7,10	12,05	16,90
Hamburgo	8,05	7,03	6,14	14,51	14,50
Dubai	7,62	6,43	5,15	18,51	24,85
Los Ángeles	7,48	7,32	6,61	2,19	10,74
Long Beach	6,71	5,78	4,66	16,09	24,03
Amberes	6,48	6,06	5,44	6,93	11,40
Quingdao	6,31	5,14	4,24	22,76	21,23
Port Klang	5,54	5,24	4,80	5,73	9,17
Ningbo	5,19	4,00	2,77	29,75	44,40
Tianjin	4,81	3,81	3,01	26,25	26,58
Nueva York	4,80	4,45	4,04	7,87	10,15
Guangzhou	4,68	3,31	2,76	41,39	19,93
Tanjung Pelepas	4,17	4,02	3,50	3,73	14,86
Laem Chabang	3,81	3,62	3,18	5,25	13,84
Total de los 20 principales	186,12	167,13	143,88	11,36	16,16

Fuente: *Containerisation International*, marzo de 2006, pág. 67.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2005 los principales puertos señalaron aumentos sin precedentes en su tráfico. Shanghai comunicó 443 millones de toneladas de carga, superando a Singapur que registró 423 millones. Este último, sin embargo, mantuvo la primera posición por tonelaje de buques con 1.150 millones de arqueo bruto después de un incremento anual de 10,5%. En Europa, Rotterdam registró un incremento del 5% en el tráfico de carga hasta 369 millones de toneladas y los 46 puertos públicos españoles alcanzaron una cifra sin precedentes de 440,8 millones de toneladas. También, durante el año, se señalaron récords de productividad en Busan (República de Corea) en un terminal de contenedores gestionado por HPH. En junio se cargaron 182 contenedores por hora en un buque utilizando cuatro grúas y dispositivos gemelos de izada, y en octubre se señaló un nuevo récord cuando se cargaron 260 contenedores por hora en el *KMTC Shanghai*.

El afán por lograr una mejor productividad condujo a usar carretillas-pórtico automatizadas en el terminal de contenedores en la Isla Fisherman en Brisbane (Australia). El operador del terminal, Patrick, y el fabricante del equipo, Kalmar, habían estado ensayando el sistema desde el año 2000, que finalmente empezó a utilizarse en diciembre de 2005. El terminal de 25 ha, que comprende tres muelles, opera permanentemente con 14 carretillas-pórtico que no necesitan personal y funcionan en cualesquiera condiciones climáticas. Ese afán también entrañó cambios en las prácticas y reglamentos comerciales de la Federación de Rusia. Las tarifas ferroviarias regionales aplicables a las cargas que se transportan a los puertos marítimos del Báltico aumentaron en congruencia con las que se aplican a los cargamentos que se dirigen a través de la frontera a puertos de los Estados bálticos. También se decidió eliminar algunos impuestos que gravan la manipulación de la carga en puertos rusos, así como facilitar el arrendamiento de los terminales por largos períodos de tiempo. Con miras a un mejor desempeño portuario, las autoridades indonesias consideraron necesario abordar la cuestión de los intereses en juego y la reorganización de los puertos del país. Después de haberse calculado que los cobros ilegales duplicaban los costos de exportación por contenedor en el puerto principal del país, Tanjung Priok, se decidió que había que publicar los nombres de los culpables como un primer paso, seguido de medidas

correctoras. También, para atender al comercio internacional se designaron 25 puertos de enlace gestionados por compañías comerciales (por ejemplo, Pelindo), con un gran número de puertos nacionales y regionales, bajo la jurisdicción de autoridades locales, que se centrarían en el tráfico interno.

En 2005 se tomaron disposiciones en varios puertos que en buena medida lograron evitar que se repitiera la congestión registrada el año anterior. Empleadores de los puertos de Los Ángeles y Long Beach decidieron, en consulta con el sindicato de trabajadores de muelles y almacenes International Longshore and Warehouse Union (ILWU), contratar 5.000 trabajadores temporeros en terminales de esos puertos. También, la disponibilidad de una lista de 18.000 personas interesadas en trabajar en los muelles dio confianza en que los terminales serían capaces de servir a los buques adecuadamente. Entre las medidas prácticas aplicadas en esos puertos en el segundo semestre del año figuraron la reducción del tiempo de tránsito en almacén de los contenedores importados desde cinco a cuatro días y de aquellos que se exportan desde siete a seis días, así como el establecimiento del sistema PierPass por el que alrededor del 40% del tráfico por carretera relacionado con los puertos se haría durante la noche y en los fines de semana.

Las medidas también se referían al transporte terrestre. Una gran compañía de camiones que opera en varios puertos de la costa occidental de los Estados Unidos abordó la escasez de conductores ocasionada por unos bajos salarios mediante el ofrecimiento de prestaciones en materia de salud y la contratación de personal sindicado, siendo la primera vez en 24 años que el sindicato de conductores había suscrito un convenio colectivo. Asimismo, los dos principales ferrocarriles, Union Pacific y Burlington Northern Santa Fe, desplegaron más material móvil y personal para servir los principales puertos de la costa occidental.

En la costa este de los Estados Unidos se arbitró una medida complementaria para disponer de más espacio en los terminales de Hampton Roads; tal cosa redujo el mucho espacio ocupado por los bastidores de los distintos armadores obligándolos a utilizarlos de forma conjunta. Ello redujo su número y contribuyó a disminuir los tiempos de inmovilización y mantenimiento, y también se tradujo en una mayor utilización del equipo.

En Southampton (Reino Unido), un plan obligatorio de reserva de vehículos redujo su tiempo de parada

en el terminal a menos de 30 minutos. Establece un pago de 2 dólares por reserva, salvo en el caso de los transportes que se hacen en las horas muertas, y una multa de 47 dólares por llegar con retraso. La ampliación de la superficie y el disponer de más equipo mejoraron el funcionamiento de ese terminal. En otro puerto del Reino Unido, Felixstowe, se contrató a 400 trabajadores más cuando entraron en servicio nuevas instalaciones. En ese país se desplegó un esfuerzo conjunto en el sector para producir una guía de las mejores prácticas que describe cómo las partes que intervienen en los movimientos de las mercancías desde los buques a su destino podían adoptar medidas contra la congestión. La guía, sin embargo, reconoce claramente que esas medidas no se proponían sustituir a la mayor capacidad portuaria que requiere el país a plazo mediano.

Los usuarios de los puertos estaban deseosos de probar alternativas para evitar los embotellamientos. En los Estados Unidos, MOL estaba duplicando la capacidad del terminal en Oakland, en la costa oeste, haciendo lo mismo también en otro terminal en Jacksonville, en la costa este, para contar con servicios a Asia que no tuviesen que utilizar transporte por tierra. Savannah, situado más al norte en la costa oriental, señaló unos incrementos constantes de tráfico durante el año como consecuencia de las importaciones asiáticas que llegaban a los centros de distribución de los grandes minoristas estadounidenses ubicados en torno al puerto. Al otro lado del océano Atlántico, el terminal innovador pero poco aprovechado de Ceres-Paragon en Ámsterdam logró finalmente hacerse con dos series de servicios de Grand Alliance, con escalas bisemanales de buques de NYK.

Las huelgas obstaron la capacidad de algunos puertos de atender al tráfico. Durante el primer semestre del año el personal de Le Havre perturbó el trabajo nocturno y de fin de semana preocupado por su convenio colectivo. A finales de septiembre, una huelga de 12 días afectó a Marsella, lo que obligó a cancelar las escalas de 155 buques con 1.750 trabajadores despedidos. Las pérdidas estimadas de 1.200 compañías ascendieron a 150 millones de dólares. La situación de los operarios de grúas, que actualmente forman parte del personal de la autoridad portuaria, y que se cuestiona por aquellos operadores de terminales de contenedores que están construyendo instalaciones nuevas en esos dos puertos, ocupó un lugar destacado en el trasfondo de esas situaciones. También en

septiembre, la preocupación por los planes de privatización se tradujeron en una huelga de un día en puertos peruanos. En noviembre, terminales de Sydney y Melbourne pararon durante un turno entre protestas de los trabajadores contra un proyecto de ley sobre relaciones industriales. En la República de Corea, los puertos pararon durante medio día por un plan gubernamental que pretendía terminar con el monopolio sindical del trabajo en los muelles.

Otros problemas laborales también afectaron al desempeño en varios puertos durante 2005. En mayo, los conductores de camiones bloquearon las puertas del puerto de Mombasa (Kenya) para oponerse a un reglamento que los obligaba a fijar de antemano sus días de carga con miras a que cada jornada prestara servicio un máximo de 210 camiones. En junio, unos 1.500 trabajadores de los transportistas por carretera que mueven los contenedores entre el muelle y la estación de carga en Mumbai (India) cesaron el trabajo. El motivo era querer proteger sus empleos al modificarse las condiciones de las subastas de la autoridad portuaria para poder asignar las actividades a una sola compañía. En el siguiente mes, una huelga de seis semanas de unos 1.000 dueños independientes de camiones y de 46 compañías paralizaron el puerto de Vancouver (Canadá). El motivo de la protesta era lograr mayores ingresos para compensar el alza del combustible. En agosto, los funcionarios de aduanas de Santos (Brasil) redujeron su tiempo de trabajo a la mitad durante un período de cuatro semanas para oponerse a la propuesta de fusionarlos con otros funcionarios federales.

El funcionamiento de algunos puertos se vio muy menoscabado por catástrofes naturales. La estación de huracanes en el Caribe fue especialmente destructiva, cuando Katrina y Rita asolaron ciudades y puertos del golfo de México. Los daños causados en el puerto de Nueva Orleans por Katrina fueron severos, y estudios hechos poco después del desastre indicaban que recuperar el 75% de la capacidad del puerto llevaría de tres a cuatro meses. Las medidas inmediatas de rehabilitación se centraron en suministrar generadores y en alojar a los trabajadores y sus familias en buques. Después vino el asignar contratos de limpieza y reconstrucción. Varias cadenas logísticas de transportistas marítimos se vieron totalmente trastornadas por la devastación ocasionada por Katrina en varios puertos: un 20% de los contenedores frigoríficos para bananas quedaron dañados en Gulfport, que se vio muy damnificado. Los costos de reconstrucción se estimaron en 1.700

millones de dólares por la Administración Marítima de los Estados Unidos. El tráfico se desvió a otros lugares y se redoblaron los preparativos en Houston y otros puertos de Texas cuando unas semanas después se acercó el huracán Rita. Éste afectó a Beaumont, Port Arthur y Lake Charles y causó muchos daños en Houston. Las pérdidas habidas en la infraestructura del transporte fueron pequeñas en comparación con las estimadas en el sector de las plataformas submarinas de petróleo, con 5.000 millones de dólares en el caso de Katrina y 3.000 millones en el de Rita. Unas semanas más tarde el huracán Beta afectó a las instalaciones portuarias a lo largo de la costa caribeña de Nicaragua. El Club TT sugirió unas subidas en las primas de los seguros de alrededor del 25% y aumentó las reservas para las instalaciones susceptibles de verse damnificadas por huracanes. En otras partes, la mala visibilidad causada por grandes incendios forestales en Indonesia obligó a suspender temporalmente las actividades en Port Klang (Malasia) y las grandes lluvias provocaron que se hundiera un muelle cargado de sal en Cochin (India).

Durante el año se tomaron medidas para seguir aumentando la capacidad de los puertos de la zona Le Havre-Hamburgo. En marzo, las autoridades holandesas finalmente aprobaron aumentar el calado del Scheldt. Con ello se podrá dragar a partir de 2007, con lo que se dispondrá de 13,1 m de calado, con independencia de las mareas, para los buques que se dirigen a Amberes. Otra inversión para mejorar la conexión de este puerto con la zona del Ruhr -el Iron Rhine (una línea de ferrocarril que cruza por territorio holandés)- sigue en estudio. La importancia de los ferrocarriles para acceder a las zonas servidas por los puertos se puso de manifiesto por la alarma de Bremen ante las negociaciones para que DB (la compañía ferroviaria nacional alemana) participara en HHLA, el operador del puerto de Hamburgo. En este puerto, el operador internacional Eurogate recibió la aprobación para construir un terminal de 1,4 millones de TEU al año desde 2006. En julio, empezó a funcionar un nuevo terminal de 1,4 millones de TEU anuales en Deuganckdock en Amberes (en la margen izquierda del Scheldt). Este terminal operado por Antwerp Gateway, con P&O Nedlloyds como principal accionista, tendría una capacidad final de 3,5 millones de TEU al año cuando se terminara a un costo de más de 600 millones de dólares. Otra sección del mismo muelle operada por PSA empezó a utilizarse a finales de año. Con el tiempo, Deuganckdock duplicará la capacidad de

manipulación de contenedores de Amberes desde 6 a 13 millones anuales de TEU.

Durante el año Rotterdam siguió con sus planes para desarrollar Maasvlakte 2, que agregará 1.000 ha para contenedores, la industria química y actividades de distribución y añadirá 12 km de muelle al puerto actual. La inversión de alrededor de 2.000 millones de dólares ya registra retrasos y se espera que se vea culminada cuando las actuales inversiones en Euromax hechas por ECT y P&O Nedlloyds, que incrementan en 1,5 millones de TEU anuales la capacidad del puerto actual, queden saturadas a finales del decenio.

El desarrollo de capacidad portuaria nueva no se vio interrumpido en el Lejano Oriente. En China, el nuevo puerto marítimo de Yangshan empezó a operar en noviembre para servir a Shanghai y la región del delta del río Yangtze. El puerto cuenta con cuatro muelles con capacidad de 2,2 millones de TEU y está situado en un par de islas ubicadas en la bahía de Hangzhou. Ese puerto está unido con tierra firme por una carretera de 32 km de seis carriles y sus inversores son Shanghai International Port Group (SIPG) y Shanghai Port Container, siendo este último el operador. Dieciséis servicios de transporte en contenedores a Europa que corren a cargo de Maersk Sealand, OOCL, APL, Hapag Lloyd y CMA CGM se desplazaron desde los terminales del río Waigaoqiao cerca de Shanghai al nuevo puerto. Contar con terminales ribereños, tales como los de Jiangying en la provincia de Jiuanu, podría reducir los costos de exportación en 124 dólares por TEU, y esos terminales se ven como un complemento del nuevo puerto marítimo. La segunda fase del desarrollo, de tamaño y capacidad similares, costará según las estimaciones 800 millones de dólares y se terminará en 2007, habiéndose invitado a participar como inversores a algunos operadores internacionales, a saber HPH, APM Terminals y Cosco Pacific. Cuando esté completo en 2020, se espera que este puerto tenga una capacidad de 20 millones de TEU y ofrecerá protección total contra el mal tiempo y los efectos de la estación de tifones.

En Hong Kong (China), Modern Terminals invirtió 154 millones de dólares para mejorar sus instalaciones y recibir portacontenedores de 12.500 TEU. En Kaohsiung (Provincia china de Taiwán), el plan anunciado de 2.800 millones de dólares, cantidad que en su mitad se espera aporten inversores privados, añadiría 2,5 millones anuales de TEU en 2008. Este plan se ha hecho después de

haberse renovado los arriendos de transportistas marítimos como Maersk Sealand, Hyundai Marine y Yang Ming. Más al norte, Qingdao estaba contactando a inversores, entre ellos a PSA, para financiar la expansión de 3.000 millones de dólares que duplicará la capacidad hasta 12 millones anuales de TEU en el próximo quinquenio; y Cosco y China Shipping estaban estudiando su participación en la expansión de 3.500 millones de dólares de Tianjin. El nuevo puerto de Busan Norte (República de Corea) financiado por Dubai Port International y Samsung empezó a funcionar a principios de 2006, dos años antes de lo previsto, para beneficiarse del comercio internacional y regional; también recibió bonificaciones fiscales para la carga que discurre por él y que se estiman en 20 dólares por contenedor. Este puerto hizo pública una licitación para una nueva expansión de cuatro muelles. En China meridional, se convino un plan de cooperación estratégica de 1.200 millones de dólares entre Cosco y la administración insular provincial de Hainan para crear un centro marítimo de actividades portuarias, logísticas, de transporte marítimo y de astilleros. Más al sur, ICTSI, un operador internacional de Filipinas, anunció una inversión de 60 millones de dólares para aumentar la capacidad desde 0,4 a 2,0 millones de TEU a raíz de la recuperación del comercio del país después de su reciente recesión.

En la India estaba en marcha una expansión de la capacidad del terminal de contenedores en Jawaharlal Nehru Port Trust (JNP), reconvirtiendo Maersk una vieja instalación para graneles en un tercer terminal de contenedores en la zona portuaria. A mediados de 2006, ello añadirá 1,5 millones anuales de TEU a los terminales ya utilizados al máximo de JNP y de Nhava Sheva operados por P&O Ports. Los planes de expansión de JNP parecían brillantes después de su aprobación por varias instancias administrativas y de ofertas firmes del Banco de Cooperación Internacional del Japón y del Citibank. El aumento del calado y la ampliación del canal de acceso al puerto con un presupuesto estimado en 182 millones de dólares, una línea ferroviaria a Nueva Delhi, una autovía de ocho carriles a la zona servida por el puerto y el puente sobre el mar de 22,5 km denominado Mumbai Trans Harbour figuraban entre los proyectos. Alrededor de un cuarto de estos últimos se iban a financiar por el Gobierno, costeándose el resto con peajes que cobrará el contratista seleccionado para construir y gestionar las instalaciones. También en ese año el Gobierno aprobó la construcción de un segundo terminal de contenedores en Chennai,

aunque el operador del actual y único terminal del puerto cuestionó la necesidad de que se construyera otro. En otras partes del país, se pidió que se mejorara el puerto de Azhikkal en el Estado de Kerala para lograr un desarrollo económico regional equilibrado y por razones comerciales de peso.

También se estaba expandiendo la capacidad de los puertos de contenedores en Malasia y Omán. En Klang, el operador Westport completó su noveno muelle para servir a buques en la gama de 8.000 a 9.000 TEU y agregó 1 millón anual de TEU para alcanzar una capacidad total de 5 millones. En Tanjung se estaban construyendo por Pelepas dos muelles más que se terminarán en 2006, con miras a lograr un total de diez. En Salalah, se aprobó la construcción de dos muelles adicionales de 18 m de calado con un rompeolas de 2,85 km. Las obras iban a comenzar inmediatamente en esta inversión de 262 millones de dólares de una empresa mixta, que incrementará la capacidad del puerto en 1 millón anual de TEU hasta 4 millones en 2008. El operador portuario iba hacer una inversión complementaria de 94 millones de dólares para adquirir equipo. En Sohar, estaba en marcha la segunda fase de ese puerto industrial. Comprendía una refinería para producir 340.000 t de propileno, instalaciones energéticas y de desalinización, una acerería y una planta para producir 1,2 millones de t anuales de urea. La infraestructura construida por el Gobierno, a saber, rompeolas, canal de entrada, aguas del puerto con un calado de 16 m y un muelle de 1,8 km, ya se había completado.

La inversión en puertos que son centros de enlace también fue apreciable. CMA CGM, el operador del Freeport de Malta, decidió acelerar su inversión de 47 millones de dólares en equipo para recibir buques de hasta 12.000 TEU, incluidas cuatro grúas-pórtico para mover 22 contenedores; también figuraba en el plan un asfaltado adicional de 7 ha y una nueva puerta. El Freeport de Bahamas ya es lo bastante profundo para recibir los mayores buques que navegan y se propone convertirse también en un centro de distribución, al convenir arrendar 20 ha a un grupo chino donde las mercancías podrían almacenarse y mostrarse. En Panamá, HPH estaba invirtiendo 200 millones de dólares para expandir Cristóbal y Balboa en ambos extremos del canal, con muelles de 16 m de calado en los dos puertos. El Gobierno panameño desveló planes para construir dos megacentros de distribución en la costa del Pacífico de ese país, no lejos de la entrada del canal. La alternativa mayor permitiría disponer de una capacidad en los terminales de 7,5 millones

de TEU con una inversión de 947 millones de dólares y la utilización de una zona en tierra de 112 ha. Las alternativas menores, tal como la que ofrece una capacidad de 4,6 millones de TEU, permite unos ahorros no muy cuantiosos del orden de 50 millones de dólares en la inversión total. En el plan se prevé que inversores privados se hagan cargo del proyecto, mientras el Gobierno ofrecerá acceso por tierra y los enlaces de transporte. En otras partes, se hizo una solicitud para prestar servicio a los países escandinavos y bálticos desde un centro de distribución que se establecería en Scapa Flow (Islas Orkney, en Escocia) y, más concretamente, el puerto de Gdansk (Polonia) obtuvo 217 millones de dólares para desarrollar un terminal de contenedores de 0,5 millones de TEU, además del de 0,2 millones de TEU que está construyendo HPH en el vecino puerto de Gdynia. En este puerto, el terminal de contenedores para el Báltico está ya funcionando y se propone aumentar su capacidad hasta 0,8 millones de TEU.

En Sudamérica, las mayores inversiones correspondieron al Brasil, impulsadas por la ley "Reporto" promulgada a finales de 2004. Esa disposición suspendió temporalmente los impuestos sobre las manufacturas, siempre que se importasen en el país antes de finales de 2007. A mediados de 2005, autoridades portuarias y operadores habían hecho pedidos de equipo portuario por valor de unos 100 millones de dólares. Dos operadores de Santos aportaron 32 millones de dólares y las compras de operadores de Suape, Rio Grande do Sul y Paranaguá se estimaron en 16 millones de dólares para cada uno. En relación con ello, inversores privados -el grupo local Batistella y el transportista marítimo Hamburg Sud- decidieron construir el puerto de Itapoa en la bahía de São Francisco do Sul para los envíos de carga refrigerada de carne, aves de corral y frutas procedentes principalmente de los Estados de Paraná y Santa Catarina. Actualmente, esos productos se exportan desde los puertos de São Francisco do Sul y también de Itajai, donde Maersk Sealand compró una participación del 50% en el terminal de contenedores de Teconvi. La inversión en el nuevo puerto de Itapoa, que estará terminado a mediados de 2006 con un calado de 16 m y una capacidad de 0,3 millones anuales de TEU, era de 100 millones de dólares, teniendo el Banco Interamericano de Desarrollo una participación del 50%. El Estado de Santa Catarina construyó una carretera de 30 km para unir el puerto con la red brasileña. En Buenos Aires (Argentina) dos operadores -Exolgan y TRP, propiedad de P&O-

instalaron grúas-pórticos para buques de mayores dimensiones de las que permite el canal de Panamá durante la segunda mitad del año, pero el primer buque de 5.500 TEU en llegar a ese puerto sólo pudo utilizar los servicios de TRP.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

Durante el año los países adoptaron diferentes disposiciones institucionales en relación con los puertos comerciales. En Puerto España (Trinidad) se licitó en el segundo semestre un contrato de cinco años para gestionar el terminal de contenedores y a principios de 2006 Portia, una filial de Mersey - el operador de Liverpool - se hizo con el contrato. En Taomasina (Madagascar), el contrato de 20 años para explotar y desarrollar la sección oriental del puerto se asignó a ICTSI. En Mersin (Turquía), PSA, juntamente con un grupo local, pagó 755 millones de dólares para ganar la licitación y dirigir el puerto durante 36 años. En Progreso (México), un operador español de Barcelona empezó a gestionar el puerto con una concesión de 20 años. En El Callao (Perú), se anunció una licitación para construir y operar el primer terminal de contenedores en el extremo sur del puerto. En Israel, la autoridad nacional portuaria fue sustituida por una compañía que se hizo cargo de los activos de los puertos y de su desarrollo. Esa compañía es propietaria del terreno de los puertos de Eliat, Ashol y Haifa, donde se establecieron operadores por separado. En Colombia, el inicio de negociaciones con el elevado número de operadores activos en esos puertos con miras a generar mayores inversiones fue un primer paso para aplicar en Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta el modelo basado en la propiedad de los terrenos. En Sudáfrica se optó por el modelo de operadores, y se arrinconaron los planes para atraer compañías privadas que se hicieran cargo de los terminales de Durban y Coega.

Las controversias entre autoridades portuarias y operadores internacionales de los terminales se acumularon o bien desaparecieron en diferentes momentos en distintos países. A principios de año, el órgano que se encarga en la India de regular las tarifas de los principales puertos (Tariff Authority for Major Ports - TAMP) dispuso que los ingresos de los operadores privados de los terminales tendrían que ser los mismos que los de las instalaciones similares estatales. Tal cosa afectó a un operador que cinco años antes había sido autorizado a aplicar tarifas un 16% superiores a las estatales. A mediados de año, el Ministerio de

Transporte Marítimo de ese país había formulado un borrador de directrices que permitiría a las compañías nacionales participar en licitaciones de terminales de contenedores y ofrecer hasta un 5% por debajo de la oferta más elevada para equilibrar las pujas. Las directrices también definían como entidad india toda compañía en la que residentes en ese país tuvieran una participación mayoritaria y requerían que quienes ganasen una licitación mantuviesen esa participación durante la duración del contrato. A finales de año, se prohibió a dos operadores internacionales chinos que pujaran por un terminal en Mumbai por razones de seguridad. En Panamá, se resolvieron cuestiones pendientes con HPH, al aceptar la compañía indemnizar al Gobierno por los pagos fijos de alquiler que no se habían abonado en los últimos tres años, por causa de un controvertido decreto promulgado por la administración anterior, y desembolsar 102 millones de dólares por la infraestructura recibida en virtud del contrato de 50 años. En lo futuro, HPH pagará unos derechos de 9 dólares por TEU, similar a los que se aplican a otros dos operadores.

Las fusiones y adquisiciones de operadores internacionales de terminales siguieron sin disminuir. En consecuencia, la lista de 2004 de los cuatro principales operadores mundiales -HPH, PSA, APM Terminals y P&O Ports- con un movimiento conjunto de 135 millones de TEU, -alrededor del tercio del tráfico mundial- cambiará en razón de lo ocurrido a finales de 2005. DP World, un operador internacional de terminales de Dubai, prosiguió su agresivo plan de expansión en noviembre al ofrecer comprar P&O Ports por 5.700 millones de dólares. Pocas semanas después algunos de los inversores que participaban en la oferta junto con DP World redujeron su participación y, en cambio, Temasek, la compañía matriz de PSA, anunció que aumentaría su parte en la propiedad de P&O Ports. Temasek hizo una oferta por P&O Ports del orden del 6% superior a la de DP World, pero ésta a su vez aumentó la suya en casi 11% y, a finales de enero de 2006, finalmente se hizo con P&O Ports por 6.800 millones de dólares. En febrero hubo una fuerte oposición en los Estados Unidos a la transacción por motivos de seguridad, ya que unos 20 terminales de P&O Port estaban ubicados en el país. La oposición se redujo cuando DP World indicó su disposición a transferir esos terminales a una entidad estadounidense.

En las semanas siguientes se registraron otros hechos en varios países. En el Reino Unido, inversores australianos hicieron una oferta de 554 millones de

dólares por PD Ports, el propietario del puerto de Tees, y otro inversor, Peel, hizo una oferta no especificada por Mersey Docks and Harbour Co., el propietario del Liverpool y de otros puertos británicos menores. En Australia, el operador de terminales Patrick fue adquirido por Toll Holdings por 4.200 millones de dólares; esta última compañía es un conglomerado que se dedica a la logística y es el mayor de Australia, con intereses en Asia sudoriental. A finales de abril se produjo la transacción más notable cuando PSA compró el 20% de los activos mundiales de HPH por 4.400 millones de dólares.

Además de la actividad propiamente dicha de fusiones y adquisiciones, esos operadores mundiales también firmaron acuerdos sobre puertos específicos que podrían afectar al transporte marítimo. En junio de 2005, HPH confirmó que había vendido un 20% de su terminal HIT en Hong Kong (China) a PSA por 925 millones de dólares. Un mes después y en el mismo puerto entró en vigor un acuerdo de colaboración de DP World con HPH y el Grupo Wharf, otro operador. A tenor de ese acuerdo, el tráfico sobrante del primero podría derivarse a instalaciones operadas por las otras compañías.

Los acuerdos de los operadores mundiales con líneas de transporte marítimo se referían a las participaciones en los terminales o a convenios sobre los servicios que se prestarían a los buques en ellos. Un ejemplo de lo primero es la participación del 10% de CMA CGM en Antwerp Gateway cedida por Cosco y P&O Nedlloyds, que conservaban un 20%, cada uno, perteneciendo el resto de la propiedad a P&O Ports y Duisport con 42,5 y 7,5% respectivamente. El consorcio que se hizo con el terminal mediterráneo de Tánger en octubre es otro ejemplo. En ese caso, el operador Eurogate/Contship se alió con los transportistas MSC y CMA CGM, manteniendo la compañía local una participación minoritaria. Los acuerdos sobre servicios concertados por transportistas marítimos parecieron adquirir mayor importancia en tiempo y cobertura, como cuando K Line confirmó que estaba buscando un convenio de servicios de 20 años con PSA que englobaba a sus terminales en todo el mundo. Tal cosa parecía ser una alternativa al modelo de gestión exclusiva por parte de otros porteadores: durante el año, MSC se hizo con carácter exclusivo con terminales en Valencia (España) y estableció una empresa conjunta con PSA para operar un terminal de tres muelles en Singapur. El anterior Primer Ministro de Singapur dijo que los puertos ya no estaban compitiendo con

otros puertos sino con alianzas de puertos y transportistas marítimos.

Algunos veían ventajas en la fusión o la cooperación de autoridades portuarias vecinas. En el Canadá se solicitó que Vancouver se fusionara con otros cuatro puertos. En el estrecho de Gibraltar, se propugnó una cooperación más estrecha entre Algeciras, Gibraltar y Tánger. El reto que enfrenta una autoridad portuaria individual al tratar con los porteadores se puso de manifiesto en otros lugares. En el caso de El Pireo se consideró que la autoridad portuaria había abusado de su posición dominante para otorgar un contrato de diez años a un gran transportista marítimo que había expulsado de la actividad a otro menor, el cual acabó en bancarrota. Por ese motivo, la Comisión de la Competencia sancionó a aquella autoridad con una multa que equivalía al 3% de su cifra de negocios anual. El puerto de Los Ángeles liquidó una reclamación del transportista marítimo China Shipping con el pago de 22,2 millones de dólares. La reclamación se refería a los retrasos en la entrada en funcionamiento de un terminal y las modificaciones en los buques para utilizar electricidad conectándose a los muelles en lugar de recurrir a sus motores diésel mientras están atracados. Cuestiones ambientales se encontraban en la raíz de ello: las demoras se debían a acciones legales emprendidas por grupos ecologistas que aducían que debían completarse todas las auditorías sobre el medio ambiente antes de que se autorizara la construcción, si bien utilizar electricidad desde tierra era una medida para reducir la contaminación atmosférica en la zona urbana.

En países de Europa occidental había el sentimiento generalizado de que las demoras y los costos relacionados con el proceso de planificación y aprobación de las mejoras portuarias eran excesivos. La expansión de Maasvlakte 2 en Rotterdam tuvo que posponerse al menos 18 meses por causa de las cuestiones suscitadas en un tribunal administrativo sobre el impacto ambiental del proyecto. Del mismo modo, el costo del proceso de planificación -esto es, el costo de sacarlo a información pública, de las presentaciones de los planes oficiales y de los gastos jurídicos- de 12 proyectos en varios países ascendió a 700 millones de dólares, con una partida para el proyecto de la bahía de Didben (Reino Unido) que supuso ella sola 82 millones de dólares. Demoras y costos estaban afectando negativamente al hecho de disponer de capacidad adicional en los dos años siguientes, de lo que había mucha necesidad, pues se estimaba que la

tasa de ocupación de los terminales de contenedores en la región era ya muy superior al 70%. Un transportista prominente hizo un vigoroso llamamiento a representantes del sector para que se hicieran más visibles y convencieran a las autoridades de que eran necesarias unas inversiones mayores y más rápidas. En Alemania, el puerto de Hamburgo hizo una propuesta para que se fijaran unos plazos máximos en las actuaciones judiciales relacionadas con demandas presentadas por partes interesadas, y para que el número de autoridades que intervenían en el proceso de aprobación se redujera.

Con el trasfondo de la necesidad urgente de una mayor capacidad de contenedores en Europa, el procedimiento seguido en el Reino Unido para aprobar los planes de mejoras portuarias se vio sometido a tensiones. Al rechazarse el proyecto ABP para la bahía de Dibden por motivos ecológicos, quedaron en consideración tres planes: un desarrollo por HPH de la fase 3 en Felixstowe y en la bahía de Bathside, un segundo en Harwich, y el tercero en London Gateway promovido por P&O Ports. Esos proyectos añadirían 6,8 millones anuales de TEU a la capacidad portuaria actual. London Gateway recibió una aprobación preliminar en septiembre de 2005, y los otros planes se aprobaron en los primeros meses de 2006. En este proceso ad hoc hubo puntos controvertidos. Algunas partes insistieron en la incómoda posición de todos esos planes cuando se comparan con los de otros puertos europeos que reciben fondos oficiales para desarrollar la infraestructura. Otros cuestionaron el acierto de unos proyectos de desarrollo sesgados hacia el sur en detrimento de las regiones más pobres del Reino Unido septentrional. Unos terceros señalaron la dificultad de pedir a los operadores que financiaran infraestructuras ferroviarias y carreteras para que sus planes portuarios fueran viables, cuando habría otros beneficiarios de esas infraestructuras. Entre tanto, los puertos de Liverpool, Teeside y Bristol estaban preparando sus propios planes de desarrollo. El último de ellos era especialmente ambicioso al requerir una inversión de 543 millones de dólares para atender a portacontenedores de 12.000 TEU en una instalación de 1,5 millones de TEU anuales. Estaba previsto que el examen de la política portuaria iniciada por el Gobierno en 2005 terminara en 2006 después de consultas exhaustivas con las partes interesadas.

Durante casi todo el año 2005 la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo y los órganos

de los sectores interesados estudiaron la directiva propuesta por la UE sobre servicios portuarios. Hubo quejas de que esa segunda versión del texto había sido preparada sin tener en cuenta el rechazo de la anterior en 2003, y se desplegaron esfuerzos para redactar una versión modificada que soslayara las objeciones a los principales puntos controvertidos: entre ellos, el derecho de los armadores a la manipulación de las mercancías por cuenta propia y los procedimientos de licitación de las instalaciones. En noviembre, la versión enmendada se puso a votación en la Comisión de Transporte, aunque algunos se preguntaron si no sería mejor retirarla; después de una votación confusa se decidió remitir la versión sin modificar al pleno del Parlamento. Allí, la directiva propuesta se rechazó finalmente por una gran mayoría en enero de 2006.

En el Canadá se prestó mucha atención al asunto de la financiación pública de las infraestructuras. Las enmiendas a la Ley de 1998 sobre asuntos marítimos dejó el camino expedito para una financiación directa por el Gobierno federal de los grandes proyectos de infraestructura. En octubre, se anunció una asignación de 492 millones de dólares para eliminar los cuellos de botella en carreteras, ferrocarriles y fronteras causados por el aumento del comercio con Asia en el puerto de Vancouver. En los Estados Unidos, la falta de financiación condujo a que en California se propusiera una tasa

de 30 dólares por TEU para mejorar la infraestructura ferroviaria, la calidad del aire y la seguridad en los puertos, pero la idea quedó pospuesta indefinidamente por la fuerte oposición a que los medios comerciales sustituyeran al sector público a la hora de invertir. En Alemania, el costo de construir el puerto de Jade Waser aumentó un 22% al subir el precio del acero y de otros materiales.

D. RECARGOS POR RAZONES DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

En 2005 siguieron cobrándose recargos para mejorar la seguridad. Por ejemplo, Patrick Corp., un operador portuario de Australia, aplicó un gravamen de 3,70 dólares por contenedor a partir del 1º de enero de 2005 para costear más guardas, vallas, iluminación y cámaras de televisión en circuito cerrado. En marzo, tres operadores de terminales en Shenzhen (China) empezaron a aplicar un recargo de 6 dólares por TEU con fines de seguridad; más tarde, Modern Terminals, uno de los operadores en Hong Kong (China), anunció que cobraría un derecho de 6,40 dólares por contenedor cargado desde mayo de 2005. A mediados de 2006 se anunció una tasa de seguridad de 2,50 dólares por contenedor de 20 pies que pasara por puertos chinos. Ese derecho será uniforme en todos los puertos y durará tres años.

Capítulo 6

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

En este capítulo se presenta información sobre los últimos acontecimientos relacionados con el transporte, la facilitación del comercio y el transporte multimodal, así como sobre la situación de los principales convenios marítimos.

A. NEGOCIACIONES SOBRE LA FACILITACIÓN DE LOS INTERCAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

Desde 2004, los miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) han estado negociando cómo aclarar y mejorar los artículos V, VIII y X del GATT. El artículo V trata de la libertad de tránsito, el VIII de los derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación, y el X de la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales. En julio de 2004, en el llamado "Paquete de Julio" y en su anexo D, los miembros de la OMC convinieron las modalidades que se seguirán para emprender las negociaciones sobre la facilitación del comercio⁴.

Propuestas específicas sobre las tecnologías de la información y las comunicaciones

Muchas de las propuestas técnicas que se estudiaron en el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio (GNFC) durante 2005 y principios de 2006 se ocupaban de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC). En lo que atañe a los documentos electrónicos y a la presentación electrónica de datos, se señaló que "para concordar un conjunto de formularios y documentos electrónicos comunes, es esencial la armonización de los documentos de importación y los datos necesarios para el despacho de aduana de

las mercancías mediante la aplicación de las normas internacionales vigentes en el marco de Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC, el Convenio del Sistema Armonizado, el Formulario clave de las Naciones Unidas, el Convenio de Kyoto de la OMA ..."⁵. También que, "podría tomarse como norma o punto de referencia básico el conjunto de datos desarrollado dentro del modelo de datos de la OMA, EDIFACT/Naciones Unidas (reglamento de las Naciones Unidas para la Administración, el Comercio y el Transporte) y el Formulario clave de las Naciones Unidas"⁶. Otras propuestas indican que "en los casos en que las declaraciones de mercancías y otros documentos justificantes se presenten electrónicamente y sean autenticados mediante firmas electrónicas o procedimientos electrónicos, no se pedirá ningún otro original de esos documentos"⁷ y que "deberían introducirse sistemas electrónicos basados en el Intercambio Automático y Electrónico de Datos (IED) en sustitución de los procedimientos basados en papel en todas las aduanas y, en última instancia, en todos los demás organismos relacionados con la administración de las importaciones y exportaciones"⁸.

Por lo que se refiere a la publicación en Internet de las reglamentaciones comerciales, entre las propuestas hechas en la OMC figura el establecimiento de "mecanismos de publicidad y acceso a la información relativa a los procedimientos aduaneros para todos los Miembros, mediante

medios oficiales fácilmente disponibles con inclusión del formato electrónico, siempre que sea posible, y de manera oportuna⁹. Del mismo modo, se sugiere que las informaciones "deberían ser publicadas de manera clara y sistemática a través de medios de fácil acceso que puedan consultarse de forma amplia, gratuitamente o a un precio proporcional al costo de los servicios prestados" y que "Cada Miembro debería notificar a los demás Miembros, por conducto de la Secretaría, los medios de acceso a la información publicada electrónicamente"¹⁰. La publicación en Internet se interpreta como un "método al que los Miembros pueden recurrir a fin de cumplir las obligaciones actuales en materia de publicación que les corresponde en virtud del artículo X del GATT de 1994"¹¹.

Sobre la automatización, en una propuesta se sugiere la "Automatización de los procedimientos de aduanas y de otros organismos para la importación y la exportación, con inclusión de la posibilidad de presentar en formato electrónico las declaraciones de aduana y de otro tipo". En la misma propuesta también se pide que se busque "la automatización del pago de derechos y otras tasas y cargas"¹². En otra se dice que "Cuando se aplique la automatización, en los casos en que se exija la presentación física de documentación en virtud de procedimientos manuales, las aduanas deberían aceptar normalmente copias y no aceptar y/o exigir únicamente los originales de los documentos, excepto en circunstancias claramente definidas. Con la transmisión automatizada de documentos siempre es difícil, si no imposible, identificar un documento original si éste se imprime o si se realiza una fotocopia"¹³.

Otras propuestas relacionadas con las TCI se refieren a una ventanilla única electrónica. "El uso de una "ventanilla única" basada en medios electrónicos, por parte de los Miembros, para presentar de una sola vez y ante una misma autoridad toda la documentación e información relacionada con los procedimientos de importación y exportación es altamente relevante para el funcionamiento del comercio, dado que incrementa la coordinación entre agencias, permite un uso más eficiente de los recursos públicos y privados, y mejora el desempeño de las agencias públicas"¹⁴. "La ventanilla única no supone necesariamente la aplicación y utilización de una tecnología de la información y las comunicaciones avanzada, aunque se puede mejorar la facilitación si se identifican y adoptan ese tipo de tecnologías"¹⁵.

En el contexto del comercio de tránsito en una propuesta se decía que "Como norma general, la identificación de esas mercancías se asegura mediante precintos. Además de esa típica función de los precintos, se han desarrollado precintos electrónicos para la detección y rastreo de camiones"¹⁶.

La Conferencia Ministerial de Hong Kong (China)

En la Declaración Ministerial de la OMC aprobada el 18 de diciembre de 2005 en Hong Kong (China), los ministros reiteraron el mandato y las modalidades para negociar la facilitación del comercio que figura en el anexo D del Paquete de Julio. Los ministros suscribieron, además, las recomendaciones del informe del GNFC. Recomendaron que los Miembros de la OMC tengan presentes los plazos generales para terminar las negociaciones y la necesidad consiguiente de centrarse en la redacción de los textos para tener los borradores no mucho después de la Conferencia Ministerial de Hong Kong, a fin de poder concluir a tiempo unas negociaciones basadas en textos en todos los aspectos del mandato¹⁷.

Desde comienzos de 2006, un gran número de las propuestas hechas en el GNFC han resumido bien los asuntos tratados en propuestas anteriores. Muchas de las que se han hecho recientemente se formularon por grupos de países, que habían presentado con anterioridad las propuestas pertinentes por separado. Las negociaciones se han basado así en buena parte en textos, es decir, el GNFC está discutiendo la redacción concreta de algunas de las cuestiones técnicas. A mediados de 2006, el número total de propuestas sobre la mesa superaba el centenar.

Trato especial y diferenciado, asistencia técnica e implantación de capacidad

Varias propuestas presentadas en el GNFC durante el primer semestre de 2006 abordaban el asunto del "trato especial y diferenciado"¹⁸. En el anexo D del "Paquete de Julio" se señala que los resultados de las negociaciones tendrán plenamente en cuenta el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y menos adelantados. El alcance de los compromisos y el momento de contraerlos guardarán relación con la capacidad de aplicación de los Miembros en desarrollo y menos adelantados. Un mecanismo propuesto en el GNFC que persigue llevar a la práctica el mandato del

anexo D consiste en cuatro fases principales: 1) capacidad de autoevaluación; 2) notificación; 3) desarrollo de capacidad; y 4) confirmación de la adquisición de capacidad y cumplimiento de la obligación¹⁹. Con ese mecanismo se espera asegurar que los Miembros de la OMC menos adelantados tendrán que asumir compromisos sólo en la medida compatible con las necesidades de cada uno en materia de desarrollo, financieras y comerciales, o con su capacidad administrativa e institucional.

En el anexo D se reconoce también que la prestación de asistencia técnica y apoyo a la creación de capacidad es fundamental para que los países en desarrollo y menos adelantados puedan participar plenamente en las negociaciones y beneficiarse de ellas. Se invitará a las organizaciones internacionales pertinentes, entre ellas el Banco Mundial, el FMI, la OCDE, la OMA y la UNCTAD, a emprender esfuerzos de colaboración en ese particular. Desde 2005, el Banco Mundial, la OMC y la UNCTAD, mediante una colaboración entre sí y con el FMI, la OCDE y la OMA, han estado organizando eventos encaminados a crear capacidad para que acompañen al proceso de negociación. Las comisiones regionales de las Naciones Unidas están también preparando seminarios y realizando estudios relacionados con las negociaciones de la OMC en sus regiones respectivas²⁰.

Este mandato del anexo D suscribe las recomendaciones del GNFC de que se invite a las organizaciones internacionales pertinentes a que sigan prestando asistencia a los Miembros en el proceso de identificar las necesidades y prioridades de países concretos, así como las implicaciones en materia de costos de las medidas posibles, reconociéndose debidamente las importantes contribuciones que ya se han hecho, y se alienta a que prosiga y se intensifique su labor con carácter más general en apoyo de las negociaciones.

Suspensión de las negociaciones

En julio de 2006 "por causa de diferencias persistentes", el Consejo General de la OMC respaldó la recomendación del Director General de la OMC de que se suspendiera la Ronda de Negociaciones Comerciales de Doha, lo que, por tanto, hizo que se interrumpieran las reuniones del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. En realidad, los Miembros de la OMC no tomaron una decisión formal de suspender las conversaciones, sino que la Presidencia del Consejo

General simplemente "tomó nota" de las observaciones del Director General. Esto significa que sería posible reanudar las negociaciones sin una decisión formal al respecto, teniendo cada Miembro un derecho de veto sobre esa reanudación.

B. CUESTIONES JURÍDICAS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE: UN PANORAMA GENERAL DE LOS ACONTECIMIENTOS RECIENTES RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA MARÍTIMA Y MUNDIAL, Y CON EL PERSONAL NAVEGANTE

1. Seguridad de la cadena logística marítima y mundial

La seguridad de la cadena marítima y mundial de suministro sigue ocupando un lugar destacado del programa internacional, y varias organizaciones internacionales continúan su labor para desarrollar normas y recomendar prácticas en ese particular. Entre los acontecimientos internacionales más importantes en esa esfera figuran los siguientes.

En enero de 2006, se celebró en el Japón una **Conferencia Ministerial sobre Seguridad del Transporte Internacional** de alto nivel²¹. En ella se reconoció, entre otras cosas, la grave amenaza que suponen para el transporte marítimo internacional los actos de terrorismo, y la necesidad en todo momento de hacer frente a los aspectos vulnerables. En ese sentido, se acogieron con satisfacción las actividades de las organizaciones internacionales pertinentes, en particular la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de Aduanas²² y se invitó a esas organizaciones a que mediante una cooperación entre sí, examinaran cómo arbitrar medidas apropiadas para aumentar la seguridad del transporte marítimo de contenedores en la cadena internacional de suministro. Además, se invitó a la OMI a hacer un estudio y, en su caso, formular recomendaciones para fomentar la seguridad de los buques distintas de las que ya se recogen en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP²³. Se encareció a los Estados a que siguieran aplicando en sus instalaciones portuarias los requisitos del capítulo XI-2 de SOLAS y del Código PBIP. Asimismo, se decidió compartir las mejores prácticas en la aplicación de esos instrumentos, seguir prestando asistencia y apoyo para la creación de capacidad, y promover más la cooperación para formar al personal.

En relación con la seguridad de la cadena internacional de suministro, un hecho importante fue la adopción por unanimidad en junio de 2005 del *Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global*²⁴ por el Consejo de la **Organización Mundial de Aduanas**²⁵. El *Marco Normativo* se basa en dos "pilares", a saber, los acuerdos de colaboración Aduanas-Aduanas y los de colaboración Aduanas-Empresas, y consta de cuatro elementos:

1. El Marco armoniza los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito.
2. Cada país que adopte el Marco se compromete a utilizar un enfoque coherente de análisis de riesgos para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad.
3. El Marco estipula que, ante una petición razonable del país de destino basada en una metodología comparable de detección de riesgos, la administración de aduanas del país de despacho llevará a cabo una inspección de los contenedores y de la carga de alto riesgo destinados al exterior, de preferencia utilizando equipos de detección no invasivos tales como máquinas de rayos X de gran potencia y detectores de radiación.
4. El Marco define las ventajas que obtendrán de las aduanas los medios comerciales que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas.

El *Marco Normativo* se basa en los principios de las aduanas modernas que figuran en el Convenio revisado de Kyoto²⁶, que entró en vigor en febrero de 2006, tales como una gestión de riesgos basada en información electrónica previa, con uso de tecnología moderna y una asociación con el sector comercial. Se basa en la seguridad de la cadena logística existente y en iniciativas y programas de facilitación que ya se aplican en el plano nacional, por ejemplo y en particular, en los Estados Unidos.

El Marco se propone ayudar a las administraciones de aduanas a que evalúen y aborden los riesgos y adopten un enfoque selectivo basado en información para elegir la inspección de contenedores cerrados, principalmente sobre la base de información electrónica previa suministrada por

los operadores económicos que intervienen en la cadena logística internacional. Su propósito es que mejore la capacidad de esas administraciones para detectar y manejar envíos de alto riesgo antes de su llegada y que se logre una gestión más eficiente de las mercancías, con lo que se acelerará el despacho y el levantamiento de las mismas.

El *Marco Normativo* establece el concepto de "Operador Económico Autorizado" (OEA), que participa en la cadena logística comercial y recibe la aprobación al cumplir ciertos criterios definidos con carácter general en las normas del pilar de colaboración Aduanas-Empresas del Marco (anexo 2). Esos operadores deberían poder participar en procedimientos simplificados y rápidos para suministrar un mínimo de información. La OMA está preparando unos requisitos detallados de aplicación del Marco para la seguridad de los cargamentos y los OEA.

A junio de 2006, 135 miembros de la OMA habían expresado su intención de aplicar el *Marco Normativo*. Muchos de ellos necesitarán crear capacidad. Con miras a ayudar a los países en desarrollo, en particular en la aplicación del Marco, la Dirección de Creación de Capacidad de la OMA ha emprendido recientemente un gran programa en su esfera de actuación, conocido como COLUMBUS, a cuyo tenor se harán misiones para hacer diagnósticos que evaluarán las necesidades y se arbitrará un plan de acción, con el fin de encontrar donantes dispuestos a financiar proyectos que permitan a las administraciones de aduanas aplicar el *Marco Normativo*²⁷. De momento, no es posible aquilatar debidamente las consecuencias que tendrá para el comercio la aplicación de este nuevo marco sobre la seguridad de la cadena logística global. Mucho dependerá de que las PYME, sobre todo en los países en desarrollo, sean capaces de cumplir con los requisitos, tales como los que se refieren al uso de comunicaciones electrónicas y de tecnología moderna y los que guardan relación con el reconocimiento de los OEA, y de que pueda lograrse de un modo efectivo el reconocimiento mutuo de la condición de esos operadores.

En la **Unión Europea** también se está discutiendo la idea de un marco voluntario para que se reconozca a los "operadores seguros". Recientemente, la Comisión Europea publicó una comunicación²⁸ con una propuesta de reglamento de la CE que introduciría un plan voluntario de seguridad a cuyo tenor los operadores de la cadena

de suministro aumentarían las medidas de seguridad a cambio de incentivos, tales como un "tratamiento acelerado" tanto dentro de la UE como en sus fronteras exteriores, y obtendrían la condición de "operador seguro". Con tal fin, los Estados miembros podrían aprovechar ellos mismos los actuales sistemas o procedimientos o bien crear un sistema específico para la seguridad de la cadena logística. El plan cubriría el transporte intermodal y sería un complemento de la legislación anterior sobre terrorismo en materia de transporte marítimo y de puertos. Para obtener la condición de "operador seguro", un agente tendría que aplicar un sistema de gestión de la seguridad y demostrar que cubre esferas tales como protección de edificios, control del acceso y procedimientos en materia de personal. Al igual que ocurre con los requisitos del *Marco Normativo* de la OMA, cada Estado miembro tendría que reconocer la condición de "operador seguro" otorgada por otro Estado miembro.

Hay que señalar que la **Organización Marítima Internacional** (OMI) ha empezado a estudiar propuestas para integrar en la legislación internacional²⁹ procedimientos de protección de los cargamentos basados en el *Marco Normativo* de la OMA o compatibles con él. Así, elementos fundamentales de las pautas de la OMA podrán a su debido tiempo convertirse en parte del derecho internacional sobre el transporte marítimo de mercancías, tales como el Convenio de 1965 sobre facilitación del tráfico marítimo internacional, en su forma enmendada, y el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), con las modificaciones introducidas.

Las enmiendas a SOLAS, que adoptó la OMI en 2002, incluido en particular el *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*, siguen representando el conjunto de normas más importante para la seguridad de buques e instalaciones³⁰. El Código PBIP entró en vigor el 1º de julio de 2004, y el Comité de Seguridad Marítima (CSM) ha publicado bastantes circulares de orientación que ayudan a que se apliquen y cumplan los requisitos del Código³¹. Más recientemente, en su 81º período de sesiones de mayo de 2006, el CSM adoptó un nuevo conjunto de circulares de orientación³², en particular las siguientes:

- MSC.1/Circ.1192, *Orientación sobre la autoevaluación voluntaria por los gobiernos contratantes del Convenio SOLAS y las instalaciones portuarias*³³;

- MSC.1/Circ.1193, *Orientación sobre la autoevaluación voluntaria por las administraciones y para la protección de los buques*;
- MSC.1/Circ.1194, *Implementación eficaz del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PIBP*.

En relación con el Código PIBP, hay que señalar que la secretaría de la **UNCTAD** está haciendo una encuesta en gran escala para conocer las experiencias y opiniones de partes directamente afectadas por el nuevo régimen de seguridad marítima, especialmente en lo que atañe a los costos relacionados con la aplicación del Código. Entre esas partes figuran gobiernos, navieras y armadores que se dedican al transporte internacional y los puertos que utilizan esos buques. Se espera que se disponga de los resultados de la encuesta a finales de 2006³⁴.

Por lo que se refiere a otros acontecimientos importantes en la **OMI** merece la pena señalar lo que se ha avanzado en la introducción de la Identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). Como antecedentes hay que recordar que existe ya un requisito obligatorio especial en SOLAS³⁵ para que ciertas categorías de buques se equipen con Sistemas de Identificación Automatizados (SIA). Estos sistemas son mecanismos de información electrónica automática a bordo de los buques que proporcionan información básica sobre la identidad, posición, curso y velocidad a otras estaciones receptoras SIA y a instalaciones en tierra. Los sistemas que se usan actualmente son capaces de transmitir información con un alcance de unas 50 millas náuticas en alta mar. Con el fin de ampliar considerablemente la capacidad de seguimiento de los gobiernos contratantes de SOLAS, se ha propuesto la introducción del sistema LRIT.

Después de mucho debate³⁶, el CSM adoptó en mayo de 2006 unos reglamentos nuevos de la LRIT para que se incluyan en el capítulo V de SOLAS (Seguridad de la Navegación), juntamente con normas asociadas de desempeño y requisitos funcionales³⁷. El CSM también aprobó el establecimiento de un grupo especial de acción sobre ingeniería LRIT.

El sistema LRIT será un requisito obligatorio para los buques que emprendan viajes internacionales, en particular buques de pasaje (incluidos los de gran

velocidad), buques de carga (incluidos los de gran velocidad) de 300 toneladas de arqueo bruto y más, y unidades móviles de perforación submarina. Las normas de SOLAS establecen un acuerdo multilateral para compartir información de la LRIT entre los Estados contratantes sobre identidad, ubicación, fecha y hora de la posición de los buques por motivos de seguridad y para búsqueda y rescate. Mantiene el derecho de los Estados de abanderamiento a proteger información sobre los buques de su pabellón cuando proceda, sin perjuicio de permitir que los Estados costeros accedan a información sobre buques que naveguen a una distancia de hasta 1.000 millas náuticas de sus costas³⁸. Si bien el SIA es un sistema de radiodifusión, los datos obtenidos con la LRIT sólo estarán a disposición de los receptores que, con arreglo a la reglamentación, estén facultados para recibir la información³⁹. En las disposiciones reglamentarias pertinentes se han introducido salvaguardias sobre la confidencialidad de los datos. En las normas se establece un calendario gradual de aplicación para los buques que se construyan antes de la entrada en vigor prevista para el 1º de enero de 2008, así como algunas exenciones para los buques que operen exclusivamente en ciertas zonas y ya dispongan del SIA.

En la OMI se está procurando incorporar disposiciones relativas a la seguridad a otros instrumentos legales internacionales, tales como el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STWC) y el Código correspondiente⁴⁰.

Por último, hay que señalar que las enmiendas al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA de 1988)⁴¹ y su Protocolo de 1988⁴² se aprobaron el 14 de octubre de 2005 con los auspicios de la OMI. Una vez que se apliquen en general y de modo uniforme por los Estados Partes en la OMI, los Protocolos SUA de 2005⁴³ proporcionarán una base legal para el arresto, detención y extradición de personas en el caso de un ataque terrorista contra la navegación. Entre las enmiendas principales introducidas en los Protocolos de 2005 figuran las siguientes:

- Una ampliación de la lista de delitos que ya figuran en el Convenio SUA de 1988 y su Protocolo. Los delitos enumerados deberán hacerse punibles por cada Estado Parte

mediante penas apropiadas que tengan en cuenta su gravedad.

- Inclusión en el Convenio SUA de 1988 de disposiciones sobre cooperación y procedimientos que se seguirán si un Estado Parte desea abordar en alta mar un buque abanderado en otro Estado Parte, cuando aquel Estado tenga motivos razonables para sospechar que se ha cometido o va a cometerse un delito según el Convenio. Se requerirá la autorización del Estado de bandera antes de subir a bordo.
- Inclusión en el Convenio SUA de 1988 de una disposición en el sentido de que ninguno de los delitos se considerará un "delito político" con fines de extradición, y de una disposición que establezca en qué condiciones una persona detenida podrá transferirse a otro Estado Parte⁴⁴.

Los Protocolos quedaron abiertos a la firma el 14 de febrero de 2006 y seguirán así hasta el 13 de febrero de 2007. Después seguirán abiertos para adherirse a ellos. Setenta y un Estados firmaron el Acta Final de la Conferencia⁴⁵.

2. Trabajadores del mar

Una fuerza laboral de casi 1,2 millones de personas, muchas de ellas de países en desarrollo, trabajan embarcados en el sector del transporte marítimo en todo el mundo. Una importante función del marco en que se desenvuelven esos trabajadores es la capacidad de las reglamentaciones para garantizar tanto la seguridad como un trato equitativo⁴⁶. En este contexto, hay que señalar un nuevo e importante convenio internacional recientemente suscrito con los auspicios de la **Organización Internacional del Trabajo**.

Con el fin de actualizar y consolidar las más de 65 normas laborales internacionales que se han desarrollado en el transcurso de 80 años, se aprobó un nuevo y refundido Convenio sobre el trabajo marítimo a finales del 10º período de sesiones marítimo de la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT, celebrada del 7 al 23 de febrero de 2006. El Convenio abarca casi todo el transporte marítimo comercial en el plano mundial⁴⁷ y puede considerarse un instrumento jurídico fundamental, que es probable se convierta en un punto de referencia "único" sobre las normas laborales relativas al trabajo marítimo. Constituye una

codificación completa de las responsabilidades y derechos en lo que atañe a los aspectos laborales y sociales del sector marítimo y "será una respuesta global eficaz para una industria de alcance verdaderamente mundial"⁴⁸.

El Convenio comprende tres partes distintas pero relacionadas, a saber, los Artículos, las Reglas y el Código. Los Artículos y las Reglas establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Estados que ratifiquen el Convenio. En el Código figuran los pormenores para aplicar las Reglas. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (normas no obligatorias)

Las Reglas y el Código se organizan en líneas generales bajo cinco títulos:

- Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques;
- Título 2: Condiciones de empleo;
- Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación;
- Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social;
- Título 5: Cumplimiento y control de aplicación.

Tal como se aclara en la nota explicativa a las Reglas y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo⁴⁹, el Convenio tiene tres propósitos básicos, a saber:

- "establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
- permitir (a través del Código), que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos; y
- asegurar que la aplicación y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5)."

En el artículo III del Convenio figuran varios derechos y principios fundamentales que han de ser respetados por cada uno de los Estados contratantes

mediante la inclusión en sus leyes y reglamentos. Comprenden lo siguiente:

- "a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c) la abolición efectiva del trabajo infantil; y
- d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación".

Los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente del mar se regulan por separado en el artículo IV del Convenio, que establece que "*Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad; a condiciones de empleo justas; a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo; y a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social*".

Los Estados contratantes, dentro de los límites de su jurisdicción, deberán asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar se ejerzan plenamente "*mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica y otras medidas*"⁵⁰.

Otras disposiciones detalladas sobre el cumplimiento figuran en el artículo V y el título 5 del Convenio⁵¹. Los Estados contratantes son requeridos para que, entre otras cosas, "*establezcan un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la aplicación de medidas de supervisión y el recurso a los procedimientos judiciales previstos por la legislación aplicable*"⁵². Los buques con más de 500 t de arqueo bruto y que hagan viajes internacionales o viajes entre puertos extranjeros llevarán un Certificado de trabajo marítimo y una Declaración de conformidad laboral marítima⁵³.

El Convenio entrará en vigor cuando haya sido ratificado por 30 Estados miembros de la OIT que en total tengan al menos el 33% del tonelaje mundial. El Convenio se considera que es una importante contribución al transporte marítimo de calidad, constituyendo el "cuarto pilar" del régimen

regulador marítimo internacional, después de los tres Convenios clave de la OMI, a saber, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) y el Convenio Internacional para la Prevención de los Vertidos de los Buques (MARPOL)⁵⁴.

C. PRODUCCIÓN Y ARRIENDO DE CONTENEDORES

En los tres últimos años, la flota de contenedores creció a una tasa media de 9,6% (véase el cuadro 44) y se esperaba que de 16,4 millones de TEU a finales de 2002 pasara a 21,6 millones a finales de 2005. El ritmo de expansión fue particularmente elevado en 2004, cuando alcanzó la notable cifra de 10,4%, que disminuyó en 2005 a 9,0%. La propiedad de esa flota en términos generales se divide por igual entre propietarios y arrendadores de contenedores. A finales de 2005, se calculaba que la parte de los segundos alcanzaría los 9,8 millones de TEU, que representaba del orden del 45% de la flota mundial.

En los últimos dos años los porteadores aumentaron su flota de contenedores a una tasa del 10%, superior a la de los arrendadores en razón de la entrada en servicio de muchos portacontenedores nuevos durante el período. En 2003, sin embargo, los segundos aumentaron algo más su flota que los primeros, con una tasa de crecimiento del 9,6%, frente al 9% de los porteadores.

Los precios de los contenedores se explican también por las escasas compras de unidades nuevas por los arrendadores. El precio de los contenedores para cargas secas aumentó más del 50% en 2004 por la subida de los precios del acero y la madera y subió aún más en el primer semestre de 2005. El precio de un contenedor de 20 pies para carga seca en general alcanzó 2.050 dólares a finales de 2004 y 2.300 dólares en junio de 2005. Del mismo modo, un contenedor frigorífico de tipo cúbico y de 40 pies de altura costaba 18.600 dólares a finales de 2004, precio que se mantuvo en el primer trimestre de

2005 y bajó un poco a 18.400 dólares a finales de junio. Los precios de los contenedores son altos porque los materiales con los que están construidos son costosos: el acero Corten llegó a 700 dólares por tonelada a finales de 2004 y sólo empezó a bajar a finales de 2005 cuando su precio fue de 500 dólares, el mínimo registrado en dos años. Esto influyó en los precios de los contenedores (véase el gráfico 9), que durante la segunda mitad de 2005 iniciaron una tendencia descendente para todos los tipos. Los precios de los contenedores de uso general disminuyeron en una cuarta parte mientras los de los frigoríficos lo hicieron a la modesta tasa de 5%.

La demanda de contenedores por los arrendadores también flojeó en el segundo semestre de 2005 por los bajos precios de los arriendos. Esos precios para un contenedor de uso general de 20 pies disminuyó por término medio a menos de 1 dólar al día en el primer trimestre de 2005 y la tendencia a la baja prosiguió durante el año hasta el primer trimestre de 2006, cuando se cifró en 0,57 dólares. La caída de los precios de esos arriendos fue del orden de un tercio en 2005 para todos los tipos de contenedores, con un descenso menos pronunciado para los frigoríficos.

En 2005 la producción de contenedores disminuyó un 16,2% (véase el cuadro 45). De los 2,48 millones de TEU fabricados en 2005, casi el 90% correspondió a contenedores de carga seca. A pesar de esa caída en la producción, los fabricantes acumulaban existencias de unos 0,8 millones de TEU durante el tercer trimestre del año por causa de los menores pedidos de unos desanimados arrendadores que se enfrentaban con unos precios bajos de los arriendos. Consecuencia de ello fue que los recortes de producción se concentraron en el segundo semestre. China dominó la producción de contenedores, correspondiendo al solo Grupo CIMC el 51% de la producción mundial en 2005. Alrededor de otro 20% corrió a cargo de Singamas Holdings, otro fabricante chino. Los fabricantes de contenedores de ese país tienen mucha capacidad disponible para aumentar su producción a corto plazo.

Cuadro 44

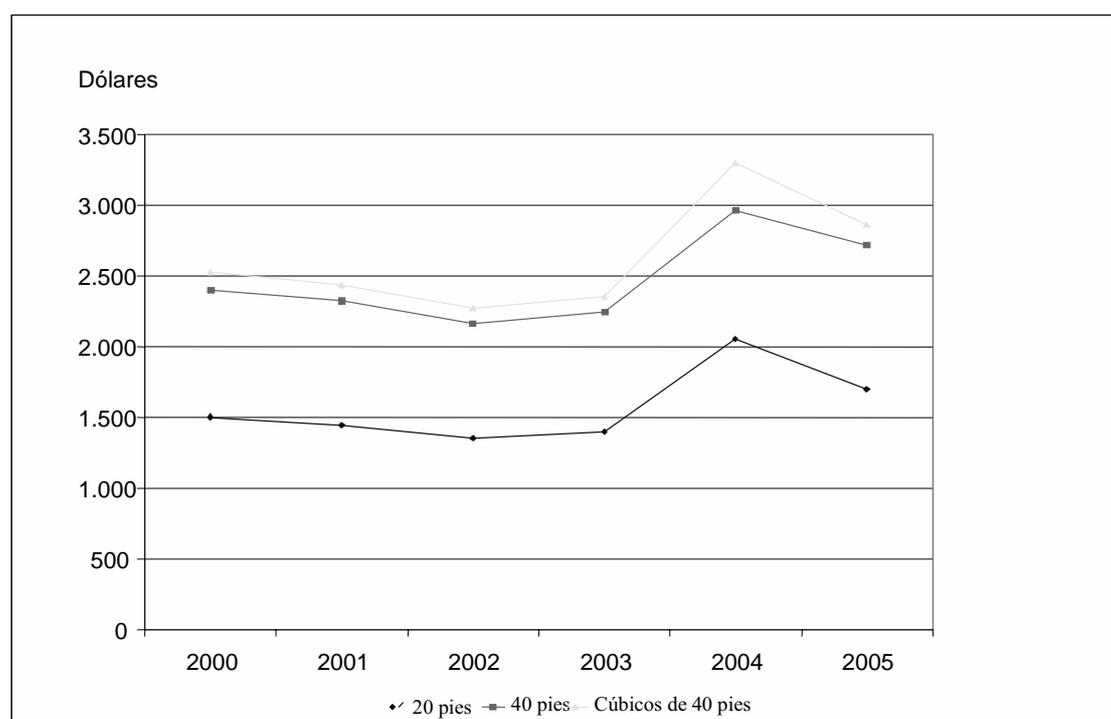
Flota mundial de contenedores
(En miles de TEU)

A finales de año	Flota mundial	Flota de arrendadores	Flota de porteadores
2002	16.425	7.635	8.790
2003	17.955	8.370	9.585
2004	19.830	9.105	10.725
2005	21.620	9.755	11.865

Fuente: *Containerisation International*, septiembre de 2006, pág. 61.

Gráfico 9

Evolución de los precios de contenedores nuevos
(En dólares)



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

Cuadro 45

Producción de contenedores
(En miles de TEU)

Tipos de contendor	Producción 2004	Producción 2005
Carga seca	2.720	2.212
Totalmente frigoríficos	145	160
Cisternas	12	12
Tipos regionales	83	96
Total	2.960	2.480

Fuente: *Containerisation International*, enero de 2006, pág. 59.

D. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNO

Transporte por ferrocarril y carretera

En 2005 el tráfico intermodal en la red ferroviaria de los Estados Unidos aumentó 8% y la mejor situación financiera de las compañías de ferrocarriles indujo a hacer inversiones que impulsaran los servicios a los puertos de la costa oeste. Union Pacific y BNSF añadieron 700 y 200 locomotoras respectivamente y también hicieron contrataciones sustanciales de 5.500 y 1.500 trabajadores con miras a aumentar el personal muy disminuido por jubilaciones tempranas durante el año anterior. Asimismo, los trenes completos se ampliaron hasta 7.500 pies (unos 225 m) al dirigirse a zonas próximas a los puertos, aunque ello suscitó una respuesta no del todo satisfactoria de las autoridades portuarias que tenían una congestión en los terminales. Además, Canadian Pacific decidió invertir 128 millones de dólares para expandir sus líneas a Vancouver. En su conjunto, esas medidas contribuyeron a impedir que aparecieran embotellamientos en la costa oeste de Norteamérica durante el año. Más al norte estaba aumentando la capacidad y CN anunció mejoras por valor de 20 millones de dólares de su red ferroviaria para responder a las inversiones en el terminal de contenedores que Port Rupert (Canadá) pondrá en marcha en 2007.

También se hicieron algunas inversiones para prestar servicio a destinos a lo largo de la costa este de Norteamérica. Norfolk Southern decidió invertir 1.500 millones de dólares para mejorar la infraestructura y los servicios: aunque esa costa representa sólo el 45% de la mercancía transportada por la compañía, el tráfico correspondiente está

aumentando a una tasa más rápida que la de la costa oeste.

Durante el segundo semestre del año se firmaron acuerdos para aplicar la Ley de carreteras de los Estados Unidos (*US Highway Bill*), que financiará inversiones en transporte del orden de 286.000 millones de dólares durante el período de 2004 a 2009. Esa disposición, que se había pospuesto desde 2003 por varios motivos, se considera crucial para sufragar proyectos que hagan frente al crecimiento del tráfico de mercancías, como sucede en el centro de enlaces ferroviarios de Chicago.

También en 2005, en la Unión Europea las compañías ferroviarias siguieron consolidando sus servicios transfronterizos como consecuencia de la liberalización parcial de 2003 -alrededor del 70% de la red ferroviaria de mercancías- y de la previsión de una liberalización completa del tráfico transfronterizo en 2006. Railion, antes Deutsche Bahn Cargo, que previamente se había fusionado con las compañías holandesa y danesa que transportan mercancías por ferrocarril para convertirse en la mayor sociedad de ese tipo en Europa, estableció una filial italiana y una asociación con la SNCF (la compañía francesa), así como una participación del 20% en la compañía suiza correspondiente. Ahora se considera que hace el 40% del transporte de carga transalpino. La SNCF se propone establecer un enlace de la ruta transalpina de mercancías por el Rin para competir con la que discurre por Alemania. Se estableció un grupo de cinco transportistas privados -Rail4Chem- que empezó a completar los servicios de trenes de mercancías desde Rotterdam a la República Checa, con seis trenes de cereales a la semana. En España, se anunciaron planes para financiar la infraestructura del transporte, incluidos los ferrocarriles, con un costo de 275.000 millones de

dólares en el próximo decenio, en asociación con el sector privado.

Aunque todavía hay deficiencias en la red ferroviaria europea, tales como diferencias en la tensión eléctrica, el ancho de vía y las señales, así como en los sistemas de funcionamiento y seguridad, los pasos que han dado los gobiernos y las compañías ferroviarias están paulatinamente subsanándose. Además, dentro del marco del diálogo sobre el transporte entre la Federación de Rusia y la UE celebrado en octubre de 2005, se convino en un memorando de acuerdo sobre la interoperabilidad de la red europea con el sistema ferroviario ruso.

Están en marcha planes para establecer una red intermodal internacional en Asia, tal como se decidió en la Conferencia Ministerial sobre Infraestructura celebrada en Seúl (República de Corea) en noviembre de 2001, y en noviembre de 2005 tuvo lugar en Bangkok, con los auspicios de la CESPAP, una reunión para desarrollar un acuerdo intergubernamental sobre una red ferroviaria transasiática. Se espera que esa red sea un catalizador para un mayor desarrollo ferroviario en Asia que atendería a la creciente demanda de transporte terrestre y en tránsito por toda la región, que se ha visto impulsado por el fuerte crecimiento de China. El texto final de ese acuerdo se presentará para su aprobación en abril de 2006.

El acuerdo TAR identifica e incluye las líneas ferroviarias existentes de importancia internacional en los países miembros, a saber, Armenia, Azerbaiyán, Bangladesh, Camboya, China, Federación de Rusia, Georgia, India, Indonesia, Kazajistán, Kirguistán, Malasia, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistán, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Islámica del Irán, República Popular Democrática de Corea, Singapur, Sri Lanka, Tayikistán, Tailandia, Turquía, Turkmenistán, Uzbekistán y Viet Nam. También se propone establecer una red ferroviaria continua que permita desplazamientos eficientes, fiables y económicos de mercancías y pasajeros.

El asunto de conectar Europa y Asia y su impacto sobre el desarrollo se discutió en una reunión organizada por las comisiones regionales CEPE y CESPAP de las Naciones Unidas y 16 países de la región euroasiática en julio de 2005 para ponerse de acuerdo sobre las principales rutas por carretera, ferrocarril y cursos fluviales. La reunión se organizó

como parte de un proyecto más amplio para desarrollar los vínculos interregionales de transporte con la financiación de la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas. El proyecto señala cuáles son esos enlaces entre Europa y Asia y luego preparará estudios analíticos sobre los tiempos y costos del tránsito a lo largo de las rutas seleccionadas, la aplicación de los acuerdos y convenciones internacionales de transporte y el reforzamientos de los órganos nacionales que se ocupan de formular y ejecutar el desarrollo del transporte nacional y de los planes de facilitación. También difunde información sobre lo que se ha hecho y sobre las lecciones aprendidas en rutas específicas y brinda apoyo al establecimiento institucional de redes entre quienes participan en el desarrollo del transporte euroasiático.

Entretanto, los resultados en 2005 del Ferrocarril Transiberiano no fueron buenos, ya que el tráfico entre el Lejano Oriente y Europa disminuyó un 17% hasta quedar por debajo de las 90.000 TEU. Fueron varios los motivos aducidos para explicar esa situación: pérdida de cargamentos en tránsito, demoras aduaneras a la hora de tramitar la documentación y deficiencias del material móvil. Además, el anuncio de una subida del 30% en las tarifas a partir de 2006 suscitó las quejas airadas de los expedidores de la Federación de Rusia y la República de Corea.

En otras partes, el proyecto saudí de un enlace por tierra avanzó en agosto de 2005 hasta la fase de selección previa para hacer la concesión de los trabajos de construcción y también de explotación. El proyecto unirá puertos del Golfo Pérsico con los del mar Rojo a través de la península arábiga y comprende un gran centro de distribución logística en Riad. El costo estimado del contrato es de 2.500 millones de dólares y se otorgará en 2006. Se establecerán más de 1.000 km de vías nuevas, y se mejorarán 120 km de las que ya existen.

E. PROVEEDORES DE SERVICIOS LOGÍSTICOS

Además del transporte por tierra y mar, los porteadores requieren otros servicios para sus intercambios internacionales, tales como transporte aéreo, almacenamiento, servicios de transitarios, grupaje y/o fragmentación de los envíos, y seguimiento electrónico de los mismos. Algunos servicios o todos ellos son suministrados por compañías logísticas o por terceros que aportan la logística (3P, como son a veces llamados) y que

ahora desempeñan un papel muy importante en el transporte internacional. Se ha señalado que cada una de las compañías siguientes -Nippon Expres, Kuehne & Nagel, Schenker, DPL y Panalpina- se ocuparon de más de 0,5 millones de TEU en 2004 por cuenta de los porteadores. Ese mismo año, los principales diez proveedores de servicios logísticos de todo el mundo comunicaron unos ingresos de más de 4.000 millones de dólares por compañía, con cifras para las dos más importantes de 14.800 y 11.100 millones de dólares respectivamente. Las principales empresas de transporte marítimo tienen filiales que hacen esa misma actividad y a menudo se dedican sobre todo a prestar servicios al transportista del que dependen.

La expansión de esos suministradores de servicios logísticos se ha producido en los últimos años, sobre todo mediante la adquisición de competidores menores. En 2005 en Europa, Kuehne & Nagel absorbió a ACR Logistics por 525 millones de dólares y DPL hizo lo mismo con Exel por 6.000 millones de dólares. Los servicios de tránsito ocupan un lugar prominente entre las actividades

desarrolladas por esas compañías y suelen hacerse en países en desarrollo, a menudo en competencia con compañías locales.

F. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 3 figura la situación al 1º de agosto de 2006 de los convenios marítimos internacionales adoptados con los auspicios de la UNCTAD. Se encontrará información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes en la página web de las Naciones Unidas www.un.org/law. Esta página ofrece también enlaces, entre otras, con las páginas de las siguientes organizaciones en las que figura información sobre los convenios adoptados bajo los auspicios de cada organización: Organización Marítima Internacional (www.imo.org/home.html), Organización Internacional del Trabajo (www.ilo.org) y Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (www.uncitral.org).

Recuadro 3		
Estados contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indican, al 1° de agosto de 2006		
Titulo del Convenio	Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor	Estados contratantes
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Zambia (80).
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1° de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Lesotho, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (32).
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Mónaco, Nigeria, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu (11).
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 30 países contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia (11).
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 40 partes contratantes con al menos el 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Liberia, México, Omán, República Árabe Siria (14).
Convenio Internacional relativo al Embargo Preventivo de Buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 10 partes contratantes	Argelia, Bulgaria, España, Estonia, Letonia, Liberia, República Árabe Siria (7).

Fuente: Para la situación oficial actual de estos convenios, véase www.un.org/law/.

Capítulo 7

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: EL ÁFRICA SUBSAHARIANA

Este capítulo examina y analiza el comercio marítimo global e intrarregional en África desde 2003, poniendo el acento en los países subsaharianos. También estudia lo ocurrido en el transporte y los servicios conexos, en particular en los países sin litoral.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

A mediados de 2004 en los 30,3 millones de kilómetros cuadrados de África había 53 países con una población estimada de 885 millones de personas. Esos países podrían dividirse en términos generales en tres grupos, con arreglo a su situación geográfica: los cinco países (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez que corresponden al Grupo 8.1 del anexo I) situados a lo largo de la costa septentrional del continente forman el primer grupo; el segundo es Sudáfrica (grupo 5 del anexo I), que comprende una gran parte del extremo meridional del continente y que suele considerarse como un solo grupo; y los 47 países restantes ubicados entre ambos, que se designan colectivamente como el África subsahariana (que se corresponde muy de cerca con los Grupo 8.2 y 8.3 del anexo I) y constituyen el tercer grupo.

Los países del África subsahariana forman un grupo diverso con necesidades muy diferentes a tenor de su situación geográfica. Hay 24 países con litoral (L), 16 sin litoral (PSL) y 7 insulares (I) situados en el océano Atlántico y el Índico. En términos económicos, sin embargo, muchos de esos países comparten rasgos comunes. Treinta y cuatro de los

países del África subsahariana están clasificados como países menos adelantados (PMA), es decir, tienen unos indicadores económicos y sociales bajos. En realidad, esos países son la mayoría de los 49 PMA del mundo.

En el cuadro 46 se presenta la situación geográfica y económica de los países del África subsahariana, juntamente con el incremento medio del PIB durante los períodos de 1995 a 2004 y de 2001 a 2004 y la estimación de ese indicador PIB en 2005. Se añaden los mismos datos económicos para los demás países de África y para el conjunto de las economías en desarrollo y de las desarrolladas.

El desempeño de las economías en desarrollo de África sigue estando por debajo del registrado por las economías en desarrollo en su conjunto. Durante el período de 2000 a 2004, sólo en 2001 fue el incremento anual medio del PIB de los países africanos superior al aumento correspondiente de las economías en desarrollo. En los demás años y en las previsiones para 2005, las disparidades son apreciables a favor de las segundas. La idea de que la situación necesita corregirse se hizo patente en foros amplios tales como el G-8 y la Unión Africana.

Cuadro 46

PIB real de los países en desarrollo del África subsahariana
(Variación anual en porcentaje)

Grupo de países de la región	Tipo de país		Variación anual en porcentaje					
	Geografía	Economía	1995-2004	2001	2002	2003	2004	2005
Países del África subsahariana								
a) África occidental								
Benin	C	PMA	5,2	5,0	6,4	5,5	2,7	3,9
Burkina Faso	PSL	PMA	5,3	5,7	4,6	8,0	4,8	3,5
Cabo Verde	I	PED	7,1	4,7	4,9	5,3	5,5	6,3
Côte d'Ivoire	C		1,5	0,0	0,0	0,0	1,7	1,0
Gambia	C	PMA	4,8	5,8	-3,2	6,7	7,1	4,7
Ghana	C		4,4	4,2	4,5	5,2	5,2	5,8
Guinea	C	PMA	3,7	3,8	4,2	1,2	2,6	3,0
Guinea-Bissau	C	PMA	-1,9	0,2	-7,2	0,6	1,0	2,3
Liberia	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Mauritania	C	PMA	4,4	4,3	3,3	4,9	4,6	5,4
Malí	PSL	PMA	5,0	12,1	4,3	6,0	4,5	6,4
Níger	PSL	PMA	3,3	7,1	3,0	5,3	0,9	4,2
Nigeria	C		3,9	3,1	1,5	10,7	4,0	3,9
Senegal	C	PMA	5,0	5,6	1,1	6,3	6,1	5,7
Sierra Leona	C	PMA	0,2	5,4	6,3	6,5	6,8	7,5
Togo	C	PMA	1,6	0,2	4,3	2,0	3,8	3,0
b) África central								
Angola	C	PMA	6,5	5,2	13,0	5,3	11,2	14,7
Burundi	PSL	PMA	1,0	2,2	4,5	-0,5	5,4	5,0
Camerún	C		5,0	5,3	6,5	4,5	4,8	2,8
Chad	PSL	PMA	6,4	8,7	9,7	11,9	31,0	5,9
Congo	C		2,8	2,9	5,4	0,8	4,0	9,2
Gabón	C		-0,4	1,9	-0,1	1,0	1,5	2,2
Guinea Ecuatorial	I	PMA	30,5	65,6	20,9	10,2	13,6	0,2
República Centroafricana	PSL	PMA	1,1	0,3	-0,6	-7,5	2,3	2,2
República Democrática del Congo	PSL	PMA	-1,4	-1,1	3,1	5,6	6,3	6,6
Rwanda	PSL	PMA	7,6	6,7	9,3	0,7	3,8	4,0
Santo Tomé y Príncipe	I	PMA	3,2	4,0	4,1	4,5	6,5	3,2
c) África meridional								
Botswana	PSL		5,9	8,5	2,2	6,7	4,5	3,8
Lesotho	PSL	PMA	2,3	3,2	3,5	3,3	3,0	0,8
Malawi	PSL	PMA	2,6	-4,1	1,8	4,4	4,9	2,1
Mozambique	C	PMA	8,6	13,1	8,7	7,9	8,4	7,7
Namibia	C		3,2	0,6	2,5	3,7	3,5	3,6
Swazilandia	PSL		2,8	1,8	3,6	2,2	1,5	2,0
Zambia	PSL	PMA	3,0	4,9	3,3	4,3	3,5	5,0
Zimbabwe	PSL		-3,3	-2,7	-4,4	-10,4	-5,0	-7,1
d) Cuerno de África y África oriental								
Djibouti	C	PMA	1,7	1,9	2,6	3,5	4,1	3,2
Eritrea	C	PMA	1,1	9,2	0,7	3,0	1,8	0,8
Etiopía	PSL	PMA	4,2	7,7	1,6	-3,9	11,6	7,3
Kenya	C		1,4	1,1	1,1	1,7	2,3	4,7
República Unida de Tanzania	C	PMA	6,7	6,2	7,2	7,1	6,3	6,9
Somalia	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Sudán	C	PMA	5,2	6,4	6,5	6,1	7,3	8,0
Uganda	PSL	PMA	6,2	6,4	4,7	6,3	5,9	5,9

Cuadro 46 (continuación)

Grupo de países de la región	Tipo de país		Variación anual en porcentaje					
	Geografía	Economía	1995-2004	2001	2002	2003	2004	2005
e) Países africanos del océano Índico								
Comoras	I	PMA	0,9	2,3	2,3	2,1	1,8	2,8
Madagascar	I	PMA	2,7	6,0	-12,7	9,6	6,0	6,3
Mauricio	I		5,1	5,3	1,7	4,2	4,5	3,6
Seychelles	I		2,2	-1,9	0,3	-5,4	-2,0	-2,8
Países de la costa norte de África								
Argelia	C		3,5	2,1	4,0	6,9	4,5	4,8
Egipto	C		4,3	3,2	3,1	4,1	4,8	4,8
Jamahiriyá Árabe Libia	C		2,0	3,3	-0,2	5,6	2,8	4,3
Marruecos	C		3,5	6,3	3,2	5,2	3,5	1,0
Túnez	C		4,9	4,9	1,7	5,6	5,8	5,0
Sudáfrica	C		2,8	2,7	3,6	2,8	3,7	4,3
África subsahariana			3,5	3,8	3,5	4,0	4,7	4,1
Economías en desarrollo de África			3,6	3,7	3,3	4,6	4,6	4,5
Economías en desarrollo			4,1	2,8	3,9	5,0	6,4	6,4
Economías desarrolladas			2,5	1,2	1,2	2,0	3,1	2,5

Fuente: *Handbook of Statistics 2005*, de la UNCTAD, cuadro 7.2. Los datos de 2005 proceden de la base de datos Weo del FMI.

Se han dado pasos para reducir esas diferencias en los años venideros. La Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), que ha señalado a la infraestructura como uno de los principales parámetros para que crezca la economía y se reduzca la pobreza, estableció un Servicio para preparar el Proyecto de Infraestructuras de la NEPAD y nombró al Banco Africano de Desarrollo como el organismo principal de apoyo técnico. En 2004, se aprobaron así dos proyectos de interconexión de energía, un oleoducto y un proyecto de telecomunicaciones. Posteriormente, a mediados de 2005, se introdujeron unos ágiles mecanismos de financiación para convertir ese servicio en una actividad conjunta e incondicional de todos los donantes encaminada a respaldar a los gobiernos y los organismos locales a la hora de formular proyectos de infraestructura viables y atraer inversiones mediante una asociación entre el sector público y el privado. También a mediados del 2005, sin relación con lo anterior, se condonó la deuda de 18 países con instituciones financieras multilaterales. Unos 40.000 millones de dólares quedaron así cancelados, figurando entre los beneficiarios una mayoría de países africanos, a saber, Benin, Burkina Faso, Etiopía, Ghana, Madagascar, Malí, Mauritania, Mozambique, Níger, República Unida de Tanzania, Rwanda, Senegal, Uganda y Zambia.

El desempeño económico de cada país, sin embargo, puede fluctuar de un año a otro por diversos motivos, tales como catástrofes naturales, inestabilidad política nacional o internacional (7 de

las 16 misiones de paz de las Naciones Unidas se desenvuelven en países del África subsahariana), desplazamiento de poblaciones por esa inestabilidad, secuelas de los conflictos armados internos o con países vecinos y oscilaciones de los precios de los principales productos que se exportan y del nivel anual de inversión extranjera, sobre todo en la búsqueda y extracción de petróleo. En los últimos años, las medidas para controlar las crisis, una mejor administración en los propios países y una situación internacional favorable parece que han suavizado las bruscas fluctuaciones anteriores del crecimiento anual en la mayoría de los países.

Varios de estos factores afectaron a los resultados económicos de los países del África occidental, que en su conjunto fueron alentadores durante el período de 2001 a 2004 (12 de 15 países registraron un crecimiento de su producción anual), a pesar del efecto de la apreciación del euro, que también influyó negativamente en los países de la zona del franco. En particular, los resultados de Ghana indicarían una tendencia positiva acelerada. El gasoducto submarino de 590 millones de dólares frente al África occidental, que une la región del delta en Nigeria con Takoradi en Ghana, empezó a construirse en 2005 para suministrar energía suficiente a Ghana y los países vecinos, y se emprendió a raíz de las ingentes subidas de precios del combustible del 90% en 2003. La plaga de langosta que destruyó grandes extensiones de tierras de cultivos en la región y malogró un tercio de la producción de cereales de Malí en 2004 fue en parte

responsable del magro resultado del Níger durante ese año y de que hubiera en este país zonas con una grave malnutrición. El crecimiento más bajo en 2004 fue el de Benin y se produjo en una situación de inflación al alza y del cierre de la frontera por parte de Nigeria. El elevado incremento de la producción en Sierra Leona desde 2002 indicó una recuperación con respecto al deterioro tan grande de los años anteriores. Después de los malos resultados de 2002, Nigeria, la mayor economía del África subsahariana, logró mejorar mucho su crecimiento, a pesar de la violencia en el norte y sur del país y de huelgas en el vital sector del petróleo. En dos países se registró una contracción de la producción durante un año sólo. Las cifras peores fueron las de Guinea-Bissau, donde parece que la crisis tocó fondo ese año; el escaso crecimiento del año siguiente coincidió con elecciones para restaurar el poder civil y fue seguido de un mejor resultado en 2004. Los desórdenes políticos internos fueron la causa de los resultados negativos de Côte d'Ivoire en 2000, 2002 y 2003. A pesar de los enfrentamientos con fuerzas extranjeras enviadas en misión de paz, en 2004 hubo una recuperación y las previsiones para 2005 eran también positivas. La normalización todavía estaba por llegar en Liberia, donde ni siquiera se han acopiado datos durante muchos años.

En África central, 7 de los 11 países registraron mejoras anuales en su producción durante todos los años del período del 2001 a 2005. El final de la guerra en Angola y la mayor producción de petróleo explican los dos dígitos del crecimiento en 2004 y las previsiones para 2005. En este último año, ese país firmó nueve acuerdos de cooperación con China, entre ellos el desarrollo de una refinería y de una red de telecomunicaciones, así como el suministro a largo plazo de petróleo y gas a China. El notable crecimiento anual de la producción en el Chad y la Guinea Ecuatorial se debió al petróleo y a sus actividades conexas. En 2004, el oleoducto para exportar petróleo chadiano desde la cuenca del Doba y por puertos cameruneses estaba en pleno funcionamiento, y la bonanza del petróleo en la Guinea Ecuatorial se dejó sentir en los planes para construir un nuevo aeropuerto en la capital del país, así como una central eléctrica de gas. Los acuerdos de paz de 2003 para terminar la guerra en el Congo y establecer un gobierno de transición de dos años no impidió enfrentamientos esporádicos en las regiones orientales en los años siguientes, que incluso afectaron a los países vecinos de Rwanda y Burundi, pero permitieron un crecimiento desde 2004. La estabilidad lograda en el Congo desde

mayo de 2003, cuando terminaron los combates en la región de Pool, permitieron los acuerdos de 2004 para extraer magnesio con una tecnología de pozos de agua salada que respeta el medio y construir fundiciones de magnesio y aluminio en Kouilou a lo largo de la costa atlántica. El proyecto se vio después demorado cuando se agregaron planes para construir una presa que facilitara energía, que en un principio se previó proporcionara un país vecino. El crecimiento anual relativamente modesto de Santo Tomé y Príncipe podrá mejorar con la producción de petróleo en explotaciones submarinas. Este país acordó con Nigeria un desarrollo conjunto de la zona marítima y un reparto transparente de los ingresos con arreglo a una proporción convenida.

En Sudáfrica, las buenas cosechas y sus mayores inversiones en muchos países explican el crecimiento anual de la producción en casi todos los años hasta 2004 y las buenas previsiones para 2005. Los países siguieron registrando en su mayor parte un crecimiento económico, a pesar de la inflación en Malawi en 2004, figurando un país sin litoral, Botswana, en el primer lugar de los países africanos por lo que hace al buen gobierno durante ese año. La excepción de esa situación favorable es Zimbabwe, cuya economía se ha contraído en los últimos cinco años y ahora es un importador neto de cereales.

En África oriental y en el Cuerno de África, la República Unida de Tanzania, el Sudán y Uganda obtuvieron buenos resultados.

La demanda de energía para la creciente economía de la República Unida de Tanzania fue la razón de que entrara en funcionamiento a finales de 2004 el proyecto energético Songas. Suministra energía obtenida con gas natural a la capital gracias a una planta de transformación en la isla de Songo y de un gasoducto de 225 km a Dar-es-Salaam. Ese país también preparaba planes para un desarrollo económico de la zona en torno al lago Victoria, concretamente para utilizar agua de riego, pero se estimaba que ello supondría una amenaza para el sustento de países a lo largo del río Nilo. Tras unas negociaciones, se convino en actualizar el tratado de 1903 antes de tomar medida alguna. En el Sudán, las perspectivas para aumentar la producción de petróleo mejoraron con el acuerdo para poner fin al conflicto armado en el sur del país en mayo de 2004. Aunque se señalaron desórdenes en las provincias occidentales en los meses siguientes, estaban en marcha planes conjuntos con socios indios para expandir las refinerías de Jartum y Port

Sudan y para construir un oleoducto con miras a exportar productos del petróleo y un nuevo puerto. Conflictos internos están también afectando a las regiones septentrionales de Uganda, donde las provincias del sur se benefician de desembolsos sustanciales de donantes. En la región se registraron resultados negativos durante un año en Eritrea en 2000 y en Etiopía en 2003. Esos países mantuvieron una tregua a pesar del rechazo por Etiopía del fallo de la Corte Internacional de Justicia, que en 2004 asignó a Eritrea una ciudad muy disputada. La sequía que afectó a 15 millones de personas fue la causa de la contracción de la economía etíope en 2003. La buena cosecha del año siguiente no llegó a todo el país, y las poblaciones que viven cerca de la frontera con Somalia al norte se vieron muy afectadas por una sequía local, que obligó a reasentar a esas poblaciones en zonas mejores del país. También en 2004, Eritrea tuvo que recurrir a la ayuda alimentaria por una plaga de langosta, mientras está intentando explotar minas recién descubiertas de oro y cobre. Somalia se vio también perturbada, aunque se había convenido un Gobierno de transición basado en Kenya, y al igual que Liberia tenía una economía básicamente no estructurada. En Kenya, el Gobierno elegido en 2003 se dedicó sobre todo a mejorar la transparencia económica.

El desempeño de los países insulares en el océano Índico se vio afectado por ciclones, tal como ocurrió dos veces en Madagascar en 2004, y por problemas estructurales en Seychelles.

Contemplar sólo el crecimiento anual del PIB, en su conjunto positivo, de los países africanos podría inducir a error, especialmente a la luz de los objetivos de desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas de reducción de la pobreza a la mitad para el año 2015. Tal como indican en el cuadro 47 las cifras de 2004 y las estimaciones para el 2005, la mayoría de los países tienen tasas anuales de crecimiento inferiores al 7%, que es la necesaria para alcanzar esos objetivos.

B. LA ESTRUCTURA DEL COMERCIO

Durante el período de 1990 a 1999 el valor de las exportaciones de África aumentó 10,5% para cifrarse en 116.600 millones de dólares, y el valor de las importaciones creció 29,1% hasta 128.100 millones de dólares. En los últimos cinco años las exportaciones se incrementaron un 56,0% para situarse en 231.700 millones de dólares, mientras las importaciones lo hicieron un 58,6% para llegar a

204.800 millones de dólares. Las cifras figuran en el cuadro 48. Esta diferencia se debe sobre todo al alza de los precios de los productos de exportación, en particular del petróleo crudo. En su conjunto, la parte de África en el comercio mundial es modesta y parece ser estable. En 1994, era el 2,2% del valor de las exportaciones y el 2,4% del de las importaciones. Diez años después, en 2004, los valores correspondientes son 2,5% para las exportaciones y 2,2% para las importaciones. Cifras preliminares para 2005 parecen indicar una continuación de esa tendencia.

El desglose del comercio de los tres principales grupos de países del continente figura en el cuadro 49. En 2004, los países de África subsahariana hicieron el 45,5% de las exportaciones africanas y el 41,4% de las importaciones; para los países de África del Norte la parte de las exportaciones, con 34,6%, fue superior a la de las importaciones, con 31,7%; y a Sudáfrica correspondió el 19,9% de las exportaciones y el 27,0% de las importaciones. Esas proporciones se han mantenido en general estables durante el período.

En el cuadro 50 se indica el destino de las exportaciones africanas en valor. En 2004, Europa, especialmente la Unión Europea, fue el mercado de alrededor del 40% de las exportaciones africanas, mientras América del Norte fue el destino de aproximadamente el 18%. La parte del Japón, China y otros países asiáticos fue del orden del 15%, que es más o menos la misma que corresponde a las exportaciones al Oriente Medio, América Latina y otros países. El resto de las exportaciones africanas, de más o menos el 10%, se dirige a mercados de la propia África.

Las exportaciones africanas en 2004 a la Unión Europea pueden desglosarse como sigue: crudo, gas y productos del petróleo representaron el 43,7% de las exportaciones totales, correspondiendo un 32,1% a las manufacturas y un 16,2% a los productos agrícolas. Los porcentajes respectivos para las exportaciones africanas a América del Norte fueron 76,0%, 14,3% y 3,1% respectivamente. También en 2004, la parte de los combustibles en las exportaciones de África a China fue del 64,7%, mientras la proporción de las manufacturas y de los productos agrícolas fue en cada caso del 16,3%. Durante ese mismo año, la parte de los combustibles en las exportaciones al Japón fue mucho menor, con 43,7%, mientras la de las manufacturas y productos agrícolas fueron del 16,3% en cada caso.

Cuadro 47

**Número de países con tasas anuales positivas
de crecimiento del PIB en 2004 y 2005**

Cuantía del crecimiento anual del PIB	2004	2005
De 0,0 a 3,9%	20	22
De 4,0 a 6,9%	23	21
Más de 7%	8	6
Total	51	49

Cuadro 48

El comercio de mercancías en África

Año	Miles de millones de dólares		Variación porcentual anual		Parte mundial en porcentaje	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
1990	105,5	99,2			3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	129,1	27,4	0,8	2,4	2,0
2001	137,9	134,0	-7,1	3,8	2,4	2,2
2002	140,1	136,6	1,6	1,9	2,2	2,2
2003	175,1	162,8	25,0	19,2	2,4	2,2
2004	231,7	204,8	32,3	25,8	2,6	2,3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con *Estadísticas del Comercio Internacional 2002* de la OMC, cuadros A4 y A5 del apéndice, y con la misma publicación del año 2005, cuadro A2 del apéndice.

Cuadro 49

Composición del comercio africano por bloques

Año		Miles de millones de dólares				Porcentaje			
		Toda África	África subsahariana	África del Norte	Sudáfrica	África subsahariana	África del Norte	Sudáfrica	
2002	Exportaciones	140,1	62,3	48,1	29,7	44,4	34,3	21,2	100,0
	Importaciones	136,8	56,8	50,7	29,3	41,5	37,1	21,4	100,0
2003	Exportaciones	175,2	76,5	62,2	36,5	43,7	35,5	20,8	100,0
	Importaciones	162,8	70,0	52,7	40,1	43,0	32,4	24,7	100,0
2004	Exportaciones	231,7	105,4	80,2	46,0	45,5	34,6	19,9	100,0
	Importaciones	204,8	84,8	64,8	55,2	41,4	31,7	27,0	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con *Estadísticas del Comercio Internacional 2005* de la OMC, apéndice sobre comercio por regiones y países, cuadros A6 y A7.

Cuadro 50

Destino de las exportaciones africanas en términos de valor

Destino de las exportaciones	Miles de millones de dólares			Porcentajes		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Exportaciones a todo el mundo	140,1	175,1	231,7	100,0	100,0	100,0
Unión Europea	65,9	78,3	90,7	47,0	44,7	39,1
América del Norte	20,9	31,0	43,2	14,9	17,7	18,6
Japón	4,2	4,8	7,0	3,0	2,7	3,0
China	4,5	7,2	13,5	3,2	4,1	5,8
Otros países de Asia	12,5	14,0	18,2	9,0	8,0	7,9
América latina	2,9	3,7	6,8	2,0	2,1	2,9
Oriente Medio	2,6	2,9	3,3	1,9	1,7	1,4
Dentro de África	15,5	18,9	23,1	11,1	10,8	10,0
Otros	11,0	14,3	25,9	7,9	8,2	11,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con *Estadísticas del Comercio Internacional 2005* de la OMC, cuadro A2 del apéndice.

Las exportaciones desde el África subsahariana a los Estados Unidos pasaron de 13.900 millones de dólares en 2002 a 29.900 millones en 2004. Correspondió a los países exportadores de petróleo la mayor parte del incremento de esos años. Las exportaciones nigerianas casi se triplicaron a 16.200 millones de dólares en 2004, mientras las de la Guinea Ecuatorial se duplicaron con creces hasta 1.200 millones de dólares y las angoleñas crecieron un tercio a 4.500 millones de dólares. Los pequeños productores de petróleo registraron aumentos aún más considerables: el Chad desde 5,7 millones de dólares a 756 millones y el Congo desde 182,1 millones de dólares a 857,6 millones. La diversificación de las exportaciones del África subsahariana al mercado estadounidense se está promoviendo activamente como consecuencia de la Ley sobre el crecimiento y las posibilidades de África de 2000, a cuyo tenor los grandes minoristas estadounidenses adquieren bienes africanos de consumo. Las posibilidades de que aumenten las exportaciones agrícolas, sin embargo, parece depender también de las decisiones de la OMC. A principios de 2005, esa Organización se pronunció contra las subvenciones en los Estados Unidos a los productores de algodón de ese país y, al mostrar su satisfacción, cuatro países del África occidental productores de algodón reiteraron su petición de que se eliminaran esas subvenciones en su totalidad. En conjunto, la parte de las exportaciones del África subsahariana a los Estados Unidos representó 28,4% del total y dejó pequeña la parte de las importaciones procedentes de ese país, que supusieron sólo 6,4% de los 5.400 millones de dólares registrados en 2004.

En el cuadro 51 figuran los principales grupos africanos en materia de comercio y su parte de las

exportaciones e importaciones dentro de cada grupo y con el resto de África. En su conjunto, el comercio dentro de los grupos y con el resto de África sigue siendo bajo y poco diversificado. La Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) ocupa un primer lugar en lo que atañe a las exportaciones dentro de un grupo (14,2%), seguida de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) (9,4%) y de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC) (9,3%). Los intercambios con el resto de África se mantienen en un modesto nivel, con la UEMAO en primer lugar en cuanto a las exportaciones (16,1%), seguida de la Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos (CEPGL) (12,5%) y de la Unión del Río Mano (6,2%). La parte de las importaciones de esos grupos procedentes del resto de África fueron del 38,1% para la CEPGL, del 16,2% para la Comunidad Económica de los Estados del África Central (CEEAC), del 14,1% para la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC) y del 13,4% para la UEMOA. En 2004, el comercio de esos grupos con el resto del mundo fue más sustancial, ya que en promedio más del 85% del mismo se dirige a países de fuera de África o procede de ellos.

C. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

En 2005, la flota mercante de los países africanos, incluida la de libre matrícula (por ejemplo, Liberia), era de 98.563.000 TPM, lo que suponía el 10,3% de la flota mundial (véase el cuadro 52). La flota africana sin la de libre matrícula se cifró en 5.537.000 TPM, lo que equivalía al 2,1% de la flota de los países en desarrollo y al 0,6% de la flota

mundial. Ambos porcentajes registraron durante mucho tiempo un descenso: el que comprende la flota de libre matrícula disminuyó desde el 24,3 al

10,7% entre 1980 y 2000, mientras el que excluye a la libre matrícula bajó de 1,1 a 0,8% durante el mismo período.

Cuadro 51

El comercio en África de los principales grupos de países en 2004

	Parte de las exportaciones (porcentaje)		Parte de las importaciones (porcentaje)	
	Dentro del grupo	Resto de África	Dentro del grupo	Resto de África
Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos (CEPGL): Burundi, República Democrática del Congo, Rwanda	1,2	12,5	1,0	38,1
Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA): Angola, Burundi, Comoras, Egipto, Etiopía, Eritrea, Djibouti, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauricio, República Democrática del Congo, Rwanda, Seychelles, Sudán, Swazilandia, Uganda, Zambia, Zimbabwe	6,2	5,3	4,3	8,5
Comunidad Económica de los Estados del África Central (CEEAC): Angola, Burundi, Camerún, Chad, Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe	1,0	2,8	2,4	16,2
Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO): Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo	8,2	4,3	9,4	3,6
Unión del Río Mano (URM): Guinea, Liberia, Sierra Leona	0,4	6,2	0,1	5,0
Comunidad del África Meridional para el Desarrollo (SADC): Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, República del Congo, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Swazilandia, Zambia, Zimbabwe	8,8	3,4	9,3	2,4
Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC): Camerún, Chad, Congo, Gabón, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana	1,2	2,5	3,3	14,1
Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO): Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Malí, Níger, Senegal, Togo	14,2	16,1	9,5	13,4
Unión del Magreb Árabe (UMA): Argelia, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Mauritania, Túnez	2,4	1,3	3,1	1,4

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD con datos del Fondo Monetario Internacional y del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas; *Handbook of Statistics 2005* de la UNCTAD, cuadro 1.4 (Comercio dentro de los grupos regionales o comerciales).

Cuadro 52

La flota mercante de los países africanos
(En miles de TPM)

	Año	Total	Petroleros	Graneleros	Cargueros	Portacontenedores	Otros
Total mundial	1980	682.768	339.324	185.652	115.824	11.243	30.725
	1990	658.377	245.936	234.659	102.676	25.955	49.151
	2000	808.377	285.442	281.655	102.653	69.216	69.412
	2002	844.234	304.396	300.131	97.185	82.793	59.730
	2005	959.964	354.219	345.924	96.218	111.095	52.508
Flota de los países africanos incluida la de libre matrícula	1980	165.622	108.085	45.295	7.540	798	3.903
	1990	106.494	57.877	31.677	7.515	2.230	7.195
	2000	86.383	38.189	23.432	6.356	8.011	10.395
	2002	82.422	38.634	20.769	5.421	11.569	6.030
	2005	98.563	51.219	20.913	4.298	16.710	5.423
Sin incluir la de libre matrícula	1980	7.644	3.615	549	2.573	241	667
	1990	7.268	2.406	1.040	2.095	226	1.501
	2000	6.321	1.572	1.257	1.735	428	1.329
	2002	5.406	1.215	1.337	1.447	139	1.269
	2005	5.537	1.527	1.275	1.270	189	1.275
Liberia	1980	157.978	104.470	44.746	4.967	557	3.236
	1990	99.226	55.471	30.637	5.420	2.004	5.694
	2000	80.062	36.617	22.175	4.621	7.583	9.066
	2002	77.016	37.419	19.432	3.974	11.430	4.761
	2005	93.026	49.692	19.637	3.028	16.521	4.148
Norte de África	1980	4.820	3.093	262	967	1	498
	1990	5.415	1.952	1.040	1.276	10	1.137
	2000	4.309	981	1.236	1.062	92	938
	2002	3.575	490	1.186	896	108	895
	2005	3.115	588	1.054	570	154	749
Sudáfrica	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2002	59	4	0	0	30	25
	2005	114	10	0	0	30	74
África subsahariana	1980	1.985	459	0	1.416	0	110
	1990	1.554	453	0	819	0	282
	2000	1.644	586	21	673	74	290
	2002	1.773	721	151	551	2	349
	2005	2.308	929	221	701	5	452
África occidental	1980	1.309	277	0	966	0	66
	1990	1.102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2002	871	594	0	99	0	178
	2005	825	487	13	82	0	242
África central	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155		0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2002	214	23	29	101	2	60
	2005	225	75	29	61	0	60
África oriental	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2002	235	31	0	185	0	19
	2005	207	24	0	153	0	30

Cuadro 52 (continuación)

	Año	Total	Petroleros	Graneleros	Cargueros	Portacontenedores	Otros
Océano Índico	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2002	452	73	122	165	0	93
	2005	1.051	342	179	405	5	120

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register - Fairplay.

En 2005, la flota mercante de los países del norte de África (Argelia, Egipto, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos y Túnez) y de Sudáfrica era de 3.229 millones de TPM, lo que suponía el 58,3% de la flota mercante de toda África sin el registro de libre matrícula. El resto correspondía a la flota mercante de los países del África subsahariana. Estos últimos, sin embargo, han aumentado su tonelaje desde 1.773.000 a 2.308.000 millones de TPM en los últimos tres años y su parte en la flota mercante africana, sin los principales registros de libre matrícula, se incrementó desde el 33% en 2002 al 41,7% en 2005. El mayor aumento se produjo en los países del océano Índico, que duplicaron con creces su tonelaje durante el período.

La flota mercante de los países de África sin la de libre matrícula se distribuye por igual entre los diferentes tipos de buque, con la excepción del muy bajo nivel de tonelaje celular contenedorizado que representa sólo el 3,4% del total.

A finales de 2005, la edad media de la flota mercante de los países en desarrollo de África, incluidos los principales registros de libre matrícula, era de 11,8 años, inferior, por tanto, a la edad media de la flota mercante mundial, con 12,2 años (véase el cuadro 53). No obstante, la de esa flota sin tener en cuenta el registro de libre matrícula era mucho mayor, con 20,5 años. En ambos casos, los portacontenedores eran los de menos edad, con 6,9 y 12,3 años respectivamente, mientras que los cargueros eran los más viejos, con 17,3 y 22,1 años respectivamente. No cabe comparar la edad media de 2005 con las edades indicadas en el mismo cuadro para 2002, ya que para el segundo de los dos años sólo se indica la edad media de la flota del África subsahariana. Para estos últimos países, sin embargo, sí es posible comparar la edad de la flota entre 2005 y 2002.

Las estimaciones más recientes del total de mercancías cargadas y descargadas en puertos africanos fluctúan en torno a los 860 millones de toneladas anuales, siendo la parte de los países subsaharianos del orden de una tercera parte, esto es, unos 300 millones de toneladas. Ello hace que corresponda al continente el 6,1% de todas las mercancías cargadas y descargadas en el mundo, mientras que el porcentaje del África subsahariana es un poco menos del 2,1%.

En las cifras totales de los países subsaharianos se registra un desequilibrio considerable, ya que las mercancías cargadas suponen por término medio 230 millones de toneladas anuales, mientras que las mercancías descargadas son menos de un tercio de ese total, con 70 millones de toneladas. El grueso de las primeras, estimado en casi 200 millones de toneladas, corresponde a crudos exportados por los países exportadores de petróleo de África occidental, concretamente Nigeria, el Gabón, Angola y, recientemente, la Guinea Ecuatorial. Casi todo lo demás corresponde a graneles, esto es, bauxita desde Guinea y mineral de hierro desde Mauritania, que fluctúan en torno a los 15 millones de toneladas anuales. El tonelaje restante de las mercancías embarcadas y alrededor del 90% de las desembarcadas corresponde a carga general, que se transporta cada vez más en contenedores. Aproximadamente, una décima parte de las mercancías desembarcadas son productos refinados del petróleo tal como gasolina.

La carga general se transporta en buena medida por servicios contenedorizados. También hay servicios de apoyo para la carga general en muchos puertos, así como para conjuntos de puertos específicos. Por ejemplo, en el Cuerno de África y en la parte oriental del continente hay un tráfico de *dhows*, mientras en África occidental prevalecen otros tráficos especializados como los de troncos y madera.

Cuadro 53

Distribución por edad de la flota de los países africanos
(En porcentaje de las TPM totales)

País o grupo	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media a finales de 2005	Finales de 2002
Total mundial	Todos los buques	24,2	21,2	16,8	10,6	27,1	12,2	12,6
	Petroleros	31,6	22,0	19,7	12,4	14,3	10,0	11,6
	Graneleros	19,7	21,6	16,6	10,2	32,0	13,1	12,7
	Cargueros en general	8,6	13,9	10,6	9,6	57,4	17,5	17,0
	Portacontenedores	32,1	28,3	17,3	8,2	14,0	9,4	9,1
	Otros	18,2	14,5	11,2	8,8	47,3	15,3	16,0
Flota mercante de los países en desarrollo de África, incluidos los registros de libre matrícula (véase la nota)	Todos los buques	23,5	21,0	20,8	12,5	22,3	11,8	10,8
	Petroleros	25,6	17,9	23,8	16,7	16,0	11,2	10,8
	Graneleros	9,7	25,8	21,9	10,5	32,2	14,0	11,9
	Cargueros en general	1,9	23,4	10,0	12,6	52,1	17,3	14,0
	Portacontenedores	46,1	27,7	15,6	4,5	6,2	6,9	6,7
Flota mercante de los países en desarrollo de África, sin incluir esos registros (véase la nota)	Todos los buques	2,9	8,5	5,6	5,4	77,6	20,5	22,1
	Petroleros	7,7	1,5	1,4	0,0	89,4	21,4	22,9
	Graneleros	0,6	22,1	15,1	0,0	62,2	18,0	21,8
	Cargueros en general	0,8	1,8	1,9	10,7	84,7	22,1	21,3
	Portacontenedores	0,0	54,8	8,8	17,7	18,7	12,3	23,5
Angola	Todos los buques	2,6	3,8	4,1	9,4	80,1	21,2	20,5
	Petroleros	0,0	5,0	0,0	6,6	88,5	22,3	21,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	13,4	86,6	22,6	23,0
Argelia	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	8,1	0,0	4,3	87,6	21,9	19,3
	Todos los buques	0,9	0,0	1,4	0,0	97,7	23,2	n.d.
	Petroleros	0,0	0,0	14,6	0,0	85,4	21,8	n.d.
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
Benin	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	n.d.
	Otros	1,7	0,1	1,2	0,0	97,0	23,0	n.d.
	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	-	-	-	-	-	-	0,0
Cabo Verde	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Todos los buques	0,0	2,9	2,9	3,0	91,2	22,5	22,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	4,9	4,8	0,4	90,0	22,1	21,9
Camerún	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	11,6	88,4	22,7	21,1
	Todos los buques	0,0	2,0	0,0	0,9	97,2	23,1	21,0
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Otros	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	24,8	0,0	10,6	64,6	18,7	20,6

Cuadro 53 (continuación)

País o grupo	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media a finales de 2005	Finales de 2002
Comoras	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	2,3	97,7	23,3	23,4
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	4,8	95,2	23,2	22,9
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Otros	0,2	0,0	0,9	1,1	97,8	23,3	21,9
Congo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	-	-	-	-	-	-	0,0
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Côte d'Ivoire	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	1,1	98,9	23,4	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	-	-	-	-	-	-	0,0
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	1,5	98,5	23,4	23,5
Djibouti	Todos los buques	0,0	2,7	0,0	0,0	97,3	23,1	21,6
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	14,5	0,0	0,0	85,5	21,1	18,7
Egipto	Todos los buques	1,6	22,2	13,6	4,8	57,9	17,6	n.d.
	Petroleros	0,2	0,0	0,2	0,0	99,6	23,4	n.d.
	Graneleros	0,0	38,1	26,0	0,0	35,9	14,2	n.d.
	Cargueros en general	1,8	4,6	4,7	19,4	69,5	20,6	n.d.
	Portacontenedores	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	n.d.
	Otros	15,1	1,8	7,1	8,1	67,9	18,6	n.d.
Eritrea	Todos los buques	0,0	1,4	0,5	0,0	98,0	23,2	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	12,8	4,8	0,0	82,5	20,8	20,0
Etiopía	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	18,6	81,4	22,3	16,3
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	12,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	18,6	81,4	22,3	16,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	-	-	-	-	-	-	0,0
Gabón	Todos los buques	0,0	9,5	0,0	18,9	71,6	20,7	19,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	14,1	0,0	12,9	73,0	20,3	18,7
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	6,3	0,0	29,5	64,1	20,5	19,5
Gambia	Todos los buques	40,1	4,7	0,0	0,0	55,2	14,1	18,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	30,7	0,0	0,0	69,3	18,4	18,2

Cuadro 53 (continuación)

País o grupo	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media a finales de 2005	Finales de 2002
Ghana	Todos los buques	0,0	0,2	0,6	10,4	88,7	22,7	23,0
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	22,8
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,3	0,8	13,5	85,4	22,5	23,0
Guinea	Todos los buques	0,0	0,9	0,0	2,1	97,1	23,2	23,2
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,9	0,0	2,2	96,9	23,2	23,2
Guinea-Bissau	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1	23,1
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0	23,0
Guinea Ecuatorial	Todos los buques	0,0	5,9	0,0	29,7	64,3	20,6	22,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	24,2	0,0	0,0	75,8	19,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	40,5	59,5	20,9	21,6
Jamahiriya Árabe Libia	Todos los buques	0,1	8,7	9,8	24,9	56,6	19,3	n.d.
	Petroleros	0,0	67,6	0,0	0,0	32,4	12,3	n.d.
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	n.d.
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	30,5	69,5	21,5	n.d.
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	n.d.
	Otros	0,2	0,2	36,8	24,0	38,8	17,6	n.d.
Kenya	Todos los buques	5,0	0,9	10,1	11,3	72,7	20,4	20,7
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7	14,7
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	12,0	2,1	2,1	27,1	56,8	18,6	19,5
Madagascar	Todos los buques	0,0	0,6	6,2	2,5	90,7	22,5	22,3
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	5,4	0,0	94,6	22,9	23,0
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	3,1	15,5	12,2	69,3	20,4	19,1
Marruecos	Todos los buques	0,4	10,6	7,5	26,2	55,3	19,1	n.d.
	Petroleros	0,0	51,5	48,5	0,0	0,0	9,4	n.d.
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	n.d.
	Cargueros en general	0,0	2,1	9,8	8,6	79,6	21,5	n.d.
	Portacontenedores	0,0	30,5	14,6	29,2	25,7	14,9	n.d.
	Otros	0,7	1,7	1,4	30,8	65,4	20,9	n.d.
Mauricio	Todos los buques	11,0	5,1	30,9	8,7	44,3	16,2	14,4
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0
	Cargueros en general	0,0	23,0	0,0	31,8	45,2	17,6	14,9
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,3	45,5	2,9	51,2	18,0	19,1

Cuadro 53 (continuación)

País o grupo	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media a finales de 2005	Finales de 2002
Mauritania	Todos los buques	0,0	5,1	0,2	15,2	79,4	21,6	20,7
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	5,2	0,3	15,7	78,8	21,6	20,6
Mozambique	Todos los buques	0,0	32,4	1,9	10,1	55,6	17,3	15,3
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	7,5	92,5	23,0	22,6
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	52,7	3,2	11,8	32,4	13,7	10,8
Nigeria	Todos los buques	0,7	1,7	1,1	0,1	96,4	22,9	23,1
	Petroleros	0,0	1,3	1,3	0,0	97,4	23,1	23,5
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	21,4
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	3,6	3,9	0,9	0,3	91,3	22,0	20,2
República Democrática del Congo	Todos los buques	0,0	0,0	3,0	0,0	97,0	23,2	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	3,5	0,0	96,5	23,1	23,1
República Unida de Tanzania	Todos los buques	0,0	0,7	0,0	0,1	99,2	23,4	23,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	16,2	0,0	2,0	81,8	20,7	21,5
Santa Elena	Todos los buques	0,0	51,6	0,0	0,0	48,4	15,0	23,5
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	-	-	-	-	-	-	0,0
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	51,6	0,0	0,0	48,4	15,0	23,5
Santo Tomé y Príncipe	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,1
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	21,0
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	23,5
	Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Senegal	Todos los buques	1,4	1,5	0,0	8,3	88,8	22,4	22,2
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	19,3
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	1,6	1,7	0,0	9,3	87,5	22,3	22,4

Cuadro 53 (continuación)

País o grupo	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media a finales de 2005	Finales de 2002
Seychelles	Todos los buques	78,8	6,0	0,3	2,6	12,2	5,4	10,9
	Petroleros	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	16,3	11,6	0,0	72,1	19,5	19,1
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	1,8	29,7	0,0	14,2	54,4	17,3	16,3
Sierra Leona	Todos los buques	0,0	0,0	0,1	7,2	92,7	23,0	22,9
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	27,2	72,8	21,7	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	1,0	25,9	73,2	21,7	20,7
Somalia	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
Sudán	Todos los buques	3,3	0,0	0,0	0,0	96,7	22,8	23,5
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	40,0	0,0	0,0	0,0	60,0	14,9	23,1
Togo	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	4,2	95,8	23,2	23,4
	Petroleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Graneleros	-	-	-	-	-	-	0,0
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	23,5
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	0,0
	Otros	0,0	0,0	0,0	5,9	94,1	23,1	23,4
Túnez	Todos los buques	0,1	12,7	0,2	0,4	86,6	21,3	n.d.
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Cargueros en general	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	n.d.
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-	n.d.
	Otros	0,2	36,3	0,7	1,2	61,6	17,3	n.d.

Nota: La edad de la flota a finales de 2002 sólo se indica para los países del África subsahariana.

El tráfico en contenedores con Europa es el mayor de los que registra África y en 2004 se cifró en 3,3 millones de TEU; en cuanto al que discurre entre África y América del Norte, fue sólo una décima parte de esa cifra. Además, el tráfico más importante está muy desequilibrado, representando el que se dirige al norte en contenedores únicamente un tercio del total. El tráfico en contenedores con Asia está creciendo aprisa, en particular el del África subsahariana. En el transporte internacional de esta subregión predominan dos porteadores, a saber, Delmas, una filial de Bollore, y Maersk, con partes estimadas en 30 y 25% respectivamente. El resto corresponde a otros transportistas marítimos

menores, como Gold Star Line de Hong Kong (China), que está especializado en el comercio intrasiático, pero que está expandiéndose rápidamente hacia las dos costas del África subsahariana. A finales de 2005, esa compañía estableció servicios directos desde Chennai (India), a destinos del África occidental vía la isla de la Reunión. No obstante, la absorción de buena parte del comercio del África subsahariana por los principales porteadores de contenedores del mundo prosiguió en 2005 con la compra de todas las actividades de los servicios de línea regular de Bollore por CMA-CGM, que pagó 600 millones de dólares. Los principales transportistas marítimos

recurren muchas veces a grandes centros de distribución -por ejemplo, Maersk usa Algeciras (España) y Salalah (Omán), y MSC utiliza Las Palmas (España)- para cubrir ese tráfico. En el extremo meridional, a pesar de la congestión en Durban y de una baja productividad, otros porteadores usan ese puerto.

En el cuadro 54 se indica el tráfico en la ruta contenedorizada que une la costa occidental de África con Europa. Para 2003 y 2004 se dan datos y para 2005 sólo previsiones. El desequilibrio de los intercambios es uno de los principales rasgos de esa ruta, representando el tráfico hacia el sur alrededor del 66% del total.

A lo largo de la costa oriental y en el océano Índico, la aparición de actividades de transbordo y las medidas consiguientes para evitar que se produjera congestión fueron el rasgo principal de los últimos años (véase el cuadro 55). Las actividades de transbordo ocuparon lugar destacado en Port Louis, cuando varias líneas marítimas suscribieron acuerdos para usar ese puerto como centro de distribución, y de resultas de ello la parte de esa actividad en el total aumentó de 11 a 54% en sólo

dos años. En 2004, las demoras en muelle se habían disparado hasta 20 horas por buque y la ocupación de los fondeaderos era superior al 80%. Esos embotellamientos hicieron necesario tomar medidas correctoras, tales como adquirir más equipo de manipulación, revisar las operaciones de los terminales y adoptar un sistema de aprovechamiento de los atraques. Aunque en el caso de Djibouti la parte de transbordo supuso sólo el 44%, tal cosa se consideró inaceptable por el cliente principal, PIL, que se trasladó a Adén, de suerte que las actividades de transbordo habían descendido en 2004 a únicamente el 3%. Una parte sustancial del tráfico que discurre por ese puerto es carga en tránsito para Etiopía, país sin litoral. Las actividades de transbordo aumentaron en Dar-es-Salaam desde el 15% del tráfico de 2002 al 22% dos años después, sin menoscabar la calidad del servicio.

El desarrollo del transbordo no puede verse sin tener presente la participación de operadores especializados de los terminales de contenedores en la manipulación de los cargamentos. En Mauricio, había una empresa pública que se ocupaba de esa manipulación, mientras HPH estaba operando en Dar y DPI en Djibouti.

Cuadro 54

El tráfico de contenedores entre la costa occidental de África y Europa
(En miles de TEU)

Año	Dirección sur	Dirección norte
2003	534	278
2004	532	281
2005	556	286

Fuente: *Containerisation International*, septiembre de 2005, pág. 5.

Cuadro 55

Tráfico total y de transbordo en los puertos y años que se indica
(En miles de TEU)

Descripción	Dar-es-Salaam	Port-Louis	Djibouti
Tráfico en 2002	167	176	177
Transbordo	25	20	67
Porcentaje de transbordo	15	11	38
Tráfico en 2003	204	319	241
Transbordo	37	146	105
Porcentaje de transbordo	18	46	44
Tráfico en 2004	256	410	157
Transbordo	56	221	5
Porcentaje de transbordo	22	54	3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD basándose en la presentación de la Asociación de Gestión de Puertos de África Oriental y Meridional en el Foro sobre el transporte del Banco Mundial, marzo de 2005, Washington D.C.

En el cuadro 56 figuran los 20 principales puertos de contenedores en África en 2004 y su tráfico en ese año y el anterior. Por esos puertos discurren las tres cuartas partes de todo el tráfico de contenedores de los puertos africanos. Figuran 16 de los 31 países con litoral e insulares, correspondiendo a Sudáfrica

y Egipto más de un rubro, con cuatro y dos puertos respectivamente. Aunque muchos de los puertos africanos tuvieron un aumento importante de tráfico en los últimos años, el tráfico total en relación con el de todo el mundo sigue siendo modesto, del orden del 3,3%.

Cuadro 56

Los 20 mayores puertos de contenedores de África en 2004

Posición 2004	Puerto	País	TEU		Variación porcentual
			2004	2003	
1	Durban	Sudáfrica	1.717	1.511	13,6
2	Damietta	Egipto	1.263	955	32,2
3	Abidján	Côte d'Ivoire	670	613	9,4
4	Ciudad del Cabo	Sudáfrica	570	533	6,9
5	Casablanca	Marruecos	492	448	9,8
6	Lagos	Nigeria	444	486	-8,7
7	Mombasa	Kenya	404	331	22,3
8	Tema	Ghana	340	350	-2,9
9	Dakar	Senegal	331	281	17,7
10	Port Elizabeth	Sudáfrica	323	274	17,6
11	Port Louis	Mauricio	290	381	-23,9
12	Dar-es-Salaam	República Unida de Tanzania	260	204	27,5
13	Luanda	Angola	235	210	12,1
14	Port Sudan	Sudán	206	157	31,2
15	Port Reunion	Reunión	193	170	13,5
16	Lomé	Togo	185	166	11,1
17	Djibouti	Djibouti	159	244	-34,8
18	Sokhna	Egipto	155	122	27,2
19	Toamasina	Madagascar	105	95	10,8
20	East London	Sudáfrica	60	56	7,3
	Total de los 20 puertos		8.402	7.587	10,7
	Total de todos los puertos africanos		11.239	9.661	16,3
	Proporción de los 20 mayores puertos en el total de puertos africanos		74,8	78,5	

Fuente: *Containerisation International Yearbook*, 2006.

La mayor parte del tráfico de contenedores en África tiene lugar en terminales que pertenecen al sector público, con un 88,2 y 83,9% en 2003 y 2004 respectivamente. La parte de operadores internacionales de terminales de contenedores en las restantes operaciones ha seguido aumentando, desde 5,4% en 2003 a 11% en 2004. En éste, un desglose por operadores muestra el reparto siguiente: SSA Marine 2,3%, DPI 2%, APM Terminals 1,4%, HPH 0,5% y P&O Ports 0,2%.

Los gobiernos siguieron buscando una mayor eficiencia de las operaciones, así como más inversiones mediante el modelo de la asignación de terrenos en las zonas portuarias. Tal cosa se hizo

patente en África occidental con la concesión en marzo de 2004 del terminal de contenedores Vridi en Abidján a SEDV (una filial de Bollore) y, en 2005 de dos otros terminales en Lagos: en abril el terminal de Apapa se concedió a Maersk y en septiembre el de la Isla de Tin Can a Bollore, asociado con Gold Star Lines. Las actividades de transporte basadas en tierra de Bollore, tales como terminales portuarios, servicios de transitarios, agencias marítimas y compañías de transporte por ferrocarril y carretera, no se transfirieron a CMA-CGM y ocupan lugar importante en varios puertos de la región como Douala (Camerún), Cotonú (Benin) y Tema (Ghana).

En Sudáfrica se siguió un proceder distinto durante 2005. Los puertos de ese país se vieron afectados por la falta de inversiones y por la oposición de la mano de obra organizada a cambiar el actual sistema institucional. Se autorizó a Transnet, el *holding* que se dedica a actividades de transporte en el plano nacional, incluidos puertos, a invertir hasta 8.800 millones de dólares para rehabilitar ferrocarriles y puertos en los próximos cinco años recurriendo a sus reservas y a empréstitos en los mercados de capital.

Cabe encontrar una indicación de la evolución de los fletes en 2003-2005 en la renovación de las tarifas anunciada por el Acuerdo Comercial Europa-África Occidental (EWATA) durante ese período. Ese acuerdo se estableció para los porteadores marítimos a finales de 1999 en conformidad con el reglamento 4056/86 de la UE y afecta a buena parte del tráfico internacional del África subsahariana. En 2003 hubo renovaciones de las tarifas en abril y octubre para los contenedores de 20 pies que se dirigen al sur y que se cifraron en 350 euros cada vez. En 2004, las renovaciones se produjeron en marzo y octubre para ese tipo de contenedores. La de marzo fluctuó entre 100 y 300 euros con arreglo al puerto de destino, mientras que la de octubre fue de 200 euros para todos los puertos. En octubre hubo renovaciones de las tarifas en dirección norte para carga convencional de 7,50 euros por tonelada. En 2005, se anunciaron renovaciones tarifarias en enero y julio para los contenedores de 20 pies que se transportan hacia el sur de 150 y 250 euros respectivamente. Para los que se dirigen hacia el norte también hubo renovaciones en ese mes de 5 y 12 euros por tonelada de carga.

D. ÍNDICE DE CONEXIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PAÍSES AFRICANOS

El acceso a servicios regulares y frecuentes de transporte marítimo es un medio importante para propiciar el comercio y factor determinante de la competitividad de las naciones. En 2004, la secretaría de la UNCTAD desarrolló una medida específica para el comercio en buques de línea regular de contenedores -el Índice de conexión de transporte marítimo por líneas regulares- para cuantificar ese factor de competitividad. El índice se construye tomando en consideración nueve elementos y varía de 100 a 0. Los países con un índice elevado se

benefician de unos servicios de transporte marítimo regulares y frecuentes que los coloca en el centro de la actividad comercial internacional, mientras que aquellos con un índice más bajo se encuentran en la periferia de esa actividad. Por tanto, ese indicador mide la conexión de un país con el comercio internacional. En el recuadro 4 se describe el índice y el modo en qué se elabora.

En el cuadro 57 figura el índice de los países africanos en 2004 y 2005. Los tres que se encuentran a la cabeza, y que son los mejor conectados, fueron Egipto, Sudáfrica y Côte d'Ivoire, mientras Santo Tomé y Príncipe, Eritrea y Somalia fueron los peor conectados.

Varios países, entre ellos los dos primeros, mejoraron su índice entre 2004 y 2005. Su valor en el caso de Egipto y Sudáfrica pasó de 41 a 47 y de 27 a 29 respectivamente. Egipto se beneficia del canal de Suez, gracias a la reciente entrada en servicio de instalaciones portuarias de transbordo, y también de más escalas en puerto de buques que operan en la boyante ruta Asia-Europa. Sudáfrica disfruta de una amplia base de carga procedente de su propia economía y de la de los países vecinos. Catorce otros países africanos también mejoraron su índice en 2005 (Angola, Cabo Verde, Djibouti, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Mauritania, República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudán, Santo Tomé y Príncipe, y Túnez), correspondiendo a Djibouti, Guinea-Bissau, Kenya y Mauritania los mayores aumentos. El crecimiento del índice de esos países se debe al incremento reciente del comercio mundial y a las mejoras en los servicios de transporte marítimo derivadas de las reformas portuarias y de la participación del sector privado en la manipulación de la carga. Las concesiones otorgadas a operadores internacionales de terminales, incluidos los afiliados a navieras, ayudaron a mejorar el desempeño y atrajeron no sólo a las compañías marítimas con las que están vinculados, sino también a más porteadores. En otros casos intervinieron diversos factores. En Ghana, la mejora del índice se debió en parte a la mayor capacidad desplegada por los servicios de líneas regulares para absorber el tráfico desviado desde la vecina Côte d'Ivoire, mientras en Djibouti ello ocurrió a raíz de que hubiera más escalas de buques para atender al mayor comercio procedente de la Etiopía sin litoral.

Recuadro 4

Índice de conexión del transporte marítimo por líneas regulares

El Índice de conexión del transporte marítimo por líneas regulares se centra en el tráfico contenedorizado y se construye con datos que figuran en *Containerisation International Online* (www.ci-online.co.uk). Se calculó por vez primera en julio de 2004 para 162 países, y se actualizó en julio de 2005 para reflejar los cambios anuales en ese tipo de transporte.

Son nueve los factores o variables que se consideran al calcular el índice. Todos ellos se refieren a los puertos de un determinado país: 1) número de portacontenedores en los servicios de las líneas regulares que parten de esos puertos o se dirigen a ellos; 2) capacidad de carga de los contenedores desplegados, medida en TEU; 3) número per cápita de buques desplegados; 4) capacidad per cápita de transporte de los contenedores desplegados; 5) número de compañías de transporte en buques de línea regular que prestan servicios en los puertos del país; 6) número de servicios prestados por esas compañías; 7) tamaño máximo de los buques desplegados; 8) tamaño medio de los buques desplegados, y 9) número medio de buques operados por compañía de transporte en buques de línea regular.

Cada una de las variables se ha normalizado para asegurar que todas ellas tienen el mismo valor máximo de 100 y el valor mínimo de 0. Obviamente, el índice es cero para los países sin litoral. Como un segundo paso, el valor medio de cada variable se calcula para cada país y se fija en 100 en 2004, que es el año base.

Un gran número de buques y una gran cantidad de capacidad de carga desplegada indican que los transportistas marítimos de un determinado país tienen más oportunidades para embarcar sus exportaciones contenedorizadas y están mejor conectados con mercados extranjeros. Tomando en cuenta la población de un país, es posible distinguir el caso especial de las naciones que estén poco pobladas y tengan una base nacional pequeña de carga, pero que disfrutan de unos niveles de conexión altos en buques de línea regular por su posición como centros de transbordo. Cuanto mayor sea el número de navieras que prestan servicios en los puertos de un determinado país y cuanto más grande sea el número de esos servicios, más conectado estará el país con los mercados internacionales. El tamaño de los buques desplegados por los porteadores reviste interés por su relación con las economías de escala que cabe obtener, ya que cuánto mayor sea el tamaño de los buques desplegados, más probable es que los comerciantes de un país se beneficien de tarifas de flete más bajas gracias a las economías de escala que obtienen las navieras.

Otros países registraron una caída de su índice. El de Côte d'Ivoire bajó de 25 a 20 como consecuencia de haberse desviado comercio a puertos de países vecinos. No obstante, ese país siguió ocupando un lugar elevado gracias a un tráfico local que no disminuye y a las actividades de transbordo. Otros nueve países vieron disminuir su posición en 2005 (Comoras, Congo, Eritrea, Guinea Ecuatorial, Madagascar, Mauricio, Senegal, Somalia y Togo), registrándose las bajas más pronunciadas en Comoras, Eritrea, Madagascar y Somalia. El drástico declive del índice de Mauricio se debe a la congestión de 2004 que condujo a algunas navieras, como MOL y P&O Nedlloyd a modificar su programación, sustituyendo la última el transbordo en Port Louis con un servicio directo desde Singapur a las islas del océano Índico. Por último,

12 países mantuvieron su índice de 2004 (Argelia, Benin, Camerún, Gabón, Liberia, Jamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Mozambique, Namibia, Nigeria, República Democrática del Congo y Sierra Leona).

La diferencia que existe entre el índice de los países que figuran a la cabeza y aquéllos a la cola del cuadro 57 debería contemplarse en perspectiva, ya que sólo se refiere a los servicios de transporte marítimo en contenedores. No obstante, en razón del predominio del comercio extrarregional en los intercambios totales de los países africanos y del elevado valor que tienen las mercancías que se desplazan en contenedores, el índice ofrece una buena evaluación de la capacidad de los países africanos para participar en los segmentos más rentables del comercio internacional.

Cuadro 57

Índice de conexión del transporte marítimo por líneas regulares, 2004-2005

País	Índice de 2005	Índice de 2004
Egipto	47	41
Sudáfrica	29	27
Côte d'Ivoire	20	25
Ghana	19	18
Mauricio	19	25
Nigeria	18	18
Gabón	18	18
Togo	18	19
Senegal	18	19
Djibouti	18	15
Benin	17	17
Angola	16	15
Camerún	16	16
Congo	16	18
Mauritania	15	10
Guinea	14	11
Namibia	14	14
Kenya	12	9
Seychelles	12	11
República Unida de Tanzania	12	11
Gambia	12	10
Liberia	11	11
Sierra Leona	11	11
Marruecos	11	11
Argelia	11	11
Guinea Ecuatorial	11	12
Comoras	11	14
Sudán	10	9
Mozambique	10	10
Madagascar	10	12
Guinea-Bissau	9	4
Túnez	9	8
Jamahiriya Árabe Libia	8	8
Cabo Verde	6	4
República Democrática del Congo	5	5
Santo Tomé y Príncipe	4	3
Somalia	3	6
Eritrea	3	6

Fuente: UNCTAD Transport Newsletter N° 27, primer trimestre de 2005, pág. 4; UNCTAD Transport Newsletter N° 29, tercer trimestre de 2005, pág. 7.

E. EL TRANSPORTE INTERNO

La red de transporte interno es en África del orden de 2,06 millones de kilómetros: la red de carreteras es casi igual, mientras los ferrocarriles sólo

representan un 4%. Esa parte resulta ligeramente superior a la que se encuentra en América Latina y en los Estados Unidos, donde se sitúa en alrededor del 3,5%. La densidad de las redes africanas de transporte por carretera y ferrocarril, sin embargo,

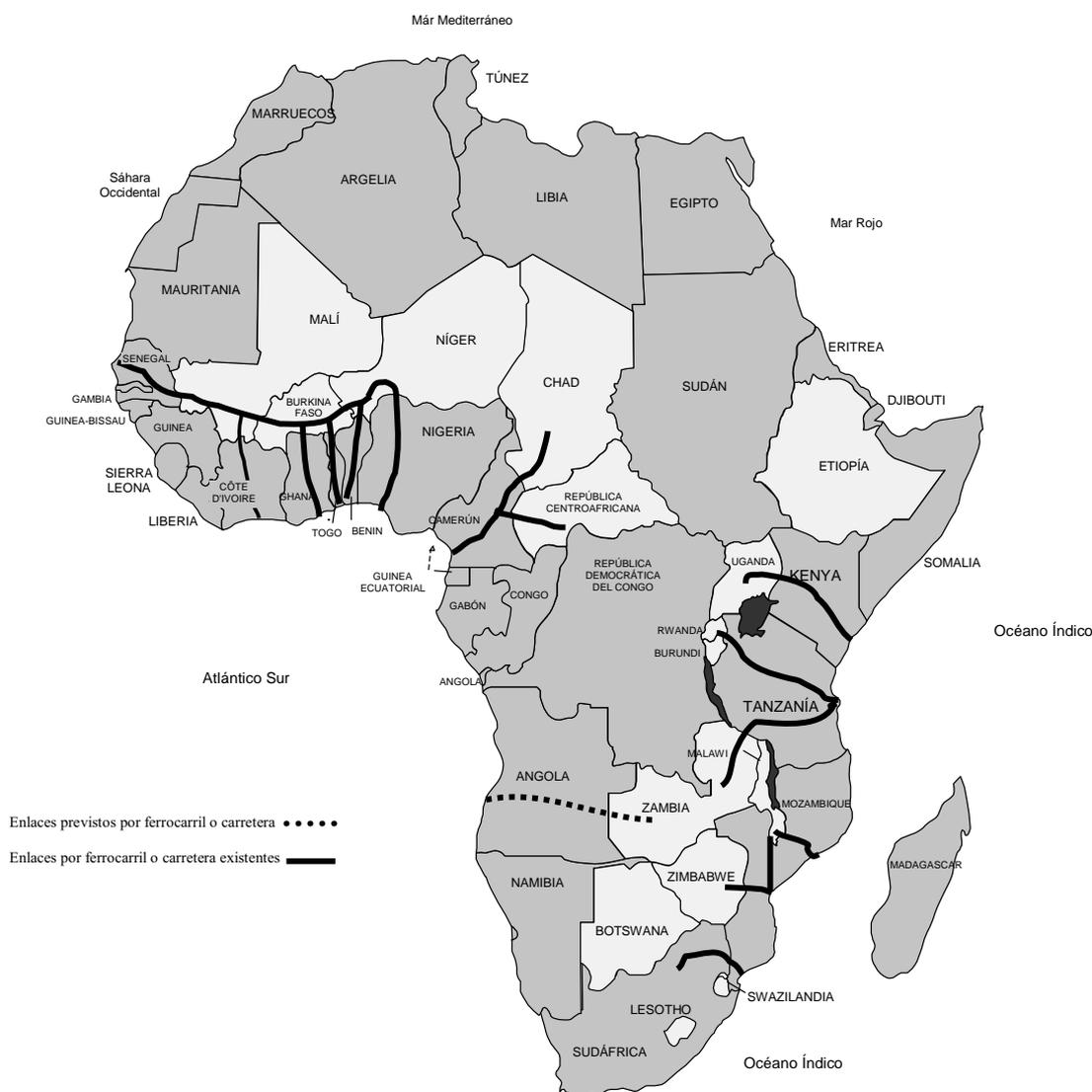
es considerablemente inferior y supone únicamente 65,0 y 2,7 km por kilómetro cuadrado de territorio respectivamente, es decir, aproximadamente diez veces menos que las densidades que tienen los Estados Unidos. Además, sólo alrededor de la cuarta parte de la red de carreteras está asfaltada, variando mucho la calidad de esa red viaria de un país a otro.

Los corredores de transporte son un rasgo importante del comercio internacional de los países del África subsahariana, ya que unen a los países sin litoral con puertos de los países de tránsito (véase el

mapa). En África occidental, los puertos están unidos con los países sin litoral mediante varios corredores. Son los que enlazan Dakar (Senegal) con Bamako (1.250 km); Abidján (Côte d'Ivoire) con Uagadugú (1.176 km) y después con Bamako (74 km); Tema (Ghana) con Uagadugú (990 km); Lomé (Togo) con Uagadugú (990 km) y después con Bamako (1.081 km); Lomé (Togo) con Niamey (1.240 km); y Cotonú (Benin) con Niamey (1.060 km); este último podía combinarse con transporte ferroviario. Hay enlaces por ferrocarril en dos corredores, a saber, Dakar-Bamako (1.250 km) y Abidján-Uagadugú (1.249 km).

Gráfico 10

El África subsahariana: algunos corredores de transporte interno



Nota: Los corredores se indican sólo de forma esquemática.

El tráfico por esos corredores fluctúa con arreglo a lo que ocurre en los países costeros de tránsito. Desde comienzos del decenio, desórdenes políticos internos han reducido sustancialmente la parte de Abidján en ese tráfico en tránsito. En 2003, era sólo del 6% (véase el cuadro 58) y las dificultades para utilizar las rutas terrestres a través de Côte d'Ivoire

han forzado el tráfico a desplazarse por el puerto vecino de Tema, que en 2003 absorbió el 22% de ese tráfico en tránsito. También condujo a un plan de 250 millones de dólares para expandir el pequeño puerto de Takoradi con miras a impedir que la congestión llegara a niveles inabordables en los puertos de Ghana.

Cuadro 58

Tráfico en tránsito de los puertos del África occidental en 2003
(En miles de toneladas métricas)

Países sin litoral	Comercio internacional	Comercio internacional por diferentes puertos					
		Dakar	Abidján	Tema	Takoradi	Lomé	Cotonú
Burkina Faso	1.126	0	28	330	29	703	37
Níger	1.083	0	0	78	30	175	800
Malí	1.584	653	177	423	97	221	14
Total	3.793	653	204	831	156	244	851
Porcentaje de cada puerto		17	6	22	4	29	22

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con el resumen de las estadísticas portuarias que figuran en la tesis doctoral de Michael Luguje leída en 2004 en la Universidad Marítima Mundial (World Maritime University - WMU), titulada "A comparative study of import transit corridors of landlocked countries in West Africa", que es un estudio comparado de los corredores de tránsito para las importaciones de los países sin litoral en África occidental.

En África central, sin embargo, la República Centrafricana y el Chad dependen de un único país de tránsito, esto es, el Camerún. Alrededor del 80% del tráfico por carretera que se dirige a esos dos países discurre únicamente por dos carreteras: la del corredor Douala-Ngaoundere-Bangui (1.500 km) y la de Douala-Ngaoundere-Ndjamena (2.100 km). Como la condición de esas carreteras es mala, las largas demoras afectan al movimiento de mercancías y las que viajan desde Douala a Bangui tardan cinco días en la estación seca y hasta diez en la estación de las lluvias. Otras rutas que se utilizan desde otros países costeros tales como el Congo, el Gabón y Nigeria revisten menos importancia.

Más al sur, se tiene el propósito de mejorar los corredores, ya que hay planes para mejorar mucho los ferrocarriles a plazo mediano. El préstamo de 2.000 millones de dólares de China a Angola para desarrollar la infraestructura comprende la rehabilitación del ferrocarril de Benguela que cruza el país para unir las provincias meridionales del Congo ricas en minerales con el puerto de Lobito. Sin relación con ello, Zambia firmó un acuerdo con una compañía privada para construir un enlace ferroviario que una las nuevas minas de Kansanshi y Lumwana en su provincia noroccidental con la línea de Benguela.

En África oriental también predomina en los corredores el transporte por carretera. Se estimaba

que sólo el 25% de la carga contenedorizada utiliza el ferrocarril entre Mombasa (Kenya) y los tres países sin litoral de Uganda, Rwanda y Burundi, mientras que para el corredor tanzanio desde Dar la parte es del 43%. No obstante, se ha procurado aumentar la productividad de los ferrocarriles en esa región. Durante 2003 y 2004, las tarifas para transportar un contenedor de 20 pies entre Mombasa y Embakasi (el puerto de carga seca próximo a Nairobi) se redujeron en 60 dólares hasta 390 y se hicieron planes para contar con trenes de mercancías completos que llegarán a Kampala (Uganda) en menos de 54 horas. La parte de los ferrocarriles aumentará en el futuro como consecuencia de las inversiones que van a hacer compañías ferroviarias del sector privado.

El sistema de concesiones de operadores ferroviarios se ha demorado en muchos países por varios factores, entre ellos, la promulgación de leyes. A finales de 2003 se decidió que los tres ferrocarriles del África oriental (Kenya, Uganda y República Unida de Tanzania) serían privatizados por separado, aunque se estaba examinando un procedimiento conjunto. Un programa de reducción de la fuerza de trabajo era uno de los problemas que había que resolver. Por lo que atañe a la República Unida de Tanzania, ello afectaba a unos 9.100 trabajadores y se estimaba que su despido costaría 41 millones de dólares. En Kenya fue menester modificar la Ley de ferrocarriles. A mediados de

2004 se firmó un memorando de entendimiento por Kenya y Uganda sobre las modalidades de la concesión, con el fin de que hubiera un solo concesionario en la línea de Mombasa (Kenya) a Kampala (Uganda) durante 25 años. La longitud total de esa línea era de 1.920 km en comparación con los 2.064 km de la red keniana, más tres secciones en Uganda: 270 km en la línea principal Malaba-Kampala, el ramal de Port Bell y la línea de 161 km que une Tororo con Soroti. La duración de la concesión era de 25 años para las mercancías y de 7 para los trenes de pasajeros. Se fijó mucho tiempo para atraer a suficientes licitadores y establecer la estructura de participación de los accionistas, incluidos intereses locales. A mediados de 2005 presentaron sus ofertas los licitadores precalificados, con dos consorcios de la India y Sudáfrica presentes en las licitaciones de Tanzania y de la línea conjunta Kenya-Uganda. Se espera que quien gane esta última concesión se haga cargo de la línea durante el primer semestre de 2006, mientras que en lo que respecta a la República Unida de Tanzania el ganador declarado está a la espera de que se resuelva la objeción planteada por otro licitador.

Más al sur, en Mozambique y Malawi entraron en juego otros factores. Los trabajos de rehabilitación en la línea desde Maputo (Mozambique) a la frontera sudafricana tuvieron que esperar a que se certificara que no había minas en el terreno, lo que se produjo a finales de 2003. Luego, en 2005 se entablaron negociaciones con Spoornet, el operador ferroviario sudafricano, para contratar la línea. En el ferrocarril septentrional desde Nacala (Mozambique) a la frontera de Malawi se estableció una empresa conjunta a finales del decenio de 1990 entre CFM (la compañía ferroviaria nacional) y CDN, un consorcio de otros intereses públicos y privados locales, con un inversor ferroviario estadounidense, y hubo negociaciones durante años, con muchas dificultades para encontrar financiación.

Entre tanto, los ferrocarriles de Malawi se adjudicaron en régimen de concesión en 2000 y resultó ganador CEAR, un operador entre cuyos accionistas figuraban los de la empresa conjunta mozambiqueña. CEAR también se haría cargo durante 20 años de la red ferroviaria de 707 km de Malawi, donde hay un movimiento de pasajeros y mercancías (combustibles, maíz, cemento, etc.) a los mercados principales de Lilongwe y Blantyre. Los inversores se percataron de que el potencial de esa red era grande, ya que puede servir para

conectar con los países vecinos de Mozambique y Zambia. Así, desde los puertos de Nacala y Beira en Mozambique cabría enviar mercancías a Zambia a través de Malawi, siempre que se dispusiera del enlace ferroviario de 26 km desde Mchinji (Malawi) a Chipata (Zambia).

En 2004, CDN obtuvo 29,6 millones de dólares de una institución financiera federal de los Estados Unidos para reconstruir 77 km de línea entre Cuamba (Mozambique) y Entrelagos (Malawi) que unirá las redes de CEAR y CDN y dará a Malawi acceso al mar en Nacala. Esto hizo que a principios de 2005 se otorgara una concesión de 15 años a CDN. Sin relación con ello, la Agencia de Desarrollo Internacional de los Estados Unidos hizo en 2004 una donación para efectuar un estudio de viabilidad de la línea de Mchinji a Chipata, por un costo estimado de 30 millones de dólares. Con posterioridad, durante el mismo año, el Banco Mundial concedió un préstamo de 110 millones de dólares a CFM para reconstruir 900 km de la línea que une el puerto de Beira con la frontera de Malawi.

Durante el período de 2003 a 2005, la reconstrucción y mejora de otros ferrocarriles, incluida las privatizaciones, se encontraban en fases diferentes. En 2004, con un préstamo del Banco Mundial, estaba en estudio privatizar los ferrocarriles TAZARA que van desde Dar a Zambia, país sin litoral. Durante el mismo año, intereses sudafricanos hicieron un estudio técnico de la línea desde Jartum a Port Sudan como paso previo para adquirir material móvil. También, la concesión de la línea desde el puerto de Djibouti a Addis Abeba (Etiopia) atrajo a media docena de partes interesadas. En Swazilandia, a mediados de 2005 se aprobó el marco jurídico para poder arrendar los ferrocarriles después de que se hubieran mejorado 111 km de línea con financiación italiana.

Además, la mejora del marco institucional y de los trámites burocráticos contribuye a aprovechar mejor las posibilidades de los corredores existentes, tal como muestra el proyecto piloto de asistencia técnica emprendido por la UNCTAD en el corredor TransCaprivi que une la bahía de Walvis (Namibia) con Lusaka (Zambia).

F. EL TRANSPORTE AÉREO

El transporte aéreo desempeña un papel importante en la competitividad de las mercancías africanas en

los mercados mundiales. En 2004, los 84 aeropuertos africanos donde se cargan y descargan mercancías manejaron del orden de 1,4 millones de toneladas, lo que equivale al 2% de todas las mercancías que discurren por aeropuertos en todo el mundo.

En el cuadro 59 figuran los 20 principales aeropuertos africanos en 2004 y la tasa de crecimiento de carga manipulada en comparación

con el año anterior. En 12 aeropuertos se registró un crecimiento del tráfico de dos dígitos, lo que es una indicación del dinamismo de ese tráfico. El aeropuerto de Johannesburgo se colocó en primer puesto con 262.523 t de mercancías, pero su tráfico aumentó sólo en un modesto 2,6%. Europa es el principal socio comercial de ese comercio, con alrededor del 70% de los envíos totales desde la región o con destino a ella, y se prevé su expansión a raíz de la ampliación de la UE.

Cuadro 59

Principales aeropuertos africanos de carga

Posición	Aeropuerto	Flete en toneladas en 2004	Incremento porcentual desde el año anterior
1	Johannesburgo	262.523	2,6
2	El Cairo	218.606	24,6
3	Nairobi	183.470	10,2
4	Kinshasa	70.861	37,3
5	Lagos	66.042	19,0
6	Entebbe	48.585	32,7
7	Casablanca	48.193	7,5
8	Accra	46.918	1,6
9	Brazzaville	43.994	100,9
10	St. Denis	32.305	8,8
11	Addis Abeba	26.033	24,6
12	Argel	23.947	8,3
13	Túnez	21.516	3,0
14	Dakar	20.165	22,4
15	Lusaka	18.465	12,1
16	Mwanza	17.863	30,4
17	Luanda	17.158	3,1
18	Antananarivo	16.326	10,6
19	Libreville	14.400	8,7
20	Dar-es-Salaam	14.376	16,5

Fuente: Consejo Internacional de Aeropuertos 2004 (www.airports.org).

G. LOS COSTOS DEL TRANSPORTE Y SU PESO EN LO QUE SE PAGA POR LAS IMPORTACIONES

El factor del costo en el comercio de importación

En el cuadro 60 figuran estimaciones de los pagos por el transporte de las importaciones, así como la cuantía de esos pagos, en porcentaje del valor total de las importaciones, el llamado factor del costo o del flete, para varios grupos de países. En 2004, tal porcentaje en los países en desarrollo de África fue del 9,9%, muy por encima de la media del 5,9% de

las economías en desarrollo y que casi triplica la media mundial.

El promedio regional oculta diferencias entre las zonas comerciales. El factor del costo para el comercio de importación de los países del norte de África es el más bajo, con 8,8%, seguido por el de los países de África meridional y África central con 9,0 y 9,5% respectivamente. Los países de África occidental y del Cuerno de África y de África oriental registraron 10,9 y 12,6% respectivamente. En el conjunto de África subsahariana, ese factor se cifró en 10,3%.

Cuadro 60

Estimación del costo total del transporte de las importaciones de los países africanos en 2004
(En miles de millones de dólares)

Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
2004	Total mundial	270,8	9.244,7	3,6
	Economías desarrolladas	157,7	5.928,4	3,1
	Economías en desarrollo			
	<i>de las cuales en:</i>	75,8	1.945,2	5,9
	África	9,9	151,5	9,9
	<i>de la cual en:</i>			
	Norte de África	4,0	68,7	8,8
	África meridional	0,8	13,5	9,0
	África occidental	2,3	32,1	10,9
	Cuerno de África y África oriental	1,9	22,9	12,6
África central	0,9	14,3	9,5	
África subsahariana	5,9	82,8	10,3	

Fuente: El valor de las importaciones se basa en datos del *Handbook of Statistics 2005* (cuadro 1.1) de la UNCTAD; el costo del transporte y del seguro son datos del *Balance of Payments Statistics on CD-ROM* (enero de 2006) del FMI; el factor del costo se estima como un promedio ponderado basado en el tamaño de las economías. Este cuadro no es comparable con los que figuran en ediciones anteriores de *El transporte marítimo* en razón de los cambios en las fuentes y la metodología.

Factor del costo para el comercio de importación de algunos países sin litoral

Los países en desarrollo sin litoral de África siguieron sufriendo unos costos de transporte excesivos, tal como indica el cuadro 61. Ello incrementaba los precios al consumo de los bienes importados y en el caso de las exportaciones menoscababa su competitividad en los mercados exteriores. Los costos del transporte se definen

como todos los directos e indirectos que guardan relación con el transporte de las mercancías desde su punto de carga hasta su destino. Entre los principales elementos que explican los elevados costos del transporte de los países en desarrollo sin litoral figuran unos medios de transporte ineficientes y su gestión, un comercio desequilibrado, infraestructuras inadecuadas en general y unas disposiciones oficiales ineficaces o engorrosas.

Cuadro 61

Estimación del costo del transporte de las importaciones de algunos países sin litoral de África en los años que se indica
(En millones de dólares)

Año	Grupo de países	Estimación del costo total del transporte de las importaciones	Valor de las importaciones (c.i.f.)	Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones
2002	África meridional			
	Malawi	101,0	695	14,5
2000	Zambia	108,6	993	10,9
2001	África occidental			
	Burkina Faso	92,5	656	14,1
	Malí	275,8	1.130	24,4
	Níger	117,3	490	23,9
2003	África oriental			
	Burundi	20,9	157	13,3
	Rwanda	61,0	284	24,1
2004	Uganda	288,3	1.657	17,4

Fuente: El valor de las importaciones se basa en datos del *Handbook of Statistics 2005* (cuadro 1.1) de la UNCTAD; el costo del transporte y del seguro son datos del *Balance of Payments Statistics on CD-ROM* (enero de 2006) del FMI. Este cuadro no es comparable con los que figuran en ediciones anteriores de *El transporte marítimo* en razón de los cambios en las fuentes y la metodología.

Notas

¹ Los totales que figuran en *BP 2004 Statistical Review of World Energy*, junio de 2005, comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN), es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado.

² Medido a 15° C y 1.013 milibares.

³ Véase www.vhss.de/english/hax.html.

⁴ El texto y los anexos están disponibles en la página web de la OMC en www.wto.org/spanish/tratop_e/dda_e/draft_text_gc_dg_31july04_e.htm. Para información más detallada y para los enlaces con las propuestas, véase el tema conexo en Global Facilitation Partnership (Asociación mundial para la facilitación), www.gfptt.org/topics/wto.

⁵ TN/TF/W/45.

⁶ TN/TF/W/46.

⁷ TN/TF/W/92.

⁸ TN/TF/W/45.

⁹ TN/TF/W/30.

¹⁰ TN/TF/W/32.

¹¹ TN/TF/W/89.

¹² TN/TF/W/30.

¹³ TN/TF/W/36.

¹⁴ TN/TF/W/70.

¹⁵ TN/TF/W/100.

¹⁶ TN/TF/W/39.

¹⁷ Véase http://www.wto.org/spanish/thewto_e/minist_e/min05_e/final_text_e.htm#tradfa para la Declaración Ministerial.

¹⁸ Véanse, en particular, las propuestas TN/TF/W/81, TN/TF/W/82 y TN/TF/W/95.

¹⁹ TN/TF/W/81, disponible en la página web de la OMC en <http://docsonline.wto.org/DDFDocuments/t/tn/TF/W81.doc>.

²⁰ Véase también el programa de seminarios y otros eventos en www.gfptt.org.

²¹ La Conferencia se celebró en Tokio los días 12 y 13 de enero de 2006. Su propósito era intercambiar opiniones e información sobre la seguridad del transporte internacional aéreo, terrestre y marítimo, y discutir qué aspectos habría que abordar de un modo internacionalmente coordinado y cooperativo. Para más información, véase <http://www.mlit.go.jp/english/>.

²² Para más detalles, véase *Ministerial Statement on Security in International Maritime Transport*.

²³ La referencia se refiere a las enmiendas al Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, que se aprobaron en 2002. Para más información, véase la página web de la OMI en www.imo.org. Véase también *El transporte marítimo en 2005* de la UNCTAD, pág. 87.

²⁴ Para más información, véase www.wcoomd.org.

²⁵ En esa fecha, la OMA tenía 166 Estados miembros. Cuando se escriben estas líneas, ese número había aumentado a 169.

²⁶ Convenio Internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (revisado), junio de 1999.

²⁷ Véase el discurso del Secretario General Adjunto de la OMA en la 11ª Conferencia de la Organización de Directores de Aduanas de la Región Asia-Pacífico, celebrada el 4 de abril de 2006 en Beijing (China) (www.wcoomd.org).

²⁸ Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativa a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro, *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro*, COM (2006), 79, 27 de febrero de 2006.

²⁹ Véase *Mejora de la protección en colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA)*, MSC/81/5/4, 9 de febrero de 2006. Véase también *Medidas para incrementar la protección marítima*, Informe del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Marítima (parte I), MSC 81/WP.5, de 17 de mayo de 2006. El Comité de Seguridad Marítima (CSM), en su 81º período de sesiones, celebrado en mayo de 2006, examinó el transporte de unidades cerradas y de contenedores de carga transportados por buques y remitió el asunto al Grupo de Trabajo sobre la interacción entre buque y puerto del Comité de Facilitación para un examen más detenido, incluido el desarrollo de enmiendas al Convenio SOLAS.

³⁰ Para un visión general de las responsabilidades de gobiernos, instalaciones portuarias y navieros y armadores en virtud del Código, véase UNCTAD, *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, párrs. 80 a 86. Véase también *El transporte marítimo en 2005*, pág. 87.

³¹ Las circulares del CSM están disponibles en la página web de la OMI (www.imo.org). Véase también UNCTAD, *El transporte marítimo en 2005*, pág. 89.

³² Entre otras circulares adoptadas figuran MSC.1/Circ.1188, *Directrices sobre formación y titulación de los oficiales de protección de la instalación portuaria*; MSC.1/Circ.1189, *Orientaciones sobre la provisión de información para identificar a los buques al transmitir alertas de protección del buque*; MSC.1/Circ.1190, *Plan provisional para que los buques para fines especiales cumplan las medidas especiales para incrementar la protección marítima*; y MSC.1/Circ.1191, *Recordatorio adicional de la obligación de notificar a los Estados de abanderamiento las medidas de control y cumplimiento*. Una lista completa de todas las circulares pertinentes figura en MSC.1/Circ.1194.

³³ Esta circular es una versión revisada de MSC/Circ.1131.

³⁴ La información sobre los resultados de otra encuesta hecha por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT), donde se señala a la atención del CSM, entre otros, problemas encontrados por personal navegante para obtener permisos en puerto a raíz de la aplicación del Código PBIP, puede encontrarse en el documento de la OMI MSC 81/5/8, que se presentó para su examen en el 81º período de sesiones del CSM (10 a 19 de mayo de 2006).

³⁵ Capítulo V/19 de SOLAS.

³⁶ La cuestión de la LRIT ha sido estudiada por el Comité de Seguridad Marítima (CSM) y por el Subcomité de radiocomunicaciones y de búsqueda y salvamento (COMSAR). Para mayor información, véase más recientemente el Informe del COMSAR para el Comité de Seguridad Marítima (COMSAR 10/16, sección 10, del que también figura un extracto en el documento MSC 81/5/Add. 1, y anexos 17 y 18) y *Medidas para incrementar la protección marítima*, Informe del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Marítima (parte II), MSC 81/WP.5/Add.1. Véase también la página web de la OMI (www.imo.org).

³⁷ Resoluciones MSC.202 (81), MSC.210 (81) y MSC.211(81).

³⁸ Nótese que se ha insistido en que la reglamentación "no creaba o establecía ningún derecho nuevo de los Estados en relación con los buques que no fueran los que ya existían en el ámbito del derecho internacional"; véase la nota del Secretario General para su examen por el Consejo en su 96º período de sesiones, documento C 96/7/Add.1 de 30 de mayo de 2006.

³⁹ Si bien en la fase actual no está todavía claro cuál será el costo para los Estados que quieran recibir información del sistema LRIT, se encontrará una referencia a los diversos gravámenes probables en COMSAR 10/16 (MSC 81/15/Add.1), en el párr. 10.50.

⁴⁰ Para un panorama general de otras enmiendas a SOLAS y de los códigos obligatorios y las pautas adoptados por el CSM en su 81º período de sesiones de mayo de 2006, véase la página web de la OMI (www.imo.org).

- ⁴¹ Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA).
- ⁴² Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (Protocolo SUA).
- ⁴³ Protocolo de 2005 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA); y Protocolo de 2005 al Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (Protocolo SUA).
- ⁴⁴ Para más información, véase la página web de la OMI, www.imo.org.
- ⁴⁵ El Protocolo de 2005 que modifica el Convenio SUA requiere su adopción por 12 Estados miembros para entrar en vigor. El Protocolo de 2005 al Protocolo SUA requiere la adopción por sólo 3 Estados miembros, pero su entrada en vigor está condicionada a que entren en vigor las enmiendas al Convenio SUA.
- ⁴⁶ Conviene señalar que el Grupo de Trabajo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar (que se reunió del 13 al 17 de marzo de 2006) ha adoptado un proyecto de resolución con directrices sobre el trato equitativo de la gente de mar que se observará en caso de accidente marítimo. Esas directrices fueron aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI en su 91º período de sesiones de mayo de 2006 y se transmitió al Consejo de Administración de la OIT para su examen y aprobación más adelante en ese año. El objetivo de esas directrices es asegurar a los trabajadores del mar un trato justo en caso de accidente marítimo y durante una investigación y detención por las autoridades públicas, y que la detención deje de ser necesaria. Para el texto de las directrices, véase el documento de la OMI LEG 91/12 de 9 de mayo de 2006.
- ⁴⁷ Para las definiciones y el ámbito de aplicación, véase el artículo II del Convenio. Éste se aplicará a todos los buques que se dediquen a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca y de las embarcaciones de construcción tradicional (como los *dhow*s y los juncos). La definición de buque también excluye a aquellos "que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias". El Convenio se aplica a toda persona "empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio".
- ⁴⁸ Véase Conferencia Internacional del Trabajo, 94º período de sesiones (marítimo), 2006, Informe II, Informe del Director General sobre los acontecimientos en el sector marítimo, pág. 8.
- ⁴⁹ Conferencia Internacional del Trabajo, 94º período de sesiones (marítimo), 2006, Informe I (1B) *Propuesta de Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, pág. 12.
- ⁵⁰ Artículo IV 5) del Convenio.
- ⁵¹ Existen, sin embargo, dos esferas principales sobre flexibilidad en la aplicación; véase el artículo VI 3) y 4) donde se dice que podrán aplicarse los requisitos detallados en la parte A del Código mediante medidas "*sustancialmente equivalentes*", a las que se definen. Véase también la nota explicativa a las Reglas y el Código, Conferencia Internacional del Trabajo, 94º período de sesiones (marítimo), 2006, Informe I (1B), *Propuesta de Convenio refundido del Convenio sobre el trabajo marítimo*, pág. 12.
- ⁵² Artículo V 2) del Convenio. Véase también la Regla 5.1.4 (Inspección y control de la aplicación).
- ⁵³ Artículo V 3) del Convenio.
- ⁵⁴ Véase el comunicado de prensa de la OIT ILO/06/07 de 23 de febrero de 2006.

Anexo I

Clasificación de los países y territorios^{a b c d}

Grupo 1	Canadá	Estados Unidos
Grupo 2	Alemania	Israel
	Austria	Italia
	Bélgica	Luxemburgo
	Dinamarca	Mónaco
	España	Noruega
	Finlandia	Países Bajos
	Francia	Portugal
	Gibraltar	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
	Grecia	Suecia
	Irlanda	Suiza
	Islandia	Turquía
	Islas Feroe	
Grupo 3	Japón	
Grupo 4	Australia	Nueva Zelanda
Grupo 5	Sudáfrica	
Grupo 6	Albania	Kirguistán
	Armenia	Letonia
	Azerbaiyán	Lituania
	Belarús	Polonia
	Bulgaria	República Checa
	Eslovaquia	República de Moldova
	Estonia	Rumania
	Federación de Rusia	Tayikistán
	Georgia	Turkmenistán
	Hungría	Ucrania
	Kazajistán	Uzbekistán
Grupo 7	China	Viet Nam
	República Popular Democrática de Corea	
Grupo 8-8.1	<i>África del Norte</i>	
	Argelia	Marruecos
	Egipto	Túnez
	Jamahiriya Árabe Libia	

Anexo I (continuación)

Grupo 8.2	<i>África occidental</i>	
	Angola	Guinea Ecuatorial
	Benin	Liberia
	Burkina Faso	Malí
	Cabo Verde	Mauritania
	Camerún	Nigeria
	Congo	República Democrática del Congo
	Côte d'Ivoire	Santa Elena
	Gabón	Santo Tomé y Príncipe
	Gambia	Senegal
	Ghana	Sierra Leona
	Guinea	Togo
	Guinea-Bissau	
Grupo 8.3	<i>África oriental</i>	
	Burundi	Mozambique
	Comoras	República Unida de Tanzania
	Djibouti	Reunión
	Eritrea	Seychelles
	Etiopía	Somalia
	Kenya	Sudán
	Madagascar	Uganda
	Malawi	Zambia
	Mauricio	
Grupo 9-9.1	<i>Caribe y América del Norte</i>	
	Anguila	Islas Turcas y Caicos
	Antigua y Barbuda	Islas Vírgenes (Estados Unidos)
	Aruba	Islas Vírgenes (Reino Unido)
	Bahamas	Jamaica
	Barbados	Martinica
	Bermudas	Montserrat
	Cuba	República Dominicana
	Dominica	Saint Kitts y Nevis
	Granada	San Pedro y Miquelón
	Groenlandia	Santa Lucía
	Guadalupe	San Vicente y las Granadinas
	Haití	Trinidad y Tabago
	Islas Caimán	
Grupo 9.2	<i>Centroamérica</i>	
	Belice	Honduras
	Costa Rica	México
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panamá

Anexo I (continuación)

Grupo 9.3	<i>América del Sur-Costa septentrional</i>	
	Antillas holandesas	Suriname
	Guayana	Venezuela
	Guyana francesa	
Grupo 9.4	<i>América del Sur-Costa occidental</i>	
	Chile	Ecuador
	Colombia	Perú
Grupo 9.5	<i>América del Sur-Costa oriental</i>	
	Argentina	Islas Malvinas (Falkland) ^e
	Bolivia	Paraguay
	Brasil	Uruguay
Grupo 10-10.1	<i>Asia occidental</i>	
	Arabia Saudita	Kuwait
	Bahrein	Líbano
	Chipre	Omán
	Emiratos Árabes Unidos	Qatar
	Irán, República Islámica del	República Árabe Siria
	Iraq	Yemen
	Jordania	
Grupo 10.2	<i>Asia meridional y oriental</i>	
	Bangladesh	Malasia
	Bhután	Maldivas
	Brunei Darussalam	Myanmar
	Camboya	Pakistán
	Filipinas	República de Corea
	Hong Kong (China)	Singapur
	India	Sri Lanka
	Indonesia	Tailandia
	Macao (China)	
Grupo 11	Bosnia y Herzegovina	Malta
	Croacia	Montenegro
	Eslovenia	Serbia
	Ex República Yugoslava de Macedonia	
Grupo 12	Fiji	Papua Nueva Guinea
	Guam	Polinesia francesa
	Isla Christmas (Australia)	Samoa
	Islas Salomón	Samoa americana
	Isla Wake	Tonga
	Kiribati	Tuvalu
	Nauru	Vanuatu
	Nueva Caledonia	

Notas

^a Esta clasificación ha sido establecida sólo a efectos estadísticos y no implica juicio alguno acerca del nivel de desarrollo ni de la situación política de ningún país o territorio.

^b Para la presentación de las estadísticas se han utilizado los grupos siguientes de países y territorios:

Países desarrollados de economía de mercado: Grupos 1, 2, 3, 4 y 5
Países de Europa central y oriental y Repúblicas de la ex Unión Soviética: Grupo 6
Países socialistas de Asia: Grupo 7
Países y territorios en desarrollo: Grupos 8, 9, 10, 11 y 12

de ellos:

en África: Grupos 8.1, 8.2 y 8.3
en América: Grupos 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 y 9.5
en Asia: Grupos 10.1 y 10.2
en Europa: Grupo 11
en Oceanía: Grupo 12

^c En algunos cuadros, cuando procede, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado. Ese grupo comprende Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta, Panamá y Vanuatu.

^d Las estadísticas del tráfico se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El tráfico proveniente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en que están situados los puertos; por este motivo, los países sin litoral no figuran en estos cuadros. En cambio, los cuadros estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.

^e La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Anexo II

Tráfico marítimo mundial^a por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2003-2005
(En millones de toneladas)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países desarrollados de economía de mercado									
América del Norte	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	328,8	953,3
	2003	22,1	68,0	420,4	510,5	500,7	132,2	362,6	995,5
	2004	22,1	68,3	468,3	558,7	523,0	140,0	413,8	1.076,8
Europa	2005	22,2	72,9	502,8	597,9	537,7	144,2	442,2	1.124,1
	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1.190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1.411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1.382,7
	2000	59,9	44,5	1.103,3	1.207,7	419,6	103,4	1.494,7	2.017,7
	2003	62,7	41,4	1.057,5	1.161,6	433,7	103,3	1.498,7	2.035,7
Japón	2004	63,2	41,6	1.059,9	1.164,7	434,1	103,5	1.499,9	2.037,5
	2005	63,5	41,8	1.065,1	1.170,4	438,4	104,5	1.514,9	2.057,8
	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
Australia y Nueva Zelandia	2003	0,0	4,2	163,4	167,6	215,0	32,5	562,6	810,1
	2004	0,0	4,3	167,1	171,4	215,0	32,5	578,3	825,8
	2005	0,0	4,3	185,5	189,8	215,0	32,5	584,7	832,2
	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
Sudáfrica	2000	10,7	2,5	514,7	527,9	32,1	6,7	30,0	68,8
	2003	10,9	2,7	546,7	560,3	32,4	6,7	38,8	77,9
	2004	11,0	2,7	593,7	607,4	32,7	6,8	46,1	85,6
	2005	11,2	2,8	604,4	618,4	33,1	6,8	47,9	87,8
	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
Total parcial de los PDEM	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2003	0,0	0,0	148,6	148,6	15,4	0,9	23,7	40,0
	2004	0,0	0,0	163,4	163,4	15,4	0,9	23,4	39,7
	2005	0,0	0,0	171,6	171,6	15,3	0,9	23,5	39,7
	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2.028,0
1980	96,2	87,8	1.186,3	1.370,3	1.100,9	259,1	1.235,3	2.595,2	
1990	172,7	152,7	1.428,0	1.753,4	953,4	363,0	1.459,2	2.775,6	
2000	85,8	110,5	2.316,4	2.512,7	1.180,4	281,5	2.416,1	3.877,9	
2003	95,7	116,3	2.336,6	2.548,6	1.197,2	275,6	2.486,4	3.959,2	
2004	96,3	116,9	2.452,4	2.665,6	1.220,2	283,7	2.561,5	4.065,4	
2005	96,9	121,8	2.529,4	2.748,1	1.239,5	288,9	2.613,2	4.141,6	
Países de Europa central y oriental^d									
Países de Europa central y oriental ^d	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	2000	91,8	44,2	156,0	292,0	8,0	2,0	75,5	85,5
	2003	116,9	43,9	177,3	338,1	10,2	3,1	66,2	79,5
	2004	124,3	44,4	178,9	347,6	10,3	3,1	66,8	80,2
	2005	132,3	44,9	181,0	358,2	10,5	3,2	67,4	81,1

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países socialistas de Asia ^c	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	2000	17,0	5,5	250,0	272,5	70,0	22,3	289,6	381,8
	2003	18,9	12,3	365,5	396,7	86,5	29,5	446,0	562,0
	2004	20,7	14,6	429,8	465,1	102,9	34,1	524,5	661,5
	2005	22,2	16,4	478,4	517,0	115,3	37,7	583,9	736,9
Países y territorios en desarrollo									
África del Norte	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	2000	125,6	32,7	35,6	193,9	49,8	8,5	75,9	134,2
	2003	125,6	34,6	36,4	196,6	46,5	7,4	79,7	133,6
	2004	128,1	35,3	37,2	200,6	47,4	7,6	81,4	136,4
	2005	130,2	35,8	38,0	204,0	49,3	7,9	84,3	141,5
África occidental	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	2000	173,0	1,8	19,9	194,7	4,0	4,1	38,4	46,5
	2003	175,3	1,5	19,6	196,4	3,3	4,0	39,4	46,7
	2004	184,8	1,6	20,3	206,7	3,6	4,1	40,9	48,6
	2005	196,3	1,6	19,6	217,5	3,7	4,2	42,1	50,0
África oriental	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	2000	0,0	0,0	7,2	7,2	0,7	4,8	19,0	24,5
	2003	0,0	0,0	9,2	9,2	0,7	5,1	20,2	26,0
	2004	0,0	0,0	9,3	9,3	0,7	5,2	20,4	26,3
	2005	0,0	0,0	9,3	9,3	0,7	5,2	20,5	26,4
Total parcial de los países en desarrollo de África	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	2000	298,6	34,5	62,7	395,8	54,5	17,4	133,3	205,2
	2003	300,9	36,1	65,2	402,2	50,5	16,5	139,3	206,3
	2004	312,9	36,9	66,8	416,6	51,7	16,9	142,7	211,3
	2005	326,5	37,4	66,9	430,8	53,7	17,3	146,9	217,9
Caribe, América Central y América del Norte	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	2000	91,6	28,8	41,4	161,8	33,0	36,4	72,1	141,5
	2003	110,8	31,2	61,9	203,9	33,2	34,8	83,2	151,2
	2004	115,5	26,1	64,7	206,3	33,4	36,0	84,5	153,9
	2005	125,2	43,4	65,3	233,9	35,1	37,8	86,1	159,0
América del Sur: costa septentrional y oriental	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	47,3	12,0	75,4	134,6
	2003	113,4	71,1	375,7	560,2	48,2	8,0	82,4	138,6
	2004	119,2	71,9	382,5	573,6	49,2	8,1	84,2	141,5
	2005	122,4	73,0	392,6	588,0	52,7	8,6	91,7	153,0

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
América del Sur: costa occidental	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	2000	39,3	3,4	84,4	127,1	15,1	5,3	64,0	84,4
	2003	24,7	2,1	108,6	135,4	15,6	5,3	32,4	53,3
	2004	29,7	2,1	118,1	149,9	15,7	5,8	34,1	55,6
	2005	30,2	2,2	119,9	152,3	15,9	5,9	34,6	56,4
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	95,5	53,7	211,5	360,6
	2003	248,9	104,4	546,2	899,5	97,0	48,1	198,0	343,1
	2004	264,4	100,1	565,3	929,8	98,3	49,9	202,8	351,0
2005	277,8	118,6	577,8	974,2	103,7	52,3	212,4	368,4	
Asia occidental	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	4,9	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	2000	854,7	105,7	63,3	1.023,7	7,0	8,7	121,7	137,4
	2003	848,9	108,7	70,3	1.027,9	9,4	8,6	129,5	147,5
	2004	899,1	111,7	72,7	1.083,5	9,5	8,9	130,0	148,4
	2005	934,5	113,9	72,7	1.121,1	9,9	9,3	140,6	159,8
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	2000	59,1	101,6	554,7	715,4	306,3	148,1	740,3	1.194,7
	2003	60,9	106,7	693,9	861,5	296,7	147,2	824,6	1.268,5
	2004	61,6	107,2	743,1	911,9	308,0	152,1	883,8	1.343,9
	2005	62,2	109,9	761,7	933,8	313,9	155,5	914,9	1.384,3
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1.149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	2000	913,8	207,3	618,0	1.739,1	313,3	156,8	862,0	1.332,1
	2003	909,8	215,4	764,2	1.889,4	306,1	155,8	954,1	1.416,0
	2004	960,7	218,9	815,8	1.995,4	317,5	161,0	1.013,8	1.492,3
	2005	996,7	223,8	834,4	2.054,9	323,8	164,8	1.055,5	1.544,1
Países en desarrollo de Europa	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2003	0,0	2,3	16,6	18,9	6,9	2,2	10,9	20,0
	2004	0,0	2,3	16,8	19,1	6,9	2,2	11,0	20,1
	2005	0,0	2,3	16,9	19,2	7,0	2,2	11,1	20,3
Países en desarrollo de Oceanía (n.e.p.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2003	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,1	5,4	11,5
	2004	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,2	5,4	11,6
	2005	4,2	0,1	2,1	6,4	0,0	6,2	5,5	11,7

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^e			Crudo	Derivados ^e		
Total parcial de los países en desarrollo	1970	1.041,4	116,9	368,4	1.526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1.354,1	200,2	532,3	2.086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1.023,9	255,6	693,7	1.973,0	323,5	80,3	688,2	1.092,0
	2000	1.470,1	337,6	1.098,2	2.905,9	469,8	235,9	1.222,3	1.928,1
	2003	1.463,7	358,3	1.394,3	3.216,3	460,5	228,7	1.307,7	1.996,9
	2004	1.542,1	358,3	1.466,8	3.367,2	474,4	236,2	1.375,7	2.086,3
	2005	1.605,2	382,2	1.498,1	3.485,5	488,2	242,8	1.431,4	2.162,4
Total mundial	1970	1.108,9	232,5	1.162,4	2.503,8	1.101,0	297,5	1.130,9	2.529,4
	1980	1.527,4	343,9	1.832,5	3.703,8	1.530,0	325,8	1.823,3	3.679,1
	1990	1.287,2	467,6	2.253,0	4.007,4	1.315,0	445,9	2.365,0	4.125,9
	2000	1.664,7	497,8	3.820,6	5.983,2	1.728,2	541,7	4.003,4	6.273,3
	2003	1.695,2	530,8	4.273,7	6.499,7	1.754,4	536,9	4.306,3	6.597,6
	2004	1.783,4	534,2	4.527,9	6.845,5	1.807,8	557,1	4.528,5	6.893,4
	2005	1.856,6	565,3	4.686,9	7.108,8	1.853,5	572,6	4.695,9	7.122,0

Fuente: Estadísticas compiladas por la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes y fuentes especializadas.

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

^b En el Anexo I figura la composición de los grupos.

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

^d Incluida la ex URSS.

^e Estimaciones.

^f Yugoslavia se clasificó como país en desarrollo de Europa a partir de 1986. Los datos de 1970 y 1980 de ese país se incluyeron en el grupo de "Países desarrollados de economía de mercado: Europa".

Anexo III a)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos
de países y por tipos de buque^b, al 1º de enero de 2006**
(En miles de TRB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Total mundial^d	665.506	201.517	190.647	91.536	95.374	86.432
Países y territorios desarrollados de economía de mercado						
Alemania	11.538	513	156	387	9.933	549
Australia	1.884	247	463	141	7	1.025
Austria	34	0	0	30	4	0
Bélgica	4.059	1.600	1.216	79	322	841
Canadá	2.742	531	1.068	115	16	1.012
Dinamarca	8.291	1.648	261	456	4.801	1.125
España	2.902	608	27	394	197	1.676
Estados Unidos	40.324	20.191	6.449	2.624	6.340	4.720
Finlandia	1.475	320	54	432	10	659
Francia	5.643	2.609	172	235	1.044	1.583
Gibraltar	1.144	322	3	524	212	83
Grecia	30.773	16.291	10.341	367	1.934	1.839
Irlanda	367	6	61	115	5	180
Islandia	185	0	0	1	0	183
Israel	741	16	0	4	712	9
Italia	11.597	3.267	1.735	2.226	824	3.545
Japón	12.758	2.533	2.575	1.921	425	5.305
Luxemburgo	558	160	54	65	84	194
Noruega	17.528	6.328	2.784	3.780	48	4.589
Nueva Zelanda	246	52	12	28	0	154
Países Bajos	7.189	423	163	2.920	1.651	2.033
Portugal	1.238	519	100	263	38	318
Reino Unido	19.538	5.709	2.931	1.774	5.103	4.021
Sudáfrica	181	6	0	0	27	147
Suecia	3.739	535	33	2.090	0	1.080
Suiza	480	8	291	64	112	4
Turquía	5.020	803	2.403	1.226	244	344
Total parcial	192.174	65.247	33.353	22.260	34.096	37.218
Principales países y territorios de libre matrícula						
Bahamas	38.382	13.785	7.329	6.198	2.070	9.001
Bermudas	7.402	1.206	1.852	242	731	3.371
Chipre	18.935	3.329	10.481	1.915	2.725	485
Liberia	59.756	27.469	10.924	3.355	13.909	4.099
Malta	22.811	7.085	10.842	3.086	1.258	540
Panamá	141.959	32.169	59.831	19.599	20.778	9.582
Total parcial	289.244	85.042	101.258	34.395	41.471	27.077
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	75	0	0	74	0	1
Azerbaiyán	673	211	0	99	0	363
Bulgaria	894	21	645	134	66	27
Eslovaquia	211	3	42	166	0	1
Estonia	292	7	0	20	0	265
Federación de Rusia	8.337	1.383	763	3.074	142	2.974
Georgia	1.084	33	384	540	9	118
Kazajstán	43	15	0	8	0	21

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Letonia	305	147	0	30	0	128
Lituania	476	3	80	198	3	192
Polonia	190	9	0	47	0	134
Rumania	337	56	16	103	0	161
Turkmenistán	48	6	3	17	0	22
Ucrania	1.147	29	100	601	34	383
Total parcial	14.111	1.923	2.032	5.111	255	4.790
Países socialistas de Asia						
China	22.286	4.291	8.478	4.892	3.049	1.575
República Popular Democrática de Corea	1.257	69	171	904	23	90
Viet Nam	1.671	280	266	899	55	171
Total parcial	25.214	4.641	8.915	6.695	3.127	1.837
Países y territorios en desarrollo de África						
Angola	54	3	0	10	0	41
Argelia	829	28	173	87	0	541
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	26	2	0	9	0	14
Camerún	55	39	0	2	0	14
Comoras	602	130	105	292	4	70
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djibouti	5	0	0	1	0	3
Egipto	1.130	203	432	293	48	153
Etiopía	79	0	0	79	0	0
Gabón	13	1	0	4	0	9
Gambia	33	4	0	27	0	2
Ghana	115	3	0	12	0	100
Guinea	15	0	0	1	0	14
Guinea Ecuatorial	40	0	0	5	0	36
Guinea-Bissau	7	0	0	1	0	5
Jamahiriya Árabe Libia	117	8	0	54	0	55
Kenya	20	5	0	3	0	13
Madagascar	33	5	0	15	0	14
Marruecos	544	78	0	64	90	312
Mauricio	75	0	6	17	0	53
Mauritania	52	0	0	0	0	51
Mozambique	35	0	0	6	0	30
Nigeria	361	228	10	09	0	104
República Unida de Tanzania	37	8	0	20	0	9
Santa Elena	2	0	0	0	0	2
Santo Tomé y Príncipe	47	1	17	25	0	4
Senegal	42	0	0	1	0	40
Seychelles	104	68	0	4	0	32
Sierra Leona	75	40	0	10	0	25
Somalia	7	1	0	3	0	4
Sudán	16	1	0	12	0	3
Togo	21	0	0	4	0	16
Túnez	169	46	17	3	0	103
Total parcial	4.774	902	759	1.086	142	1.884

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Países y territorios en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua y Barbuda	7.206	19	616	2.465	4.021	85
Argentina	683	308	34	78	0	263
Barbados	546	160	188	125	0	74
Belice	1.595	81	206	898	27	385
Bolivia	152	94	4	27	2	25
Brasil	2.334	1.039	571	266	184	274
Chile	908	250	189	174	17	278
Colombia	94	8	0	44	0	41
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	65	20	6	8	0	30
Dominica	540	375	21	115	5	23
Ecuador	275	168	0	2	0	105
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	37	5	0	20	0	13
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	791	161	99	275	2	254
Islas Caimán	2.763	1.090	1.027	522	0	125
Islas Malvinas (Falkland) ^e	50	0	0	1	0	49
Islas Turcas y Caicos	1	0	0	0	0	1
Islas Vírgenes (Reino Unido)	17	0	0	1	0	16
Jamaica	139	2	99	34	0	3
México	1.096	629	19	67	0	381
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	37	1	4
Perú	227	15	0	25	0	187
República Dominicana	10	0	0	5	0	5
Saint Kitts y Nevis	187	68	12	98	0	9
San Vicente y las Granadinas	5.892	314	2.444	2.526	110	497
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinidad y Tabago	39	4	0	3	0	32
Uruguay	90	8	0	7	0	76
Venezuela	1.060	557	154	37	3	309
Total parcial	26.875	5.379	5.689	7.865	4.370	3.571
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1.028	458	0	280	149	141
Bahrein	312	81	58	3	96	74
Bangladesh	475	67	52	278	45	33
Brunei Darussalam	479	1	0	2	0	476
Emiratos Árabes Unidos	839	263	87	94	214	182
Filipinas	5.268	444	2.647	1.328	181	667
Hong Kong (China)	29.851	6.302	17.502	1.904	3.766	377
India	8.079	4.652	2.271	255	106	794
Indonesia	4.305	997	458	1.717	240	894
Irán (República Islámica del)	5.270	3.306	953	531	311	170
Iraq	142	30	0	40	0	71
Jordania	223	4	32	114	13	59
Kuwait	2.317	1.685	54	98	214	266

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Líbano	178	1	50	124	0	3
Malasia	5.758	2.329	419	537	600	1.873
Maldivas	87	8	0	70	0	9
Myanmar	436	3	246	157	0	29
Omán	19	0	0	2	0	17
Pakistán	398	215	36	130	0	17
Qatar	570	275	0	39	178	78
República Árabe Siria	407	1	39	356	8	3
República de Corea	9.250	955	5.090	1.057	1.179	968
Singapur	30.823	15.633	6.220	2.838	4.321	1.810
Sri Lanka	178	9	0	106	43	21
Tailandia	3.026	360	1.009	1.250	220	187
Total parcial	109.716	38.081	37.224	13.309	11.884	9.217
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1.129	288	576	134	0	131
Eslovenia	1	0	0	0	0	1
Total parcial	1.131	288	576	134	0	132
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	30	0	0	9	0	21
Islas Salomón	8	0	0	2	0	6
Kiribati	6	0	0	5	0	1
Papua Nueva Guinea	81	4	4	60	0	14
Tonga	86	3	6	61	0	16
Tuvalu	231	6	23	157	4	42
Vanuatu	1.813	0	808	374	25	605
Total parcial	2.256	13	841	668	29	705
Total de países y territorios en desarrollo	144.751	44.664	45.089	23.062	16.427	15.510
Otros países sin especificar	11	0	0	11	0	0

Anexo III b)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupo de países
y por tipos de buque^b, al 1º de enero de 2006**
(En miles de TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Total mundial^d	959.964	354.219	345.924	96.218	111.095	52.508
Países y territorios desarrollados de economía de mercado						
Alemania	13.578	865	324	521	11.646	221
Australia	2.279	404	717	130	10	1.018
Austria	44	0	0	38	6	0
Bélgica	6.503	3.033	2.375	39	338	718
Canadá	3.054	888	1.631	100	17	419
Dinamarca	9.764	2.846	485	397	5.561	475
España	2.541	1.089	43	282	252	875
Estados Unidos	60.675	36.652	11.731	2.189	7.145	2.958
Finlandia	1.121	530	85	358	14	134
Francia	7.297	4.708	347	224	1.185	832
Gibraltar	1.418	498	3	627	266	25
Grecia	52.136	27.741	21.395	437	2.194	370
Irlanda	306	9	98	142	7	50
Islandia	78	0	1	1	0	76
Israel	874	24	0	5	840	5
Italia	12.074	5.374	3.235	1.422	897	1.147
Japón	15.100	4.723	4.635	2.105	439	3.197
Luxemburgo	645	253	98	42	105	146
Noruega	23.237	8.988	7.077	3.196	69	3.908
Nueva Zelandia	180	86	17	25	0	51
Países Bajos	7.626	665	305	3.591	1.855	1.210
Portugal	1.527	957	170	192	44	163
Reino Unido	25.548	7.954	7.590	1.660	5.774	2.570
Sudáfrica	114	10	0	0	30	74
Suecia	2.235	841	47	1.176	0	171
Suiza	791	9	529	90	158	5
Turquía	7.621	1.455	4.140	1.581	304	141
Total parcial	258.366	110.603	67.079	20.569	39.156	20.959
Principales países y territorios de libre matrícula						
Bahamas	51.922	25.275	12.918	6.621	2.356	4.753
Bermudas	8.582	2.327	3.579	229	747	1.699
Chipre	30.316	5.899	18.544	2.379	3.330	164
Liberia	93.026	49.692	19.637	3.028	16.521	4.148
Malta	36.942	12.476	18.914	3.539	1.553	461
Panamá	211.121	57.953	108.315	15.094	23.282	6.477
Total parcial	431.910	153.622	181.907	30.890	47.789	17.702
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	108	0	0	106	0	1
Azerbaiyán	568	289	0	113	0	166
Bulgaria	1.308	30	1.037	147	78	16
Eslovaquia	299	4	60	234	0	1
Estonia	101	12	0	24	0	64
Federación de Rusia	8.006	2.029	1.081	3.387	143	1.366
Georgia	1.502	55	630	740	13	63
Kazajstán	47	25	0	9	0	12

Anexo III) b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Letonia	366	251	0	30	0	85
Lituania	446	6	116	233	4	86
Polonia	124	13	0	43	0	68
Rumania	372	90	25	129	0	128
Turkmenistán	42	8	3	15	0	14
Ucrania	1.132	48	160	679	34	211
Total parcial	14.420	2.864	3.112	5.891	271	2.282
Países socialistas de Asia						
China	32.774	7.234	14.353	6.536	3.718	932
República Popular Democrática de Corea	1.733	115	283	1.259	26	49
Viet Nam	2.479	460	431	1.324	57	208
Total parcial	36.986	7.810	15.067	9.119	3.802	1.189
Países y territorios en desarrollo en África						
Angola	43	4	0	12	0	26
Argelia	882	47	288	108	0	438
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	22	4	0	13	0	5
Camerún	79	69	0	3	0	6
Comoras	811	225	171	368	5	42
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
Djibouti	4	0	0	3	0	1
Egipto	1.616	345	740	341	58	133
Etiopía	98	0	0	98	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	4
Gambia	11	5	0	5	0	2
Ghana	89	5	0	15	0	68
Guinea	7	0	0	0	0	7
Guinea Ecuatorial	26	1	0	6	0	19
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya Árabe Libia	104	13	0	63	0	27
Kenya	17	8	0	2	0	7
Madagascar	32	7	0	18	0	6
Marruecos	390	113	0	55	96	126
Mauricio	72	0	8	15	0	49
Mauritania	25	0	0	1	0	24
Mozambique	27	0	0	11	0	17
Nigeria	530	397	13	28	0	92
República Unida de Tanzania	39	14	0	23	0	2
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	67	1	29	35	0	2
Senegal	18	0	0	2	0	16
Seychelles	136	110	0	4	0	22
Sierra Leona	101	76	0	14	0	11
Somalia	7	2	0	2	0	3
Sudán	17	1	0	14	0	1
Togo	15	0	0	4	0	11
Túnez	124	70	26	3	0	25
Total parcial	5.423	1.517	1.275	1.270	159	1.201

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Países y territorios en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua y Barbuda	9.466	29	907	3.233	5.196	101
Argentina	918	529	52	112	0	225
Barbados	784	249	311	163	0	60
Belice	1.731	129	315	1.091	28	168
Bolivia	212	155	7	37	2	11
Brasil	3.450	1.673	993	304	214	266
Chile	1.074	426	319	106	21	203
Colombia	120	13	0	63	0	44
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	82	32	9	10	0	31
Dominica	868	663	35	151	8	11
Ecuador	357	293	0	3	0	61
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	38	7	0	24	0	7
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	931	295	170	361	2	103
Islas Caimán	4.387	1.789	1.798	645	0	155
Islas Malvinas (Falkland) ^e	36	0	0	0	0	36
Islas Turcas y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes (Reino Unido)	11	0	0	1	0	10
Jamaica	198	3	171	23	0	0
México	1.364	1.027	28	61	0	249
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	49	4	0	42	2	1
Perú	149	27	0	37	0	85
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Saint Kitts y Nevis	266	105	20	130	0	10
San Vicente y las Granadinas	8.524	550	4.436	3.206	136	197
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	16	4	0	0	0	12
Uruguay	57	11	0	9	0	38
Venezuela	1.614	965	257	48	3	341
Total parcial	36.729	8.983	9.827	9.874	5.612	2.433
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1.278	759	0	296	156	67
Bahrein	396	154	85	4	100	53
Bangladesh	664	117	89	379	61	18
Brunei Darussalam	421	2	0	3	0	417
Emiratos Árabes Unidos	1.066	439	142	100	227	158
Filipinas	7.129	717	4.419	1.513	201	279
Hong Kong (China)	50.443	11.443	30.195	4.144	4.408	253
India	13.295	8.310	3.869	288	141	687
Indonesia	5.308	1.599	750	2.270	311	378
Irán (República Islámica del)	9.009	6.132	1.633	726	390	128
Iraq	175	51	0	55	0	69
Jordania	225	7	53	131	16	19
Kuwait	3.706	3.043	93	86	227	257

Anexo III) b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Líbano	215	1	80	130	0	3
Malasia	7.755	4.115	722	712	840	1.366
Maldivas	118	18	0	95	0	5
Myanmar	645	5	433	194	0	14
Omán	11	1	0	2	0	8
Pakistán	652	388	66	184	0	14
Qatar	795	482	0	52	193	67
República Árabe Siria	598	2	61	525	8	1
República de Corea	14.347	1.682	9.316	1.371	1.367	611
Singapur	48.562	28.130	11.576	2.525	5.274	1.058
Sri Lanka	222	15	0	142	53	11
Tailandia	4.591	638	1.664	1.849	299	140
Total parcial	171.628	68.251	65.246	17.776	14.273	6.083
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1.741	549	1.002	157	0	33
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
Total parcial	1.741	549	1.002	157	0	33
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	15	0	0	7	0	8
Islas Salomón	5	0	0	2	0	4
Kiribati	7	0	0	6	0	1
Papua Nueva Guinea	95	7	5	77	0	6
Tonga	97	4	7	77	0	9
Tuvalu	310	9	36	242	4	19
Vanuatu	2.219	0	1.360	249	29	581
Total parcial	2.749	20	1.408	660	33	627
Total de países y territorios en desarrollo	218.270	79.320	78.758	29.737	20.077	10.376
Otros países sin especificar	12	0	0	12	0	0

Notas del anexo III

Fuente: Lloyd's Register - Fairplay.

^a Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos se refieren a los pabellones de matrícula y no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países o territorios, o de sus autoridades, ni sobre la delimitación de sus fronteras.

^b Buques de 100 TRB o más, excluidas las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.

^c Incluidos los mixtos de pasaje y carga.

^d Con exclusión de las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos que representaban respectivamente 3,7 millones de TRB (3,9 millones de TPM), 0,9 millones de TRB (1,8 millones de TPM) y 1,0 millones de TRB (1,5 millones de TPM).

^e La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.