

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE
COMERCIO Y DESARROLLO
Ginebra

***EL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN 2008***

Informe de la secretaría de la UNCTAD



**NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2008**

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/2008

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.08.II.D.26

ISBN 978-92-1-312352-2

ISSN 0252-5410

RECONOCIMIENTO

El transporte marítimo en 2008 fue preparado por un equipo dirigido por Vincent Valentine de la Sección de Transporte, Subdivisión de Logística Comercial, División de Tecnología y Logística, de la UNCTAD. Sus principales autores fueron Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Vincent Valentine y Gordon Wilmsmeier.

También aportaron texto sobre diversas cuestiones Tom Butterly, Poul Hansen, Cristiana Mutiu y Bismark Sitorus. Florence Hudry se encargó del apoyo administrativo, con inclusión del formato y la presentación. Sophie Combette brindó apoyo gráfico.

Varias partes de esta publicación fueron sometidas a un examen entre homólogos por parte de los siguientes funcionarios de la UNCTAD: Deepali Fernandes, Aurélie Legrand, Mina Mashayekhi, Eugenia Núñez, Khalilur Rahman, José María Rubiato, Anh-Nga Tran-Nguyen y Birgit Viohl.

La presente publicación también fue revisada, de acuerdo con su especialización, por colegas que no pertenecen a la organización: Liliana Annovazzi-Jakab, Mary Brooks, Gary Crook, Herman de Meester, Prabir De, Peter Faust, Ki-Soon Hwang, Harsh Khare, Paul Kochhard, Pierre Latrille, Peter Marlow, Nora Neufeld, Melissa Newhook, Doug O'Keefe, Maxence Orthlieb, Thomas Pawlik, Aleksandra Pieczek, Jerry Rysanek, Ricardo Sánchez, Dong-Wook Song, Wayne Talley, Dirk Visser y Teng-Fei Wang.

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
RECONOCIMIENTO	iii
LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS.....	vii
SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS	xi
CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES UTILIZADA EN EL INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO	xiii
RESUMEN	xiv
1. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	1
A. Situación y perspectivas económicas mundiales.....	1
B. El tráfico marítimo mundial	5
C. Sectores del comercio marítimo mundial	11
D. El aumento de los precios del petróleo; los costos del transporte marítimo y los aspectos geográficos del tráfico	26
2. ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL	35
A. La estructura de la flota mundial	35
B. La propiedad de la flota mundial.....	42
C. El registro de buques	49
D. La construcción naval, el desguace y el mercado de segunda mano	53
3. PRODUCTIVIDAD DE LA FLOTA MUNDIAL Y OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL	67
A. Productividad	67
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial	71
C. Comparación entre el comercio y las flotas nacionales.....	73
4. COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES.....	75
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	75
B. El mercado de fletes de carga seca a granel	83
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular.....	87
D. Producción de contenedores.....	96

ÍNDICE (continuación)

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
5. NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL.....	99
A. Tráfico portuario de contenedores.....	99
B. Mejoras en el desempeño portuario.....	103
C. Novedades en los puertos.....	104
D. Cambio institucional.....	106
E. Evolución del transporte interno.....	110
6. NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTACIÓN.....	117
A. Negociaciones sobre la facilitación del comercio en la OMC.....	117
B. Cuestiones jurídicas que afectan al transporte.....	118
C. Situación de los convenios.....	131
7. EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: AMERICA LATINA Y EL CARIBE.....	133
A. Situación económica.....	133
B. El comercio marítimo.....	137
C. El transporte marítimo.....	140
D. Puertos.....	153
E. El registro de buques.....	159
<i>Anexos</i>	
I. Clasificación de los países y territorios.....	173
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países.....	177
III a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 1º de enero de 2008 (en miles de TB).....	179
b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, a 1º de enero de 2008 (en miles de TPM).....	185
IV. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea.....	191

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
1. Crecimiento económico mundial, 2005-2008	2
2. Crecimiento en volumen del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2005-2007...	4
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica.....	6
4. Tráfico marítimo mundial en 2006 y 2007, por tipo de carga y grupos de países.....	7
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica.....	11
6. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2005-2008.....	37
7. Distribución de la flota mundial de buques portacontenedores y su capacidad en TPM, por grupos de países, en 2007 y 2008	38
8. Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares	38
9. a) Portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos que estaban en servicio en mayo de 2008, por año de construcción y tamaño de los buques	40
b) Capacidad de carga de los portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos que estaban en servicio en mayo de 2008, por año de construcción y tamaño de los buques	40
c) Portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos construidos en 2007	40
10. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1º de enero de 2008	41
11. Tendencias a largo plazo en la edad promedio, por tipo de buque.....	42
12. Los 35 países y territorios con las mayores flotas controladas, al 1º de enero de 2008	43
13. Los 35 pabellones de registro con el mayor tonelaje de peso muerto abanderado al 1º de enero de 2008.....	50
14. Distribución porcentual de la capacidad en TPM de los diferentes tipos de buques, por grupos de países, en 2008.....	52
15. Nacionalidad efectiva de las flotas de los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, al 1º de enero de 2008	54
16. Entregas de buques nuevos en los años que se indica	56
17. Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2007, por tipo de buque	68
18. Edad promedio del tonelaje desguazado, por tipo de buque, de 2000 a 2007.....	59
19. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2007	59

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
20. Precios representativos de buques nuevos en los años que se indica	64
21. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2007.....	65
22. Carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	68
23. Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota, en los años que se indica (en toneladas transportadas por TPM).....	68
24. Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota, en los años que se indica (en miles de toneladas-milla por TPM)	69
25. Exceso de oferta de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica.....	72
26. Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica	72
27. Crecimiento de la oferta y la demanda en el transporte marítimo en contenedores, 2000-2008	73
28. Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes	74
29. Índices de fletes de petroleros, 2006-2008	78
30. Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2007-2008	79
31. Índices de fletes de carga seca, 2005-2008.....	85
32. Los 20 principales operadores de contenedores a comienzos de 2008.....	88
33. Tarifas de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores.....	90
34. Tarifas de los fletes (medias del mercado) por TEU en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular.....	92
35. Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales	93
36. Reparto de la capacidad mundial por compañías/agrupaciones	94
37. Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2005-2007.....	95
38. Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos	96
39. Flota mundial de contenedores	97
40. Producción mundial de contenedores	97
41. El tráfico de los puertos de contenedores de 62 países en desarrollo en 2005, 2006 y 2007	101

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
42. Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2005, 2006 y 2007	103
43. Parte porcentual de los operadores de terminales internacionales en el tráfico mundial de contenedores	107
44. Comparación de la densidad ferroviaria	111
45. Eslabones ferroviarios faltantes por región, en kilómetros y porcentajes	112
46. Mercados del transporte por carretera: comparaciones entre países.....	112
47. Eslabones faltantes en la Red Carreteras Transafricanas por región, en kilómetros y porcentajes	113
48. Dimensión del mercado mundial de logística por contrato	113
49. Previsiones para el mercado mundial de logística por contrato.....	114
50. América Latina y el Caribe: tasas de crecimiento del PIB, 1998-2007	134
51. América Latina y el Caribe: PIB per cápita, basado en la paridad del poder adquisitivo.....	135
52. Sectores de especialización en los países latinoamericanos que se indica, 2005	136
53. Índice del volumen del comercio, 2000-2007	138
54. Saldo del comercio contenedorizado, 2007	141
55. Importaciones y exportaciones contenedorizadas.....	142
56. Tráfico contenedorizado, 2004-2007.....	143
57. Evolución de la capacidad del transporte marítimo de línea en las principales rutas comerciales de América del Sur, 2000-2007.....	147
58. Evolución de la capacidad refrigerada en las principales rutas comerciales de América del Sur, 2000-2007	148
59. Evolución de la edad de la flota en las principales rutas a América del Sur, 2000-2007	149
60. Costos del transporte de las importaciones a los países sudamericanos que se indica, 2005 y 2006	151
61. Tráfico portuario en América Latina, por país	154
62. <i>Ranking</i> de la actividad portuaria por país en América Latina y el Caribe	155
63. Los 25 principales puertos de América Latina y el Caribe, por tráfico portuario	156

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
64. Participación de los pabellones latinoamericanos y caribeños en el registro de buques, por tipo de buque	160
65. Flotas mercantes del mundo y de los países de América Latina y del Caribe, en los años que se indica	160
66. Flotas mercantes de América Latina y el Caribe por pabellón de registro y tipo de buque, al 1° de enero de 2008.....	161
 <i>Gráfico</i>	
1. Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE y el tráfico marítimo mundial (volumen), 1994-2007	3
2. Índice de la producción industrial en ciertos países, 2000-2007	4
3. El tráfico marítimo internacional en determinados años	6
4. El tráfico marítimo mundial, por grupos de países y por regiones	8
5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural, 2007	14
6. a) Graneles principales (acero y mineral de hierro): productores, consumidores y comerciantes en 2007	17
b) Principales graneles (carbón y cereales): productores, consumidores y comerciantes en 2007	18
7. Crecimiento del comercio internacional contenedorizado, 1986-2008	25
8. Tráfico portuario internacional de contenedores, 1980-2007	25
9. Principales rutas del comercio marítimo: tráfico de contenedores, 2007	26
10. La flota mundial por principales tipos de buque en algunos años	36
11. Las principales flotas controladas por los países en desarrollo y los países con economías en transición, por tipos de buques	45
12. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2007	61
13. Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	69
14. Toneladas transportadas por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial en los años que se indica	70
15. Toneladas-milla por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial por tipos de buque, en los años que se indica.....	70
16. Evolución del exceso de capacidad por principales tipos de buque, en los años que se indica..	71

ÍNDICE (continuación)

Lista de cuadros, gráficos y recuadros (continuación)

<i>Gráfico</i>	<i>Página</i>
17. Evolución de los precios de los contenedores nuevos	98
18. Evolución de las tarifas de arrendamiento.....	98
19. Desglose regional del tráfico de contenedores en 2007.....	104
20. Penetración de la logística por contrato en el mercado mundial (2006).....	114
21. Variaciones producidas en el LSCI entre 2004 y 2008	116
22. Exportaciones de las economías latinoamericanas y caribeñas por grupos de productos, 2002-2006, en dólares actuales.....	139
23. Exportaciones de las economías latinoamericanas y caribeñas por grupos de productos, 2002-2006, volumen en toneladas	139
24. Saldo de las importaciones y exportaciones del comercio marítimo, 2006.....	140
25. Evolución del tamaño de los portacontenedores, rutas América del Sur-Europa/ Mediterráneo, 2000-2007	147
26. La conectividad en América Latina y el Caribe, 2004-2007	150
27. Índices de las tarifas de los fletes de contenedores, 2001-2007	152
28. Economías de escala en el transporte marítimo de las importaciones a los países sudamericanos, por grupos CUCI de productos, 2006	152
29. Índice Gini: concentración del tráfico portuario, por costa, 2000-2007	157
30. Distribución geográfica de los operadores de terminales internacionales en América Latina y el Caribe, 2008.....	158
 <i>Recuadro</i>	
1. Requisitos para atraer a ETN portuarias.....	109
2. Estados Contratantes Partes en los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 14 de octubre de 2008.....	132

SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

Siglas

AIE	Agencia Internacional de Energía
bmc	billones de metros cúbicos
bpd	barriles por día
C-TPAT	United States Customs Trade Partnership Against Terrorism
BRIC	Brasil, Federación de Rusia, India y China
CEI	Comunidad de Estados Independientes
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CESPAP	Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
c.i.f.	costo, seguro y flete
CSF	Registro especial de buques y empresas navieras del Commonwealth
CSM	Comité de Seguridad Marítima de la OMI
CUCI	Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional
DAES	Departamento de Asuntos Económicos y Sociales
DIS	Registro internacional danés de buques
ETN	empresas transnacionales
FEFC	Conferencia Marítima del Lejano Oriente
FEU	<i>Forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 40 pies)
FIS	Registro internacional francés de buques
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GEI	gases de efecto invernadero
GLP	gas licuado de petróleo
GNL	gas natural licuado
ICTSI	International Container Terminal Services, Inc
ISO	Organización Internacional de Normalización
ITO	operador de terminales internacionales
LRIT	Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques
LSCI	Índice de conectividad de las líneas marítimas
mbpd	millones de barriles por día
MCCC	Código Aduanero Comunitario Modernizado
MEPC	Comité de Protección del Medio Marítimo
MSC	Comité de Seguridad Marítima (OMI)
mtpe	millones de toneladas de petróleo equivalentes
n.d.	no disponible
n.e.p.	no especificado en otra parte
NIS	Registro internacional noruego de buques
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

OEA	operador económico autorizado
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
PIB	producto interno bruto
PMA	países menos adelantados
ppm	partes por millón
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
STWC	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
TB	toneladas brutas (arqueo bruto)
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
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 "tonelada" se entiende tonelada métrica (1.000 kg) y por "milla" se entiende milla náutica, 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.
- Una raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.
- Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a *países* y *economías*, el término se aplica a países, territorios o zonas, según el caso.
- Desde 2007, la presentación de los países en *El informe sobre el transporte marítimo* es diferente de la de ediciones anteriores. La nueva clasificación es la que usa la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, así como la UNCTAD en su *Manual de Estadísticas*. A los efectos del análisis estadístico, los países y territorios se agrupan por criterios económicos en tres categorías que se dividen a su vez en regiones geográficas. Las categorías principales son economías desarrolladas, economías en desarrollo y economías en transición. Véase el anexo I para un desglose detallado de las nuevas agrupaciones. Toda comparación con datos de ediciones anteriores a 2007 de esta publicación debería, por tanto, hacerse con cautela.

Clasificación de los buques 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 toneladas brutas (TB), salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en que el tonelaje mínimo es de 1.000 TB. Dichas categorías comprenden los 20 tipos principales de buque que se indican 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 (<i>roll on-roll off</i>), 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

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

Petroleros para el transporte de crudos

Superpetroleros, doble casco	350.000 TPM o más
Superpetroleros, monocasco	320.000 TPM o más
Grandes petroleros, doble casco	200.000 a 349.999 TPM
Grandes petroleros, monocasco	200.000 a 319.999 TPM
Suezmax	125.000 a 199.999 TPM
Aframax	80.000 a 124.999 TPM, manga interior del casco > 32,21 m
Panamax	50.000 a 79.999 TPM, manga interior del casco < 32,21 m

Graneleros de carga seca y mineraleros

Tamaño El Cabo grande	150.000 TPM o más
Tamaño El Cabo pequeño	80.000 a 149.999 TPM, manga interior del casco > 32,21 m
Panamax	55.000 a 84.999 TPM, manga interior del casco < 32,21 m
Tamaño mediano grande	35.000 a 54.999 TPM
Tamaño mediano	10.000 a 34.999 TPM

Mineraleros/Petroleros

Grandes mineraleros/petroleros	200.000 TPM
--------------------------------	-------------

Portacontenedores

Post-Panamax	manga interior del casco > 32,21 m
Panamax	manga interior del casco < 32,21 m

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay.

RESUMEN

El volumen del comercio marítimo sigue aumentando, impulsado por el crecimiento de los dinámicos países en desarrollo emergentes...

Dado que más del 80% del volumen del comercio mundial de mercancías es transportado por vía marítima, el transporte marítimo continúa siendo el pilar en que se apoyan el comercio internacional y la globalización. En 2007, el volumen del comercio marítimo internacional llegó a 8.020 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 4,8% con respecto al año anterior. Cabe resaltar que se calcula que en los últimos tres decenios el crecimiento anual promedio del comercio marítimo mundial ha sido del 3,1%.

La vigorosa demanda de servicios de transporte marítimo se vio impulsada por el crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional de mercancías. En 2007, el producto interior bruto (PIB) mundial creció el 3,8%, en tanto que las exportaciones mundiales de mercancías lo hicieron en un 5,5% con respecto al año precedente. El impulso de este crecimiento provino de los países en desarrollo emergentes y de las economías en transición, que continuaron marcando el ritmo de la actividad.

Merced a las mejores condiciones de su comercio, los exportadores de combustibles y minerales aumentaron sus volúmenes globales de importaciones. Las importaciones se incrementaron en porcentajes de dos dígitos en América latina (20%), la Comunidad de Estados Independientes (CEI) (18%), y África y el Oriente Medio (12,5%).

Como queda dicho, *a pesar del aumento de los precios de la energía*, que puede repercutir en los costos del transporte y en el comercio, y a pesar de los crecientes riesgos e incertidumbres mundiales que obedecen a factores tales como el marcado aumento de los precios de los productos básicos distintos del petróleo, la penuria mundial de crédito, la devaluación del dólar estadounidense y la crisis alimentaria que se está manifestando, la economía y el comercio mundiales se han revelado robustos por el momento.

... y la flota mundial se sigue expandiendo...

La flota mercante mundial se amplió un 7,2% en 2007 hasta alcanzar 1.120 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a comienzos de 2008. Ante la presencia de una demanda históricamente elevada de capacidad de transporte, este sector encargó tonelaje adicional, especialmente para la carga seca. Los pedidos de buques se encuentran en la cifra más alta que jamás hayan alcanzado: 10.053 buques con un tonelaje total de 495 millones de TPM, en las que se incluyen 222 millones de TPM muerto de graneleros de carga seca. El tonelaje de graneleros encargado a fines de 2007 es 12 veces superior al encargado a junio de 2002; desde mediados de 2007, los pedidos de graneleros superaron a los de cualquier otro tipo de buque. Este ingreso de tonelaje adicional en la flota mundial durante los últimos años ha contribuido a la disminución de la edad media de dicha flota hasta 11,8 años.

En enero de 2008, los nacionales de los 35 principales países propietarios de buques controlaban el 95,35% de la flota mundial, lo cual representa un pequeño aumento con respecto a la cifra del año anterior. Grecia continúa manteniendo su posición predominante, seguida por el Japón, Alemania, China y Noruega; entre ellos, estos cinco países controlan el 54,2% del mercado.

En mayo de 2008, la flota mundial de portacontenedores había llegado a aproximadamente 13,3 millones de TEU, de los cuales 11,3 millones de TEU correspondían a portacontenedores totalmente celulares. En esta flota se cuentan 54 portacontenedores de 9.000 y más TEU, operados por cinco empresas: CMA CGM (Francia), COSCON y CSCL (China), Maersk (Dinamarca) y MSC (Suiza). Doce de los buques existentes tienen una capacidad de más de 10.000 TEU; entre ellos se cuentan ocho buques de 12.508 TEU cuyo propietario y operador es Maersk, y cuatro buques de 10.000 a 10.062 TEU cuyo propietario y operador es COSCON. La capacidad total de transporte medida en TEU de los portacontenedores celulares sin aparejos -o sea los buques para

cuya descarga se necesitan instalaciones portuarias-construidos en 2007 equivale a 1,18 millones de TEU, que resulta 8,5 veces mayor que la capacidad combinada de 0,14 millones de TEU de los buques con aparejos que ingresaron en el mercado durante el mismo período.

El aumento de los precios de la construcción naval obedece a la continua demanda elevada así como a un incremento del precio del acero y de los costos de los insumos en monedas locales medidos en dólares estadounidenses. El aumento más marcado lo registraron los portacontenedores: un buque de 2.500 TEU costaba en diciembre de 2007 un 43,5% más que un año antes. Los graneleros también sufrieron notables aumentos y llegaron a precios récord. Por ejemplo, un granelero de 170.000 TPM se valuaba en 97 millones de dólares en diciembre de 2007, cifra superior en un 39% a la del año anterior y que equivale a 2,4 veces el precio pagado en 2000.

... El mercado de portacontenedores continúa siendo robusto...

El mercado de carga seca ha permanecido en un nivel elevado durante los últimos cuatro años, tendencia que continuó en 2007 debido principalmente al impulso que le dio la fuerte producción siderúrgica de Asia y la correspondiente demanda de mineral de hierro. El Índice Seco del *Baltic Exchange* (BDI) tuvo un desempeño espectacular, al pasar de 4.421 puntos en enero a 9.143 puntos al final del año. El nivel más alto se alcanzó a mediados de noviembre, cuando se cifró en 11.039 puntos. El promedio del Índice Seco en 2007 fue de 7.276 puntos y duplicó con creces el promedio del año anterior, de 3.239 puntos. El mercado de portacontenedores demostró su resistencia pese a la presión a la baja debida a los mayores costos de los combustibles, al debilitamiento del dólar estadounidense y el fortalecimiento del euro y a una mayor oferta de nueva construcción naval.

Sin embargo, en el primer mes de 2008 se produjo una reducción de las tarifas, de modo que el crecimiento anual fue modesto o marginalmente negativo. La única excepción importante se dio en el sector de los grandes petroleros, en el que los buques de 200.000 o más TPM ascendieron desde 63 puntos en enero de 2007 hasta 201 en diciembre del mismo año, para retroceder a 112 en enero de 2008. Este marcado aumento de las tarifas de los fletes hacia fines del año se produjo principalmente debido a que la OPEP incrementó la producción de

petróleo en noviembre de 2007 para aprovechar su elevado precio. Hubo también otros factores, como las bajas existencias en Europa y el Lejano Oriente, el comienzo del invierno y una mayor producción de las refinerías tras un importante programa de mantenimiento llevado a cabo en el otoño. Las ganancias por tiempo de los grandes petroleros modernos promediaron 102.000 dólares por día en el primer trimestre de 2008, cifra que en 2007 había sido de 58.900 dólares por día.

... y la eficiencia de la flota mundial sigue siendo elevada...

La productividad operativa de la flota mundial continuó siendo elevada en 2007, como lo señalan los principales indicadores, a saber: i) la comparación de la generación de carga y la propiedad de la flota; ii) las toneladas de carga transportada y las toneladas-milla por TPM; y iii) la oferta de tonelaje en los principales sectores del mercado del transporte marítimo. El promedio mundial de toneladas de carga transportada por TPM de capacidad de transporte de carga fue de 7,7; en otras palabras, como promedio cada buque transportó una carga completa 7,7 veces en 2007. Los miles de toneladas-milla por TPM llegaron a 31,6. Esto significa que cada TPM de capacidad de carga transportó una tonelada de carga a una distancia de 31.600 millas náuticas (60.375 km) en 2007, lo cual equivale a 165 km por día. La cantidad de miles de toneladas-milla por TPM en el caso de los petroleros disminuyó de 34,2 en 2006 a 32,5 en 2007; la cifra que corresponde a los graneleros aumentó levemente, de 28,8 a 29,5. La productividad del resto de la flota, que abarca portacontenedores y buques de carga general, disminuyó de 36 a 33,1. Se observó que en general los operadores de portacontenedores redujeron en 2007 la velocidad de servicio de sus buques, con lo cual disminuyó la productividad de la flota al tiempo que se realizaron economías en los costos del combustible.

La capacidad mundial de los puertos de contenedores continúa creciendo...

El movimiento de los puertos de contenedores en todo el mundo aumentó aproximadamente el 11,7% hasta llegar a 485 millones de TEU en 2007. Los puertos chinos representaron aproximadamente el 28,4% del movimiento mundial total de los puertos de contenedores. El tráfico de flete ferroviario en el mismo período se incrementó un 28% en la Arabia Saudita, 12,6% en Viet Nam, 9,4% en la India, 7,6% en China, 7,2% en la Federación de Rusia y en apenas un 1% en Europa y los Estados Unidos.

El transporte ferroviario internacional de mercancías se vio fortalecido en 2007, especialmente en algunos de los países BRIC, debido al desarrollo demográfico y a la globalización del comercio. En enero de 2008 se inauguró como demostración el primer tren consolidado entre Beijing (China) y Hamburgo (Alemania), que realizó el viaje de 10.000 km en sólo 15 días. Según un informe de 2008 de la Unión Africana, la infraestructura africana de transportes necesitaba urgentes mejoras, en especial mediante una mayor participación del sector privado impulsada por el mercado. La logística de contratos globales es uno de los segmentos del sector de transporte y logística que crece con mayor rapidez. De 2005 a 2006 la logística de contratos globales creció en alrededor del 10%, con un récord del 13,1% en Asia y el Pacífico.

Con respecto a la conectividad de las líneas regulares de transporte marítimo, se manifiesta una creciente disparidad entre los países mejor y peor conectados. En 2008, China continuó siendo el país mejor conectado: aproximadamente el 40% de los portacontenedores incluyen a uno o más puertos chinos en sus itinerarios de línea. En cuanto a la concentración del mercado, debido a fusiones y adquisiciones había en julio de 2008 7,7% menos empresas por país que en julio de 2004. Es posible que esta tendencia preocupe a los países de baja conectividad, puesto que una nueva disminución del número de proveedores de servicios podría dar lugar a estructuras oligopólicas de mercado.

... y se siguen formulando reglamentos y normas para el transporte marítimo...

En la esfera de la seguridad, continúan los esfuerzos por desarrollar, aplicar y perfeccionar las normas e instrumentos jurídicos pertinentes. Entre los principales participantes en esta actividad figuran la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Unión Europea (UE), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Normalización (ISO). Cabe notar en especial las novedades relativas a la certificación y reconocimiento mutuo de los operadores económicos autorizados (OEA), tanto en la Unión Europea como en relación con la aplicación del Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global (Marco SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas, aprobado en 2005. Los acontecimientos vinculados con el medio ambiente incluyen el compromiso constante de la OMI de progresar en varias esferas.

Entre ellas figura la reducción de la contaminación atmosférica proveniente de los buques así como la adopción gradual de medidas que apuntan a contribuir a la reducción de la emisión de GEI (gases de efecto invernadero) por el transporte marítimo internacional. Se ha creado un Grupo de Trabajo especial con este fin y se espera que pueda estar listo para su adopción en 2009 un acuerdo internacional destinado a controlar las emisiones de GEI producidas por el transporte marítimo internacional. Otra esfera importante de la labor de la OMI, centrada en el mejoramiento de las condiciones en que se realiza el desguace de los buques, consiste en el avance del proyecto de texto de un convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

... la región latinoamericana se ve favorecida por el crecimiento del tráfico marítimo, pero la carencia de conectividad sigue siendo un problema fundamental.

Las economías de la región latinoamericana tuvieron un aumento constante del PIB per cápita del 4,4% en el período de 2003 a 2006. Esta importante evolución fue alimentada por la fuerte demanda de recursos naturales proveniente de las economías asiáticas (en especial China y la India) y el crecimiento general de la economía mundial. Debido a que las exportaciones aumentaron en un promedio del 8% anual entre 2003 y 2006 y las importaciones se incrementaron en más de un 10% anual, el movimiento de los puertos regionales alcanzó a 1.470 millones de toneladas en 2006, lo cual sometió a dura prueba a la infraestructura portuaria. Un tema importante que ha sido objeto de debates en América Latina durante el último decenio es del de la función que cabría a los centros portuarios. Debido a la ampliación del canal de Panamá y a la evolución portuaria conexas, ha cobrado un nuevo impulso el debate sobre la posibilidad de crear estos centros. Existen ambiciosos proyectos portuarios (por ejemplo, Manta en el Ecuador y La Unión en El Salvador) motivados por grandes expectativas de que se conviertan en ejes regionales y atraigan a los sectores logísticos. Varios países latinoamericanos y del Caribe han creado "núcleos" de excelencia en partes del sector marítimo; por ejemplo, el pabellón panameño es enarbolado por el 22,6% de la flota mundial. Las perspectivas para la región en general son positivas, y algunos analistas financieros informan que la región ha eludido gran parte de los efectos derivados de la crisis del mercado norteamericano de hipotecas de calidad inferior.

Capítulo 1

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

En este capítulo se ofrece un panorama general de la demanda de los servicios de transporte marítimo en el mundo, así como un examen y pronósticos de la evolución del tráfico marítimo mundial habida cuenta de las pautas de la economía y el comercio mundiales. En 2007 la economía mundial y las exportaciones de mercancías crecieron a un ritmo sostenido, aunque más moderado que el del año anterior. Las dinámicas económicas en desarrollo y en transición emergentes siguieron marcando el ritmo. Como resultado del crecimiento económico y comercial, la demanda de transporte marítimo ha sido firme y ha llevado a un nuevo crecimiento de ese tráfico. Sin embargo, el aumento de los precios del petróleo, que obedece a las restricciones del lado de la oferta y al aumento de la demanda, así como las continuas repercusiones de la penuria mundial de crédito y las preocupaciones en materia de seguridad y de medio ambiente representan un gran obstáculo para el comercio y el transporte marítimos en 2008.

A. SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS MUNDIALES

1. Crecimiento económico mundial¹

En 2007 el PBI mundial real creció en un 3,8%. Aunque el crecimiento fue moderado en comparación con el año precedente, la economía mundial parece haber resistido algunos de los problemas que enfrenta el entorno económico internacional (véase el cuadro 1). Entre estos problemas figuran el marcado aumento de los precios del petróleo y de los productos básicos, la crisis del mercado de las hipotecas de calidad inferior en los Estados Unidos y la penuria mundial de crédito y la devaluación del dólar estadounidense frente a otras monedas, así como el desarrollo de una crisis alimentaria y el aumento de los retos ambientales tales como el cambio climático.

El crecimiento de las economías desarrolladas se redujo del 2,8% en 2006 al 2,5% en 2007. El freno

principal de dichas economías fue la disminución del ritmo en los Estados Unidos y sus repercusiones en Europa y el Japón. Las economías en desarrollo continuaron su fuerte crecimiento en 2007, que fue del 7,3%, así como las economías en transición, que lo hicieron en un 8,4%. El crecimiento económico mundial fue impulsado principalmente por los vigorosos desempeños registrados por las economías en desarrollo emergentes, incluidas la de China (11,4%) y la de la India (9,7%).

El crecimiento económico mundial fue impulsado principalmente por los vigorosos desempeños registrados por las economías en desarrollo emergentes, incluida la de China.

La fortaleza de las economías en desarrollo y de las economías en transición parece dar la razón al argumento del "desenganche", según el cual el crecimiento de las regiones en desarrollo ya no depende totalmente del desempeño económico de las economías avanzadas. Este argumento postula que el desenganche ocurre debido al crecimiento robusto y constante de las economías internas de gigantes económicos emergentes como China y la India, y a la creciente interdependencia Sur-Sur. Puede aducirse, sin embargo, que lo que se está produciendo es una "divergencia" en

peño económico de las economías avanzadas. Este argumento postula que el desenganche ocurre debido al crecimiento robusto y constante de las economías internas de gigantes económicos emergentes como China y la India, y a la creciente interdependencia Sur-Sur. Puede aducirse, sin embargo, que lo que se está produciendo es una "divergencia" en

Cuadro 1

Crecimiento económico mundial, 2005-2008^a

Región/país ^b	2005	2006	2007	2008 ^c
Mundo	3,4	3,9	3,8	2,9
Economías desarrolladas	2,4	2,8	2,5	1,6
<i>de ellas:</i>				
Estados Unidos	3,1	2,9	2,2	1,4
Japón	1,9	2,4	2,1	1,4
Unión Europea (27)	1,8	3,0	2,9	1,9
<i>de ella:</i>				
Alemania	0,9	2,9	2,5	2,0
Francia	1,9	2,2	2,1	1,6
Italia	0,0	1,7	1,5	0,5
Reino Unido	1,9	2,8	3,0	1,7
Economías en desarrollo	6,6	7,1	7,3	6,5
<i>de ellas:</i>				
China	10,4	11,1	11,4	10,0
India	8,8	9,2	9,7	7,6
Brasil	3,2	3,7	5,4	4,2
Sudáfrica	5,1	5,4	5,1	4,1
Economías en transición	6,6	7,5	8,4	7,4
<i>de ellas:</i>				
Federación de Rusia	6,4	6,7	8,1	7,5

Fuente: Informe sobre Comercio y Desarrollo 2008 de la UNCTAD, con la base de datos del Manual de Estadísticas de la UNCTAD; y LINK Global Economic Outlook 2008 (mayo de 2008) del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

^a Los cálculos para los grupos de países se basan en el PIB en dólares constantes de 2000.

^b Las regiones y los grupos de países corresponden a los que se definen en el Manual de Estadísticas 2004 de la UNCTAD. Para 2008, las regiones y los grupos de países corresponden a los que se definen en el Informe sobre Comercio y Desarrollo 2008 de la UNCTAD.

^c Previsiones.

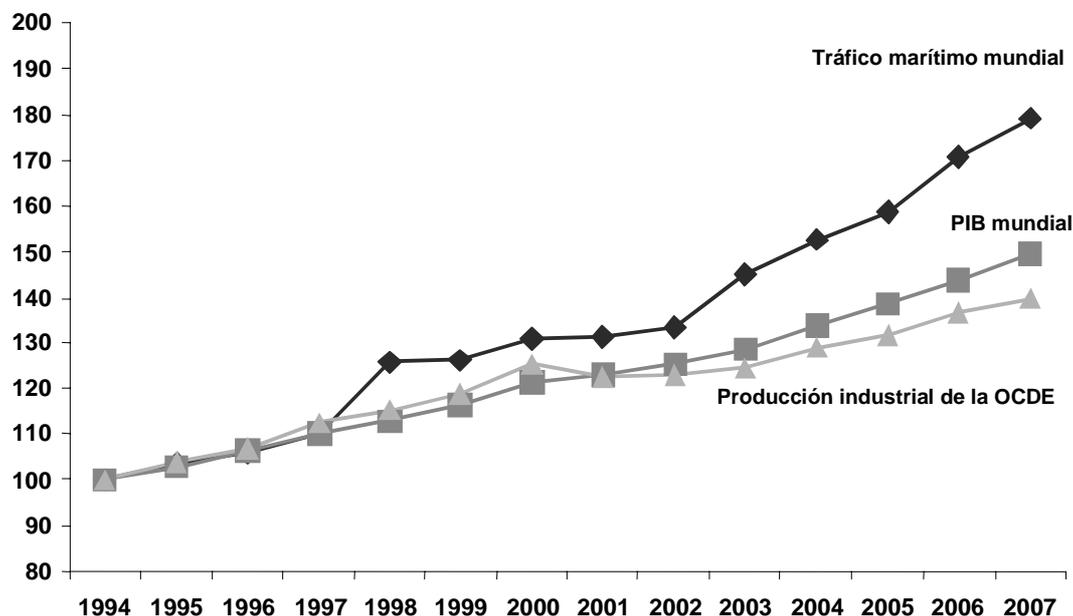
lugar de un "desenganche". Pese a la fortaleza de las economías en desarrollo emergentes, las condiciones económicas de las economías desarrolladas probablemente sigan repercutiendo en otras partes del mundo debido a la mundialización y la integración internacional. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), las perturbaciones de los mercados crediticios podrían propagarse y tener efectos secundarios que afecten también a las economías en desarrollo emergentes. El FMI calcula que las posibles pérdidas totales se aproximan al billón de dólares y sostiene que "lo que comenzó como un deterioro bastante controlado en segmentos del mercado de créditos de calidad inferior en los Estados Unidos se ha propagado como una metástasis que causa graves alteraciones en los mercados generales de

crédito y financiación, lo cual constituye ahora un peligro para las perspectivas macroeconómicas de los Estados Unidos y de todo el mundo"².

En el gráfico 1 se muestra la evolución de la relación entre el crecimiento del PIB mundial, la producción industrial en las economías avanzadas y el tráfico marítimo. Desde 2000, la economía mundial ha venido creciendo a un ritmo más rápido que el índice de producción industrial de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y que el tráfico marítimo mundial. Ello da a entender que el crecimiento de los países de la OCDE no habría bastado por sí solo para mantener el crecimiento registrado en el PIB mundial. O sea que el crecimiento en los países que no pertenecen a la

Gráfico 1

Índices del crecimiento económico mundial (PIB), la producción industrial de la OCDE y el tráfico marítimo mundial (volumen), 1994-2007
(1994 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, abril de 2008; UNCTAD, *Informe 2008 sobre el Desarrollo del Comercio*; y UNCTAD, *El informe sobre el transporte marítimo*, varios números.

OCDE, es decir las economías en desarrollo y las economías en transición, ha tenido una gran repercusión. En el gráfico 2 se presenta, con fines de comparación, el índice de producción industrial de ciertos países desarrollados y en desarrollo. Tal como se indica, entre 2000 y 2007 la producción industrial de la India, el Brasil y la Federación de Rusia ha venido creciendo a un ritmo más rápido que la de los Estados Unidos, el Japón y la Unión Europea³. Los índices de producción industrial de estos últimos países prácticamente se han estancado, ya que crecieron sólo marginalmente.

Las perspectivas para 2008 parecen desfavorables debido al arrastre de las incertidumbres que se enfrentaron en 2007. Como se observa en el cuadro 1, se espera que la economía mundial disminuya su ritmo de actividad, con un crecimiento del PIB inferior al 3,0%. Se espera que el crecimiento será moderado en todos los grupos de países, incluidos los de economías en desarrollo y China.

2. El comercio de mercancías⁴

Evolución reciente del comercio internacional

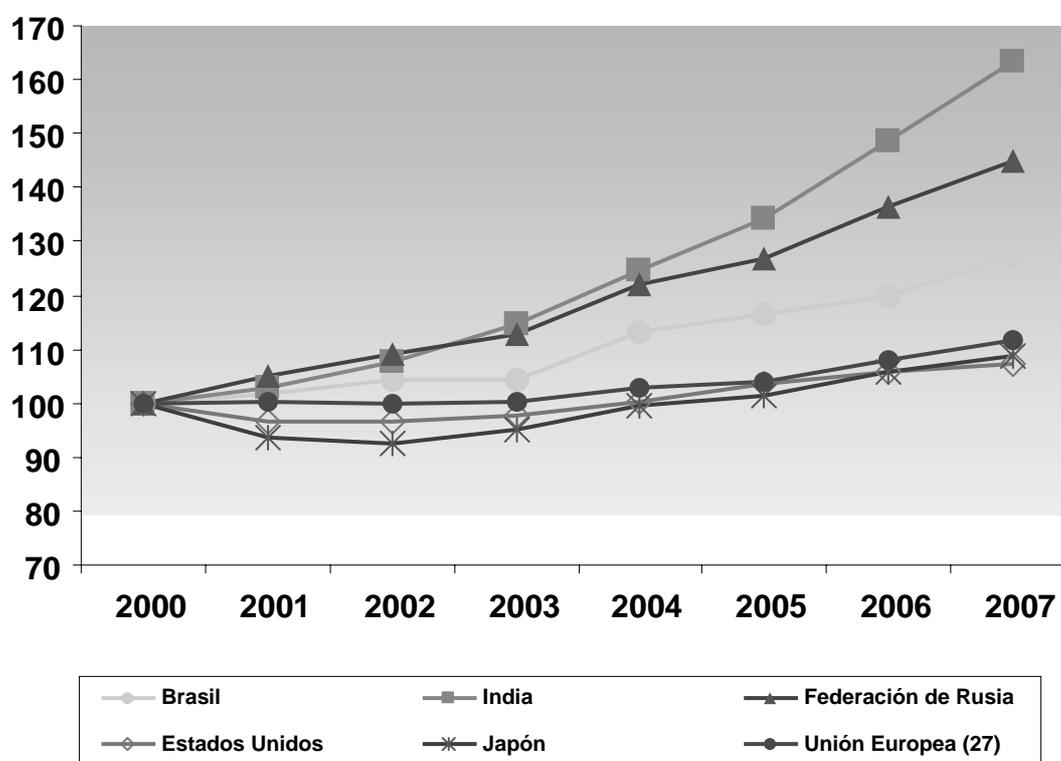
En consonancia con la desaceleración del crecimiento del PIB mundial y con la menor demanda de importaciones en los Estados Unidos, las exportaciones mundiales de mercancías crecieron a un ritmo más lento en 2007. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías aumentó 5,5% en 2007 (véase el cuadro 2), inferior al 8,5% registrado en 2006. Se manifestaron amplias variaciones en los desempeños comerciales tanto dentro de las regiones como entre ellas. Las economías en desarrollo y las economías en transición están impulsando el crecimiento del comercio mundial de mercancías y obteniendo una mayor participación en el mercado mundial. Su parte en las exportaciones mundiales de mercancías, en valor, aumentó del 34% en 1997 a más del 40% en 2007. En este último año, 12 países de las

En consonancia con la desaceleración del crecimiento del PIB mundial y con la menor demanda de importaciones en los Estados Unidos, las exportaciones mundiales de mercancías crecieron a un ritmo más lento en 2007.

En consonancia con la desaceleración del crecimiento del PIB mundial y con la menor demanda de importaciones en los Estados Unidos, las exportaciones mundiales de mercancías crecieron a un ritmo más lento en 2007. El volumen de las exportaciones mundiales de mercancías aumentó 5,5% en 2007 (véase el cuadro 2), inferior al 8,5% registrado en 2006. Se manifestaron amplias variaciones en los desempeños comerciales tanto dentro de las regiones como entre ellas. Las economías en desarrollo y las economías en transición están impulsando el crecimiento del comercio mundial de mercancías y obteniendo una mayor participación en el mercado mundial. Su parte en las exportaciones mundiales de mercancías, en valor, aumentó del 34% en 1997 a más del 40% en 2007. En este último año, 12 países de las

Gráfico 2

Índice de la producción industrial en ciertos países, 2000-2007
(2000 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, abril de 2008.

Cuadro 2

Crecimiento en volumen^a del comercio de mercancías, por regiones geográficas, 2005-2007
(En porcentaje)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2005	2006	2007		2005	2006	2007
6,5	8,5	5,5	Mundo	6,5	8,0	5,5
6,0	8,5	5,5	América del Norte	6,5	6,0	2,5
4,5	7,5	3,0	Unión Europea	4,0	7,0	3,0
4,5	1,5	0,5	África y Oriente Medio	14,5	6,5	12,5
8,0	4,0	5,0	América Latina	14,0	15,0	20,0
11,0	13,0	11,5	Asia	8,0	8,5	8,5
25,0	22,0	19,5	China	11,5	16,5	13,5
3,5	6,0	6,0	Comunidad de Estados Independientes	18,0	21,5	18,0

Fuente: Organización Mundial del Comercio (OMC): comunicado de prensa, Comercio mundial 2007, Perspectivas 2008, abril de 2008.

^a El volumen del comercio se calcula a partir de los valores aduaneros deflacionados por los valores unitarios normalizados y el índice ajustado de precios de las mercancías electrónicas.

economías en transición y de las regiones en desarrollo figuraron entre los principales 30 importadores y exportadores.

Aprovechando la mejora de las condiciones comerciales, los exportadores de combustibles y de minerales aumentaron el volumen de sus importaciones totales. Las importaciones se incrementaron en tasas de dos dígitos en América latina (20%), la CEI⁵ (18%) y África y el Oriente Medio (12,5%). Las exportaciones de dichas regiones aumentaron a un ritmo mucho más lento que sus importaciones.

Asia, especialmente China, continuó dando empuje al crecimiento del comercio mundial de mercancías. Las exportaciones e importaciones de China aumentaron 19,5 y 13,5%, respectivamente. En ese continente, el desempeño del Japón fue menos brillante, dado que las exportaciones aumentaron a un ritmo más lento que en 2006 y las importaciones se mantuvieron prácticamente en el mismo nivel.

Las exportaciones de mercancías de América del Norte crecieron a la misma tasa del promedio mundial, y más rápidamente que las importaciones. En tanto que las exportaciones de los Estados Unidos se vieron favorecidas por la devaluación del dólar, las importaciones en el Canadá y México fueron estimuladas por el aumento de los ingresos obtenidos con las exportaciones de combustibles y productos de la minería. En el resto del mundo, la Unión Europea registró un comercio de mercancías menos activo, puesto que las importaciones y las exportaciones se expandieron sólo el 3,0%.

En años recientes, la combinación de diversos factores contribuyó al dinamismo del comercio internacional de mercancías y modificó su panorama, así como el de los servicios de transporte marítimo. Entre dichos factores se encuentran una mayor liberalización del comercio, los adelantos de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) y del transporte (por ejemplo, buques de mayor tamaño y tecnologías de seguimiento y rastreo), unos servicios de logística muy refinados (verbigracia, logística brindada por terceros y por cuartos) y nuevos procesos de producción mundiales. Una característica que se está manifestando es el aumento del comercio dentro de las regiones en desarrollo y entre ellas, China, el Brasil, la India, México,

Sudáfrica, la República de Corea y la Federación de Rusia son los motores del comercio y la cooperación Sur-Sur. La parte que correspondió a estos países en las exportaciones mundiales fue del 17% en 1997, el 18% en 2000 y el 23% en 2007. Entre los ejemplos de medidas concretas que se han adoptado para promover la cooperación comercial Sur-Sur se encuentran la iniciativa de la India, el Brasil y Sudáfrica en favor del desarrollo puesta en marcha por la Declaración de Brasilia de junio de 2003 y la firma de más de 40 acuerdos comerciales⁶ entre China y países africanos en 2006⁷.

Aunque el nivel inicial haya sido reducido, el comercio de mercancías Sur-Sur ha cobrado un papel cada vez más importante en el comercio mundial. La aportación del comercio Sur-Sur al valor total de las exportaciones mundiales aumentó del 7,7% en 1990 al 12,4% en 2000 y al 16,7% en 2006. El comercio de mercancías Sur-Sur se incrementó de 686.000 millones de dólares en 1997 a más de 2 billones de dólares en 2007, o sea que se ha triplicado en diez años. La parte de las exportaciones entre países en desarrollo en relación con sus exportaciones totales se elevó del 39,5% en 2000 al 45,9% en 2006. El comercio Sur-Sur tiene grandes posibilidades de seguir desarrollándose y de evitar su

concentración mediante el aumento de su alcance geográfico a regiones fuera de Asia, así como a países de menores ingresos.

Los acontecimientos que afectan el entorno económico internacional general repercuten en el transporte de cargas, especialmente en los servicios de transporte marítimo. El crecimiento económico, los procesos de produc-

ción y las modalidades de consumo determinan en gran medida la demanda de dichos servicios. Como puede verse en el gráfico 1, el crecimiento del PIB mundial está en relación directa con el crecimiento del tráfico marítimo de mercancías.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

En 2007, se calcula que el tráfico marítimo internacional alcanzó las 8.020 millones de toneladas de mercancías cargadas, lo cual representa un aumento en volumen del 4,8% con respecto al año precedente (véanse los cuadros 3 y 4 y el gráfico 3). La carga seca, que incluye los graneles, la carga suelta y la

En 2007, se calcula que el tráfico marítimo internacional alcanzó las 8.020 millones de toneladas de mercancías cargadas, lo cual representa un aumento en volumen del 4,8% con respecto al año precedente.

Cuadro 3

Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica
(En millones de toneladas cargadas)

Año	Petróleo	Principales graneles ^a	Otra carga seca	Total (todas las mercancías)
1970	1.442	448	676	2.566
1980	1.871	796	1.037	3.704
1990	1.755	968	1.285	4.008
2000	2.163	1.288	2.533	5.984
2006	2.595	1.876	3.181	7.652
2007 ^b	2.681	1.997	3.344	8.022

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

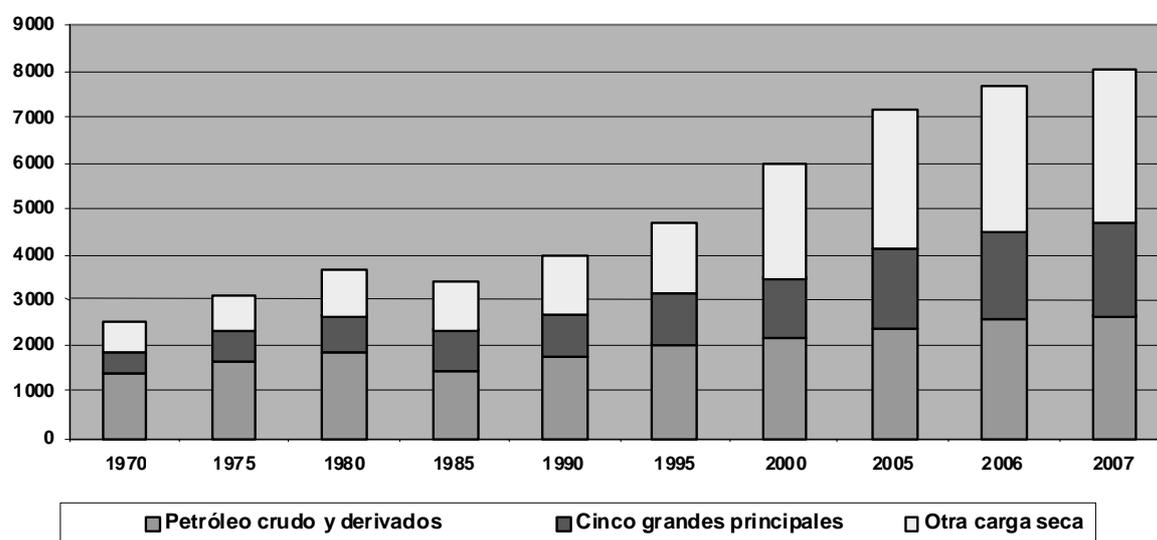
^a Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato.

^b Cálculos preliminares.

Gráfico 3

El tráfico marítimo internacional en determinados años
(En millones de toneladas cargadas)

Millones de toneladas



Fuente: UNCTAD: *El informe sobre el transporte marítimo*, varios números.

carga contenedorizada, representó la mayor parte de la mercancías cargadas (66,6%), en tanto que el petróleo completó el resto. El crecimiento del tráfico de carga seca a granel se calcula en el 5,6%; los cinco principales graneles responden principalmente a las necesidades de las industrias metalúrgicas

chinas, que se desarrollan a un ritmo aún más rápido del 6,4%. En parte como consecuencia de la repercusión limitada que ha tenido el aumento de los precios del petróleo en su demanda, los embarques mundiales de crudo y derivados crecieron en alrededor del 3,3% con respecto al año precedente.

Cuadro 4

Tráfico marítimo mundial en 2006 y 2007, por tipo de carga y grupos de países

Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados	Carga seca	Total	Crudos	Derivados	Carga seca
Millones de toneladas									
Mundo	2006	7.652	1.802	792	5.057	7.761	1.929	839	4.993
	2007	8.023	1.866	815	5.341	8.032	1.963	839	5.230
Economías desarrolladas	2006	2.621	135	365	2.121	4.174	1.294	509	2.370
	2007	2.672	136	371	2.165	4.263	1.302	507	2.454
Economías en transición	2006	258	115	47	95	55	6	3	46
	2007	284	129	51	105	58	6	3	49
Economías en desarrollo	2006	4.773	1.552	380	2.841	3.532	629	327	2.576
	2007	5.069	1.602	393	3.074	3.712	655	329	2.728
África	2006	780	475	60	246	333	43	34	255
	2007	835	508	63	263	366	45	38	284
América	2006	1.090	272	70	748	341	49	51	241
	2007	1.176	271	73	833	351	52	55	244
Asia	2006	2.897	801	251	1.845	2.846	537	235	2.074
	2007	3.052	819	257	1.976	2.982	558	229	2.194
Oceanía	2006	7	4	0	2	12	0	7	6
	2007	7	4	0	2	13	0	7	6
Porcentajes									
Mundo	2006	100,0	23,6	10,3	66,1	100,0	24,9	10,8	64,3
	2007	100,0	23,3	10,1	66,6	100,1	24,4	10,4	65,4
Economías desarrolladas	2006	34,2	7,5	46,0	41,9	53,8	67,1	60,7	47,5
	2007	33,3	7,3	45,6	40,5	53,1	66,3	60,5	46,9
Economías en transición	2006	3,4	6,4	6,0	1,9	0,7	0,3	0,3	0,9
	2007	3,5	6,9	6,2	2,0	0,7	0,3	0,3	0,9
Economías en desarrollo	2006	62,4	86,1	48,0	56,2	45,5	32,6	38,9	51,6
	2007	63,2	85,8	48,2	57,5	46,2	33,3	39,2	52,1
África	2006	10,2	26,4	7,5	4,9	4,3	2,2	4,1	5,1
	2007	10,5	27,2	7,7	4,9	4,6	2,3	4,6	5,1
América	2006	14,2	15,1	8,8	14,8	4,4	2,6	6,0	4,8
	2007	14,7	14,5	8,9	15,6	4,4	2,6	6,7	4,7
Asia	2006	37,9	44,4	31,7	36,5	36,7	27,8	28,0	41,5
	2007	38,0	43,9	31,6	37,0	37,1	28,4	27,3	41,9
Oceanía	2006	0,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2007	0,1	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1

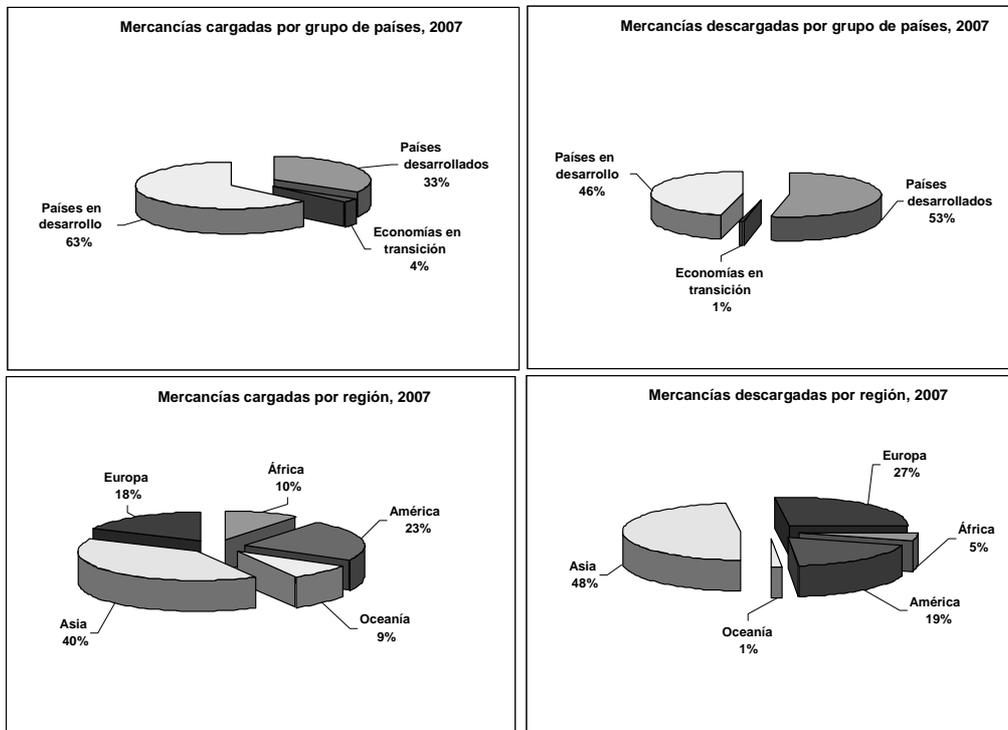
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes, el sector portuario y otras fuentes especializadas.

Las zonas de embarque más importantes fueron las regiones en desarrollo (63,2%), seguidas por las economías desarrolladas (33,3%) y las economías en transición (3,5%). El desglose geográfico del total de mercancías cargadas destaca el continuo predominio de la región asiática, a la que corresponde

el 40%, seguida en orden descendente de importancia por las Américas, Europa, África y Oceanía (véase el gráfico 4). Se presenta un desglose detallado por grupos de países, regiones y tipos de carga en el gráfico 4 y el anexo II.

Gráfico 4

El tráfico marítimo mundial, por grupos de países y por regiones (En porcentajes del tonelaje total)



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

El transporte marítimo continúa siendo el pilar del comercio internacional, dado que más del 80% del tráfico mundial de mercancías se realiza por vía marítima. Durante los últimos tres decenios, la tasa de crecimiento anual promedio del tráfico marítimo mundial se calcula en 3,1%. De continuar a este ritmo, cabría esperar que el tráfico marítimo mundial se incrementara en un 44% para 2020 y se duplicara a más tardar en 2031, para llegar a 11.500 millones de toneladas y 16.040 millones de toneladas, respectivamente.

Aunque en general el transporte marítimo ha estado vinculado con el acarreo de mercancías de gran volumen y bajo valor (por ejemplo, mineral de hierro y carbón), en los últimos años ha aumentado la parte de las mercancías de bajo volumen y elevado valor (verbi-gracia, productos manufacturados) transportadas por vía marítima. Según la OMC, los productos

... es muy probable que el transporte marítimo figure con mayor frecuencia en el futuro en todo debate sobre las preocupaciones mundiales emergentes, tales como la seguridad, la contaminación atmosférica y el cambio climático.

manufacturados representan en valor más del 70% del comercio mundial de mercancías. El comercio de mercancías manufacturadas incluye tanto los bienes de consumo como los intermedios, las piezas y los productos semiterminados, y se ha desarrollado en relación directa con el tráfico dentro de las compañías, la deslocalización internacional y la mundialización. Puesto que gran parte de este tráfico se lleva a cabo en contenedores, este tipo de actividad ha crecido considerablemente y se espera que siga haciéndolo en los años venideros a un ritmo que exigirá la duplicación de la capacidad contenedorizada.

Además de las economías de escala derivadas de los grandes volúmenes de carga, el sector del transporte contenedorizado invierte cada vez más en grandes portacontenedores, para obtener un mayor aprovechamiento de dichas economías al reducir los costos. La carga agrícola a granel tradicional (por

ejemplo, los cereales) se transporta cada vez más en contenedores, con lo cual se evitan las tarifas más elevadas del mercado granelero. Ello confirma las economías de escala superiores que se obtienen con los grandes portacontenedores. Estas consideraciones ponen de manifiesto la importancia económica del transporte marítimo y su potencial para seguir creciendo, así como la expansión de la carga marítima habitual mediante la incorporación de mercancías de bajo volumen y alto valor.

Debido a su importancia económica y considerando su crecimiento esperado, es muy probable que el transporte marítimo figure con mayor frecuencia en el futuro en todo debate sobre las preocupaciones mundiales emergentes, tales como la seguridad, la contaminación atmosférica y el cambio climático. En relación con la seguridad, el transporte marítimo ya se ha convertido en centro de atención en una gran cantidad de iniciativas nacionales e internacionales ya adoptadas o en etapa de planificación sobre la seguridad de la cadena de suministros (véase el capítulo 6). Las consideraciones ambientales también cobran impulso habida cuenta de los objetivos de desarrollo sostenible, del reto que plantea el cambio climático y de las preocupaciones relativas al aumento de la contaminación atmosférica. El combustible pesado que consumen los buques contiene una elevada concentración de azufre. Por consiguiente, el transporte marítimo es responsable de gran cantidad de emisiones de óxido de azufre y de óxido de nitrógeno, fenómeno que se ve acentuado por el aumento del tráfico marítimo. Los especialistas en cuestiones ambientales señalan a las emisiones provenientes de los buques como una fuente importante de contaminación atmosférica que, de no frenarse, podría causar más de 80.000 muertes prematuras anuales para 2012⁸. La OMI está realizando una labor destinada a reducir las emisiones de los contaminantes atmosféricos provenientes del transporte marítimo, en particular por conducto del anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 1973/78/97). En la labor que se lleva a cabo se espera que el transporte marítimo y su contribución a la contaminación atmosférica sigan siendo objeto de atención internacional en los años venideros (véase el capítulo 6, que contiene información adicional sobre las iniciativas vinculadas con el medio ambiente que examina actualmente la OMI).

En cambio, las emisiones de gases de invernadero provocadas por el transporte marítimo y sus consecuencias para el cambio climático han recibido hasta ahora poca atención. La OMI ha calculado

recientemente que el consumo total de combustible por los buques se cifró en 369 millones de toneladas en 2007 y ha previsto que, para 2020, ha de aumentar en más del 30% y llegar a 486 millones de toneladas. Estas cuantías de consumo producen emisiones de dióxido de carbono (CO₂) que en 2007 llegaron a 1.120 millones de toneladas y que en 2020 se elevarán a 1.475 millones de toneladas. Dichas cantidades equivalen al 4% de las emisiones de CO₂ provenientes del consumo mundial de combustibles y se calcula que duplican las que produce la aviación⁹. Todavía no se ha adoptado ningún instrumento de cumplimiento obligatorio que regule las emisiones de gases de invernadero derivadas del transporte marítimo. En tanto que la labor relativa a dichas emisiones que realiza la OMI se encuentra en una etapa preliminar, hasta ahora las emisiones de gases de invernadero provenientes del combustible utilizado en los buques han sido excluidas del instrumento jurídico internacional que se ocupa del cambio climático, es decir el Protocolo de Kyoto. Considerando que se espera que las negociaciones actuales sobre un acuerdo posterior al de Kyoto culminen en diciembre de 2009, es probable que el transporte marítimo y su consumo de energía y emisión de gases de invernadero sean objeto de una mayor atención internacional.

2. El transporte marítimo mundial por grupos de países

La firme demanda de los consumidores y el rápido desarrollo industrial de las economías en desarrollo emergentes siguen impulsando el crecimiento del tráfico marítimo mundial. La mayoría de las economías en desarrollo y de las economías en transición dependen del sector de productos básicos, incluidos los combustibles, como su mayor fuente de ingresos, puestos de trabajo y divisas. Más de 100 economías en desarrollo, con inclusión de los países menos adelantados y las economías en transición, obtienen más del 40% de sus ingresos de exportaciones de los productos primarios. Esta dependencia se hace patente en la composición de su comercio marítimo.

La estructura de las importaciones por vía marítima de las economías en desarrollo destaca las crecientes necesidades energéticas de dichos países y la expansión del comercio Sur-Sur. El rápido crecimiento de la economía y de la producción industrial (por ejemplo, en China y la India) ha estimulado el aumento de las importaciones de petróleo en los países en desarrollo. África y América Latina atienden cada vez más asiduamente las necesidades de

China en cuanto a productos primarios, en tanto que aumentan las exportaciones de los bienes de consumo producidos en este país hacia África y América Latina. En 2006 los productos manufacturados representaron más del 70% de las exportaciones de China a África, en tanto que alrededor del 60% de las exportaciones de este continente hacia China estuvieron integradas por combustibles. Durante el mismo año, los combustibles y otros minerales constituyeron el 40% de las exportaciones de América Latina a China, en tanto que en el sentido inverso los productos manufacturados representaron el 60% del total. Cabe suponer que las economías tanto desarrolladas como en desarrollo sigan dependiendo en gran medida de los combustibles fósiles como fuentes de energía. El carbón ya se presenta como suplemento y posiblemente como alternativa del petróleo y el gas. Por ser el carbón uno de los combustibles fósiles más contaminantes, el aumento de su uso da origen a preocupaciones en relación con el medio ambiente. Sigue siendo un reto en esta materia el hacer frente a las repercusiones ambientales de las usinas alimentadas con carbón y atender simultáneamente las demandas energéticas de las economías en desarrollo que están en crecimiento.

Economías desarrolladas

En 2007 las economías desarrolladas participaron con el 33,3% en el total de las mercancías cargadas en el mundo. Dentro de este grupo, Europa fue el mayor participante, y la carga seca representó el mayor porte de carga, seguida por los derivados del petróleo (exportaciones) y petróleo crudo (importaciones). La parte de Europa en el total de mercancías embarcadas en el mundo se cifró en el 14,8%, y le siguieron Australia y Nueva Zelanda (8,5% entre ambos), América del Norte (7,9%) y el Japón e Israel (2,2% entre ambos). Europa es el destino del 26,9% de los embarques mundiales de petróleo crudo, del 32,8% de los productos derivados del petróleo y del 24,9% de la carga seca. América del Norte recibió el 14,8% de las mercancías descargadas en todo el mundo, seguida por el Japón e Israel (10,8%), y Australia y Nueva Zelanda (1,2%).

Economías en desarrollo

A diferencia de las naciones desarrolladas, las economías en desarrollo aportan una mayor parte de las exportaciones que de las importaciones mundiales. En 2007, el 63,2% de las mercancías cargadas en todo el mundo tuvieron como punto de origen las

regiones en desarrollo, mientras que el 46,2% de dicho total fue descargado en puertos de los países en desarrollo. Los puertos de los países en desarrollo cargaron el 85,8% del total de las exportaciones mundiales de petróleo crudo y el 48,2% del total de las exportaciones mundiales de productos derivados del petróleo, lo cual pone de manifiesto la estructura de su comercio. En cuanto a las mercancías descargadas, los puertos de las economías en desarrollo recibieron el 52,1% de las importaciones mundiales de carga seca, el 39,2% de los productos derivados del petróleo y el 33,3% del petróleo crudo. Se mantuvo el predominio de los países en desarrollo asiáticos tanto en cuanto a la carga como a la descarga, que representaron respectivamente el 38 y el 37,1% del total mundial. La parte de las economías en transición fue del 3,5% del total de mercancías cargadas en el mundo y del 0,7% de las descargadas. Los embarques de petróleo realizados en sus puertos se calculan en el 6,9% del total mundial del petróleo cargado, y son integrados especialmente por petróleo embarcado desde el mar Negro y desde el mar Báltico.

3. La demanda de servicios de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo medida en toneladas-milla. Se calcula que en 2007 el tráfico marítimo mundial llegó a 32.932.000 millones de toneladas-milla. Esta cifra representa un aumento del 4,7% sobre el año anterior. Debido a que China y otros países procuraron diversificar su abastecimiento de energía recurriendo a mercados distantes, las toneladas-milla de petróleo crudo y derivados aumentaron el 2,5%. Está creciendo la parte de las importaciones de petróleo crudo a China provenientes de fuentes fuera del Oriente Medio y de la Federación de Rusia. Por ejemplo, las importaciones en China de petróleo proveniente de Angola se elevaron del 14% en 2004 al 17% en 2007.

En cuanto a todas las cargas secas, las toneladas-milla aumentaron en un 6,1%, y las cinco principales cargas secas a granel crecieron aún más (8,5%). En cuanto al resto de las cargas secas (graneles menores y cargas en buques de línea), las toneladas-milla aumentaron el 3,5%. Cabe esperar que siga aumentando la cantidad de toneladas-milla de las cargas secas a granel, debido a que China, para satisfacer sus necesidades de mineral de hierro, recurre cada vez más a nuevos proveedores, tales como los de América Latina.

Cuadro 5

El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica
(En miles de millones de toneladas-milla)

Año	Petróleo			Mineral de hierro	Carbón	Cereales ^a	Los cinco graneles principales ^b	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
1980	8.385	1.020	9.405	1.613	952	1.087	3.652	3.720	16.777
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
2001	8.074	2.105	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
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	3.035	2.810	1.273	7.464	7.810	25.854
2004	8.795	2.305	11.100	3.444	2.960	1.350	8.139	8.335	27.574
2005	9.239	2.510	11.749	3.918	3.113	1.686	9.119	8.730	29.598
2006	9.495	2.635	12.130	4.192	3.540	1.822	9.976	9.341	31.447
2007	9.685	2.755	12.440	4.790	3.750	1.857	10.827	9.665	32.932

Fuente: Fearnleys Review, varios números.

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

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

Las necesidades de las economías en desarrollo emergentes en materia de energía y de productos básicos están en aumento. Algunos países emergentes incluso se han convertido de exportadores netos en importadores netos de algunos productos primarios. A muchos de estos países quizá les resulte necesario encontrar nuevos proveedores en lugares distantes, lo cual llevará a un aumento del número de toneladas-milla. Además, es posible que las normas encaminadas a mejorar la seguridad energética y a luchar contra el cambio climático contribuyan a cambiar las modalidades del comercio mundial, la distribución de los proveedores y las distancias recorridas. Entre las medidas que podrían repercutir en el transporte marítimo se cuentan:

- la Ley de independencia y seguridad energéticas de 2007, de los Estados Unidos, tendiente a reducir la dependencia del petróleo por parte de ese país mediante el aumento de la oferta proveniente de nuevas fuentes de combustibles y la reducción de la demanda de petróleo; y
- la propuesta de la Comisión Europea de una iniciativa a favor del clima (Climate Action), que incluye una directiva que fija un objetivo

vinculante general para la Unión Europea, consistente en utilizar a más tardar en 2020 un 20% de energía renovable y lograr que los biocombustibles tengan como mínimo una participación del 10% en el mercado.

Las políticas mencionadas pueden llevar al aumento del comercio de los combustibles fósiles no convencionales y de los biocombustibles y sus insumos (por ejemplo, el maíz). Dicho comercio podría incidir en la composición de la flota mundial, especialmente en los segmentos de mercado de los petroleros y de los graneleros de carga seca de tamaño mediano grande. También podría tener repercusiones sobre las rutas al desarrollarse una nueva infraestructura para atender el crecimiento potencial en la esfera de las fuentes de combustibles no tradicionales.

C. SECTORES DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

Además de los factores del lado de la oferta (verbi-gracia, la flota, la infraestructura de transporte y la disponibilidad de carga), la actividad del tráfico marítimo depende de elementos del lado de la demanda tales como el nivel de desarrollo (por ejemplo,

Algunos países emergentes incluso se han convertido de exportadores netos en importadores netos de algunos productos primarios.

que se trate de economías maduras, emergentes o en crecimiento), la estructura de la economía (por ejemplo, si es una economía de servicios, industrializada o basada en la agricultura) y el marco político y normativo (verbigracia, la liberalización del comercio y la integración regional), así como de acontecimientos fortuitos (por ejemplo, el clima, las huelgas y la agitación política). En la siguiente sección se examinan algunos acontecimientos que afectaron el tráfico marítimo en 2007.

1. El comercio marítimo de petróleo crudo y sus productos¹⁰

Evolución general

Diversos acontecimientos influyeron en el sector petrolero en 2007. Se trató en particular de la devaluación del dólar estadounidense, los riesgos geopolíticos en zonas de producción y exportación, los severos eventos climáticos, las limitaciones de la capacidad de refinación y los rígidos cupos de producción fijados por la OPEP¹¹. No obstante, un acontecimiento de gran importancia fue el constante aumento de los precios del petróleo, que continuó en 2008. Por ejemplo, el precio al contado de un barril de crudo Brent tuvo un promedio de 72,54 dólares por barril (pb) durante el año y llegó a 96,68 dólares pb en noviembre. Para fines de 2007 los precios habían aumentado en más del 60% con respecto al comienzo del año. En 2008 los precios alcanzaron la marca de 100 dólares pb y subieron hasta 145 dólares por barril en julio antes de retroceder a 95,47 dólares en septiembre¹². El aumento de los precios del petróleo en 2007 y 2008 fue impulsado por una combinación de factores, entre ellos la oscilación de los niveles de las existencias estratégicas del producto, la tirantez geopolítica y unas condiciones climáticas adversas. Algunos observadores también han mencionado el "efecto especulación" como factor que contribuyó a los precios récord del petróleo. La debilidad del dólar estadounidense y la inestabilidad de los mercados financieros internacionales suscitaron interés en los productos básicos incluido el petróleo, cuyo precio está marcado principalmente en dólares y al que se considera una protección efectiva contra la debilidad de esa moneda.

Un motivo más fundamental que explica el constante aumento de los precios del petróleo observado en los últimos años se relaciona con las presiones de la oferta y la demanda. El incremento de la demanda de petróleo, alimentada por la expansión demográfica y el crecimiento económico en las economías

en desarrollo emergentes ha ido a la par de un aumento más lento de la oferta. La oferta de petróleo está limitada por la disponibilidad de las reservas, las necesidades en materia de inversión, la asequibilidad de la producción petrolera y el tiempo que transcurre entre el momento en que se descubre un yacimiento petrolífero y el momento en que comienza su producción. Otro problema estructural es la cantidad limitada de combustibles fósiles no renovables y la perspectiva de que el crecimiento de la producción alcance una cresta y disminuya a partir de entonces. La hipótesis de que la producción petrolera mundial ya ha llegado a su cenit (*peak oil*) o está por hacerlo en los próximos años se está abriendo camino, y están surgiendo supuestos análogos con respecto a otras fuentes de combustibles fósiles que apuntan a un "cenit del gas" y un "cenit del carbón" habida cuenta de la naturaleza finita de todos los combustibles fósiles¹³. La medida más común de la suficiencia de las reservas comprobadas en relación con la producción anual es el índice reservas-producción, que da el número de años que le quedan a la producción proveniente de las reservas comprobadas actuales al ritmo actual de producción. Durante los últimos 25 años, el índice ha estado entre 9 y 12 años para los Estados Unidos, en tanto que los principales países productores de petróleo de la OPEP han mantenido índices de 20 a 100 años¹⁴. Sobre la base de los datos relativos a la energía, las reservas comprobadas y los niveles de producción en el mundo a fines de 2007, y suponiendo que la producción petrolera mundial registrada en 2007¹⁵ permanezca al mismo nivel en el futuro, se espera que el petróleo tenga una duración de 41,6 años, mientras que el gas natural y el carbón durarían respectivamente 60,3 y 133 años. Numerosos geólogos y expertos en petróleo consideran que su producción ya ha llegado al máximo y por lo tanto ha comenzado a disminuir¹⁶.

La Agencia Internacional de la Energía (AIE) calcula en su *World Energy Outlook* (Perspectivas de la energía en el mundo) de 2007 que, de continuar el entorno actual (es decir, en la hipótesis de que no se adopten nuevas políticas), las necesidades energéticas primarias del mundo en el futuro aumentarán en un 55% entre 2005 y 2030. Se espera que China y la India representen el 45% de este crecimiento y que gran parte de la demanda adicional se satisfaga probablemente mediante el aumento de las importaciones. Para hacer frente a la demanda mundial calculada para 2030, se necesitarán inversiones en la infraestructura (por ejemplo, plataformas mar adentro, oleoductos y gasoductos, refinerías e instalaciones de bombeo) de aproximadamente 22 billones de

dólares. El aumento de los precios, al tiempo que podría inducir al reemplazo del petróleo por el carbón y los combustibles fósiles no convencionales, ofrece también un incentivo para llevar a cabo las inversiones necesarias en la infraestructura y la tecnología energéticas y en otros tipos de energía. Las fuentes alternativas de energía a que se destinarían las inversiones incluyen en particular los biocombustibles, que pueden tener repercusiones en cascada en otros sectores, tales como los productos agrícolas y su comercio.

En resumen, el aumento de los precios del petróleo, las limitaciones del lado de la oferta y el incremento de la demanda plantean grandes dificultades al comercio mundial así como al tráfico y el transporte marítimos mundiales. En la sección D del presente capítulo (véase la página 28) se examinan las posibles repercusiones del aumento de los costos del combustible en el transporte marítimo y se analizan algunos de los efectos secundarios para el comercio y su distribución geográfica.

Producción y consumo de petróleo

En 2007 la producción mundial de petróleo¹⁷, medida en millones de barriles por día (mbpd), disminuyó en un 0,2% hasta situarse en 81,5 mbpd. Pese a las limitaciones del lado de la oferta y al aumento de los precios del petróleo, su consumo¹⁸ no se contrajo sino que superó a la producción. En lo que atañe a la OCDE, la firme demanda de petróleo refleja en parte la elevada inelasticidad de los precios de los combustibles para transporte, especialmente en América del Norte, así como las necesidades de otros países de la OCDE en materia de calefacción y generación de electricidad. En las regiones fuera del ámbito de la OCDE, especialmente en las economías en desarrollo emergentes, la demanda de petróleo está principalmente impulsada por el crecimiento económico.

La oferta de petróleo se concentra en el Asia occidental, las economías en transición, América del Norte y África. En 2007 la OCDE y la OPEP produjeron entre ambas el 66,1% del total mundial de petróleo crudo. La producción en los países de la OPEP disminuyó en un 1,2%, resultante en una leve reducción de la parte del mercado de dicho grupo (43% en 2007 en relación con 43,5% en 2006). Durante el

mismo año, la producción de los países de la OCDE se contrajo en un 1,4%, por lo que su participación en el mercado cayó del 23,8% en 2006 al 23% en 2007 (véase el gráfico 5).

Miembros de la OPEP

En 2007, Angola, el Iraq, la República Islámica del Irán, Qatar y la Jamahiriya Árabe Libia aumentaron la producción, en tanto que los demás miembros de la OPEP registraron una merma. La producción se vio limitada, entre otras cosas, por la aplicación del recorte de 500.000 bpd dispuesto por la OPEP en febrero de 2007. El mayor productor mundial de petróleo, Arabia Saudita, representó el 12,8% de la producción mundial total y siguió siendo el principal productor dentro de la OPEP, con una proporción del 29,3%. Otros grandes productores del grupo fueron la República Islámica del Irán (12,6%) y los Emiratos Árabes Unidos (8,1%). La parte de los miembros de la OPEP situados fuera del Asia occidental y de África (Indonesia y la República Bolivariana de Venezuela) disminuyó del 11,4% en 2006 al 10,8% en 2007. Los miembros africanos aumentaron su participación, del 17,1% en 2006 al 22% en 2007, incremento que obedece en parte a la contribución de Angola, que adhirió a la OPEP en diciembre de 2006; es el primer miembro que ingresa en dicha organización desde el decenio de 1970.

Miembros de la OCDE

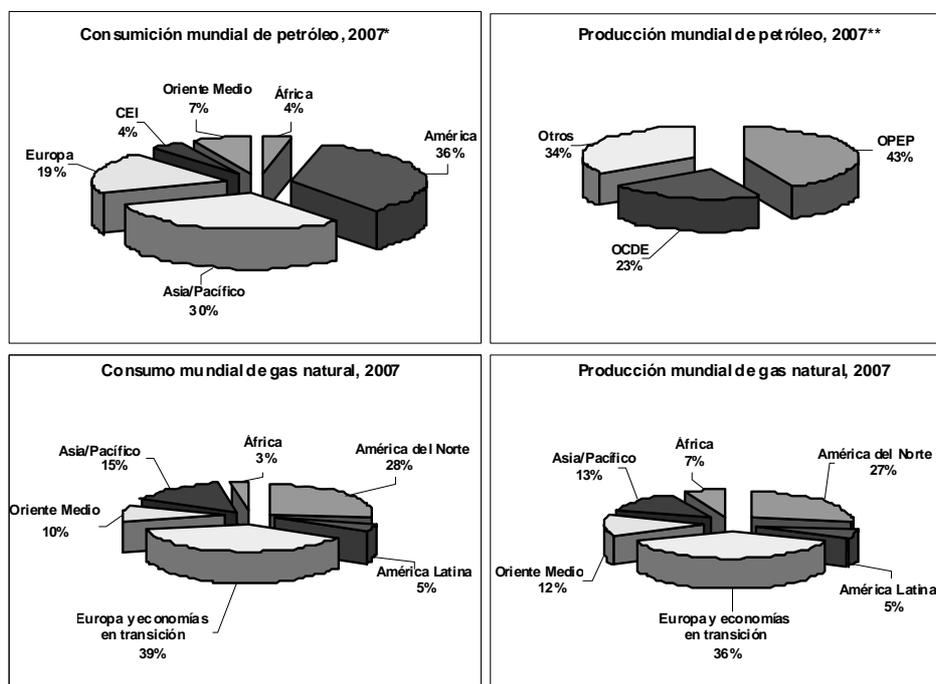
En 2007 América del Norte continuó siendo el principal productor de petróleo crudo entre los miembros de la OCDE, con una proporción del 71,3%. Estados Unidos, que representó más de un tercio de la producción petrolera de la OCDE, aumentó su producción. En 2007, la proveniente de los 27 países de la Unión Europea disminuyó en un 1,1%, como resultado del mantenimiento del mismo nivel de producción en el Reino Unido y de la reducción del 7,7% en la producción de Noruega. Esta reducción puede atribuirse, entre otros factores, a la suspensión temporal, por razones de mantenimiento, del yacimiento de condensado de Kvitebjørn, en el mar del

Norte. En otras regiones, los ciclones que ocurrieron mar adentro en el noroeste de Australia y que causaron una parada de la producción de alrededor de 175.000 bpd tuvieron escaso impacto en el total de la producción de ese país, que aumentó el 1,8%.

En 2007 la OCDE y la OPEP produjeron entre ambas el 66,1% del total mundial de petróleo crudo.

Gráfico 5

Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural, 2007
(En porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos publicados en *Statistical Review of World Energy*, BP, junio de 2008.

* Comprende la demanda terrestre, la aviación internacional, el combustible utilizado en los buques y el combustible y las pérdidas de las *refinerías*, así como el etanol para combustible y el biodiésel.

** Comprende el petróleo crudo, los esquistos bituminosos, las arenas bituminosas y los LGN (el contenido líquido del gas natural cuando se lo recupera por separado). Están excluidos los combustibles líquidos de otras fuentes, tales como la biomasa y los derivados del carbón.

Otros productores

En 2007, la producción total de los países que no pertenecen a la OPEP ni a la OCDE, entre los que figuran la Federación de Rusia, China y el Brasil, aumentó 1,9% con respecto al año precedente. Con un total de 27,1 mbpd, la parte de mercado de estos países aumentó del 32,6% en 2006 al 33,3% en 2007. La Federación de Rusia, que es el segundo mayor productor mundial, incrementó su producción en un 2,2%, hasta llegar a aproximadamente 10 mbpd. Se ha comunicado que otros productores han disminuido su producción (por ejemplo, China y Argentina), o la han aumentado de manera mínima (Brasil e India).

Evolución de las refinerías

La producción total de refino en el mundo fue de alrededor de 75,5 mbpd en 2007. Más de la mitad de la producción mundial se obtiene en refinerías de países de la OCDE. Esta proporción disminuyó levemente en los últimos años, lo cual refleja las dificultades que enfrenta la expansión de la capacidad de refino en dichas regiones como consecuencia, entre otras cosas, de las limitaciones por consideraciones ambientales y la resistencia del público en general a la ampliación de las refinerías.

En 2007, Europa y las economías en transición resultaron los mayores productores, con una producción

combinada de 20,8 mbpd. El siguiente participante más importante en la producción mundial de las refinerías fue América del Norte, con una producción de 18,4 mbpd. Dichas cifras corresponden a una participación en el mercado mundial de refino del 27,6% para Europa y las economías en transición y del 24,4% para América del Norte. Las economías en desarrollo emergentes invierten cada vez más en la creación de capacidad adicional de refino. En el Oriente Medio, se están preparando proyectos para mejorar las refinerías existentes y construir nuevas instalaciones. A comienzos de 2008 se estaban estudiando 180 proyectos para aumentar la capacidad de refino y 50 proyectos de nuevas refinerías¹⁹. En otras regiones también se está ampliando la capacidad de refino. Cabe notar la capacidad excedente de refino de la India, que incluye varias terminales dedicadas a las exportaciones.

Los envíos de petróleo crudo

En 2007, la participación del tráfico de petroleros en el total del tráfico marítimo mundial equivalió al 33,4%. Los envíos mundiales de cargas en los petroleros llegaron a 2.680 millones de toneladas, de las cuales más de los dos tercios fueron de petróleo crudo. Durante el mismo año, los embarques marítimos de petróleo crudo aumentaron en aproximadamente 3,5%, hasta alcanzar 1.860 millones de toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga están ubicadas sobre todo en regiones en desarrollo, y el Asia occidental continúa a la cabeza de la lista con 726,7 millones de toneladas. Entre otras zonas de carga se encuentran el África occidental (238,6 millones de toneladas), el África septentrional (139,6 millones de toneladas), el Caribe y América Central (119,8 millones de toneladas), las costas marítimas septentrional y oriental de América del Sur y el África central (117,4 millones de toneladas cada una). Las principales zonas de descarga están situadas en regiones desarrolladas, en particular Europa (528,4 millones de toneladas), América del Norte (534,4 millones de toneladas) y el Japón (211,5 millones de toneladas). Las principales regiones en desarrollo de descarga incluyen en particular el Asia meridional y oriental, con 424,8 millones de toneladas, y el Asia sudoriental, con 95,8 millones de toneladas, situación que explican las crecientes necesidades energéticas del Asia en desarrollo y la evolución del comercio intrarregional Sur-Sur.

Envíos de productos del petróleo

Se calcula que en 2007 los embarques mundiales de derivados del petróleo aumentaron el 2,8% hasta alcanzar 814,7 millones de toneladas. En general, los envíos de estos productos están condicionados por la capacidad de refino mundial, el uso estacional de automóviles en los Estados Unidos (que aumenta entre mayo y septiembre) y las condiciones climáticas, que repercuten en el consumo estacional de combustibles. En 2007, las regiones desarrolladas recibieron el 60,4% de las importaciones mundiales de dichos productos, en tanto que las economías en desarrollo y las economías en transición completaron el saldo. Además de los factores estacionales (es decir, la estación de uso de la calefacción y la estación de mayor conducción de automotores), de los factores estructurales (es decir, las decisiones de especializarse en la producción de ciertos productos y de importar otros, así como las necesidades de mantenimiento) y de los factores estratégicos (acumulación de existencias), la demanda de los productos del petróleo está determinada por el entorno internacional general, incluido el desempeño de la economía mundial. No obstante, la demanda de derivados del petróleo está supeditada a acontecimientos imprevisibles, como las catástrofes naturales y la incidencia climática. Por ejemplo, el terremoto que ocurrió en el Japón a finales del verano de 2007 causó trastornos en las actividades de un gran reactor nuclear, lo que produjo un aumento de la demanda de importación de petróleo y gas.

La producción y el consumo de gas natural

En 2007, la producción mundial de gas natural aumentó 2,4% con respecto al año anterior y llegó a un total de 2.940.000 millones de metros cúbicos (bmc). Expresada como equivalente en millones de toneladas de petróleo (mtpe), alcanzó la cantidad de 2.654 unidades. La Federación de Rusia continuó siendo el mayor productor mundial, con una parte del 20,6% del mercado, seguida por los Estados Unidos, con un 18,6%. Otros productores incluyen en particular el Canadá (6,2%), la República Islámica del Irán (3,8%), Noruega (3%), Argelia (2,8%), China (2,3%), Indonesia (2,2%) y Malasia (2%) (véase el gráfico 5).

El consumo mundial de gas natural aumentó en 2007 en un 3,1% hasta llegar a 2,922 bmc o 2.638 mtpe.

Los Estados Unidos y la Federación de Rusia fueron los principales consumidores de gas natural: su participación en el consumo mundial total se elevó al 22,3 y el 15%, respectivamente. Entre otros importantes consumidores figuran la República Islámica del Irán (3,8%), el Canadá (3,2%), el Japón y el Reino Unido (3,1% cada uno).

Los envíos de gas natural licuado

Se calcula que los embarques de gas natural licuado (GNL) se incrementaron en un 7,3% entre 2006 y 2007 hasta alcanzar 226,4 bmc.

Este crecimiento estuvo impulsado primordialmente por la capacidad adicional que ofrecen las instalaciones de licuefacción y purificación que comenzaron a funcionar en 2006 así como las terminadas en 2007 (verbigracia, en Nigeria y Guinea Ecuatorial).

Los principales importadores de GNL son una mezcla de países desarrollados y países en desarrollo, a saber el Japón, la República de Corea, los Estados Unidos, España, Francia y la India. Los exportadores más importantes de GNL están situados en las regiones en desarrollo; Qatar, el mayor exportador mundial, realizó el 17% de las exportaciones mundiales de gas natural. También son países exportadores Malasia (13,1%), Indonesia (12,2%), Argelia (10,9%), Nigeria (9,3%), Australia (9%) y Trinidad y Tabago (8%). Otros participantes en menor medida son Egipto, Omán y Brunei Darussalam. Entre ambos, el Japón y la República de Corea recibieron más de la mitad de las importaciones mundiales de gas natural. Otros importadores destacados de gas natural en 2007 fueron España, Estados Unidos, Francia y la Provincia china de Taiwán.

El comercio de GNL seguramente ha de crecer. Abundan los proyectos de ampliación de la capacidad, que abarcan Qatar, Nigeria, Australia, Trinidad, la Federación de Rusia, Yemen y el Perú. Con el fin de prepararse para recibir los suministros adicionales ofrecidos por estos proyectos, numerosos países y regiones -en particular Estados Unidos, Canadá,

Europa, América del Sur y Asia- han tomado medidas para reforzar las inversiones en el desarrollo de terminales de importación. En otro orden de cosas, cabe tomar nota del acuerdo recientemente concertado entre el ente monopólico de gas natural Gazprom, de la Federación de Rusia, y el grupo francés

Total. El acuerdo otorga a Total una participación del 25% en el proyecto relativo al yacimiento ruso de gas natural de Shtokman, en el mar de Barents. Según se informa, dicho yacimiento es uno de los mayores yacimientos no desarrollados de gas natural en el mundo, y se calcula que contiene alrededor de 130 billones de pies cúbicos. La primera etapa del proyecto de Shtokman probablemente comience en 2013 sus operaciones, que le permitirán suministrar 835.000 millones de pies cúbicos de gas natural por año. Existe el propósito de exportar GNL a Europa por medio de un gasoducto y a América del

Norte en buques cisterna, lo cual indica que hay margen para que el comercio de GNL y la demanda de capacidad de transporte especializado en dicho producto sigan creciendo. En los últimos años, los buques cisterna que transportan GNL han casi duplicado su tamaño; el buque

Al Gattara, registrado en las Islas Marshall, es el más grande de este tipo en el mundo.

2. Los envíos de carga seca²⁰

Evolución general

Los embarques de carga seca siguieron creciendo en 2007 a un ritmo firme (5,6% de aumento con respecto al año precedente) hasta alcanzar 5.340 millones de toneladas. Estos envíos representaron el 66,6% del total de mercancías cargadas en el mundo. Se calcula que el tráfico de las cinco principales cargas transportadas a granel (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfato) llegó a 2.000 millones de toneladas. El resto fue integrado por graneles menores y mercancías transportadas en buques de línea regular, que en su conjunto llegaron aproximadamente a 3.340 millones de toneladas. En los gráficos 6 a) y 6 b) se presenta un panorama de

los principales participantes en la producción, consumo y tráfico de algunos de los graneles más importantes.

La demanda de productos básicos secos a granel se ve impulsada, entre otras cosas, por las necesi-

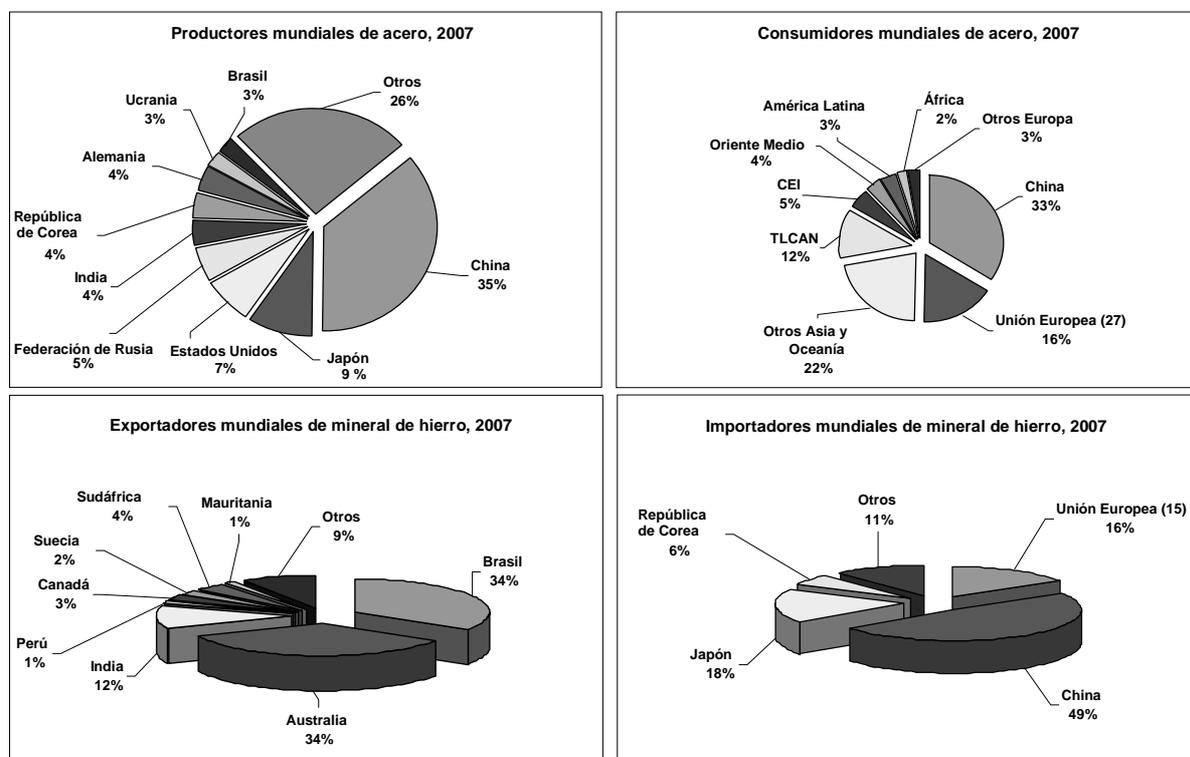
dades de la producción y el crecimiento industriales. Las industrias metalúrgicas son clave para el desarrollo de las economías emergentes y en proceso de maduración, cuyo crecimiento depende en gran medida de la disponibilidad de acero, mineral de hierro, carbón y otros minerales. El tráfico contenedorizado

Se calcula que los embarques de gas natural licuado (GNL) se incrementaron en un 7,3% entre 2006 y 2007.

Las industrias metalúrgicas son clave para el desarrollo de las economías emergentes y en proceso de maduración.

Gráfico 6 a)

Graneles principales (acero y mineral de hierro): productores, consumidores y comerciantes en 2007
(Parte del mercado mundial en porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados en *Shipping Review and Outlook*, publicada en la primavera de 2008 por Clarkson Research Services; *Dry Bulk Trade Outlook*, publicada en mayo de 2008 por el Instituto Internacional del Hierro y del Acero (IISI); *IISI Short Range Outlook*, abril de 2008.

también es un importante impulsor del crecimiento del comercio de los graneles secos. El vigoroso crecimiento del tráfico de contenedores está alimentado por el aumento de la demanda de bienes de consumo en las regiones en desarrollo, el incremento del tráfico dentro de las empresas y de insumos de la producción (piezas y mercancías semiterminadas) y la creciente contenedorización de algunos graneles agrícolas tradicionales. Teniendo en cuenta estas circunstancias, la siguiente sección presenta algunas de las principales novedades que afectaron al segmento de carga seca marítima en 2007.

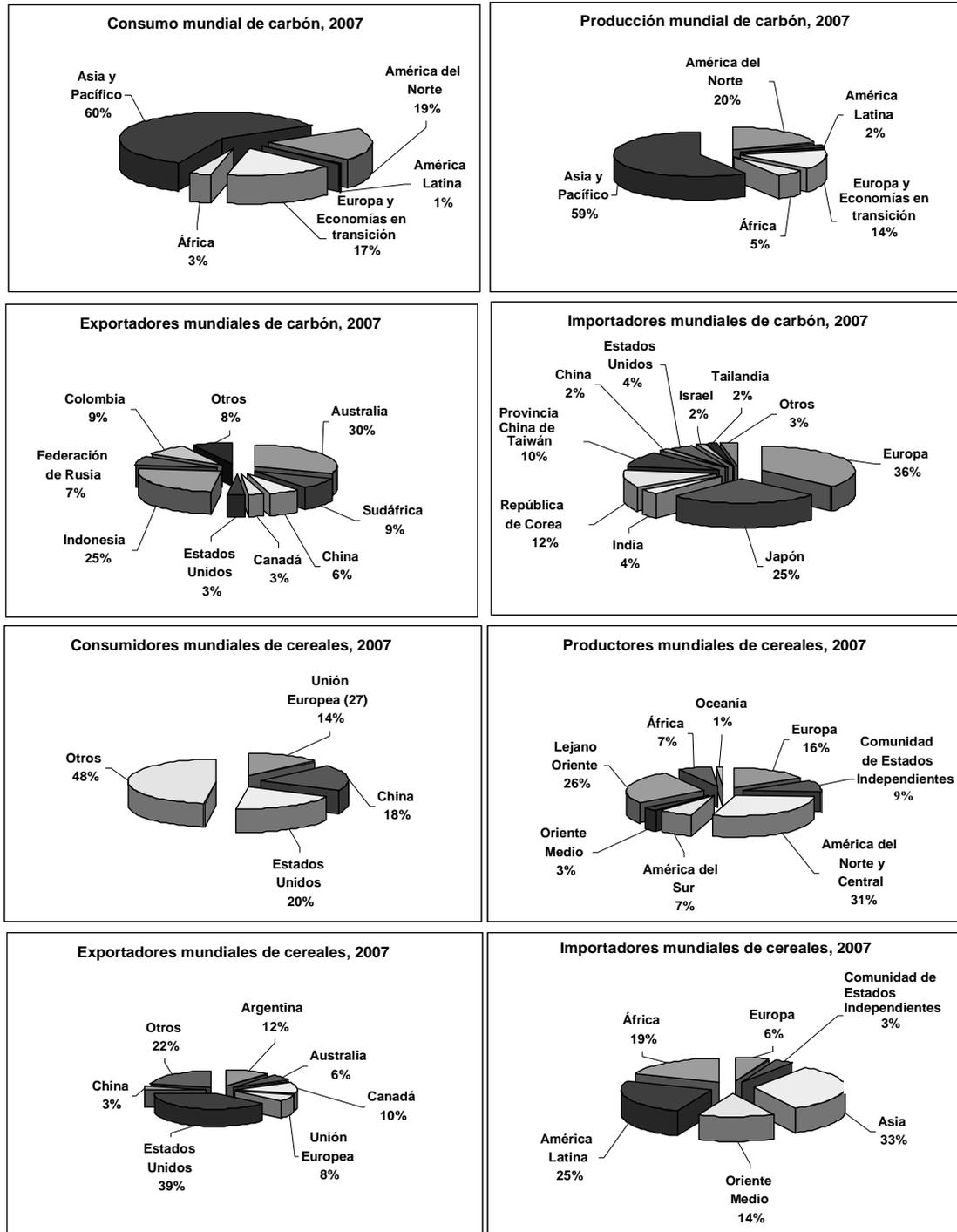
Producción mundial de acero bruto

Por cuarto año consecutivo, en 2007 la producción mundial de acero bruto superó la marca de los 1.000 millones de toneladas. Un incremento anual del 7,5%

elevó la producción a 1.300 millones de toneladas. Correspondió a Asia más de la mitad de la producción total mundial. Si no se tomara en cuenta a China, la producción mundial de acero bruto habría crecido sólo el 3,3%. Con una producción de 489 millones de toneladas en 2007, China siguió siendo el mayor productor, con una participación del 36,4% en el mercado mundial (33,8% en 2006). El Japón, el segundo mayor productor de acero crudo, incrementó su producción en un 3,4% hasta alcanzar 120,2 millones de toneladas. En tanto que la producción de acero crudo aumentó sólo marginalmente en África y América del Norte, su crecimiento en el Oriente Medio (6,7%) América del Sur (6,5%) y Europa (2,8%) contribuyeron al incremento del total mundial. Entre los desempeños positivos figuran los de Turquía (10,7%), el Brasil (9,4%), la India (7,3%), la República de Corea (6%), Ucrania (4,6%),

Gráfico 6 b)

Principales graneles (carbón y cereales): productores, consumidores y comerciantes en 2007
(Parte del mercado mundial en porcentaje)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados en *Shipping Review and Outlook*, publicada en la primavera de 2008 por Clarkson Research Services; *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo de 2008; *World commodity forecasts: food, feedstuffs and beverages*, publicada en mayo de 2008 por The Economist Intelligent Unit; Consejo Internacional de Cereales y *BP Statistical Review of World Energy*, junio de 2008.

la Federación de Rusia (3,1%) y, en menor medida, otros productores como Italia, España, la República Islámica del Irán, Alemania, el Canadá, México, el Reino Unido y Polonia. En comparación con 2006, la producción de acero crudo en los Estados Unidos disminuyó en un 1,4%, a 97,2 millones de toneladas.

La sostenibilidad ambiental y la responsabilidad social empresaria se están abriendo camino en las empresas, incluidas las del sector siderúrgico. Durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Bali en diciembre de 2007, la industria mundial del acero, por conducto del Instituto Internacional del Hierro y del Acero (IISI), invitó a los gobiernos a cooperar con el sector con el fin de encontrar nuevos métodos para luchar contra el cambio climático. Más concretamente, los miembros del IISI instaron a los gobiernos a reemplazar los regímenes de topes y de comercio de los derechos de emisión por enfoques innovadores que armonicen los objetivos de reducción del cambio climático con el crecimiento y la eficiencia del sector²¹. Esta novedad es oportuna en la medida en que pueda hacer avanzar el concepto de logística ecológica y sostenible. En un entorno en que los usuarios finales examinan cada vez más el nivel de respeto al medio ambiente por parte de las empresas que intervienen en la cadena de suministros, y dado que los cargadores exigen un transporte ambientalmente racional, sus esfuerzos aunados con los de los usuarios del transporte marítimo como el sector siderúrgico podrían arrojar resultados beneficiosos para ambos sectores. Las compañías de transporte incorporan con mayor frecuencia el enfoque de los "resultados finales triples" en su presentación de informes mediante la cuantificación y comunicación de las repercusiones ambientales y humanas tanto como de las ganancias. Por ejemplo, están apareciendo contratos preferentes entre empresas transportistas ambientalmente racionales y usuarios respetuosos del medio ambiente. Además del sector siderúrgico, los contratos preferentes están siendo utilizados por empresas como IKEA y Wal-Mart, que han formulado iniciativas para cerciorarse de que los transportistas oceánicos de los que son clientes tengan un historial satisfactorio en materia de medio ambiente²².

Las compañías de transporte incorporan con mayor frecuencia el enfoque de los "resultados finales triples" en su presentación de informes mediante la cuantificación y comunicación de las repercusiones ambientales y humanas tanto como de las ganancias.

Consumo mundial de acero

El consumo mundial de acero aumentó 6,6% en 2007, hasta alcanzar un total de 1.200 millones de toneladas. Si bien Asia, con el impulso de China, sigue siendo el mayor consumidor mundial, con una participación del 55,8%, también se registró un vigoroso crecimiento del consumo en el Oriente Medio y América Latina (12,7% cada uno), los países de la CEI (13,7%) y los países europeos que no son miembros de la Unión Europea (9,4%). El consumo subió el 10% en Asia y Oceanía; en China, el aumento fue del 14,6%. El consumo de acero se incrementó en un 3,4% en los 27 países de la Unión Europea, 9,4% en otros países europeos y 8,5% en África. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) constituye el único grupo regional que registró un decrecimiento (-9,1%), debido a la disminución de la actividad de sus economías, en especial la de los Estados Unidos. En consecuencia, el crecimiento del consumo mundial de acero y del comercio y transporte conexos se ha visto alimentado primordialmente por los países BRIC (Brasil, Federación de Rusia, India y China).

El tráfico de mineral de hierro

Todo incremento de la producción siderúrgica redundará en un mayor transporte de mineral de hierro, que en 2007 se estimó en 792 millones de toneladas. Todos los exportadores aumentaron los volúmenes exportados en ese año, aunque en proporciones diferentes. Entre ambos, Australia y el Brasil representaron más de los dos tercios de las exportaciones mundiales de mineral de hierro. El Brasil dejó atrás a Australia como mayor exportador mundial de mineral de hierro, al haber aumentado el volumen exportado en un 11,1% hasta 269,4 millones de toneladas. Las exportaciones de Australia se cifraron en 266,8 millones de toneladas, que representan un aumento del 7,4% con respecto a 2006. El resto de las exportaciones mundiales de mineral de hierro se originó en la India (90,1 millones de toneladas), Sudáfrica (30,3 millones de toneladas), el Canadá (22,9 millones de toneladas), Suecia (19 millones de toneladas) y, en menor medida, Mauritania y el Perú.

Con un total de 383,6 millones de toneladas descargadas en sus puertos en 2007, China sigue siendo el

principal destino de los envíos mundiales de mineral de hierro, lo cual refleja el auge de su sector siderúrgico. Sus importaciones se incrementaron en un 17,6% en relación con 2006, y su parte en el mercado mundial se elevó a 48,9%. Otros importadores principales abarcan el Japón, con 135,3 millones de toneladas (un aumento del 2,3%) y Europa occidental, con 138,9 millones de toneladas (un aumento del 2,7%). Los importadores menores de Asia -como la República de Corea y Malasia- registraron aumentos de 2,2 y 0,6 millones de toneladas, respectivamente. Las importaciones en la Provincia china de Taiwán, el Pakistán e Indonesia se mantuvieron constantes, en tanto que Filipinas registró una disminución del volumen importado (2,2 millones de toneladas). Cabe observar la marcada merma de los volúmenes importados en los Estados Unidos (-25%) y América Latina (-17,6 %). Tanto Europa como el Oriente Medio registraron cierto crecimiento en las importaciones de mineral de hierro, mientras África tuvo un mínimo aumento.

En resumen, el tráfico mundial de mineral de hierro creció a una tasa saludable en 2007, acontecimiento que dinamizó el tráfico mundial de carga seca y la demanda de flota para transportar graneles secos (véase el capítulo 2). La distancia geográfica entre los puntos de oferta y demanda (es decir, del Brasil al Lejano Oriente y de Australia a la Unión Europea y regiones no asiáticas) contribuyó al aumento del 8,5% en las toneladas-milla de los cinco graneles más importantes. Si bien la India es también un exportador de consideración, es posible que la merma de sus exportaciones en 2006 y la imposición de un nuevo impuesto a las exportaciones reduzcan su presencia en el mercado. En vista de la firme demanda mundial de mineral de hierro impulsada por las economías asiáticas, los embarques de este producto probablemente sigan teniendo su origen principal en el Brasil, con lo cual aumentará el número de toneladas-milla de los principales graneles secos.

Producción y consumo de carbón

En un entorno de crecientes necesidades energéticas en el mundo, marcada dependencia de las fuentes de combustibles fósiles, precios del petróleo en aumento y mayores preocupaciones por la seguridad de la energía, se está utilizando cada vez más el carbón como fuente importante de generación eléctrica así como materia prima para producir acero. Una gran

cantidad de reservas mundiales de carbón ampliamente distribuidas, la fiabilidad de las vías de suministro, superior a la de la oferta mundial de petróleo, y el costo cada vez mayor del petróleo y el gas están convirtiendo gradualmente al carbón en una fuente de energía segura, fácil de transportar y almacenar y, lo que es más importante, de precio asequible.

En 2007 la producción mundial de carbón se incrementó en un 3,3% y llegó a 3.135,6 mtp. China se mantuvo como el mayor productor mundial, con una parte del 41,1% del total, seguida por los Estados Unidos (18,7%), Australia (6,9%), Sudáfrica (4,8%), la Federación de Rusia (4,7%), la India (5,8%) e Indonesia (3,4%). En 2007, debido al aumento de las necesidades en materia de energía, en particular para la generación de electricidad en las economías en desarrollo, el carbón fue el combustible cuyo consumo creció más rápidamente. Al aumentar el 4,5% con respecto a 2006, el consumo mundial total llegó a 3.177,5 mtp. en 2007, que representa el 28,6% del consumo mundial de energía primaria. Entre los principales consumidores de carbón están China (41,3%), los Estados Unidos (18%), la India (6,5%), el Japón (3,9%) y la Federación de Rusia (3%).

Según la publicación *WEO 2007* de la AIE, se supone que la demanda de carbón aumentará en un 73% entre 2005 y 2030. La principal fuente de crecimiento la constituyen las economías en desarrollo emergentes, especialmente China y la India. En cambio, la utilización de carbón en los países de la OCDE aumenta sólo marginalmente; la mayor parte del aumento se origina en los Estados Unidos. Como se señaló anteriormente, el aumento de la utilización del carbón causa preocupaciones debido a las importantes huellas que deja. El carbón es muy contaminante y causa gran parte de las emisiones de gases con efecto invernadero. Aunque las emisiones per cápita de China son más bajas que las de Estados Unidos, se estima que para 2010 aquel país superará a éste como el mayor contaminante del mundo. El dilema que se presenta es cómo los objetivos de reducción del cambio climático pueden conciliarse con el aumento de las necesidades energéticas y de uso del carbón como suplemento y alternativa del petróleo y el gas. En este contexto, resulta necesaria la instalación eficiente y rápida de las tecnologías correspondientes (por ejemplo, para obtener carbón limpio y para la captación y almacenamiento del carbono)

... cómo pueden conciliarse los objetivos de mitigación del cambio climático con el aumento de las necesidades energéticas...

con el fin de lograr un uso sostenible del carbón que contribuya a garantizar la seguridad energética mundial así como a aliviar las consecuencias de la utilización de ese combustible para el medio ambiente.

Tráfico mundial de carbón

Se calcula que, obedeciendo a la manifiesta tendencia a una mayor dependencia del carbón, los envíos de dicho mineral alcanzaron 789,5 millones de toneladas en 2007, volumen superior en un 6,2% al del año anterior. Los de carbón térmico se estiman en 574 millones de toneladas, lo que representa el 72,7% de todos los envíos. Los de carbón coqueable aumentaron por sexto año consecutivo, hasta alcanzar 215,5 millones de toneladas. O sea que, pese a los problemas vinculados con la infraestructura, en particular la congestión y las severas condiciones climáticas que afectaron a Australia, Indonesia y Sudáfrica, el tráfico de carbón siguió aumentando. Teniendo en cuenta los proyectos existentes de ampliación de la capacidad de las minas y de los principales puertos, en particular en Australia, dicho comercio seguramente habrá de aumentar.

Entre ambos, Indonesia y Australia realizaron más de la mitad de los envíos mundiales de carbón térmico. Desde 2005, Indonesia ha superado a Australia como el mayor exportador mundial de carbón térmico. En 2007, Indonesia aumentó sus exportaciones de dicho producto en un 11,7% hasta llegar a 196,1 millones de toneladas, en tanto que Australia registró una merma del 2,6%. Entre otros importantes exportadores de carbón térmico en ese año se contaron Sudáfrica (68,7 millones de toneladas), Colombia (66,5 millones de toneladas), China (45,3 millones de toneladas), la Federación de Rusia (52,8 millones de toneladas) y la República Bolivariana de Venezuela (8,3 millones de toneladas). Con excepción de Australia (-2,6%) y China (-15,6%), todos los demás países aumentaron sus exportaciones en tasas que van desde un mínimo del 1,4% para Sudáfrica hasta un máximo del 11,4% para Colombia.

En 2007 Australia siguió siendo el mayor exportador mundial de carbón coqueable, con un total de 132,4 millones de toneladas, que supone un aumento del 9,9% con respecto a 2006. Otros exportadores menores, como el Canadá, también han incrementado sus volúmenes de exportación. Estados Unidos obtuvo un marcado crecimiento, que alcanzó el

24,5%. Al mismo tiempo, China se destacó con una merma de su volumen de exportación de más del 40%. Debido al aumento de su demanda interna, China se está convirtiendo en importador neto de carbón. Dado que la mayoría de los recursos carboníferos de China están ubicados en provincias sin litoral y que el mayor incremento de la demanda se produce en las regiones costeras, las mayores exigencias impuestas a los sistemas internos de transporte hacen más competitivas las importaciones por mar, con lo cual benefician al sector naval y el tráfico marítimo. Los principales destinos de ambos tipos de embarques de carbón (térmico y coqueable) son el Japón y la Unión Europea, que entre ambos representaron más de la mitad de las importaciones mundiales de carbón en 2007. En los dos casos, predomina el carbón térmico, con una proporción del 62,9% para el Japón y del 76,7% para la Unión Europea. En 2007, las importaciones de carbón térmico tuvieron un fuerte aumento por segundo año consecutivo en China (65,6%), Tailandia (41,7%), Chile (34,1%) y la India (24,3%). Entre otros importadores de carbón térmico figuran la República de Corea, la Provincia china de Taiwán, los Estados Unidos e Israel.

El primer destino de las exportaciones de carbón de Australia es Asia, continente en el cual Australia ha venido compitiendo con China e Indonesia y, más recientemente, con Viet Nam. Puesto que China se transforma gradualmente en importador neto de carbón, la competencia de la región quedará limitada a Indonesia y Viet Nam. Fuera de ella, el Brasil, Sudáfrica, Colombia, los Estados Unidos y la Federación de Rusia compiten principalmente en el mercado europeo. Sin embargo, ha estado aumentando la demanda de carbón sudafricano en la India y en la región de Asia y el Pacífico, incluidos el Japón y Corea. De esta manera, el carbón proveniente de Sudáfrica podría competir con el australiano, dado especialmente que las limitaciones de la infraestructura y los embotellamientos logísticos han limitado la oferta de Australia. También es lógico suponer que aumentarán las toneladas-milla, considerando el largo trayecto necesario para unir Sudáfrica y Asia.

El mercado de cereales

Según el Consejo Internacional de Cereales, la producción de granos, especialmente trigo, disminuyó de 1.604 millones de toneladas en 2006 a 1.575

Entre ambos, Indonesia y Australia realizaron más de la mitad de los envíos mundiales de carbón térmico.

millones de toneladas en 2007. La rigidez de la oferta y la mayor demanda industrial se tradujeron en unos precios mundiales más altos en este último año, tendencia que se aceleró en 2008. Entre mayo de 2006 y mayo de 2007, el precio de las exportaciones de trigo de los Estados Unidos aumentó 63%. Durante el mismo período, los precios del maíz, el grano de soja y el arroz subieron en un 48, 71 y más del 200%, respectivamente.

El efecto combinado de las condiciones climáticas adversas, el aumento de la producción de biocombustibles, el incremento de la demanda de alimentos dependientes de los cereales (por ejemplo, la carne) y el alza de los precios del petróleo (verbigracia, los fertilizantes) ha contribuido a las subidas actuales de los precios de los alimentos. Las condiciones climáticas desfavorables dieron lugar a malas cosechas en algunas regiones exportadoras de cereales, como la Unión Europea y Ucrania, en tanto que las sequías perjudicaron las cosechas en Australia. La producción de biocombustibles compite con las necesidades del consumo alimentario dado que, además de ser el principal alimento habitual en muchos países, los cereales se utilizan como insumos para la producción de biocombustibles. Igualmente, el aumento de la demanda de productos de origen animal, como la carne y los productos lácteos, da como resultado un aumento de la demanda de los forrajes basados en los granos. Asimismo, el aumento de los precios del petróleo provoca un incremento de los costos de la producción agrícola (por ejemplo, de la energía y los fertilizantes), que a la postre se traslada a los precios de los alimentos. Por último, y como en el caso del mercado del petróleo, también se ha culpado al factor especulativo por el rápido y marcado aumento de los precios de los alimentos básicos, en especial el arroz y el trigo. El aumento del costo de los alimentos constituye una preocupación social y política, especialmente en los países en que los sistemas de subsidios públicos resultaron aparentemente insuficientes para solventar plenamente la crisis. Como ejemplos de esta situación pueden citarse los casos de Marruecos, Côte d'Ivoire, Mauritania, el Senegal, Egipto y la India²³.

Se estima que los envíos mundiales de cereales crecieron a una tasa modesta del 2,4% y que llegaron a 302 millones de toneladas en 2007. Correspondió al trigo alrededor de 103 millones de toneladas, en tanto que los cereales secundarios como el maíz, la cebada, el

grano de soja, el sorgo, la avena, el centeno y el mijo alcanzaron un total de 199 millones de toneladas. En 2007, el Canadá y los Estados Unidos realizaron el 47% de las exportaciones mundiales de cereales, sin contar el grano de soja. El crecimiento de las exportaciones en América del Norte fue impulsado por el trigo en el Canadá y los cereales secundarios en los Estados Unidos. La Argentina aumentó su participación hasta el 11,4%, mientras que Australia y la Unión Europea registraron mermas en su volumen de exportaciones.

En ese año, Asia siguió siendo la principal zona de descarga de cereales (con exclusión del grano de soja), con 72,8 millones de toneladas, seguida de América Latina (54 millones de toneladas), África (42,4 millones de toneladas), el Oriente Medio (31 millones de toneladas), Europa (13,6 millones de toneladas) y los países de la CEI (7 millones de toneladas). El Japón, que es con mucho el mayor importador (su parte fue del 10,8% en 2007), redujo sus importaciones de cereales en un 1,2%. China registró nuevamente un año de crecimiento negativo, ya que sus importaciones de cereales se contrajeron en casi la mitad. No obstante, las importaciones en Asia siguieron creciendo (2,8%), como consecuencia de módicos aumentos registrados en Indonesia, Malasia y Viet Nam. Las importaciones se redujeron en un 4,5% en el Oriente Medio y en un 10,3% en África, mientras que las importaciones en América Latina y Europa tuvieron tasas de crecimiento del 10,7 y 15,6%, respectivamente. El aumento de la demanda de importaciones en América Latina respondió en parte a los mayores ingresos de los exportadores netos de combustibles y productos de la minería.

El mercado marítimo de otros graneles

La bauxita y la alúmina se utilizan en la producción de aluminio. El mineral de bauxita se refina en una primera etapa para producir óxido de aluminio o alúmina, que mediante un proceso de fundición se transforma en metal de aluminio. En conjunto, China, Guinea, Australia, Jamaica, el Brasil y la India superan el 80% de la producción mundial de bauxita.

Se calcula que en 2007 el comercio mundial de bauxita y alúmina llegó a 82 millones de toneladas, dividido en partes casi iguales entre ambos minerales. Durante el mismo año, las principales zonas de

Se estima que los envíos mundiales de cereales crecieron a una tasa modesta del 2,4% y que llegaron a 302 millones de toneladas en 2007.

carga de bauxita fueron África, con el 37,9% del mercado, y las Américas, con el 25,9%. Entre otras regiones exportadoras se encuentran Asia (11%) y Australia (24,2%). Las principales zonas importadoras son Europa y América del Norte, cuyas partes del mercado se elevan a 42,6 y 33%, respectivamente. A partir de 2001, el auge del tráfico de bauxita ha estado impulsado por la demanda de importaciones de China, país que acostumbraba satisfacer casi enteramente sus necesidades en materia de bauxita mediante importaciones de Indonesia. Sin embargo, más recientemente y debido a que el Gobierno de Indonesia clausuró algunas minas ilegales, China ha cambiado de proveedores e importa un mayor volumen de bauxita de la India. El floreciente comercio de bauxita de China se ha traducido en grandes avances del segmento de mercado de los buques de tamaño mediano y en un aumento de las toneladas-milla de dicho tráfico.

Con respecto a la alúmina, Australia es el mayor exportador, ya que le corresponde aproximadamente la mitad de las exportaciones mundiales, en tanto que a Jamaica le toca más del 12%. Otras zonas de embarque incluyen el Mediterráneo, África y Asia. Europa sigue siendo el mayor importador de alúmina, seguida de otras regiones desarrolladas, a saber América del Norte y el Japón.

Como ya se ha indicado, el comercio de la bauxita y la alúmina es esencial para la producción de aluminio. La demanda de aluminio se ve estimulada, entre otras cosas, por la construcción de viviendas, la fabricación de contenedores y embalajes y la actividad de los sectores de cuidados médicos, aeroespacial y defensa y transportes. En 2007, la producción mundial de aluminio primario aumentó 12,6% hasta alcanzar 37,4 millones de toneladas. Salvo el caso de África, que registró un leve descenso de su producción, todas las regiones comunicaron un crecimiento positivo. No obstante, China superó a los demás productores, con una espectacular tasa de expansión del 34,8% (que equivale a 14 veces la de algunos otros productores) y una producción de 12,6 millones de toneladas. Las principales fundiciones se encuentran en diversos países, en particular Australia, el Canadá, China, la India, Jamaica, los Estados Unidos y Ucrania. Los desechos del aluminio son reciclables, con alta rentabilidad y escasa necesidad de energía para el proceso de reciclaje. Es probable que aumente en el futuro la demanda de esta chatarra, habida cuenta de las crecientes preocupaciones mundiales por la sostenibilidad ambiental y la responsabilidad empresaria. Ello podría ofrecer nuevas oportunidades al transporte marítimo del aluminio, incluidos sus desechos.

Otro producto básico transportado a granel por vía marítima es la fosforita, que se utiliza principalmente para fabricar fertilizantes a base de fosfatos y productos industriales. Las mayores producciones mineras de fosforita se encuentran en China, los Estados Unidos y Marruecos. El Brasil, la Federación de Rusia, Jordania y Túnez se cuentan entre los productores de menor importancia. En 2007, el comercio mundial de fosforita llegó a un total de 31,5 millones de toneladas. Marruecos siguió siendo el mayor exportador, y los Estados Unidos el principal importador. En ese año, las exportaciones de Marruecos representaron casi la mitad de los embarques mundiales, de los cuales más de las dos terceras partes se enviaron a los mercados europeos y americanos. Los embarques de otros exportadores menores de África y el Oriente Medio se situaron en el 40% de las exportaciones mundiales.

Se estima que los graneles secos de importancia menor (productos manufacturados, graneles agrícolas, metales y minerales) llegaron a 1.053 millones de toneladas en 2007. Esta cifra constituye un importante aumento, proveniente de algunos metales y minerales (por ejemplo, la chatarra), los productos agrícolas (grano de soja y semillas oleaginosas) y los productos manufacturados (productos siderúrgicos).

Se calcula que los embarques de productos manufacturados, a saber productos siderúrgicos y forestales, se incrementaron el 4% y llegaron a 446 millones de toneladas. El tráfico de productos siderúrgicos representó el 60,5% de este total y creció a un ritmo más rápido que el de los productos forestales. También crecieron los embarques de diversos metales y minerales (verbigracia, el coque, el arrabio, la chatarra, el hierro, el mineral de manganeso, la sal y el cemento), que se calcularon en 334 millones de toneladas. El aumento de la demanda mundial de acero y mineral de hierro y la consecuente subida de sus precios alimentaron la demanda de algunos graneles menores, como la chatarra ferrosa, que se recicla para obtener acero. A resultas de la nueva capacidad de producción que entró en actividad en Turquía, se incrementaron los embarques de chatarra por vía trasatlántica desde los Estados Unidos. Se estima que, desde 2002, Turquía ha importado como promedio 12,9 millones de toneladas anuales de chatarra. El tráfico de otros graneles secos de importancia menor comprendió productos agrícolas como azúcar, arroz, tapioca y harinas (semillas oleaginosas, soja y tortas de aceite), así como fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea). Se estima que las cantidades que fueron objeto de comercio en 2007 aumentaron un 5,4% en comparación con el año precedente y se cifraron en 273 millones de toneladas.

3. El transporte contenedorizado de mercancías en buques de línea regular²⁴

El resto de la carga seca, 2.290 millones de toneladas, se transporta cada vez más en contenedores por las tres principales rutas que siguen los buques de línea regular (véase el gráfico 9). La mayoría de la carga contenedorizada está compuesta por mercancías manufacturadas y productos básicos a granel de alto valor (por ejemplo, carga que debe entregarse en una fecha determinada o que es sensible a la temperatura).

Desde 1990 el tráfico en contenedores (medido en TEU) se quintuplicó, lo cual equivale a una tasa de crecimiento anual promedio del 9,8%²⁵. Se calcula que en 2007 el tráfico contenedorizado mundial alcanzó los 143 millones de TEU, que supone un aumento del 10,8% con respecto a 2006. El tonelaje del tráfico de contenedores se estima en 1.240 millones de toneladas, lo cual representa alrededor de la cuarta parte del total de la carga seca embarcada (gráfico 7).

Como consecuencia de la globalización, del aumento del comercio de mercancías intermedias, del crecimiento de los niveles de consumo y producción y de la expansión de la composición de las cargas "contenedorizables" (por ejemplo, las cargas agrícolas se transportan cada vez más en contenedores a resultas del aumento de los fletes en el sector de graneles y de las economías de escala en el mercado de contenedores), el tráfico contenedorizado está en condiciones de crecer notablemente y representar una parte cada vez mayor de las cargas secas mundiales. Según Drewry Shipping Consultants, se prevé que el tráfico contenedorizado habría de duplicarse para el año 2016 y alcanzar 287 millones de TEU, y más que duplicarse para superar los 371 millones de TEU a más tardar en 2020. El aumento del volumen de este comercio tendría repercusiones en la flota mundial de contenedores y en la capacidad total de los puertos, así como en las conexiones intermodales y terrestres.

Estimulada por el crecimiento del tráfico de contenedores, también se ha ampliado la actividad de manipulación portuaria conexas (véase el capítulo 5). Como se indica en el gráfico 8, un movimiento de

tráfico determinado (importación o exportación), supone más de dos movimientos por los puertos. La parte que corresponde a transbordos en la actividad total de los puertos ha crecido del 10% en 1980 al 27% en 2007. Por consiguiente, el tráfico portuario de contenedores es más del triple del volumen del comercio. Una consideración importante para los transportistas de línea regular es corregir los desequilibrios y sus repercusiones en número de contenedores vacíos. Cuanto mayores sean los desequilibrios, tanto más lo serán la incidencia de los contenedores vacíos y la importancia de los costos resultantes de los problemas operativos conexos (por ejemplo, la reubicación de los contenedores vacíos, las restricciones del cabotaje y el millaje sin carga)²⁶.

El tráfico contenedorizado se lleva a cabo a lo largo de tres importantes rutas marítimas por el eje Este-Oeste. Estas rutas son: la transpacífica, que vincula a Asia y América del Norte; la transatlántica, entre Europa y América del Norte, y la ruta Asia-Europa.

En 2007, la ruta Asia-Europa superó a la transpacífica como la vía más importante del tráfico contenedorizado, al llegar a los 27,7 millones de TEU. Se estima que la carga transportada en el segmento dominante de Asia a Europa es de 17,7 millones de TEU, lo cual representa un aumento del 15,5% con respecto a 2006. El tráfico en dirección al Este aumentó en un 9% hasta llegar a aproximadamente 10 millones de TEU. La disminución de las importaciones procedentes de Asia en los Estados Unidos fue neutralizada por las exportaciones a Europa, impulsadas en parte por el aumento de la demanda y el debilitamiento del dólar estadounidense. La demanda europea aumentó no sólo en las economías industriales tradicionales del Norte, sino también en los países de Europa oriental en rápido crecimiento y en las economías en transición, como la Federación de Rusia. Para atender este mercado emergente, la New World Alliance, Hanjin y la United Arab Shipping Company se han combinado para ofrecer un servicio semanal entre Asia y el mar Negro.

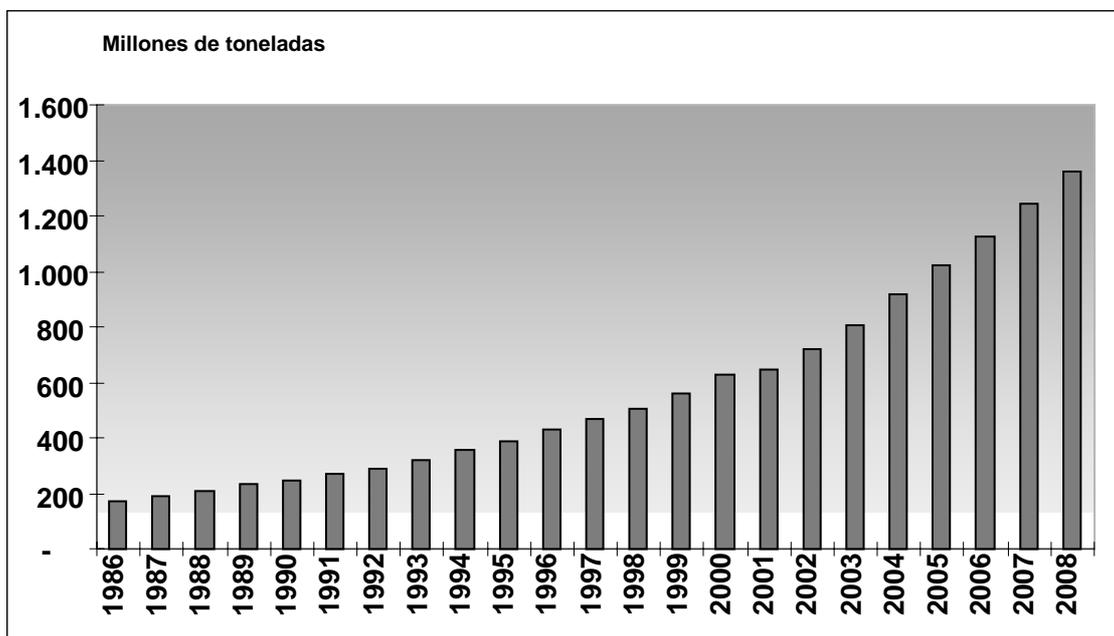
En 2007 disminuyó el tráfico contenedorizado en la ruta transpacífica, debido a la desaceleración de la economía de los Estados Unidos y al efecto de las limitaciones de capacidad aparecidas en los últimos años en los puertos de la costa occidental de los

Según las estimaciones, desde 1990 el tráfico en contenedores (medido en TEU) se quintuplicó.

En 2007, la ruta Asia-Europa superó a la transpacífica como la vía más importante del tráfico contenedorizado.

Gráfico 7

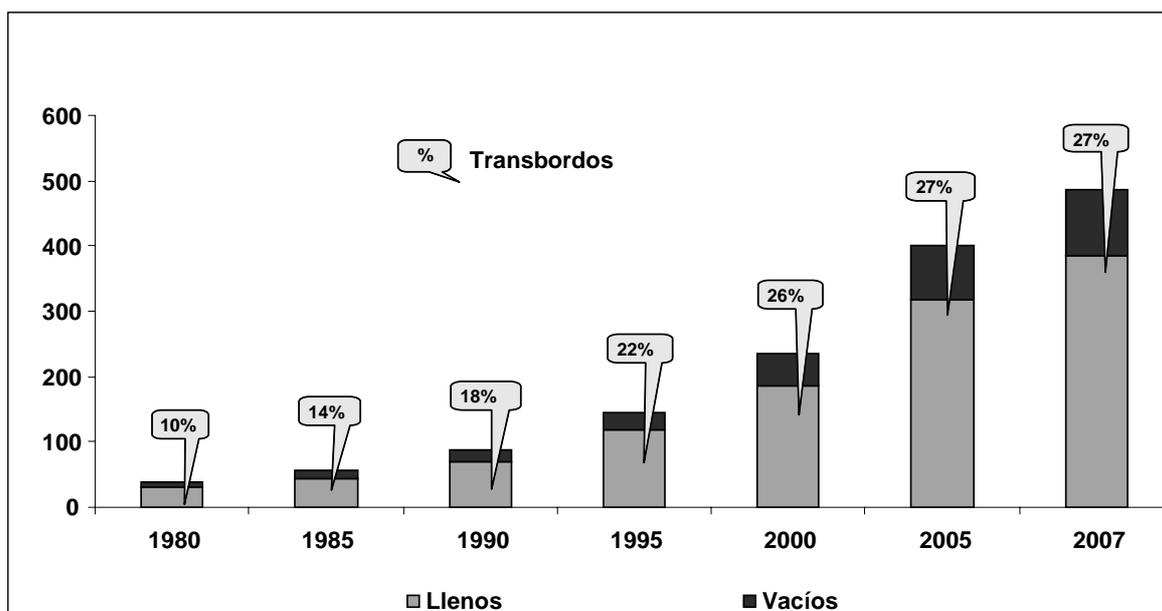
Crecimiento del comercio internacional contenedorizado, 1986-2008
(En millones de toneladas)



Fuente: Clarkson Research Services, Shipping Review Database, primavera de 2008, pág. 101.

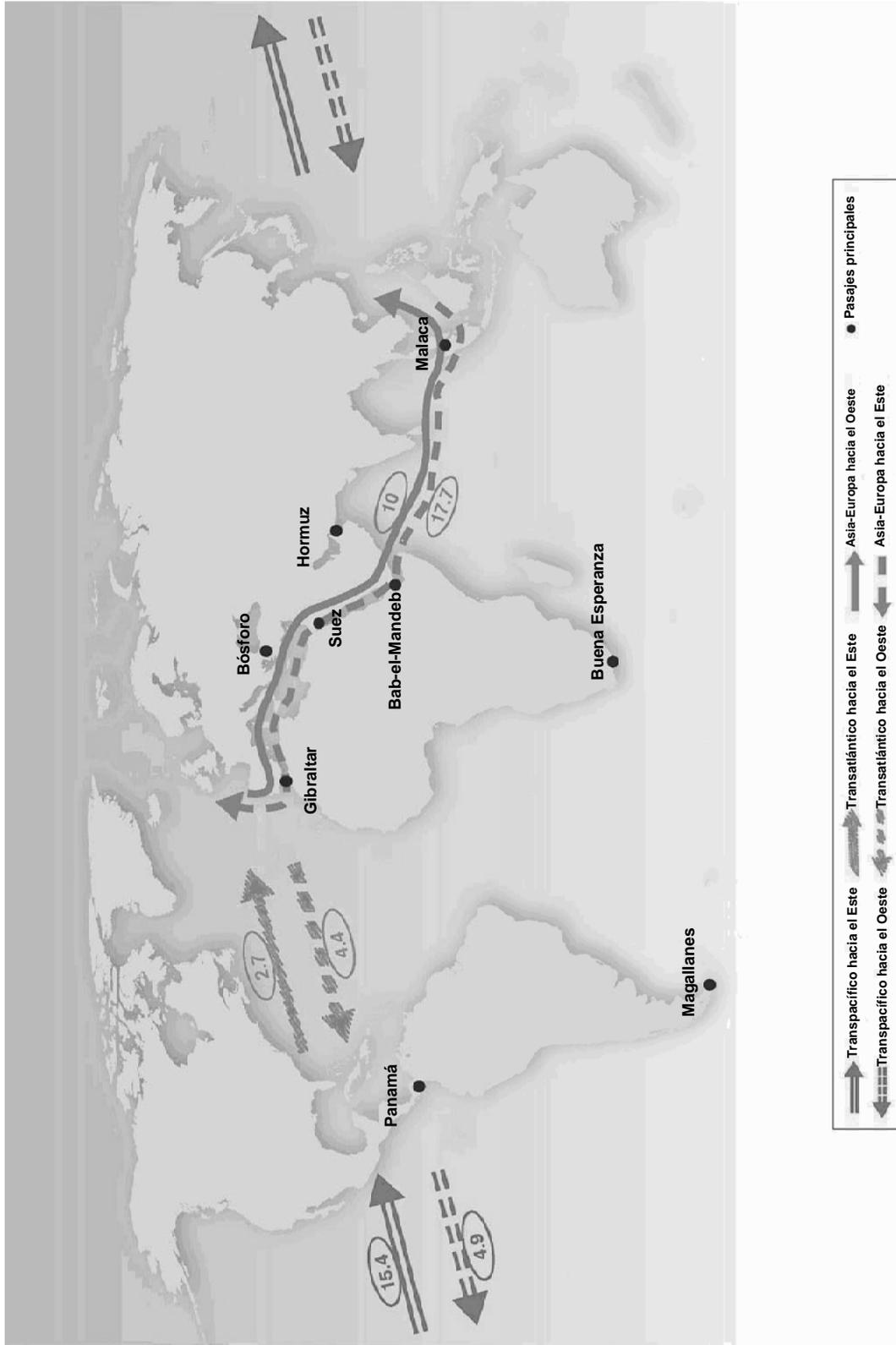
Gráfico 8

Tráfico portuario internacional de contenedores, 1980-2007
(En millones de TEU)



Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos suministrados por Drewry Shipping Consultants en *Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2006/2007*, septiembre de 2006.

Gráfico 9
Principales rutas del comercio marítimo: tráfico de contenedores, 2007
(En millones de TEU)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Estados Unidos. La congestión de dichos puertos indujo a los cargadores a buscar cada vez más otras rutas y utilizar los puertos de la costa oriental de ese país para sus cargas. El tráfico total de contenedores en la ruta transpacífica se calcula en 20,23 millones de TEU, o sea un aumento del 2,7% con respecto al año precedente. El segmento predominante de Asia a los Estados Unidos se estima en 15,4 millones de TEU, es decir un aumento del 2,8%. Si bien resulta positivo, este incremento se ve empequeñecido al lado del logrado en 2006 (que fue del 12,1% en relación con 2005). El principal motivo de esta disminución es la reducción de la demanda de importaciones en los Estados Unidos, en particular de insumos para el mercado de la vivienda, tales como muebles, artefactos sanitarios y de fontanería, equipos de calefacción y productos manufacturados de origen mineral. Pese a la desaceleración económica en los Estados Unidos, aumentó el tráfico de la carga en el sentido opuesto -de los Estados Unidos a Asia-, aunque a una tasa levemente inferior (3,05%) que el año anterior, hasta alcanzar 4,8 millones de TEU. Este aumento estuvo compuesto especialmente por pulpa y desechos de papel, maquinaria eléctrica, carne y bebidas.

Se calcula que el tráfico por la ruta transatlántica que vincula a Europa con América del Norte aumentó un 7,3%, hasta llegar a 7,1 millones de TEU en 2007. El tráfico por el segmento predominante hacia el Oeste desde Europa hasta América del Norte se incrementó un 1,6%, llevando el total de TEU a la cifra de 4,4 millones. Alimentadas por la debilidad del dólar estadounidense, las exportaciones de los Estados Unidos aumentaron y dieron lugar al crecimiento del volumen contenedorizado en el tramo hacia el Este. En 2007, se embarcó un total de 2,7 millones de TEU en los puertos norteamericanos con destino a Europa, cuantía que representa un aumento del 7,3%.

Los efectos de la globalización y los cambios en las modalidades del consumo y la producción mundiales están dando lugar a nuevas corrientes de carga y formas de tráfico. Las conexiones intrarregionales e interregionales con trayectos Norte-Sur y Sur-Sur están en acelerado aumento. En 2007, el comercio contenedorizado total entre África²⁷ y Europa, los Estados Unidos y el Lejano Oriente se incrementó en alrededor del 10,7% hasta llegar a 5,1 millones de TEU. Las exportaciones del Lejano Oriente a África estuvieron constituidas en su mayoría por productos manufacturados de metal, plásticos,

maquinaria especializada, papel y fibras textiles. Durante el mismo año, la corriente de tráfico contenedorizado del Oriente Medio con los Estados Unidos, el Lejano Oriente y Europa llegó a un total de 8,7 millones de TEU, lo que señala un aumento del 7,1% con respecto a 2006. El tráfico contenedorizado de América Latina con Europa, el Lejano Oriente y los Estados Unidos tuvo un alza del 6,1%; los embarques al Lejano Oriente incluyen en particular carnes, productos lácteos y café. La corriente de contenedores entre Oceanía y el Lejano Oriente, Europa y los Estados Unidos aumentó un 6,9% en 2007 hasta llegar a 2,9 millones de TEU.

Los ejemplos expuestos de rutas comerciales emergentes destacan el aumento del tráfico Norte-Sur y Sur-Sur y ponen de manifiesto las posibilidades de una mayor expansión con respecto tanto al ámbito geográfico como a la composición del tráfico. El comercio Sur-Sur merece en particular mayor atención, especialmente debido al potencial que encierran algunos productos básicos y materias primas convencionales a granel, que constituyen el pilar del comercio de los países en desarrollo, para convertirse en mercancías "contenedorizables".

D. EL AUMENTO DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO; LOS COSTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y LOS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DEL TRÁFICO

El combustible más utilizado en el transporte es el petróleo. Como resultado de ello, preocupa el reciente acusado aumento de los precios de ese producto debido a sus posibles repercusiones en el costo del transporte y en el comercio. Algunos observadores ponen en entredicho la sostenibilidad de las actuales modalidades del comercio, las redes mundiales de producción y las estrategias de transporte conexas.

Aducen que el aumento de los costos del transporte puede dar marcha atrás a la mundialización y poner fin a la ventaja comparativa de los sitios lejanos de producción de bajo costo, como China²⁸. Otros observadores han señalado que el aumento de los precios de la energía todavía no ha afectado la demanda de servicios logísticos²⁹.

La divergencia de opiniones sobre las posibles consecuencias para el transporte y el comercio del aumento de los precios de la energía destaca que es importante abstenerse de llegar prematuramente a conclusiones

Se calcula que el tráfico por la ruta transatlántica que vincula a Europa con América del Norte aumentó un 7,3% en 2007.

y que resulta necesario un análisis detenido de esta trascendente cuestión, que es de índole mundial y multidimensional y está vinculada a factores que tienen efectos tanto amplificadores como compensadores. Entre esos factores se incluyen la disponibilidad de suministros energéticos y el acceso a ellos, particularmente a largo plazo, así como el debate sobre el cambio climático y las novedades vinculadas con las opciones para su reducción mediante las adaptaciones pertinentes (verbigracia, tecnología energética eficiente, uso de otros tipos de energía y ajustes operativos).

1. Costos del combustible marítimo y estrategias para reducirlos

Dado que se estima que más del 80% en volumen del comercio mundial³⁰ de mercancías es transportado por mar, el efecto del aumento de los costos del combustible en los costos de ese transporte tiene gran importancia. Al igual que otros modos de transporte, el marítimo depende del petróleo para la propulsión. El incremento de los precios de este producto tiene una repercusión inmediata en los costos del combustible de los buques así como en los costos operativos de los transportistas y en sus estrategias de gestión. Como consecuencia del aumento de los precios del petróleo, a fines de 2007 los precios del fueloil (380 cst) como combustible marítimo habían aumentado 73% en Rotterdam, 76% en Singapur y 79% en Los Ángeles en comparación con el mismo período del año anterior³¹. Según Germanischer Lloyd, para noviembre de 2007 el combustible representaba el 63% de los costos operativos de un portacontenedores de 8.000 TEU³². De acuerdo con los cálculos de la UNCTAD, en ese mismo período la parte de los costos del combustible en los costos operativos totales de un pequeño carguero de 3.000 TPM se elevaba al 40%³³. El oneroso costo del combustible para el sector del transporte marítimo y por lo tanto para el comercio puede tener gran importancia dada la proporción de dicho costo en los gastos generales de un buque.

Los gobiernos no disponen de un mecanismo fiscal que contribuya a reducir el efecto del aumento de los precios del petróleo en las empresas de transporte

marítimo ni en los usuarios finales, puesto que los impuestos sobre el combustible utilizado en el transporte marítimo internacional son casi inexistentes³⁴. Sin embargo, el sector marítimo parece ya estar reaccionando ante dicho aumento con la adopción de ciertas medidas. En particular, está procediendo a realizar cambios operativos (por ejemplo, el redespiegue de buques, la consolidación de servicios, la reducción de la velocidad de navegación, la suspensión de servicios poco rentables y el mejoramiento de las condiciones de navegación), haciendo hincapié en las mejoras tecnológicas y aplicando recargos por combustible.

Operación de los buques: se calcula que reducir la velocidad de un buque en un 10% puede traducirse en una disminución del 25% en el consumo de combustible³⁵. Según Hapag-Lloyd, que es una de las diez mayores compañías de contenedores, si bien la reducción de la velocidad supone "viajes más largos, costos operativos adicionales, costos de fletes, costos de intereses y otras pérdidas monetarias, con todo arroja generosos resultados"³⁶. Se ha comunicado que Maersk Line, el mayor transportista mundial de contenedores, ha suspendido el servicio que unía China y la Provincia china de Taiwán con los puertos del Mediterráneo oriental, alegando el acusado aumento de los costos del combustible para sus buques³⁷. Evidentemente, este tipo de adaptación a dicho aumento puede provocar inquietudes especialmente en las pequeñas economías en desarrollo, que ya sufren costos de transporte relativamente más elevados, una menor conectividad y una cierta marginación en las redes mundiales de transporte³⁸.

Factor de ajuste por el precio del combustible de los buques: si bien en algunos casos el sector del transporte marítimo está en condiciones de absorber el aumento de los gastos sin trasladarlo a los cargadores, podría introducirse medidas como recargos según un factor de ajuste por el precio del combustible, lo cual llevaría a un incremento de los costos del transporte. En enero de 2008, Maersk Line anunció que comenzaría a utilizar una fórmula flotante para la aplicación de dicho factor, aduciendo que los métodos tradicionales de calcular dichos recargos

... el sector marítimo parece ya estar reaccionando ante dicho aumento con la adopción de ciertas medidas.

El oneroso costo del combustible para el sector del transporte marítimo y por lo tanto para el comercio puede tener gran importancia dada la proporción de dicho costo en los gastos generales de un buque.

permitían recuperar sólo el 55% de los costos adicionales del combustible utilizado a bordo³⁹.

Soluciones tecnológicas: se están estudiando con mayor intensidad diversas soluciones tecnológicas ya existentes para ahorrar gastos en combustible. Entre ellas se cuentan especialmente mejoras en el diseño de los cascos, tecnologías para la propulsión y las máquinas de los buques, fuentes de energía distintas (por ejemplo, el viento y la electricidad) y tecnologías basada en la informática (verbigracia, sistemas para fijar el itinerario en función de las condiciones climáticas)⁴⁰. La energía eólica recibe cada vez mayor atención, y se están ensayando cometas gigantes en algunos cargueros (por ejemplo, en el *M.V. Beluga SkySails*). Se ha informado que con la utilización del sistema SkySails pueden reducirse los costos del combustible de un buque entre el 10 y el 35% como promedio anual, según las características del viento; en condiciones óptimas, el consumo de combustible podría reducirse temporalmente hasta un 50%⁴¹. También podría lograrse cierta economía de los costos de combustible mediante la reducción de su consumo mientras el buque está amarrado. Para ello se necesita utilizar energía eléctrica terrestre mientras permanecen apagadas las máquinas principales y auxiliares del buque⁴².

Del mismo modo, el sector logístico responde al aumento del precio del petróleo con la adopción de políticas que se basan en la optimización de las redes y una detenida reconsideración de las cadenas de abastecimiento. *"Las empresas están consolidando el equipo y las cargas, moviendo contenedores y camiones con carga completa y utilizando modos alternativos de transporte -especialmente el ferrocarril- al mismo tiempo que procuran optimizar las existencias con una combinación correcta de sitios de almacenamiento y distribución. Las compañías navieras velan por que los contenedores lleven una carga completa y recurren cada vez más a los transbordos inmediatos (sin almacenamiento intermedio) y al ferrocarril intermodal."*⁴³

2. Los fletes marítimos

Además de su repercusión en los costos operativos de los transportistas, el incremento de los precios del petróleo puede tener consecuencias para los cargadores. No obstante, si bien dicho aumento se

ha traducido inmediatamente en mayores costos del combustible, es interesante observar que no se ha concretado aún en un aumento equivalente en los fletes oceánicos⁴⁴. Sobre la base de los datos proporcionados por Containerisation International⁴⁵, puede apreciarse que los promedios de los fletes en las tres principales rutas Este-Oeste de transporte marítimo contenedorizado y los precios del combustible de los buques parecen no siempre oscilar al unísono ni al mismo ritmo. El aumento de los precios del combustible observado desde el primer trimestre de 2007 es mucho más pronunciado que el de los fletes promedio. Entre el primer trimestre de 2007 y el primer trimestre de 2008, el promedio de los precios del combustible de los buques subió 79% en Rotterdam,

en tanto que durante el mismo período el promedio de los fletes se elevó 9% en la ruta transpacífica, 6% en la transatlántica y 30% en la ruta Asia-Europa⁴⁶. En cuanto al tráfico de graneles secos, el aumento de los fletes se vio impulsado por la escasez de capacidad del tonelaje, las limitaciones de la infraestructura y los embotellamientos logísticos (por ejemplo, del carbón en Australia). Los marcados aumentos registrados en los fletes de los graneles secos también fueron alimentados por el floreciente comercio de dinámicos países en desarrollo emergentes que están en pleno crecimiento, como China y la India.

Las tendencias divergentes que se observan en el movimiento de los precios del petróleo y los costos del transporte obedecen en gran medida a factores no vinculados con el combustible que inciden en los costos del transporte marítimo. Entre ellos figuran especialmente factores geográficos y cronológicos, el volumen y los desequilibrios del comercio, las economías de escala, el tipo y valor de las mercancías objeto del comercio, los costos de los seguros y de la tripulación, la calidad de la infraestructura, el nivel de la competencia y la participación del sector privado en las operaciones portuarias⁴⁷.

3. El comercio y las redes mundiales de producción

Los costos del transporte contribuyen en gran medida a determinar el volumen, la estructura y las modalidades del comercio, así como las ventajas comparativas de los países y su competitividad comercial⁴⁸. Sin embargo, todavía no se entienden plenamente las consecuencias a largo plazo del

No obstante, si bien dicho aumento se ha traducido inmediatamente en mayores costos del combustible, es interesante observar que no se ha concretado aún en un aumento equivalente en los fletes oceánicos.

mantenimiento de los precios más elevados del petróleo en el transporte y el comercio. La evolución futura de las modalidades de la producción y el comercio dependerá de que los precios del petróleo continúen o no subiendo y de la medida en que los precios más elevados sean de corta duración o se mantengan en el tiempo (se supone que lo último es lo más probable). Entre otros factores pertinentes se encuentran: a) las posibilidades de reemplazar el petróleo con otras fuentes de energía más asequibles; b) la parte que corresponde a los costos del transporte en los gastos generales de la producción; c) en qué medida es eficiente acercar la producción a los mercados, es decir, si el ahorro en el costo del transporte excede a los posibles aumentos de los costos de la producción (salarios más elevados, el costo de la energía utilizada para la producción, la normativa ambiental); y, como factor de gran importancia, d) el tipo de mercancías comercializadas/transportadas (por ejemplo, graneles o productos manufacturados), su valor, peso y exigencias de manejo⁴⁹.

Las diferencias en las repercusiones del aumento de los costos del transporte

Si bien el tráfico de graneles, que incluye a los petroleros y los buques de carga seca, constituye la parte más importante del tráfico marítimo mundial, el segmento contenedorizado (que crece rápidamente y se quintuplicó desde 1990, a una tasa anual promedio de aproximadamente el 10%) ocupa un lugar central en la producción y el comercio globalizados. Las mercancías contenedorizadas son en su mayoría manufacturadas, suelen tener un mayor índice de valor por volumen que los graneles como el petróleo y otros productos básicos y recorren distancias más largas, pues se originan en distintas partes del mundo. En 2006, la parte de las mercancías manufacturadas exportadas en todo el mundo equivalió a más del 70% del valor de las exportaciones mundiales (8,2 billones de dólares, de un total de 11,5 billones de dólares)⁵⁰. Como promedio y en razón de su valor superior, los costos del transporte en relación con ese valor tienen menor importancia para las mercancías valiosas que para las materias primas de escaso valor. Por consiguiente, si el costo más elevado del transporte diera lugar a la regionalización, lo probable es que las mercancías manufacturadas de menor valor (indumentaria y textiles) se vean mucho más afectadas que las de mayor valor o que las mercancías cuya producción entraña importantes costos de capital o de inicio de actividades.

El aumento de los costos del transporte tiene efectos más importantes para la carga a granel⁵¹. Para minimizar la incidencia de los costos del transporte en las mercancías de bajo valor/alto volumen, los importadores de carga a granel tenderán a recurrir a proveedores cercanos. Por ejemplo, las necesidades de las Américas en materia de petróleo serán probablemente atendidas a partir de lugares como América del Sur o México; o, en el caso de Asia, de los países asiáticos vecinos exportadores de petróleo.

El costo de cambiar los sitios de producción

Si bien todavía no se ha determinado un vínculo causal directo entre el aumento de los precios del petróleo y la decisión de reubicarse, resulta interesante observar que quizás estén ocurriendo algunos cambios en las modalidades de la producción mundial. Por ejemplo, se ha informado que el fabricante sueco IKEA abrió su primera fábrica en los Estados Unidos en mayo de 2008 para evitar los costos del transporte⁵². Sin embargo, pareciera que algunas de las decisiones de relocalización a sitios más cercanos en el sector textil que se han comunicado recientemente no están totalmente motivadas por consideraciones relativas al costo del transporte. A menudo se presume que, en muchos casos, la decisión de trasladar las plantas fabriles a ubicaciones vecinas obedeció a un tratamiento más favorable en materia de derechos (por ejemplo, entre México y América Central y los Estados Unidos y entre Europa oriental y la Unión Europea) y la necesidad de los minoristas de reducir sus existencias para enfrentar una incierta coyuntura económica⁵³.

Se ha reiterado este argumento en un reciente estudio de Drewry que utiliza el criterio de los modelos, que constató que las diferencias de costos laborales y de producción, las diferencias en los regímenes arancelarios y la adecuación y agilidad de las cadenas de suministros parecen desempeñar un papel más importante en las decisiones de deslocalización que los costos del transporte⁵⁴. En el sector en crecimiento de la moda y la indumentaria de lujo, los cortos ciclos de producción, que exigen breves plazos de entrega y cadenas de suministro "ágiles", tienen particular importancia; se estima que este sector del mercado ha crecido mundialmente alrededor del 15% anual desde 2003⁵⁵. Ciertas informaciones sobre el hecho de que los sitios de producción distantes están perdiendo su ventaja competitiva como resultado del aumento de los costos del transporte no parecen muy fiables si se tienen en cuenta nuevos sitios emergentes de bajo costo como

Viet Nam y Bangladesh en el sector fabril del vestido y los textiles. Se ha informado que, en el primer trimestre de 2008, las ventas de indumentaria vietnamita en el mercado de los Estados Unidos aumentaron 30% en comparación con el período correspondiente del año anterior⁵⁶.

También se ha expresado la opinión de que una regionalización total en respuesta a niveles más elevados y sostenidos de los precios del petróleo no es necesariamente factible o económicamente viable. *"Sería difícil dar marcha atrás a la concentración geográfica de la producción habida cuenta de la magnitud de las economías de escala que logran las empresas. Cuando se traslada una fábrica a otro país o cuando su producción es reemplazada por mercancías*

*importadas, muchos de los eslabones superiores de la cadena de suministros también se trasladan a ese otro país, al aparecer nuevos vendedores extranjeros."*⁵⁷ Por consiguiente, mudar una fábrica conllevaría el traslado de las asociaciones comerciales conexas (fuentes de materias primas, productores, transportistas, actividades de montaje, etc.). El pujante comercio intraasiático, que se calcula en potencialmente más de 40 millones de contenedores (medidos en TEU, cuya unidad equivale a un contenedor de 20 pies) en 2007⁵⁸ demuestra el agrupamiento en la región de los diversos eslabones de la cadena de producción y suministros en que se apoya el comercio manufacturero asiático. Los gastos de la reubicación de las plantas productivas y los núcleos afines podrían anular las ventajas comparativas que se buscan en los nuevos sitios. No obstante, no puede excluirse la posibilidad de una merma de la globalización, si los precios más elevados del petróleo dan como resultado incrementos muy marcados en los costos del transporte, especialmente de las mercancías de valor superior⁵⁹.

Es probable que, mientras el aumento de los costos del transporte no perturbe de manera importante y permanente el equilibrio entre los diversos rubros de los costos por un lado (verbigracia, transporte, producción, distribución, existencias, etc.) y la fiabilidad, rapidez y calidad del servicio por el otro, se consideren en primer lugar estrategias de mitigación de los costos del transporte menos radicales y más eficientes. Tales estrategias podrían incluir en particular las medidas para reducir la manipulación⁶⁰.

Otras consideraciones

En un mundo que debe limitar la producción de carbono, es probable que las ventajas comparativas queden determinadas no sólo por los menores costos de la producción y el transporte sino también por la intensidad y la eficiencia de la energía y la reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂). Los esfuerzos tendientes a la reducción del carbono incluyen particularmente un arancel que se aplicaría a las importaciones para contrarrestar las subvenciones a la energía y las emisiones de carbono incorporadas en las exportaciones, entre otras las provenientes de China. Por ejemplo, en la hipótesis de un arancel de 45 dólares por tonelada de carbón en los Estados Unidos, su imposición equivaldría a un arancel del 17% sobre las exportaciones chinas⁶¹.

En este contexto, tendrían un papel que desempeñar las actuales negociaciones sobre un acuerdo posterior a Kyoto y los posibles compromisos vinculantes sobre la reducción de las emisiones de dióxido de carbono que podrían surgir de aquéllas y se aplicarían tanto a los países desarrollados como a los países en desarrollo.

La distancia por sí sola no determina la medida en que el transporte es eficiente en lo que respecta al combustible o el carbono. Las economías de escala obtenidas con la utilización de buques más grandes y más eficientes en la utilización de combustible por rutas comerciales más largas contribuyen a lograr una mayor eficiencia en cuanto al combustible y obtener ahorros en sus costos así como una reducción de las emisiones de CO₂. Se calcula que, debido a las economías de escala y la eficiencia en el uso del combustible de los buques más grandes que navegan por rutas más largas, un buque de más de 8.000 TPM emite un 40% menos de dióxido de carbono que los buques más pequeños (entre 2.000 y 8.000 TPM)⁶². Además de las diferencias en la eficiencia del uso del combustible en el sector del transporte marítimo, existen importantes diferencias entre este y otros modos de transporte. Un argumento que se esgrime es que *"el envío por buque de un contenedor lleno de camisas a lo largo de 10.000 millas alrededor del mundo junto con otros 8.000 contenedores consume mucho menos combustible que enviar por carretera un camión con el mismo contenedor por las 2.000 millas que separan a Estambul de Londres"*⁶³. Si se lo

... una regionalización total en respuesta a niveles más elevados y sostenidos de los precios del petróleo no es necesariamente factible o económicamente viable.

calcula por tonelada-kilómetro, el transporte marítimo continúa siendo el modo de transporte más eficiente y más inocuo para el clima. Por ejemplo, se calcula que, como promedio, un portacontenedores de 3.700 TEU consume 77 veces menos energía que un avión de carga (Boeing 747-400), aproximadamente siete veces menos que un camión pesado y alrededor de tres veces menos que el ferrocarril. Asimismo, se informa que un buque de 3.700 TEU causa emisiones de dióxido de carbono 40 veces menores que las de un avión de carga (Boeing 747-400), cuatro veces menores que la de un camión pesado y 31% inferiores a las del ferrocarril⁶⁴. La eficiencia del transporte marítimo en materia de combustible y de carbono por unidad de peso y distancia significa que todo aumento de los costos del combustible y toda presión sobre los costos resultante de iniciativas para proteger el clima probablemente han de repercutir menos en el costo del transporte comercial marítimo que en el de otros modos de transporte.

Para algunos tipos de tráfico, el efecto del aumento de los precios del petróleo y de los costos del transporte puede verse compensado en cierta medida por las economías derivadas de la posible operación durante todo el año de la ruta del mar del Norte y la apertura a la navegación del paso del Noroeste a raíz del calentamiento del planeta. Aunque aún no se ha evaluado detenidamente si es viable y práctico utilizar el paso del Noroeste como ruta marítima alternativa, los atajos que ofrecen estas nuevas rutas al transporte marítimo reducirían los costos de transporte e implantarían una competencia con las rutas existentes, como la del canal de Panamá⁶⁵.

Si el precio del barril de petróleo permaneciera en 120 dólares durante todo un año, el gasto mundial en ese producto (sobre la base de la producción anual actual) se situaría alrededor del 7% del PIB en 2007⁶⁶ a 200 dólares por barril, equivaldría al 11% del PIB mundial. Para poner las cosas en perspectiva, estos porcentajes son superiores a

los costos económicos potenciales que tendría para el mundo la falta de acción para enfrentar el problema del cambio climático, que según se previó en Stern Review en 2006 alcanzarían al 5% del PIB mundial por año⁶⁷. Concretamente, los costos del petróleo a un precio de 120 dólares el barril durante todo un año equivaldrían a siete veces los costos de reducir el cambio climático según lo previsto en dicha publicación (aproximadamente un 1% del PIB mundial por año)⁶⁸.

En este contexto, resulta por lo tanto clave incorporar el concepto de fuentes de combustible fósil que se agotan en los procesos políticos y normativos pertinentes. Las economías basadas en el petróleo tienen que hacer frente a su dependencia del combustible fósil adoptando medidas decisivas; en estas circunstancias, parece ineludible aprovechar las

sinergias que existen entre la seguridad energética y los objetivos de reducción del cambio climático. Las políticas inducidas por la protección del clima, incluidas las inversiones en fuentes alternativas de energía y la fijación de normas de eficiencia y de aranceles para el carbono, son sólo algunas de las medidas que, además de la mitigación del cambio climático, podrían producir un importante beneficio compartido: la seguridad energética a través de precios y mercados razonables, estables y previsibles para la energía.

Para resumir, el aumento de los precios del petróleo afecta los costos operativos de los transportistas y repercute en los servicios de transporte, incluidos los embarques, los fletes y la distribución geográfica del tráfico. Cambiar los puntos de origen actuales por fuentes locales o ubicaciones vecinas probablemente no sea automático ni necesariamente eficiente en cuanto a los costos, el ahorro de combustible o la protección del clima. No obstante, los mayores

... los mayores costos del transporte casi con certeza han de cambiar los precios relativos entre los exportadores y redefinir las ventajas comparativas y la distribución geográfica del tráfico.

costos del transporte casi con certeza han de cambiar los precios relativos entre los exportadores y redefinir las ventajas comparativas y la distribución geográfica del tráfico. Aun así, se necesita una mayor investigación y análisis para determinar minuciosamente las consecuencias actuales de los mayores

precios del petróleo en el transporte, las ventajas comparativas, el crecimiento y el desarrollo. En este contexto, la labor futura de la UNCTAD se ha de concentrar en obtener datos para evaluar el efecto de los precios del petróleo en los fletes marítimos, con el

fin de poder medir mejor la repercusión del aumento de las tarifas en las estrategias del transporte y en el comercio y su distribución geográfica, así como la competitividad del tráfico combinado y del que se realiza dentro de cada país.

Capítulo 2

ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y REGISTRO DE LA FLOTA MUNDIAL

En este capítulo se estudia la dinámica del transporte marítimo mundial desde el lado de la oferta. La información y los datos abarcan en forma completa la estructura, propiedad y registro 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 nuevos buques y el mercado de segunda mano. La flota mercante mundial se expandió 7,2% durante 2007 hasta llegar a 1.120 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a comienzos de 2008. Ante una demanda de capacidad de embarque que llegó a máximos históricos, el sector del transporte marítimo respondió con pedidos a los astilleros, especialmente para el segmento de los graneles secos. Los pedidos de buques han alcanzado su mayor nivel de todos los tiempos: 10.053, con un tonelaje total de 495 millones de TPM, que incluyen 222 millones de TPM de cargueros de graneles secos. Esto representa, en cuanto al número de buques de más de 1.000 TB, el 28% del número de buques de la flota mercante y el 44% de su volumen. La edad promedio de la flota mundial se redujo a 11,8 años. En cuanto a los portacontenedores, la parte correspondiente a los buques sin aparejos de carga y descarga continuó creciendo; la capacidad total de carga de los portacontenedores celulares sin aparejos construidos en 2007 se elevó a 1,18 millones de TEU y fue 8,5 veces superior a la capacidad combinada de 0,14 millones de TEU de los buques con aparejos que ingresaron en el mercado en el mismo período.

En enero de 2008, los nacionales de las 35 principales economías propietarias de buques controlaban en conjunto el 95,35% de la flota mundial, lo cual representa un nuevo y leve incremento con respecto a la cifra de enero de 2007. Grecia siguió siendo el país que controla la mayor flota, seguido del Japón, Alemania, China y Noruega; en conjunto, estos cinco países tienen una participación del 54,2% en el mercado. Entre los países en desarrollo, los exportadores de petróleo suelen controlar una proporción relativamente elevada de los petroleros, y los grandes exportadores de productos básicos agrícolas y otros graneles secos son por lo general el país de domicilio de empresas dedicadas al transporte marítimo de cargas secas a granel; en el caso de las mercancías manufacturadas, no existe una correlación importante entre la estructura del tráfico y la propiedad de la flota.

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Crecimiento de la flota mundial y tipos principales de buque

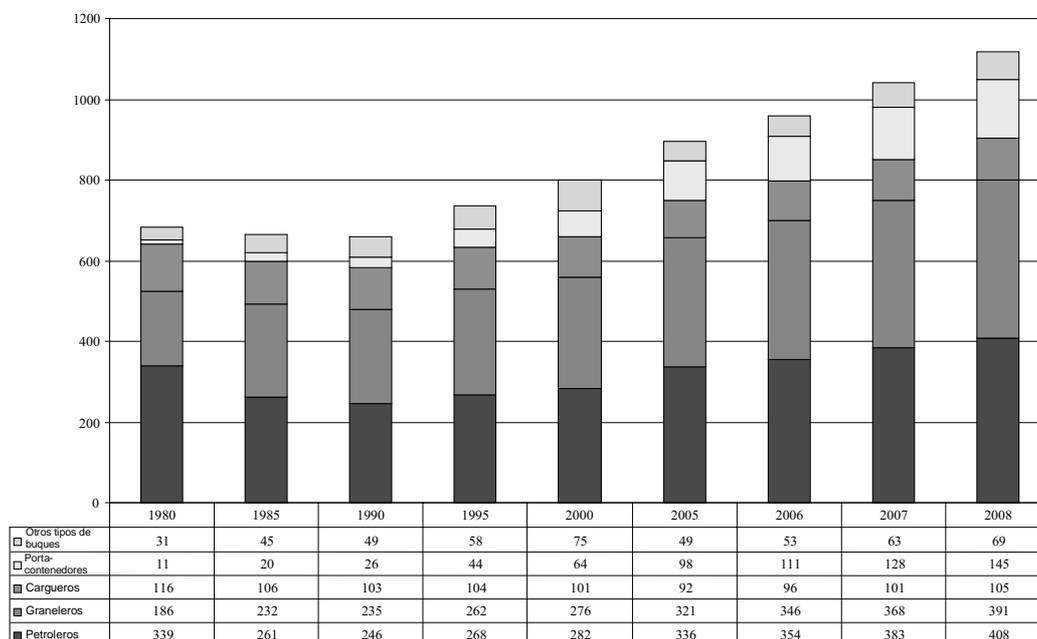
En el gráfico 10 y el cuadro 6 se exponen datos sobre la flota mundial entre 2005 y 2008. A comienzos de 2008, la flota mercante mundial llegó a 1.120 millones de toneladas de peso muerto (TPM). El crecimiento anual al 1° de enero de 2008 fue del 7,2%, con un incremento de 82 millones de TPM. El tonelaje de los petroleros aumentó el 6,5%, y el de los graneleros el 6,4%. Estos dos tipos de buque constituyen

el 71,5% del tonelaje total, lo que representa una leve disminución con respecto al 72% registrado en enero de 2007. La flota de buques de carga general aumentó el 4,5% en 2007; dado que esta tasa de crecimiento estuvo por debajo de la tasa de crecimiento mundial total, la parte que correspondió a esta categoría en el total de la flota mundial volvió a reducirse, al 9,4%. La flota de portacontenedores se incrementó en 16,3 millones de TPM, o un 12,7%, y representa actualmente el 12,9% del total de la flota mundial. Esta elevada tasa de crecimiento corresponde a la creciente proporción del comercio de mercancías manufacturadas, fortalecido asimismo por su constante contenedorización.

La flota de portacontenedores creció el 12,7%, lo cual corresponde a la creciente proporción del comercio de mercancías manufacturadas, fortalecido asimismo por su constante contenedorización.

Gráfico 10

La flota mundial por principales tipos de buque^a en algunos años
(Cifras al comienzo de cada año, en millones de TPM)



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

^a Buques mercantes de 100 TB y más.

En 2008, sólo un 1,1% de la flota de graneleros (0,4% del total de la flota) son cargueros combinados de minerales, graneles y petróleo, porcentaje que representa una nueva disminución a partir del 1,5% del año anterior. Pese a las marcadas oscilaciones en los fletes de los buques, tanto para los petroleros como para los graneleros, la diferencia entre los costos de construcción de los graneleros puros y de los cargueros combinados sigue siendo un obstáculo para las inversiones en los cargueros combinados, que son más versátiles. Entre los demás tipos de buques, en 2007 continuó el sólido crecimiento de los buques para el transporte de gas licuado (11,5%), lo cual refleja el aumento del uso del gas natural licuado (GNL) como recurso energético, aunque el número récord de nuevos buques para el transporte de ese producto es motivo de preocupación, debido a un exceso de capacidad en el corto plazo causado por demoras en la finalización de algunas plantas de licuefacción.

2. La flota mundial de portacontenedores

Medido en toneladas de peso muerto, el 53,9% del tonelaje contenedorizado está abanderado en los diez principales registros internacionales y de libre

matrícula, lo cual representa una leve disminución con respecto al año precedente. El 27,9% del tonelaje de peso muerto de los portacontenedores figura en los registros de los países con economías de mercado desarrolladas (una disminución en relación con el 28,4% de 2007) y el 18,0% en los países en desarrollo (un aumento con respecto al 17,15% anterior). Entre las economías en desarrollo, con mucho la mayor parte está registrada en Asia, cuyo tonelaje de peso muerto se incrementó en más de un quinto, hasta alcanzar una proporción del 17,6% (véase el cuadro 7).

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió ampliándose considerablemente en 2007; a comienzos de 2008, contaba con 4.276 buques, con una capacidad total de 10,76 millones de TEU. Esto equivale a un aumento del 9,5% en el número de buques y del 14% en TEU con respecto al año precedente. También continuó aumentando el tamaño de los buques: el promedio de su capacidad de carga se incrementó de 2.417 TEU en enero de 2007 a 2.516 TEU en enero de 2008 (véase el cuadro 8). El tamaño promedio de los nuevos portacontenedores celulares que se pusieron en servicio en 2007 fue de 3.291. También aumentó la diferencia

Cuadro 6

Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2005-2008^a
(Cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM)

Tipos principales	2005	2006	2007	2008	Variación porcentual 2008/07
Petroleros	336.156	354.219	382.975	407.881	6,5
	<i>37,5</i>	<i>36,9</i>	<i>36,7</i>	<i>36,5</i>	<i>-0,3</i>
Graneleros	320.584	345.924	367.542	391.127	6,4
	<i>35,8</i>	<i>36,0</i>	<i>35,3</i>	<i>35,0</i>	<i>-0,3</i>
Mineraleros/graneleros/petroleros	9.695	7.817	5.614	4.284	-23,7
	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>-0,2</i>
Mineraleros/graneleros	310.889	338.107	361.928	386.842	6,9
	<i>34,7</i>	<i>35,2</i>	<i>34,7</i>	<i>34,6</i>	<i>-0,1</i>
Cargueros	92.048	96.218	100.934	105.492	4,5
	<i>10,3</i>	<i>10,0</i>	<i>9,7</i>	<i>9,4</i>	<i>-0,2</i>
Portacontenedores	98.064	111.095	128.321	144.655	12,7
	<i>10,9</i>	<i>11,6</i>	<i>12,3</i>	<i>12,9</i>	<i>0,6</i>
Otros tipos de buque	48.991	52.508	62.554	68.624	9,7
	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	<i>6,0</i>	<i>6,1</i>	<i>0,1</i>
Buques para el transporte de gas licuado	22.546	24.226	26.915	30.013	11,5
	<i>2,5</i>	<i>2,5</i>	<i>2,6</i>	<i>2,7</i>	<i>0,1</i>
Buques tanque de productos químicos	8.290	8.919	8.823	8.236	-6,7
	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>	<i>-0,7</i>	<i>-0,1</i>
Transbordadores y buques de pasaje	5.589	5.649	5.754	5.948	3,4
	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,0</i>
Otros	12.566	13.714	21.062	24.427	16,0
	<i>1,3</i>	<i>1,1</i>	<i>1,9</i>	<i>2,2</i>	<i>0,3</i>
Total mundial	895.843	959.964	1.042.328	1.117.779	7,2
	<i>100,0</i>	<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 Buques de 100 TB y más. Las partes porcentuales figuran en cursiva.

de tamaño entre los buques más grandes que navegan por las principales rutas Este-Oeste y los portacontenedores más pequeños que se utilizan en los servicios intrarregionales y auxiliares. En 2007, los más grandes de los nuevos portacontenedores totalmente celulares fueron cinco buques de 12.508 TEU construidos en Dinamarca para la empresa danesa Maersk, y los más pequeños nuevos buques entregados fueron un barco de 136 TEU construido en Viet Nam para la empresa danesa Erria y dos buques de 241 TEU construidos en Indonesia y operados por ese país.

En mayo de 2008, la flota contenedorizada mundial había llegado aproximadamente a 13,3 millones de TEU, de los cuales 11,3 millones eran de portacontenedores totalmente celulares. Esta flota comprendía 54 portacontenedores de 9.000 TEU y más, operados por las siguientes cinco empresas: CMA CGM (Francia), COSCON y CSCL (ambas de China), Maersk (Dinamarca) y MSC (Suiza). De los buques existentes, 12 tenían una capacidad de más de 10.000 TEU; se trataba de ocho buques de 12.508 TEU cuya propiedad y operación pertenecían a Maersk y cuatro buques de 10.000 a 10.062 TEU cuya

Cuadro 7

**Distribución de la flota mundial de buques portacontenedores y su capacidad en TPM,
por grupos de países, en 2007 y 2008^a**
(Cifras de comienzo de año)

	2007		2008		Variación 2007/08		
	1.000 TPM	Porcentaje	1.000 TPM	Porcentaje	1.000 TPM	Crecimiento porcentual	Proporción porcentual
Total mundial	128.321	100,00	144.655	100,00	16.333	12,73	-
Países desarrollados	36.475	28,42	40.356	27,90	3.881	10,64	-0,53
Países con economías en transición	167	0,13	144	0,10	-23	-13,73	-0,03
Países en desarrollo	22.006	17,15	26.084	18,03	4.079	18,54	0,88
<i>de los cuales en:</i>							
África	187	0,15	182	0,13	-5	-2,49	-0,02
América	663	0,52	401	0,28	-262	-39,46	-0,24
Asia	21.114	16,45	25.459	17,60	4.345	20,58	1,15
Oceanía	41	0,03	41	0,03	0	0,00	0,00
Otros países y buques no asignados	51	0,04	67	0,05	16	31,01	0,01
Diez principales registros internacionales y de libre matrícula^b	69.622	54,26	78.002	53,92	8.381	12,04	-0,33

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

^a Buques de 100 TB y más.

^b No hay una definición clara de "registros internacionales y de libre matrícula". La UNCTAD ha agrupado los diez principales registros internacionales y de libre matrícula para incluir las diez principales flotas con más del 90% de su tonelaje controlado por extranjeros. La lista de los registros aparece en el cuadro 15.

Cuadro 8

Tendencias a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares^a

	1987	1997	2006	2007	2008	Variación porcentual 2008/07
Total mundial						
Número de buques	1.052	1.954	3.494	3.904	4.276	9,53
Capacidad en TEU	1.215.215	3.089.682	8.120.465	9.436.377	10.760.173	14,03
Tamaño medio de los buques	1.155	1.581	2.324	2.417	2.516	4,11

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

^a Buques de 100 TB y más. Cifras de principios de año, excepto para 1987, que se refieren a mediados de año.

propiedad y operación correspondían a COSCON. Los más grandes portacontenedores de Maersk figuraban en el Registro Internacional Danés DIS, en tanto que los mayores buques de COSCON enarbolaban el pabellón de Panamá.

En la actualidad, los portacontenedores más grandes no tienen aparejos de carga y descarga, por lo cual estos buques dependen de las grúas para contenedores instaladas en los puertos para su movimiento. Muchos puertos pequeños con limitaciones en su infraestructura, especialmente en los países en desarrollo, no pueden recibir portacontenedores grandes o sin aparejos. Los costos operativos de los portacontenedores con aparejos son más elevados, y la velocidad de su carga y descarga en los puertos es inferior.

De los portacontenedores totalmente celulares que entraron en servicio en 2007, el 23,3% contaban con engranajes de carga y descarga. Su tamaño promedio era de 1.473 TEU, en comparación con la media de 3.843 TEU de los buques sin aparejos que comenzaron a prestar servicios ese mismo año. La capacidad total de carga, medida en TEU, de los buques sin dichos aparejos construidos en 2007 se elevó a 1,18 millones de TEU, cifra 8,5 veces mayor que la capacidad combinada de los barcos con dichos engranajes que ingresaron al mercado durante el mismo período (0,14 millones de TEU). La tendencia a largo plazo a favor de buques más grandes y sin aparejos queda demostrada también en los cuadros 9 a), 9 b) y 9 c). Es mucho más frecuente que carezcan de aparejos los buques grandes que los buques pequeños. Entre los construidos después de 2000, el 87% de la capacidad de carga de los portacontenedores está integrado por buques sin aparejos, al igual que el 94% de la capacidad del total de los buques de 2.500 TEU y más. Entre los portacontenedores construidos a partir de 2001, el número de barcos sin aparejos es tres veces superior al de los equipados con ellos.

Las líneas de transporte marítimo con sede en los países en desarrollo y las empresas que se especializan en los servicios regionales de tráfico Sur-Sur o Norte-Sur cuentan con una mayor proporción de buques con aparejos que las empresas que prestan servicios principalmente en las rutas comerciales Este-Oeste. Los seis operadores

que recibieron las mayores entregas de portacontenedores con aparejos entre enero y mayo de 2008 tienen su domicilio en los países en desarrollo: TS Lines (Hong Kong, China), CSAV (Chile); Safmarine (con base en Sudáfrica y perteneciente al grupo danés AP Moller); PIL (Singapur); UASC (Kuwait); y Maruba (Argentina). Los seis operadores destinatarios de las mayores entregas de portacontenedores sin aparejos durante el mismo período son Maersk (Dinamarca); MSC (Suiza); NYK (Japón); COSCON (China); APL (Singapur); y Hanjin (República de Corea).

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial

El cuadro 10 ofrece datos sobre la distribución por edad media de la flota mercante mundial por tipos de buques y por grupos de países y territorios de registro. Se calcula que el promedio de edad de esta flota continuó disminuyendo en 2007 hasta situarse en 11,8 años. Por tipo de buques, la flota más joven sigue siendo la de los portacontenedores, con una edad promedio de 9,0 años; el 37,3% del tonelaje de los portacontenedores tiene menos de 5 años de edad, y sólo el 12,4% de dicho tonelaje tiene 20 o más años de antigüedad. La edad media de los petroleros aumentó levemente, a 10,1 años, la de los graneleros disminuyó apenas, de 12,9 a 12,7 años, y los cargueros siguieron siendo el tipo de buque más viejo, con un promedio de 17,1 años y un 55,9% del tonelaje con 20 años o más de edad. Únicamente el 12% del tonelaje de los cargueros tiene menos de cinco años, un hecho que refleja la tendencia a incrementar la contenedorización de la carga en general.

Con respecto a los grupos de países, los buques registrados en los países desarrollados son los más jóvenes (edad media de 9,7 años en enero de 2008), seguidos por los buques registrados en los países en desarrollo (12,3 años) y los países con economías en transición (15,5 años). El reemplazo de los cargueros por portacontenedores es especialmente notable en las flotas registradas en los países en desarrollo y en los países con economías en transición. En estos grupos de países, los portacontenedores fueron de introducción más tardía que en las flotas de los países con economías de mercado desarrolladas. En consecuencia, en los países

El 55,9% del tonelaje tiene 20 años o más de edad. Los portacontenedores tienen la edad media más baja.

Entre los portacontenedores construidos a partir de 2001, el número de barcos sin aparejos es tres veces superior al de los equipados con ellos.

Cuadro 9 a)

Portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos que estaban en servicio en mayo de 2008, por año de construcción y tamaño de los buques
(Porcentajes del total de buques)

	Con aparejos	Sin aparejos	Total
Construidos en 2000 o antes de ese año	20,7	35,8	56,5
Construidos en 2001 o después de ese año	10,6	33,0	43,5
Construidos en 2002 o después de ese año	31,3	68,7	100,0
	Con aparejos	Sin aparejos	Total
Capacidad de hasta 2.499 TEU	27,9	33,0	60,9
Capacidad de 2.500 TEU y más	3,4	35,8	39,1
Total	31,3	68,7	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Online*, mayo de 2008.

Cuadro 9 b)

Capacidad de carga de los portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos que estaban en servicio en mayo de 2008, por año de construcción y tamaño de los buques
(Porcentajes de TEU)

	Con aparejos	Sin aparejos	Total
Construidos en 2000 o antes de ese año	10,2	31,2	41,3
Construidos en 2001 o después de ese año	7,5	51,1	58,7
Total	17,7	82,3	100,0
	Con aparejos	Sin aparejos	Total
Capacidad de hasta 2.499 TEU	13,9	27,0	40,9
Capacidad de 2.500 TEU y más	3,8	55,3	59,1
Total	17,7	82,3	100,0

Fuente: Recopilación de la Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Online*, mayo de 2008.

Cuadro 9 c)

Portacontenedores celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos construidos en 2007

	Con aparejos	Sin aparejos	Total
Buques	93	306	399
Porcentaje de buques	23,3	76,7	100,0
TEU	136.956	1.176.011	1.312.967
Porcentaje de TEU	10,4	89,6	100,0
Tamaño promedio de los buques	1.473	3.843	3.291

Fuente: Recopilación de la Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Online*, mayo de 2008.

Cuadro 10

Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque^a, al 1º de enero de 2008
(En porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipo de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media	Edad media	Variación 2008/07
							2008 ^b	2007 ^b	
(Años)									
Total mundial	Todos los buques	25,8	21,3	15,8	11,7	25,2	11,8	12,0	-0,2
	Petroleros	28,8	27,6	14,1	16,2	13,2	10,1	10,0	+0,1
	Graneleros	23,4	18,3	18,4	9,6	30,3	12,7	12,9	-0,2
	Cargueros	12,0	10,8	12,2	9,2	55,9	17,1	17,4	-0,2
	Portacontenedores	37,3	22,9	19,4	8,0	12,4	9,0	9,1	-0,2
	Todos los demás	20,5	15,8	9,8	10,0	44,0	14,7	15,1	-0,4
Principales países de libre matrícula^c	Todos los buques	28,5	20,9	16,1	11,3	23,2	11,3	11,5	-0,1
	Petroleros	29,6	26,1	15,1	17,5	11,7	10,0	9,8	+0,2
	Graneleros	26,7	18,6	18,2	8,1	28,4	12,1	12,3	-0,3
	Cargueros	13,2	11,3	14,7	9,1	51,8	16,5	16,5	+0,0
	Portacontenedores	41,0	21,6	15,7	8,3	13,5	8,8	8,9	-0,1
	Todos los demás	24,9	15,9	8,1	7,1	44,0	14,1	14,7	-0,6
Países desarrollados	Todos los buques	28,4	31,6	16,3	8,7	15,0	9,7	9,9	-0,2
	Petroleros	35,5	38,5	12,6	8,2	5,2	7,5	7,7	-0,2
	Graneleros	19,0	29,1	18,8	8,3	24,9	11,9	11,9	-0,0
	Cargueros	16,9	21,6	18,1	12,6	30,8	13,4	13,7	-0,3
	Portacontenedores	33,5	29,1	21,2	6,9	9,3	8,6	8,9	-0,3
	Todos los demás	20,0	22,2	14,4	12,3	31,1	13,1	13,0	+0,1
Economías en transición	Todos los buques	21,8	8,3	11,2	10,6	48,0	15,5	16,2	-0,7
	Petroleros	38,9	12,6	11,8	7,6	29,1	11,2	12,6	-1,4
	Graneleros	10,4	4,2	15,2	14,9	55,2	17,8	18,2	-0,4
	Cargueros	7,5	5,0	4,5	8,2	74,8	20,0	20,1	-0,1
	Portacontenedores	37,8	14,5	14,9	9,7	23,1	10,6	10,5	+0,2
	Todos los demás	36,5	12,7	10,1	9,1	31,6	11,8	13,1	-1,3
Países en desarrollo	Todos los buques	25,8	18,4	15,7	12,8	27,3	12,3	12,4	-0,1
	Petroleros	27,1	23,0	13,8	19,9	16,2	11,0	10,8	+0,2
	Graneleros	24,8	16,6	18,5	9,8	30,3	12,7	12,8	-0,1
	Cargueros	12,1	8,7	11,5	8,1	59,7	17,6	17,9	-0,2
	Portacontenedores	39,2	21,2	18,9	8,0	12,8	8,9	9,1	-0,2
	Todos los demás	19,0	14,1	8,9	8,8	49,1	15,5	15,9	-0,4

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

^a Buques de 100 TB y más.

^b 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.

^c Los registros de libre matrícula de este grupo son los de Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta, Panamá y Vanuatu.

en desarrollo el 39,2% de los portacontenedores tienen menos de cinco años de edad, en comparación con sólo el 12,1% de los cargueros. De los cargueros registrados en los países en desarrollo, el 59,7% tienen más de 19 años, al lado de sólo el 12,8% de los portacontenedores. En cuanto a las economías en transición, el 74,8% de los cargueros tienen más de 19 años, y el 37,8% de los portacontenedores tienen menos de 5 años. Después de un período de envejecimiento en la década de 1990 y de modernización en la actual, a comienzos de 2008 la edad promedio de la flota mundial era aproximadamente la misma que en 1987, y los petroleros eran en promedio más jóvenes mientras que los graneleros y los cargueros eran algo más viejos que hace dos décadas (cuadro 11).

B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Las 35 economías con las mayores flotas controladas

En el cuadro 12 figuran los 35 países con las mayores flotas controladas por sus nacionales con arreglo al tonelaje de peso muerto⁶⁹. Los nacionales de dichos países controlan el 95,35% de la flota mundial, lo que supone un pequeño aumento con respecto al récord histórico del 95,33% registrado en enero de 2007. Grecia continúa siendo el país con la mayor flota controlada, con un total de 174,6 millones de TPM y 3.115 buques, seguida por el Japón (161,7

millones de TPM y 3.515 buques); Alemania (94,2 millones de TPM y 3.208 buques); China (84,9 millones de TPM y 3.303 buques); y Noruega (46,9 millones de TPM y 1.827 buques). En conjunto, estos cinco países tienen una parte del mercado del 54,2%.

El 54,2% del tonelaje mundial está controlado por nacionales de Grecia, el Japón, Alemania, China y Noruega.

El 32% de la flota controlada por Grecia enarbola la bandera nacional y el 68% restante, pabellones extranjeros. Con respecto a los tipos de buques, la flota

controlada por Grecia comprende 82,7 millones de toneladas de graneleros, 76,3 millones de TPM de petroleros, 8,3 millones de TPM de portacontenedores, 4,3 millones de TPM de cargueros y 3,0 millones de TPM de buques de otro tipo. El porcentaje más elevado de tonelaje que enarbola pabellones extranjeros es el de los cargueros (93%), y el menor es el de los petroleros (56%).

El 93% de la flota controlada por el Japón enarbola pabellones extranjeros. Los buques controlados por este país comprenden 86,5 millones de TPM de graneleros, 44,1 millones de TPM de petroleros, 12,7 millones de TPM de portacontenedores, 9,4 millones de TPM de cargueros y 9,0 millones de TPM de otros tipos de buque. Un importante total de 880 graneleros controlados por nacionales japoneses, con un tonelaje combinado de 70 millones de TPM, enarbolan el pabellón de Panamá.

La flota controlada por Alemania que enarbola un pabellón extranjero representa el 85% de su tonelaje. Más de la mitad de la flota de control alemán está

Cuadro 11

Tendencias a largo plazo en la edad promedio, por tipo de buque

	Tipo de buque	1987	1997	2007	2008
Total mundial	Todos los buques	11,7	14,9	12,0	11,8
	Petroleros	12,1	14,9	10,0	10,1
	Graneleros	10,7	14,6	12,9	12,7
	Cargueros	13,7	17,3	17,4	17,1
	Portacontenedores	n.d.	12,0	9,1	9,0
	Todos los demás	n.d.	15,3	15,1	14,7

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

Nota: Buques de 100 TB y más. Los datos son cifras de principios de año; los de 1987 son de mediados de año.

Cuadro 12

Los 35 países y territorios con las mayores flotas controladas, al 1º de enero de 2008^a

País o territorio de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto en miles de TPM						
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial al 1º de enero de 2008	Total en porcentaje de la flota mundial, al 1º de enero de 2007	Variación porcentual
Grecia	736	2.379	3.115	55.766.365	118.804.106	174.570.471	68,06	16,81	17,39	-0,58
Japón	714	2.801	3.515	11.620.381	150.126.721	161.747.102	92,82	15,58	15,07	0,50
Alemania	404	2.804	3.208	14.588.066	79.634.721	94.222.787	84,52	9,07	8,69	0,38
China	1.900	1.403	3.303	34.351.019	50.530.684	84.881.703	59,53	8,18	7,19	0,98
Noruega	792	1.035	1.827	14.182.841	32.689.255	46.872.096	69,74	4,51	4,98	-0,46
Estados Unidos	855	914	1.769	20.301.154	19.526.996	39.828.150	49,03	3,84	4,93	-1,10
Hong Kong (China)	756	384	1.140	19.122.776	18.580.931	37.703.707	49,28	3,63	3,30	0,33
República de Corea	311	346	657	18.228.651	15.195.788	33.424.439	45,46	3,22	4,60	-1,38
Reino Unido	536	333	869	16.440.270	12.192.284	28.632.554	42,58	2,76	2,63	0,13
Singapur	317	544	861	10.466.920	16.967.723	27.434.643	61,85	2,64	2,24	0,41
Provincia china de Taiwán	93	497	590	3.986.356	22.163.936	26.150.292	84,76	2,52	2,54	-0,02
Dinamarca	394	482	876	10.479.296	15.522.244	26.001.540	59,70	2,50	2,73	-0,23
Federación de Rusia	206	213	419	2.352.552	16.395.893	18.748.445	87,45	1,81	0,61	1,20
Italia	1.532	579	2.111	5.986.569	12.051.321	18.037.890	66,81	1,74	1,85	-0,11
India	559	214	773	11.419.633	6.320.035	17.739.668	35,63	1,71	1,63	0,08
Suiza	474	60	534	13.956.575	2.096.910	16.053.485	13,06	1,55	1,51	0,03
Bélgica	495	531	1.026	6.431.016	6.728.712	13.159.728	51,13	1,27	1,12	0,15
Arabia Saudita	61	103	164	801.539	12.144.926	12.946.465	93,81	1,25	1,21	0,03
Turquía	87	146	233	6.087.051	6.067.624	12.154.675	49,92	1,17	1,28	-0,11
Irán (República Islámica del)	314	78	392	7.399.196	3.769.710	11.168.906	33,75	1,08	0,68	0,40
Países Bajos	116	63	179	5.080.136	5.176.747	10.256.883	50,47	0,99	1,02	-0,03
Emiratos Árabes Unidos	54	370	424	521.677	8.403.618	8.925.295	94,16	0,86	0,71	0,15
Indonesia	503	259	762	4.136.349	4.499.185	8.635.534	52,10	0,83	0,89	-0,06
Malasia	111	144	255	2.828.540	4.484.942	7.313.482	61,32	0,70	0,63	0,08
Suecia	728	122	850	4.807.801	2.450.354	7.258.155	33,76	0,70	0,68	0,02
Chipre	154	211	365	1.758.402	5.159.712	6.918.114	74,58	0,67	0,66	0,01
Francia	182	176	358	3.036.041	3.490.150	6.526.191	53,48	0,63	0,61	0,02
Canadá	40	29	69	3.953.100	1.348.386	5.301.486	25,43	0,51	0,49	0,02
Brasil	358	50	408	3.192.261	1.394.075	4.586.336	30,40	0,44	0,31	0,13
Kuwait	190	192	382	1.422.309	3.075.812	4.498.121	68,38	0,43	0,45	-0,02
España	130	14	144	2.472.017	1.949.344	4.421.361	44,09	0,43	0,50	-0,07
Filipinas	302	39	341	3.520.841	500.984	4.021.825	12,46	0,39	0,30	0,09
Viet Nam	29	129	158	847.265	2.731.566	3.578.831	76,33	0,34	1,28	-0,93
Tailandia	0	62	62	0	3.216.806	3.216.806	100,00	0,31	n.d.	
Australia	78	39	117	2.086.397	978.977	3.065.374	31,94	0,30	n.d.	
Total (35 países o territorios)	14.511	17.745	32.256	323.631.362	666.371.178	990.002.540		95,35	95,33	0,02
Total mundial	16.798	19.515	36.313	342.662.755	695.633.834	1.038.296.589		100,00	100,00	

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

^a Buques de 1.000 TB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que tienen un tonelaje combinado de 6,4 millones de TPM

^b Se entiende por país de control el país en que radica la participación mayoritaria (es decir, la sociedad madre) en la flota. En varios casos, determinar esto ha supuesto una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de control 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 buques que enarbolan el pabellón nacional pero están matriculados en dependencias territoriales o territorios autónomos asociados tales como la Isla de Man (Reino Unido) así como en segundos registros tales como DIS (Dinamarca), FIS (Francia) y NIS (Noruega). En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica comprenden los que están abanderados con ese pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas.

integrada por portacontenedores (50,7 millones de TPM), seguidos por los petroleros (20,7 millones de TPM), los graneleros (14,1 millones de TPM), los cargueros (7,4 millones de TPM) y buques de otro tipo (1,3 millones de TPM). El porcentaje más elevado de tonelaje que enarbola pabellones extranjeros se encuentra entre los graneleros (98%), y el más bajo entre los portacontenedores (74%).

La flota controlada por Noruega disminuyó ligeramente en 2007, pero aún mantiene el quinto puesto con sus 46,9 millones de TPM. De este tonelaje, el 69,7% está registrado con bandera extranjera, y la mayoría del 30,3% restante figura en el Norwegian International Ship Register (NIS). La mitad del tonelaje controlado por Noruega comprende petroleros (23,5 millones de TPM), seguidos por los cargueros (10 millones de TPM), los graneleros (7,4 millones de TPM), los buques de otro tipo (5,2 millones de TPM) y los portacontenedores (0,7 millones de TPM).

Las mayores flotas de los países en desarrollo controladas por sus nacionales aparecen principalmente en Asia, así como en las Bermudas y el Brasil (véase también el gráfico 11).

El 40% de la flota controlada por China está registrada en ese país, mientras que el 60% restante enarbola un pabellón extranjero. Más de la mitad de la flota controlada por China está constituida por los graneleros (43 millones de TPM), seguidos por los petroleros (19,4 millones de TPM), los cargueros (10,1 millones de TPM), los portacontenedores (7,7 millones de TPM) y los buques de otro tipo (4,6 millones de TPM). La proporción más elevada de tonelaje con pabellón extranjero se da entre los buques de otros tipos (78%), y la más baja entre los cargueros (74%). El 62% de la flota de graneleros controlada por China utiliza banderas extranjeras.

Los nacionales de la República de Corea controlan una flota de 37,7 millones de TPM, 49% de la cual enarbola pabellones extranjeros, en comparación con el 55% que lo hacía un año antes. La flota comprende 20,2 millones de TPM de graneleros, 10,3 millones de TPM de petroleros, 3,0 millones de TPM de portacontenedores, 2,3 millones de TPM de buques de otro tipo y 1,9 millones de TPM de cargueros. Del tonelaje de los petroleros, el 66% tiene registro extranjero, en comparación con apenas el 36% en el caso de la flota de cargueros.

Hong Kong (China) controla una flota de 33,4 millones de TPM, lo cual constituye una importante

disminución con respecto al año anterior, en que contaba 45 millones de TPM, debida al hecho de que algunos propietarios se han trasladado a China. Aunque Hong Kong (China) también posee una importante matrícula nacional de buques utilizada por operadores de barcos extranjeros, el 45% del tonelaje controlado por Hong Kong (China) está registrado con un pabellón diferente. La flota controlada por Hong Kong (China) está integrada por graneleros (17,2 millones de TPM), petroleros (12,2 millones de TPM), cargueros (1,7 millones de TPM) y buques de otro tipo (0,4 millones de TPM). El único tipo de buques que creció en 2007 en la flota controlada por Hong Kong (China) es el de los portacontenedores, que alcanzaron los 1,9 millones de TPM.

La flota cuyos propietarios son nacionales de Singapur se eleva a 28,6 millones de TPM, y de ella el 62% está integrado por los petroleros (17,6 millones de TPM), seguidos por los graneleros (5,3 millones de TPM), los portacontenedores (4,0 millones de TPM), los cargueros (1,1 millones de TPM) y los buques de otros tipos (0,7 millones de TPM). Aunque el pabellón de Singapur es enarbolado por gran número de operadores de buques extranjeros, las propias compañías de ese país registran el 43% de su flota con pabellones extranjeros, particularmente el 56% del tonelaje de sus graneleros.

El 87% de la flota controlada por la India, de 16,1 millones de TPM, enarbola el pabellón nacional. Ese porcentaje incluye a prácticamente todos sus petroleros, que constituyen el 52% (8,4 millones de TPM) del total. El resto de la flota está integrado por graneleros (5,7 millones de TPM) y buques de otros tipos (1,3 millones de TPM) así como un pequeño número de cargueros y portacontenedores. El 30% del tonelaje de los graneleros controlados por la India y el 39% de su flota de cargueros enarbolan pabellones extranjeros.

La flota controlada por Turquía está en un 49% registrada en ese país, en tanto que el 51% enarbola pabellones extranjeros. Casi la mitad de dicha flota está compuesta por los graneleros (6,1 millones de TPM), seguidos por los petroleros (3,2 millones de TPM), los cargueros (2,8 millones de TPM), los portacontenedores (0,7 millones de TPM) y los buques de otros tipos (0,2 millones de TPM). La proporción del tonelaje de registro extranjero más elevada ocurre entre los petroleros (67%), mientras que la más baja se presenta entre los portacontenedores (37%).

Gráfico 11

Las principales flotas controladas por los países en desarrollo y los países con economías en transición, por tipos de buques^a
(En miles de TPM)

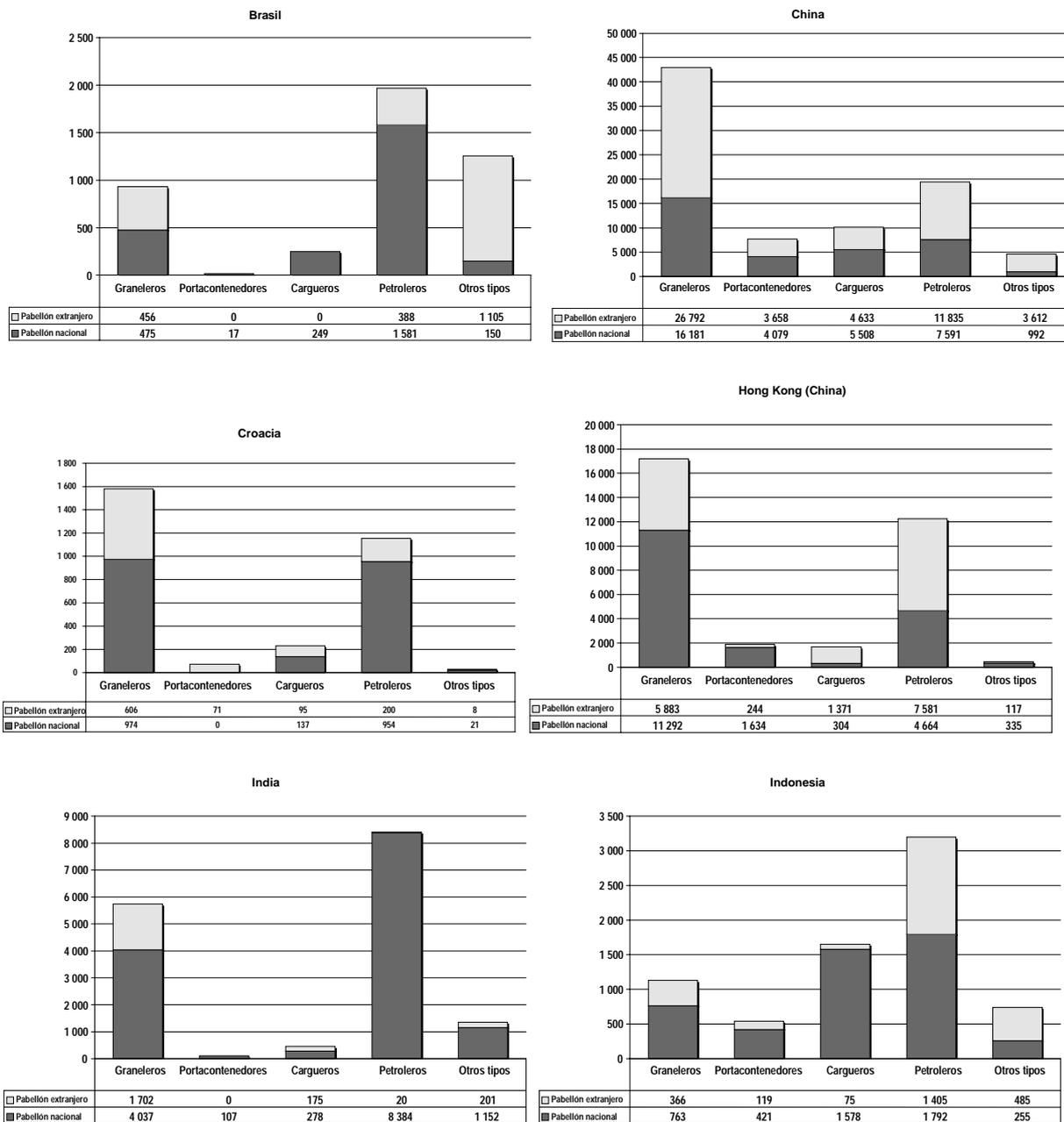


Gráfico 11 (continuación)

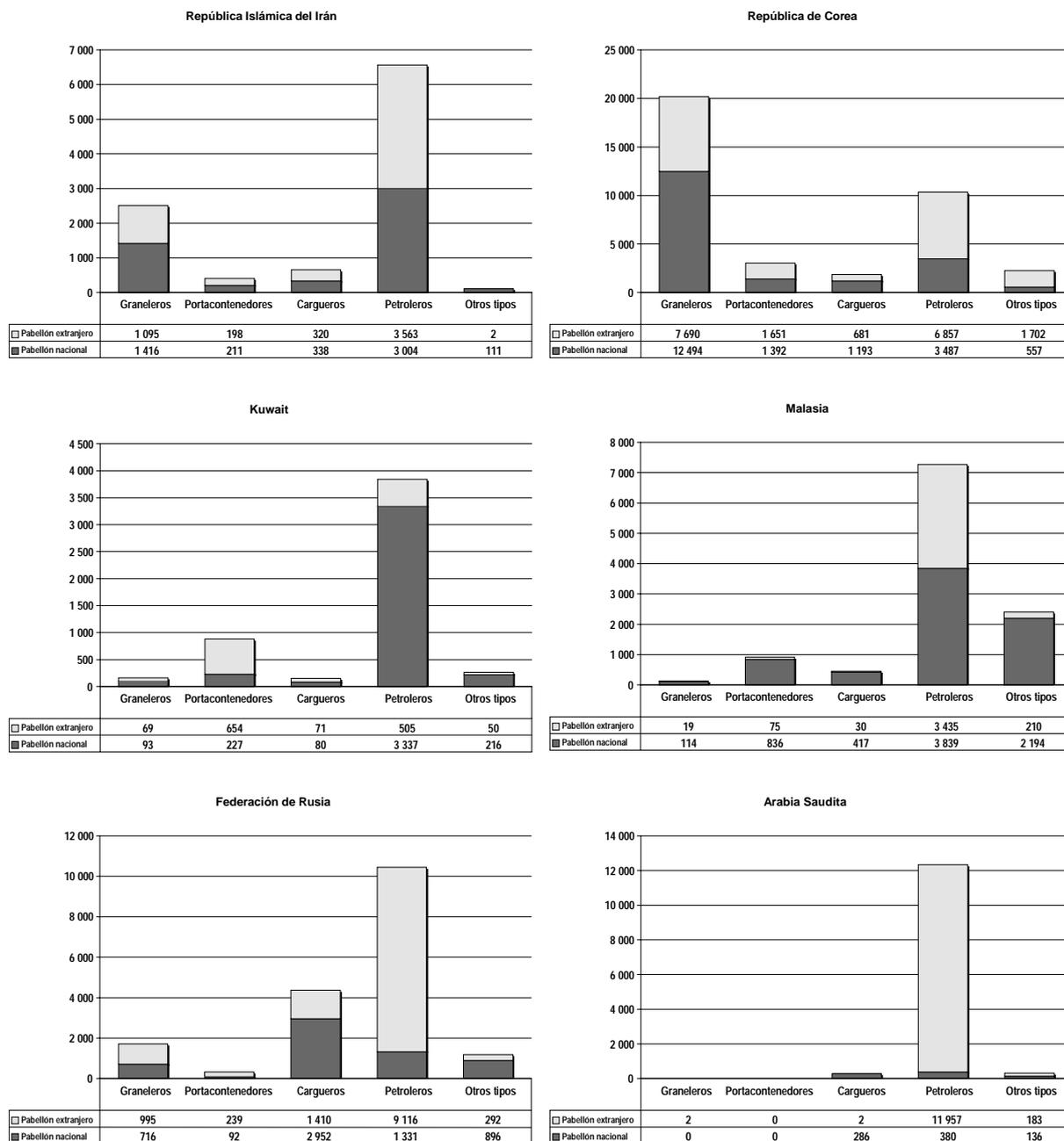
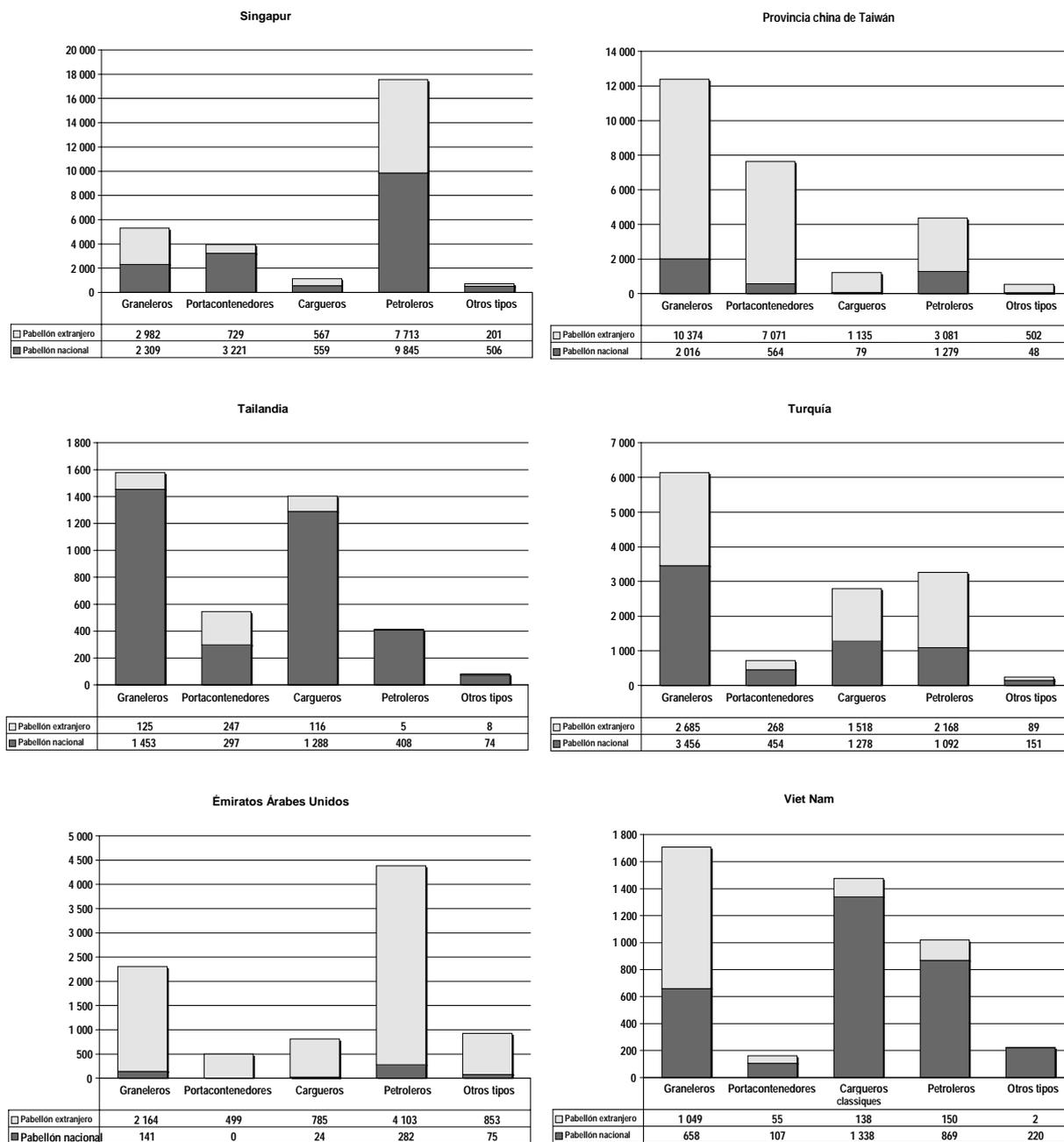


Gráfico 11 (continuación)



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

^a Buques de 100 TB y más.

Casi la totalidad de la flota controlada por la Arabia Saudita (95% de sus 12,9 millones de TPM) está compuesta por petroleros, el 97% de los cuales está abanderado en el extranjero.

La parte de mercado que corresponde a la flota controlada por Malasia aumentó del 0,68% en 2007 al 1,08% en 2008, principalmente debido al agregado de petroleros. El total de la flota de propiedad de nacionales malasios es actualmente de 11,2 millones de TPM. El 34% de esta flota enarbola un pabellón extranjero, lo cual representa un importante aumento con respecto al año anterior, en que solamente el 6% del tonelaje estaba registrado en el extranjero. La flota controlada por Malasia está integrada en su mayoría por petroleros (7,3 millones de TPM), buques de otro tipo (2,4 millones de TPM), portacontenedores (0,9 millones de TPM), cargueros (0,4 millones de TPM) y graneleros (0,1 millones de TPM). El 47% de los petroleros enarbola pabellones extranjeros.

En 2007, una proporción importante del tonelaje de los petroleros controlados por la República Islámica del Irán estaba recién registrada en Malta. Esta situación se tradujo en una disminución del tonelaje abanderado en el país, del 89% a comienzos de 2007 a sólo el 50% a comienzos de 2008. La flota iraní está integrada por petroleros (6,6 millones de TPM), graneleros (2,5 millones de TPM), cargueros (0,7 millones de TPM), portacontenedores (0,4 millones de TPM) y buques de otros tipos (0,1 millones de TPM). El 54% del tonelaje de los petroleros está registrado en el extranjero.

Se ha informado que un total de 424 buques con 8,9 millones de TPM están controlados por empresas o nacionales de los Emiratos Árabes Unidos. Esta flota comprende petroleros (4,3 millones de TPM), graneleros (2,3 millones de TPM), buques de otros tipos (0,9 millones de TPM) y portacontenedores (0,5 millones de TPM). El 94% de la flota controlada por los Emiratos Árabes Unidos enarbola pabellones extranjeros.

Los nacionales de Indonesia son propietarios de 7,3 millones de TPM, que incluyen 3,1 millones de TPM de petroleros, 1,7 millones de TPM de cargueros, 1,1 millones de TPM de graneleros, 0,7 millones de TPM de buques de otros tipos y 0,5 millones de TPM de portacontenedores. El 34% de la flota enarbola pabellón extranjero; la proporción es mayor en el caso de los petroleros (44%) que en el de

los cargueros (5%), que se utilizan más a menudo para el tráfico de cabotaje.

La flota controlada por Kuwait, que alcanza los 5,3 millones de TPM, comprende mayormente los petroleros, cuyo total se eleva a 3,8 millones de TPM, además de los portacontenedores (0,9 millones de TPM), buques de otros tipos (menos de 0,2 millones de TPM) y cargueros (menos de 0,2 millones de TPM). De la flota controlada por este país, el 25% lleva pabellón extranjero; el mayor porcentaje se encuentra entre los portacontenedores, con el 74%.

Viet Nam controla una flota de 4,6 millones de TPM, de la cual el 30% está registrada en el extranjero. La flota controlada está compuesta por graneleros (1,7 millones de TPM), cargueros (1,5 millones de TPM), petroleros (1,0 millones de TPM), buques de otros tipos (0,2 millones de TPM) y portacontenedores (0,2 millones de TPM). La proporción más alta de buques registrados en el extranjero se da entre los graneleros (61%), y la más baja entre los cargueros y los buques de otros tipos.

El Brasil controla una flota de 4,4 millones de TPM, que incluye 1,9 millones de TPM de petroleros, 1,3 millones de TPM de buques de otros tipos, 0,9 millones de TPM de graneleros y menos de 0,3 millones de TPM de cargueros y portacontenedores. El 44% de la flota brasileña está registrada en el extranjero, y su proporción entre los petroleros es de sólo el 20%.

El 12% de la flota controlada por Tailandia, de 4,0 millones de TPM, enarbola pabellones extranjeros. Esta flota comprende graneleros (1,5 millones de TPM), cargueros (1,4 millones de TPM), portacontenedores (0,5 millones de TPM) y petroleros (0,4 millones de TPM). El 45% del tonelaje de los portacontenedores está abanderado en el extranjero.

Los nacionales de las Bermudas controlan 62 buques con un total de 3,2 millones de TPM, que incluyen petroleros (1,5 millones de TPM), graneleros (1,2 millones de TPM) y cargueros (0,4 millones de TPM). Aunque las Bermudas se encuentran entre los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, ninguno de los 62 buques cuyos propietarios son nacionales de las Bermudas enarbola el pabellón nacional. El 100% de la flota controlada por las Bermudas está registrada en el extranjero: las Bahamas, Croacia, las Islas Marshall, Filipinas y el registro internacional español CSR.

2. Proporción que corresponde a los distintos países en los tipos de buques de las flotas que controlan

Las características del comercio de muchos países se asemejan de alguna manera a las características de su tráfico marítimo. Entre las economías que se representan en el gráfico 11, las que tienen la mayor parte de las exportaciones de petróleo son las de Kuwait (el 93% de sus exportaciones son combustibles y productos de la minería), Arabia Saudita (90%), la República Islámica del Irán (88%), la Federación de Rusia (68%), los Emiratos Árabes Unidos (53%) e Indonesia (38%); asimismo, la mayor parte de las flotas controladas por estos países está constituida por los petroleros.

En el gráfico 11, puede verse que los países con las mayores proporciones de exportaciones agrícolas son el Brasil (el 29% de sus exportaciones está integrado por dichos productos), Viet Nam (21%), Indonesia (18%), Tailandia (16%), la India (12%) y Turquía (10%). Entre estos países, Tailandia, Turquía y Viet Nam también tienen la mayor proporción de graneleros, mientras que los otros tres cuentan con importantes flotas de este tipo. En China, Hong Kong (China), la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, la mayor participación corresponde a la flota de graneleros, hecho que corresponde a la gran demanda de importaciones de mineral de hierro, cereales y otros graneles secos.

Si examinamos las mercancías manufacturadas, se presenta un panorama diferente, pues la mayoría se transportan en servicios marítimos de línea contenedorizados. Estos servicios visitan los puertos de numerosos países, a diferencia de los petroleros y los graneleros, que habitualmente se utilizan en viajes directos de puerto a puerto. Los portacontenedores frecuentemente son operados por empresas que no son propietarias del buque (el propietario fleta el buque a la compañía que presta el servicio de transporte marítimo de línea). Todos estos aspectos quizá expliquen por qué no se detecta una correlación entre el comercio de mercancías manufacturadas de un país y la flota de portacontenedores que controlan sus nacionales. Entre los países representados en el gráfico 11, ninguno cuenta

con una proporción especialmente elevada de transporte contenedorizado. Incluso China, que representa aproximadamente el 25% de las exportaciones contenedorizadas mundiales, cuenta solamente con una parte muy pequeña de portacontenedores en la flota que controlan sus nacionales.

Las características del comercio generalmente se reflejan en la flota que controla cada país. Por ejemplo, los exportadores de petróleo figuran también entre los que ofrecen la mayor capacidad de carga en lo que respecta a los petroleros.

Entre las flotas de los países que enarbolan el pabellón nacional figuran a) petroleros del Brasil, la India, Kuwait y Tailandia; b) graneleros de Hong Kong (China), la India, la República de Corea y Tailandia; y c) cargueros de Indonesia, la Federación de Rusia, Tailandia y Viet Nam. En varios casos, estos buques registrados y controlados por el mismo país se utilizan en el tráfico de cabotaje,

que a menudo exige la utilización del pabellón nacional, o enarbolan dicho pabellón debido a cierta participación pública en las empresas propietarias de los buques.

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Pabellones de registro

En el cuadro 13 figuran, clasificados con arreglo al tonelaje de peso muerto, las 35 economías con las flotas mayores registradas bajo su bandera⁷⁰. En conjunto, suman 1.033 millones de TPM, que corresponden al 92,42% de la flota mundial, o un aumento de 0,4 puntos porcentuales con respecto al año anterior. Los cinco mayores registros representan en total el 49,3%, y los diez primeros el 69,5% de las TPM mundiales. Ambos porcentajes también registran incrementos en relación con los del año precedente.

La bandera de mayor registro mundial sigue siendo la de Panamá, con 252,6 millones de TPM (22,6% del total mundial), seguida por la de Liberia (117,5 millones de TPM, 10,5%). A continuación de estos dos registros principales figuran cinco pabellones que cuentan entre 55 y 61 millones de TPM (cerca del 5% de la flota mundial) cada uno; se

La tercera parte de la flota mundial está registrada en Panamá y Liberia.

trata de Grecia, las Bahamas, las Islas Marshall, Hong Kong (China) y Singapur. Con respecto al mayor número de buques abanderados en cada país, las principales flotas corresponden al Japón (6.447 buques), los Estados Unidos (6.419), Indonesia (4.477), China (3.816) y la Federación de Rusia (3.461).

Cuadro 13

**Los 35 pabellones de registro con el mayor tonelaje de peso
muerto abanderado al 1° de enero de 2008^a**

Pabellón de registro	Número de buques	Parte del total mundial, buques	Tonelaje en peso muerto, miles de TPM	Parte del total mundial, TPM	Parte acumulada, TPM	Tamaño medio de los buques	Aumento porcentual del TPM, 2008/07
Panamá	7.616	7,81	252.564	22,60	22,60	33.162	8,79
Liberia	2.173	2,23	117.519	10,51	33,11	54.081	11,68
Grecia	1.477	1,52	61.384	5,49	38,60	41.560	11,31
Bahamas	1.422	1,46	59.744	5,34	43,95	42.014	8,16
Islas Marshall	1.097	1,13	59.600	5,33	49,28	54.330	9,07
Hong Kong (China)	1.238	1,27	59.210	5,30	54,57	47.827	8,96
Singapur	2.243	2,30	55.550	4,97	59,54	24.766	8,83
Malta	1.442	1,48	45.218	4,05	63,59	31.358	12,48
China	3.816	3,91	37.124	3,32	66,91	9.728	6,30
Chipre	982	1,01	29.431	2,63	69,54	29.971	-0,66
República de Corea	2.962	3,04	21.141	1,89	71,44	7.137	27,82
Noruega (NIS)	595	0,61	20.501	1,83	73,27	34.455	1,06
India	1.420	1,46	15.041	1,35	74,61	10.593	6,00
Alemania	881	0,90	15.031	1,34	75,96	17.061	14,11
Japón	6.447	6,61	14.810	1,32	77,28	2.297	-1,81
Isla de Man	339	0,35	13.850	1,24	78,52	40.856	-2,63
Reino Unido	1.631	1,67	13.840	1,24	79,76	8.486	8,04
Italia	1.559	1,60	13.267	1,19	80,95	8.510	-0,09
Estados Unidos	6.419	6,58	12.139	1,09	82,03	1.891	-1,74
Antigua y Barbuda	1.124	1,15	11.183	1,00	83,04	9.949	7,52
Dinamarca (DIS)	438	0,45	10.904	0,98	84,01	24.895	9,00
Bermudas	153	0,16	9.870	0,88	84,89	64.513	5,44
Malasia	1.150	1,18	9.448	0,85	85,74	8.216	10,24
San Vicente y las Granadinas	1.043	1,07	8.503	0,76	86,50	8.153	-0,57
Francia (RIF)	164	0,17	7.413	0,66	87,16	45.201	59,89
Turquía	1.251	1,28	7.300	0,65	87,82	5.836	1,07
Federación de Rusia	3.461	3,55	7.135	0,64	88,45	2.062	-6,26
Indonesia	4.477	4,59	6.859	0,61	89,07	1.532	7,30
Filipinas	1.778	1,82	6.659	0,60	89,66	3.745	-0,67
Bélgica	243	0,25	6.467	0,58	90,24	26.612	-7,54
Países Bajos	1.248	1,28	6.217	0,56	90,80	4.982	6,68
Irán (República Islámica del)	495	0,51	5.222	0,47	91,27	10.549	-41,68
Islas Caimán	142	0,15	4.358	0,39	91,66	30.690	-6,03
Provincia china de Taiwán	632	0,65	4.308	0,39	92,04	6.816	-2,04
Tailandia	860	0,88	4.224	0,38	92,42	4.911	-2,24
Los 35 principales	64.418	66,08	1.033.035	92,42		16.036	7,71
Total mundial	97.481	100,00	1.117.779	100,00	100,00	11.467	7,24

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

^a Buques de 100 TB y más.

Entre estos buques se cuenta gran cantidad de cargueros y otros barcos menores utilizados en la navegación costera.

El mayor crecimiento porcentual en 2007 correspondió al tonelaje registrado en el Registro Internacional Francés (59,9%), la República de Corea (27,8%), Alemania (14,1%), Malta (12,5%), Liberia (11,7%) y Grecia (11,3%). El crecimiento del Registro Internacional Francés obedece en parte a la transferencia de tonelaje del registro Kerguelen.

Los diez mayores registros internacionales y de libre matrícula que atienden casi exclusivamente a buques controlados en el extranjero son Panamá, Liberia, las Bahamas, las Islas Marshall, Malta, Chipre, la Isla de Man, Antigua y Barbuda, las Bermudas y San Vicente y las Granadinas. Aunque en principio están abiertos a los buques de prácticamente cualquier país, la mayoría de ellos se especializa en propietarios de ciertas nacionalidades o en determinados tipos de buques. Más de la mitad del tonelaje registrado en Antigua y Barbuda consiste en portacontenedores, la mayoría de ellos de propiedad alemana. Los registros que se especializan primordialmente en graneleros son las Bermudas, Chipre, Malta, Panamá y San Vicente y las Granadinas; por sí solo, Panamá tiene registrado el 33,3% del tonelaje mundial de graneleros secos, principalmente de propietarios japoneses. Los petroleros representan el tonelaje más importante en los registros de las Bahamas, la Isla de Man, Liberia y las Islas Marshall.

Entre los 35 registros principales, 16 prestan servicios casi exclusivamente a los nacionales del propio país. Se trata de Grecia, China, la República de Corea, la India, Alemania, el Japón, Italia, los Estados Unidos, Malasia, Turquía, la Federación de Rusia, Indonesia, Bélgica, la República Islámica del Irán, la Provincia china de Taiwán y Tailandia. La baja participación que cabe al tonelaje controlado por extranjeros puede obedecer a dos motivos.

En primer lugar, la legislación del país quizá no permita la utilización de su pabellón nacional si no existe un "vínculo auténtico" suficiente entre el pabellón y la propiedad del buque. En segundo lugar, aunque el registro del país teóricamente esté abierto a los extranjeros, su normativa en materia de impuestos o de empleos u otros reglamentos pueden hacer que su registro no sea atractivo para los propietarios extranjeros de buques.

Algunos países también ofrecen su pabellón tanto a sus propios nacionales como a una proporción importante de extranjeros. Los mayores de dichos registros son Hong Kong (China) y Singapur; en ambos casos, alrededor de dos tercios del tonelaje registrado está controlado por extranjeros. En cuanto a Chipre, aproximadamente el 90% del tonelaje registrado está en manos extranjeras. Alrededor de la mitad del tonelaje abanderado en el Reino Unido pertenece a propietarios extranjeros, al igual que aproximadamente el 40% del registrado en los Países Bajos.

Por último, entre los principales 35 pabellones de registro, hay tres "segundos" registros o registros "internacionales", es decir, registros que permiten el uso del pabellón nacional pero en condiciones que difieren de las que se aplican al primer registro nacional. Son el Registro Internacional Noruego de Buques (NIS), el Registro Internacional Marítimo Danés (DIS) y el Registro Internacional Francés (RIF). En tanto que el DIS es utilizado casi exclusivamente por buques controlados por nacionales daneses, los otros dos también prestan servicios a cierto tonelaje controlado por extranjeros.

En el cuadro 14 se presenta la distribución porcentual de la flota mundial por tipos de buques y grupos de países. Si se excluye a los diez principales registros internacionales y de libre matrícula, el 18,5% de la flota mundial está registrada en las economías desarrolladas; una proporción particularmente elevada (27,9%) corresponde a la flota contenedorizada. Las economías en transición registran el 1,2% de la flota mundial total y el 4,9% de

los cargueros. En dicho cuadro también puede apreciarse que menos del 1% del tonelaje mundial está registrado en las economías en desarrollo de África y Oceanía. El 2% de la flota mundial está registrada en las economías en desarrollo de América, en particular en varios pequeños registro de libre matrícula, como Barbados, Belice, Bolivia,

Dominica, Honduras, Jamaica y Saint Kitts y Nevis. Al matricular el 22,6% de la flota mundial, las economías en desarrollo de Asia tienen una mayor participación en el mercado del registro de buques que las economías desarrolladas, especialmente en lo relativo a la flota de cargueros (28,6%) y de graneleros (25,3%). Los diez principales registros internacionales y de libre matrícula tienen los mayores porcentajes entre los graneleros (60%) y los petroleros (54,4%).

Entre los 35 principales registros, 16 sirven casi exclusivamente a los nacionales del propio país, en tanto que los demás se especializan sobre todo en el tonelaje controlado por extranjeros.

Cuadro 14

Distribución porcentual de la capacidad en TPM de los diferentes tipos de buques, por grupos de países, en 2008^a
(Cifras de comienzos de año)

	Flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otros tipos
Total mundial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Economías desarrolladas	18,54	20,31	11,66	17,03	27,90	29,84
Economías en transición	1,15	0,80	0,63	4,92	0,10	2,62
Economías en desarrollo	25,51	24,18	27,40	35,07	18,03	23,68
<i>de los cuales en:</i>						
África	0,57	0,43	0,29	1,71	0,13	2,13
América	1,98	2,19	1,45	4,09	0,28	4,07
Asia	22,57	21,23	25,26	28,57	17,60	16,50
Oceanía	0,39	0,33	0,40	0,69	0,03	0,99
Otros, sin atribuir	0,45	0,33	0,23	1,80	0,05	1,23
Diez principales registros internacionales y de libre matrícula^b	54,35	54,38	60,09	41,17	53,92	42,62

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

^a Buques de 100 TB y más.

^b Los diez principales registros internacionales y de libre matrícula son las diez mayores flotas con más del 90% de su tonelaje controlado por extranjeros. Véase el cuadro 15, donde figura la lista de registros.

^c Incluye cargueros mixtos (pasajeros y carga).

En la siguiente sección se examinan los vínculos que existen entre la propiedad y el registro de los buques en el caso de los diez principales registros con una elevada proporción de tonelaje de propiedad extranjera y los 35 países con las mayores flotas controladas.

2. Nacionalidad de los intereses de control

En el cuadro 15 se presenta la nacionalidad de control de las TPM abanderadas en los diez principales registros internacionales y de libre matrícula para los 35 mayores países de control. Cabe observar que las cifras sobre la propiedad, es decir las relativas a la nacionalidad de los intereses de control

de los buques, no son siempre exactas. Las acciones de una compañía pueden estar en manos de un gran número de nacionales de diferentes países. Una compañía puede tener menos del 100% de las

acciones de sociedades de terceros países. Especialmente en el caso de los portacontenedores, existe una clara distinción entre los propietarios de los buques y los operadores, que fletan los buques y venden servicios de transporte marítimo bajo su propio nombre. No obstante, para la mayoría de los buques es posible identificar el país donde están abanderados y aquél desde donde cada buque es controlado comercialmente.

Como puede advertirse en el cuadro 15, la mayoría de los registros internacionales y de libre matrícula se especializan en ciertos países de control. El pabellón del principal registro del mundo, Panamá, es utilizado primordialmente por los propietarios de buques del Japón, que representan más de la mitad del tonelaje con que cuenta el registro (123 millones de TPM de buques de 1.000 TB y más), seguidos por los de China (20,4 millones de TPM),

Grecia (19,9 millones de TPM) y la República de Corea (16,6 millones de TPM). Más de la mitad del tonelaje registrado en Panamá corresponde a los graneleros. El segundo mayor registro del mundo, Liberia, es utilizado principalmente por propietarios de Alemania (generalmente de portacontenedores), Grecia, la Federación de Rusia y la Arabia Saudita (sobre todo, para sus petroleros). La Arabia Saudita depende del pabellón de Liberia para más de la mitad de la flota que controlan sus nacionales. Liberia abandera a más del 10% del TPM mundial, aunque sólo al 6% de los buques, en razón del gran tamaño promedio de los buques registrados en ese país.

Además de Panamá y Liberia, hay cuatro registros -las Bahamas, Malta, Antigua y Barbuda y San Vicente y las Granadinas- en que menos del 1% de los buques en ellos abanderados está controlado por sus propios nacionales. Estos registros también se especializan en ciertos países de control. Las tres cuartas partes del TPM registrado en Malta es propiedad de nacionales griegos, más del 90% de la flota de Antigua y Barbuda es propiedad de nacionales alemanes, y alrededor del 60% del TPM de San Vicente y las Granadinas pertenece a nacionales de Grecia y China.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, EL DESGUACE Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. La entrega de buques nuevos

La construcción naval llegó al nivel más alto que se haya registrado nunca en cuanto a toneladas de peso muerto, ya que las entregas se elevaron a un total de 81,9 millones de TPM en 2007 (véase el cuadro 16), lo cual representa un nuevo aumento con respecto al récord histórico del año anterior, que era de 71,7 millones de TPM. Durante 2007 se entregaron 2.782 buques mercantes de carga de 100 TB o más, que también es un récord histórico y constituye un incremento de 16% en relación con 2006. Con respecto al tonelaje y a los tipos de buques, las entregas de petroleros de 10.000 TPM y más supusieron el 36% del TPM entregado, los graneleros de 10.000 TPM y más representaron el 30%, y los demás buques el 34%; esta última categoría incluye a todos los tipos de buques mercantes de

100 TB y más. En cuanto al número de buques, el 75% de los que se entregaron en 2007 corresponden a la categoría de "buques de otro tipo", en comparación con el 13% integrado por los grandes petroleros y el 11% por los grandes graneleros.

En 2007, las entregas de petroleros alcanzaron un récord histórico en cuanto al número de buques (369 unidades de 10.000 TPM) y también en lo relativo al tonelaje de peso muerto (29,5 millones de TPM). El

En 2007, las entregas de petroleros alcanzaron un récord histórico de 29,5 millones de toneladas de peso muerto.

tamaño medio de los petroleros aumentó en 2007, por primera vez desde el año 2000. La tendencia del tamaño de los graneleros es la opuesta a la de los petroleros: el TPM por unidad había aumentado continuamente durante los últimos años hasta llegar a 81.290 TPM en 2006, para disminuir

en cierta medida en 2007 a un promedio por buque de 78.413 TPM. En total, se entregaron 315 graneleros en 2007, con un tonelaje en su conjunto de 24,7 millones de TPM. En ese año también se verificó un récord en el número y tonelaje de los buques de otros tipos entregados, en particular portaautomotores, portacontenedores, buques para el transporte de gas licuado y cargueros, que alcanzaron un total de 2.098 unidades con un tonelaje de 27,7 millones de TPM.

2. Desguace de buques

La tendencia en el desguace de buques guarda relación con la de las entregas; así, mientras en 2007 se registraron récords en la construcción naval, también hubo cifras bajas sin precedentes en el desguace de buques. En su totalidad, los desguaces equivalieron sólo al 0,4% de la flota mundial existente (véase el cuadro 17). Se trata apenas de la novena parte del porcentaje que fue desguazado en 2002. El tonelaje de los petroleros sigue representando la parte más elevada entre los tipos de buques desguazados en 2007, con 2,0 millones de TPM, que corresponden a la mitad del total para el año. La categoría de otros tipos de buques aumentó su participación

Dos caras de la misma moneda: mientras en 2007 se registraron récords en la construcción naval, también hubo cifras bajas sin precedentes en el desguace de buques.

a casi la mitad hasta llegar a 1,9 millones de TPM, en tanto que casi no se demolió ningún granelero en 2007, debido a la gran demanda de buques más viejos de este tipo, que se utilizan para el acarreo de los principales productos básicos secos, en particular los cereales.

Cuadro 15

**Nacionalidad efectiva de las flotas de los diez principales registros internacionales
y de libre matrícula, al 1º de enero de 2008^a**

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas		
	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%
Grecia	511	19.876	8,8	360	21.916	20,2	209	12.229	23,0
Japón	2.236	123.046	54,4	114	6.729	6,2	67	4.156	7,8
Alemania	39	5.088	2,2	770	35.330	32,5	48	2.711	5,1
China	501	20.411	9,0	15	378	0,3	12	900	1,7
Noruega	68	1.505	0,7	41	2.340	2,2	254	6.262	11,8
Estados Unidos	173	2.916	1,3	122	4.088	3,8	115	4.595	8,6
República de Corea	302	16.594	7,3	3	449	0,4	0	0	0,0
Hong Kong (China)	137	6.622	2,9	59	3.648	3,4	5	213	0,4
Singapur	106	3.596	1,6	39	4.301	4,0	15	363	0,7
Dinamarca	35	894	0,4	13	392	0,4	73	913	1,7
Provincia china de Taiwán	296	10.220	4,5	84	6.282	5,8	0	0	0,0
Reino Unido	58	1.824	0,8	27	766	0,7	76	1.991	3,7
Canadá	21	2.739	1,2	5	684	0,6	80	7.670	14,4
Federación de Rusia	17	177	0,1	90	7.760	7,1	5	26	0,0
Italia	20	497	0,2	43	2.676	2,5	9	416	0,8
India	26	659	0,3	2	154	0,1	1	8	0,0
Turquía	76	647	0,3	6	158	0,1	7	349	0,7
Arabia Saudita	14	456	0,2	24	6.062	5,6	19	3.479	6,5
Bélgica	3	77	0,0	3	52	0,0	14	191	0,4
Malasia	15	72	0,0	0	0	0,0	13	88	0,2
Irán (República Islámica del)	5	41	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Emiratos Árabes Unidos	118	2.520	1,1	25	1.697	1,6	22	1.058	2,0
Países Bajos	28	286	0,1	34	483	0,4	36	1.557	2,9
Chipre	19	1.248	0,6	5	442	0,4	16	644	1,2
Indonesia	39	795	0,4	1	79	0,1	3	102	0,2
Suecia	10	135	0,1	10	422	0,4	7	60	0,1
Francia	18	358	0,2	5	249	0,2	28	693	1,3
Kuwait	2	93	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Viet Nam	16	514	0,2	5	226	0,2	0	0	0,0
España	60	400	0,2	0	0	0,0	14	1.393	2,6
Brasil	6	1.099	0,5	3	456	0,4	2	109	0,2
Tailandia	9	52	0,0	0	0	0,0	4	99	0,2
Suiza	32	730	0,3	12	333	0,3	3	105	0,2
Bermudas	0	0	0,0	0	0	0,0	13	833	1,6
Croacia	4	78	0,0	3	74	0,1	1	54	0,1
Total de 35 países	5.020	226.265	100,0	1.923	108.625	100,0	1.171	53.265	100,0
Parte porcentual de los 35 países	15,6	22,9		6,0	11,0		3,6	5,4	

Cuadro 15 (continuación)

Islas Marshall			Malta			Chipre			País o territorio de domicilio
Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Miles de TPM	Nº de buques	%	
244	14.227	26,7	449	22.835	57,5	272	13.953	50,0	Grecia
10	522	1,0	4	136	0,3	19	535	1,9	Japón
221	10.451	19,6	76	2.679	6,7	196	4.847	17,4	Alemania
2	7	0,0	12	207	0,5	9	215	0,8	China
69	6.051	11,4	93	744	1,9	23	785	2,8	Noruega
158	10.791	20,3	13	176	0,4	9	51	0,2	Estados Unidos
7	480	0,9	12	637	1,6	3	23	0,1	República de Corea
4	61	0,1	2	24	0,1	2	36	0,1	Hong Kong (China)
16	893	1,7	0	0	0,0	4	131	0,5	Singapur
15	717	1,3	22	335	0,8	3	52	0,2	Dinamarca
1	259	0,5	1	19	0,0	0	0	0,0	Provincia china de Taiwán
14	874	1,6	17	333	0,8	18	879	3,2	Reino Unido
6	308	0,6	2	11	0,0	2	60	0,2	Canadá
6	147	0,3	57	560	1,4	47	1.689	6,1	Federación de Rusia
4	291	0,5	46	900	2,3	6	52	0,2	Italia
0	0	0,0	3	199	0,5	1	175	0,6	India
41	1.427	2,7	165	3.122	7,9	0	0	0,0	Turquía
5	1.561	2,9	0	0	0,0	0	0	0,0	Arabia Saudita
0	0	0,0	11	136	0,3	1	9	0,0	Bélgica
4	38	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Malasia
0	0	0,0	51	4.688	11,8	3	438	1,6	Irán (República Islámica del)
17	566	1,1	8	273	0,7	11	461	1,7	Emiratos Árabes Unidos
12	620	1,2	4	26	0,1	29	236	0,8	Países Bajos
35	809	1,5	23	634	1,6	111	2.829	10,1	Chipre
1	70	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	Indonesia
4	31	0,1	2	14	0,0	1	5	0,0	Suecia
0	0	0,0	4	45	0,1	3	110	0,4	Francia
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Kuwait
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Viet Nam
1	94	0,2	2	27	0,1	6	267	1,0	España
1	280	0,5	0	0	0,0	0	0	0,0	Brasil
0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	Tailandia
12	321	0,6	25	447	1,1	3	48	0,2	Suiza
11	1.255	2,4	0	0	0,0	0	0	0,0	Bermudas
5	112	0,2	12	506	1,3	0	0	0,0	Croacia
926	53.264	100,0	1.116	39.712	100,0	782	27.887	100,0	Total de 35 países
2,9	5,4		3,5	4,0		2,4	2,8		Parte porcentual de los 35 países

Cuadro 15 (continuación)

País o territorio de domicilio	Isla de Man			Antigua y Barbuda			Bermuda			San Vicente y las Granadinas		
	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	47	4.244	31,5	2	4	0,0	2	152	2,7	82	2.014	30,8
Japón	4	13	0,1	0	0	0,0	2	164	2,9	0	0	0,0
Alemania	57	821	6,1	913	9.870	93,8	21	768	13,4	3	16	0,2
China	0	0	0,0	0	0	0,0	12	1.606	28,1	99	2.271	34,7
Noruega	51	1.983	14,7	7	49	0,5	5	58	1,0	21	91	1,4
Estados Unidos	5	297	2,2	8	26	0,3	23	333	5,8	24	153	2,3
República de Corea	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Hong Kong (China)	0	0	0,0	0	0	0,0	4	593	10,4	7	83	1,3
Singapur	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	7	128	2,0
Dinamarca	53	430	3,2	18	120	1,1	0	0	0,0	16	42	0,6
Provincia china de Taiwán	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	4	5	0,1
Reino Unido	85	5.487	40,8	8	138	1,3	8	562	9,8	14	166	2,5
Canadá	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	1	3	0,0
Federación de Rusia	0	0	0,0	5	21	0,2	0	0	0,0	22	301	4,6
Italia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	18	296	4,5
India	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	6	53	0,8
Turquía	2	7	0,1	6	28	0,3	0	0	0,0	21	124	1,9
Arabia Saudita	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Bélgica	0	0	0,0	0	0	0,0	2	9	0,2	14	63	1,0
Malasia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Irán (República Islámica del)	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	3	7	0,1
Emiratos Árabes Unidos	1	2	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	20	347	5,3
Países Bajos	2	4	0,0	19	81	0,8	0	0	0,0	7	12	0,2
Chipre	2	75	0,6	2	31	0,3	0	0	0,0	1	6	0,1
Indonesia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Suecia	3	97	0,7	1	5	0,0	19	1.464	25,6	2	8	0,1
Francia	1	4	0,0	1	4	0,0	1	7	0,1	19	60	0,9
Kuwait	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Viet Nam	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
España	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Brasil	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Tailandia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Suiza	0	0	0,0	4	145	1,4	0	0	0,0	14	178	2,7
Bermudas	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Croacia	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	9	115	1,8
Total de 35 países	313	13.462	100,0	994	10.521	100,0	99	5.716	100,0	434	6.542	100,0
Parte porcentual de los 35 países	1,0	1,4		3,1	1,1		0,3	0,6		1,3	0,7	

Cuadro 15 (continuación)

Total de los diez mayores registros de libre matrícula internacionales					Total de la flota nacional controlada, miles de TPM	Diez principales registros en porcentaje de la flota nacional total controlada	País o territorio de domicilio
Nº de buques	% de buques	Miles de TPM	% de TPM	Tamaño medio de los buques			
2.096	17,0	109.437	20,3	52.212	174.570	62,7	Grecia
2.456	19,9	135.302	25,1	55.090	161.747	83,7	Japón
2.341	19,0	72.565	13,5	30.998	94.223	77,0	Alemania
563	4,6	23.724	4,4	42.138	84.882	27,9	China
611	4,9	19.776	3,7	32.367	46.872	42,2	Noruega
626	5,1	23.273	4,3	37.177	39.828	58,4	Estados Unidos
327	2,6	18.182	3,4	55.603	37.704	48,2	República de Corea
213	1,7	11.198	2,1	52.571	33.424	33,5	Hong Kong (China)
180	1,5	9.285	1,7	51.581	28.633	32,4	Singapur
232	1,9	3.853	0,7	16.606	27.435	14,0	Dinamarca
382	3,1	16.780	3,1	43.926	26.150	64,2	Provincia china de Taiwán
311	2,5	12.854	2,4	41.331	26.002	49,4	Reino Unido
116	0,9	11.472	2,1	98.895	18.748	61,2	Canadá
227	1,8	10.379	1,9	45.723	18.038	57,5	Federación de Rusia
128	1,0	4.833	0,9	37.755	17.740	27,2	Italia
33	0,3	1.195	0,2	36.198	16.053	7,4	India
303	2,5	5.738	1,1	18.936	13.160	43,6	Turquía
62	0,5	11.558	2,1	186.421	12.946	89,3	Arabia Saudita
34	0,3	474	0,1	13.949	12.155	3,9	Bélgica
32	0,3	199	0,0	6.211	11.169	1,8	Malasia
59	0,5	5.167	1,0	87.579	10.257	50,4	Irán (República Islámica del)
202	1,6	6.575	1,2	32.551	8.925	73,7	Emiratos Árabes Unidos
164	1,3	3.292	0,6	20.072	8.636	38,1	Países Bajos
213	1,7	6.711	1,2	31.506	7.313	91,8	Chipre
44	0,4	1.046	0,2	23.774	7.258	14,4	Indonesia
57	0,5	2.231	0,4	39.147	6.918	32,3	Suecia
61	0,5	1.469	0,3	24.083	6.526	22,5	Francia
2	0,0	93	0,0	46.560	5.301	1,8	Kuwait
21	0,2	740	0,1	35.237	4.586	16,1	Viet Nam
83	0,7	2.181	0,4	26.272	4.498	48,5	España
12	0,1	1.945	0,4	162.073	4.421	44,0	Brasil
13	0,1	151	0,0	11.630	4.022	3,8	Tailandia
91	0,7	2.130	0,4	23.402	3.579	59,5	Suiza
24	0,2	2.088	0,4	87.007	3.217	64,9	Bermudas
25	0,2	824	0,2	32.975	3.065	26,9	Croacia
12.344	100,0	538.718	100,0	43.642	990.003	54,4	Total de 35 países
38,3		54,4					Parte porcentual de los 35 países

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

^a Buques de 1.000 TB y más.

Cuadro 16

Entregas de buques nuevos en los años que se indica^a

Año	Petroleros ^b			Graneleros ^b			Otros ^c			Total		
	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques	Número de buques	Millones de TPM	Tamaño medio de los buques
1980	99	7,0	70.707	135	4,7	34.815	552	4,4	7.971	786	18,0	22.901
	13	39		17	26		70	24		100	100	
1985	72	3,9	54.167	339	14,7	43.363	539	5,7	10.575	950	25,0	26.316
	8	16		36	59		57	23		100	100	
1990	81	8,7	107.407	119	9,6	80.672	523	4,0	7.648	723	23,0	31.812
	11	38		16	42		72	17		100	100	
1997	69	7,5	108.696	299	18,8	62.876	699	10,5	15.021	1.067	36,8	34.489
	6	20		28	51			29		100	100	
1998	120	12,6	105.000	217	11,6	53.456	704	11,1	15.767	1.041	35,3	33.910
	12	36		21	33		68	31		100	100	
1999	161	19,1	118.634	195	13,0	66.667	589	8,8	14.941	945	40,5	42.857
	17	47		21	32		62	22		100	100	
2000	154	20,8	135.065	188	13,1	69.681	1.202	10,5	8.735	1.544	44,4	28.756
	10	47		12	30		78	24		100	100	
2001	112	14,4	128.571	310	21,0	67.742	1.048	9,8	9.351	1.470	45,2	30.748
	8	32		21	46		71	22		100	100	
2002	182	23,4	128.571	226	14,1	62.389	1.131	11,5	10.168	1.539	49,0	31.839
	12	48		15	29		73	23		100	100	
2003	281	29,4	104.626	161	11,2	69.565	1.265	8,6	6.798	1.707	49,2	28.822
	16	60		9	23		74	17		100	100	
2004	294	27,0	91.837	266	19,8	74.436	1.262	7,9	6.260	1.822	49,4	27.113
	16	55		15	40		69	16		100	100	
2005	315	29,0	92.063	308	23,2	75.325	1.341	16,8	12.528	1.964	70,5	35.896
	16	41		16	33		68	24		100	100	
2006	329	24,7	74.948	307	25,1	81.759	1.762	21,3	12.110	2.398	71,1	29.648
	14	35		13	35		73	30		100	100	
2007 ^d	369	29,5	79.946	315	24,7	78.413	2.098	27,7	13.183	2.782	81,9	29.424
	13	36		11	30		75	34		100	100,0	

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

^a La parte porcentual de cada tipo de buque figura en cursiva.

^b Buques de más de 10.000 TPM.

^c Cargueros para navegación de altura de más de 1.000 TB.

^d Cifras provisionales.

La edad media más elevada de los buques desguzados en 2007 fue la de los cargueros (34,9 años), seguidos por los petroleros (31,4 años), los portacontenedores (29,6 años) y los graneleros (29,1 años) (véase el cuadro 18). Para todos los tipos de buques, la edad media de desguace aumentó considerablemente desde el comienzo del decenio, aunque presenta algunas oscilaciones. En general, la actividad de desguace tiene una correlación negativa

con la evolución de los fletes, puesto que cuando éstos son elevados disminuye el interés de los propietarios por vender sus buques a los desguzadores. Por consiguiente, si bien el auge del transporte marítimo crea nuevos empleos en países de construcción naval como China, el Japón y la República de Corea, se pierden puestos de trabajo en los países en que se concentra la actividad de desguace, como Bangladesh, la India y el Pakistán.

Cuadro 17

Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2007, por tipo de buque
(En millones de TPM y en porcentajes)

Año	Millones de TPM					Total en porcentaje de la flota mundial	Porcentajes				
	Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total		Petroleros	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0
2004	7,8	0,5	0,5	1,8	10,6	1,2	73,6	4,7	4,7	17,0	100,0
2005	4,5	-	0,9	0,9	6,3	0,7	71,4	-	14,3	14,3	100,0
2006	2,7	0,2	1,3	1,8	6,0	0,6	45,0	3,3	21,7	30,0	100,0
2007	2,0	-	0,1	1,9	4,0	0,4	50,0	-	2,5	47,5	100,0

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

Cuadro 18

Edad promedio del tonelaje desguazado, por tipo de buque, de 2000 a 2007^a

Año	Petroleros	Graneleros	Portacontenedores	Cargueros
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
2006	30,0	28,9	28,1	32,3
2007	31,4	29,1	29,6	34,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 52, N° 1/2, 2008, cuadro 2.2.

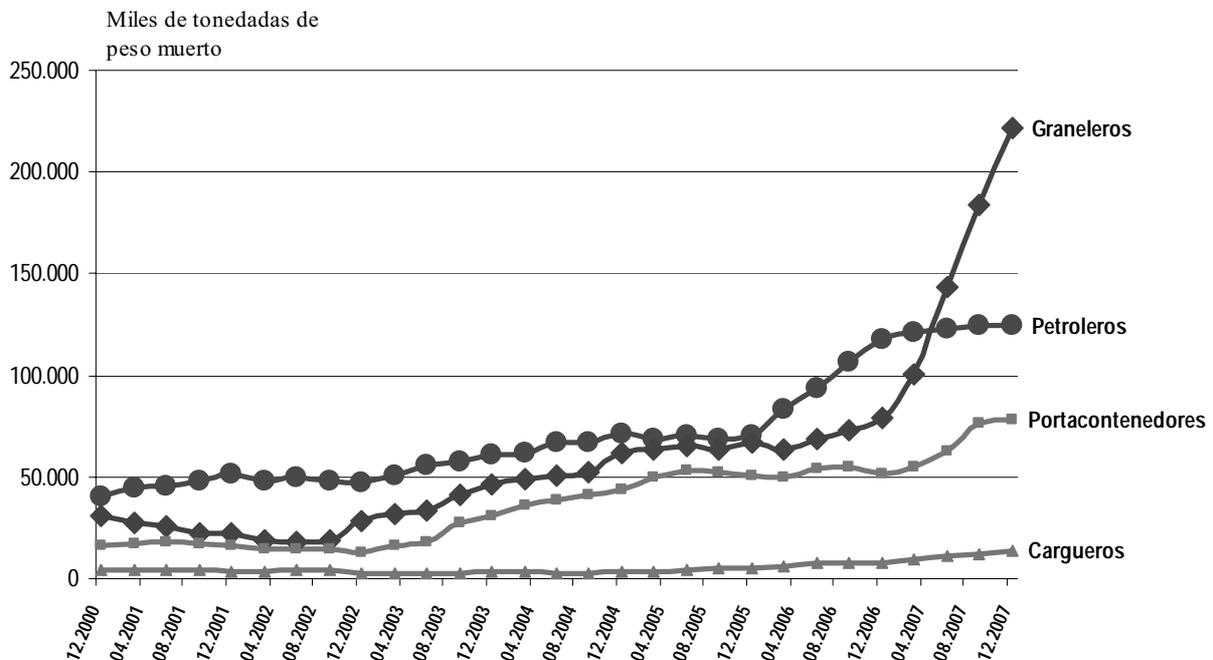
3. Los pedidos de buques nuevos

Ante la demanda en máximos históricos para la capacidad de carga en 2007 -especialmente para productos básicos clave como mineral de hierro, cereales y carbón-, la industria naviera reaccionó con la colocación de nuevos pedidos, particularmente en el segmento de los graneleros. El tonelaje encargado al 31 de diciembre de 2007 era de 222 millones de TPM de graneleros (44,8% del TPM total mundial encargado), 125 millones de TPM de petroleros (25,2%), 8 millones de TPM de cargueros (2,7%), 78 millones de TPM de portacontenedores (15,8%) y 57 millones de TPM de buques de otros tipos (11,5%). El tonelaje total encargado alcanzó su máximo histórico al sobrepasar los 10.000 buques con un tonelaje total de casi 500 millones de TPM (véase el cuadro 19). Esto representa el 28% de la flota mercante por número de buques de 1.000 TB o más y el 44% de su volumen. En el gráfico 12 se muestra la evolución de los principales tipos de buques durante los últimos siete años.

El tonelaje de los graneleros encargados a fines de 2007 era 12 veces superior al de junio de 2002; desde mediados de 2007, los pedidos de graneleros han superado a los de los demás tipos de buques. Los 222 millones de toneladas de peso muerto encargadas representan el 57% de la flota de graneleros existente; si se toman en cuenta los graneleros de 100.000 TPM y más, el tonelaje encargado representa aún más: el 87% de la flota existente. Los petroleros continúan siendo los buques encargados más grandes, aunque el tamaño medio de este tipo de buques disminuyó de 142.001 TPM en diciembre del año 2000 a 110.470 TPM en diciembre de 2007. El tamaño medio de los portacontenedores encargados alcanzó el máximo histórico de 54.598 TPM en diciembre de 2007. El número de portacontenedores encargados también llegó a un récord histórico, con la cifra de 1.435 buques. El tonelaje de los portacontenedores encargados a fines de 2007 era seis veces superior al de cinco años antes.

Gráfico 12

Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2007^a



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

^a Buques de 100 TB y más.

La crisis financiera actual ha comenzado a influir en los mercados de la construcción naval y de los fletes. Las tarifas diarias de fletamento de los grandes graneleros en septiembre de 2008 eran de sólo un tercio del máximo alcanzado anteriormente en ese año. A los propietarios les está resultando cada vez más difícil y oneroso recaudar fondos para financiar nueva construcción y han cancelado algunos pedidos que habían hecho a los astilleros. Según Lloyd's Register-Fairplay, en enero del 2008 se encargaron más de 600 nuevos buques, mientras que en septiembre de ese mismo año su número se había reducido a sólo 127.

Para fines de mayo de 2008, la nueva construcción mundial de portacontenedores alcanzó su máximo histórico con 1.528 buques de una capacidad total de carga de 6,7 millones de TEU. Entre ellos había 54 buques encargados con una capacidad de 13.000 TEU o más. Los portacontenedores más grandes eran ocho unidades de 13.350 TEU encargadas por COSCON (China) y otras ocho unidades de 13.000 TEU encargadas por China Shipping (China), todas las cuales deben ser entregadas entre diciembre de 2010 y 2012. Los otros operadores de quienes se sabe que encargaron portacontenedores de 13.000 o más TEU son MSC (Suiza), Maersk (Dinamarca), Hanjin (República de Corea) y CGM-CMA (Francia). Los 54 buques de 13.000 o más TEU están siendo construidos en astilleros de China y la República de Corea, y se prevé su registro en China, Alemania, Liberia, las Islas Marshall y Panamá.

La cifra actual de pedidos plantea la preocupación de si el número de navegantes cualificados aumentará en grado suficiente para hacerse cargo de la flota que entrará en servicio en los años venideros. Se calcula que para tripular los 10.000 buques pedidos actualmente se necesitarán 400.000 tripulantes a los que habrá que entrenar. Ya en 2007 los transportistas informaron de una marcada escasez de oficiales, que se presume ha de agudizarse. Algunos de los accidentes marítimos ocurridos en 2007 se consideran atribuibles al empleo de personal a bordo insuficientemente experimentado. Los

buques especiales de transporte, por ejemplo de gas natural licuado, requieren una fuerza laboral especializada; y los oficiales buscan trabajo cada vez más en tierra, donde las oportunidades de empleo en operaciones portuarias y administraciones marítimas aumentan a la par del auge del comercio.

En décadas pasadas, las "naciones marítimas" tradicionales contaban con sus propias compañías navieras, registros de buques y navegantes nacionales, y si había escasez de estos últimos se buscaban soluciones en el país, que podían consistir en apoyar a las escuelas náuticas y ofrecer mejores condiciones de trabajo. Hoy en día, la penuria mundial de navegantes exige una solución mundial, para lograr la cual los transportistas y las naciones que llevan a cabo el comercio tienen que proporcionar un marco que convierta a la capacitación y educación marítimas en una inversión atractiva.

4. Los precios de los buques nuevos y de segunda mano

Los precios de construcción de la mayoría de los tipos de buques siguieron aumentando en 2007 con respecto a las cifras del año precedente, con excepción de una ligera disminución en el caso de los petroleros de 110.000 TPM, aunque tras un máximo histórico registrado en 2006, y de precios estables (en dólares estadounidenses no ajustados) para los buques de transporte de GNL de 150.000 m³. El aumento de los precios de la construcción naval refleja la constante demanda elevada, así como el acusado incremento del precio del acero y de los costos de los insumos en monedas locales si se los mide en dólares.

El mayor aumento se registró en el caso de los portacontenedores: en diciembre de 2007, un buque de 2.500 TEU costaba el 43,5% más que un año antes. Los graneleros también sufrieron marcados aumentos y llegaron a precios récord. Un granelero de 170.000 TPM costaba 97 millones de dólares en diciembre de 2007, o sea el 39% más que un año antes y 2,4 veces el precio que se pagaba en 2000 (véase el cuadro 20).

La cifra actual de pedidos plantea la preocupación de si el número de navegantes cualificados aumentará en grado suficiente para hacerse cargo de la flota que entrará en servicio en los años venideros

Cuadro 19

Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2007^a

Principios de mes	Petroleros			Graneleros			Cargueros		
	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM
Diciembre de 2000	40.328	284	142.001	31.208	486	64.214	3.966	446	8.892
Marzo de 2001	44.361	319	139.061	27.221	439	62.007	3.963	441	8.986
Junio de 2001	45.123	339	133.105	26.103	400	65.258	4.154	419	9.914
Septiembre de 2001	48.386	381	126.998	21.944	337	65.115	3.967	393	10.094
Diciembre de 2001	51.894	399	130.060	22.184	353	62.845	3.826	372	10.286
Marzo de 2002	47.836	404	118.405	19.027	300	63.425	3.758	357	10.525
Junio de 2002	49.564	425	116.622	18.132	283	64.069	3.932	353	11.139
Septiembre de 2002	47.774	431	110.845	18.869	283	66.676	3.979	369	10.782
Diciembre de 2002	47.591	488	97.523	28.641	391	73.251	2.832	257	11.018
Marzo de 2003	50.284	515	97.639	32.019	441	72.605	2.958	263	11.249
Junio de 2003	55.771	540	103.279	33.408	455	73.425	2.592	250	10.368
Septiembre de 2003	57.856	580	99.752	41.499	575	72.172	2.841	269	10.562
Diciembre de 2003	61.123	631	96.867	46.732	640	73.019	3.068	295	10.400
Marzo de 2004	62.096	615	100.969	48.761	671	72.670	3.021	312	9.683
Junio de 2004	66.652	649	102.699	50.545	696	72.623	2.838	317	8.954
Septiembre de 2004	66.969	661	101.314	52.768	703	75.061	2.921	323	9.043
Diciembre de 2004	71.563	701	102.087	62.051	796	77.953	3.306	370	8.935
Marzo de 2005	68.667	679	101.129	63.404	792	80.055	3.312	388	8.536
Junio de 2005	70.520	686	102.799	65.326	801	81.556	4.079	456	8.945
Septiembre de 2005	68.741	693	99.193	63.495	788	80.578	4.777	521	9.170
Diciembre de 2005	70.847	724	97.855	66.614	805	82.750	5.088	584	8.712
Marzo de 2006	83.385	791	105.417	63.829	784	81.415	5.798	634	9.145
Junio de 2006	93.277	887	105.160	69.055	859	80.390	7.370	683	10.791
Septiembre de 2006	106.912	987	108.321	73.226	898	81.543	7.602	715	10.632
Diciembre de 2006	118.008	1.078	109.470	79.364		80.328	8.004	737	10.860
Marzo de 2007	120.819	1.113	108.553	100.256	1.204	83.269	9.561	843	11.342
Junio de 2007	122.429	1.107	110.595	143.795	1.657	86.781	10.782	885	12.184
Septiembre de 2007	124.758	1.149	108.580	183.574	2.137	85.903	12.042	956	12.597
Diciembre de 2007	124.845	1.134	110.093	221.808	2.573	86.206	13.360	1.035	12.908
Porcentaje del total, diciembre de 2007	25,2	11,3		44,8	25,6		2,7	10,3	

Cuadro 19 (continuación)

Portacontenedores			Otros buques			Total			Principios de mes
Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	Miles de TPM	Buques	Tamaño medio de los buques, TPM	
16.140	394	40.964	8.870	1.087	8.160	100.513	2.697	37.268	Diciembre de 2000
17.350	435	39.884	10.154	1.132	8.970	103.048	2.766	37.255	Marzo de 2001
18.393	441	41.708	11.790	1.138	10.360	105.563	2.737	38.569	Junio de 2001
16.943	413	41.025	12.181	1.153	10.564	103.421	2.677	38.633	Septiembre de 2001
16.550	393	42.111	13.501	1.201	11.242	107.955	2.718	39.719	Diciembre de 2001
14.476	355	40.776	12.839	1.200	10.700	97.936	2.616	37.437	Marzo de 2002
14.793	362	40.865	15.415	1.324	11.643	101.836	2.747	37.072	Junio de 2002
14.509	338	42.927	15.342	1.292	11.875	100.473	2.713	37.034	Septiembre de 2002
13.000	296	43.919	16.174	1.386	11.669	108.238	2.818	38.409	Diciembre de 2002
16.281	326	49.943	16.199	1.365	11.868	117.742	2.910	40.461	Marzo de 2003
18.296	367	49.853	17.085	1.367	12.498	127.152	2.979	42.683	Junio de 2003
27.216	503	54.107	18.062	1.484	12.171	147.475	3.411	43.235	Septiembre de 2003
30.974	580	53.403	19.277	1.492	12.920	161.174	3.638	44.303	Diciembre de 2003
35.840	658	54.468	20.068	1.520	13.203	169.786	3.776	44.965	Marzo de 2004
38.566	724	53.268	22.833	1.682	13.575	181.434	4.068	44.600	Junio de 2004
41.172	808	50.956	24.368	1.714	14.217	188.198	4.209	44.713	Septiembre de 2004
43.904	880	49.891	27.361	1.898	14.416	208.185	4.645	44.819	Diciembre de 2004
49.624	1.006	49.328	27.328	1.940	14.087	212.335	4.805	44.190	Marzo de 2005
53.605	1.101	48.688	29.884	2.002	14.927	223.414	5.046	44.275	Junio de 2005
52.378	1.132	46.271	31.209	2.158	14.462	220.600	5.292	41.686	Septiembre de 2005
50.856	1.124	45.245	33.147	2.285	14.506	226.551	5.522	41.027	Diciembre de 2005
49.749	1.130	44.026	36.750	2.373	15.487	239.512	5.712	41.931	Marzo de 2006
53.876	1.185	45.465	39.768	2.522	15.768	263.347	6.136	42.918	Junio de 2006
54.676	1.199	45.601	42.322	2.714	15.594	284.738	6.513	43.718	Septiembre de 2006
51.717	1.143	45.247	45.612	2.962	15.399	302.706	6.908	43.820	Diciembre de 2006
55.144	1.229	44.869	49.245	3.327	14.802	335.025	7.716	43.420	Marzo de 2007
63.063	1.305	48.324	52.382	3.562	14.706	392.451	8.516	46.084	Junio de 2007
76.804	1.412	54.394	56.767	3.864	14.691	453.945	9.518	47.693	Septiembre de 2007
78.348	1.435	54.598	56.947	3.876	14.692	495.309	10.053	49.270	Diciembre de 2007
15,8	14,3		11,5	38,6		100,0	100,0		Porcentaje del total, diciembre de 2007

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

^a Buques de 100 TB y más.

Cuadro 20

Precios representativos de buques nuevos en los años que se indica

(A finales de año, en millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques ^a	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	Variación porcentual 2007/06
Graneleros de 45.000 TPM	11	24	25	20	28	31	39	25,8
Graneleros de 72.000 TPM	14	32	29	23	35	40	54	35,0
Graneleros de 170.000 TPM	27	45	40	40	59	70	97	38,6
Petroleros de 45.000 TPM	18	29	34	29	43	47	52	10,6
Petroleros de 110.000 TPM	22	42	43	41	58	81	72	-11,1
Petroleros de 300.000 TPM	47	90	85	76	120	130	145	11,5
GNL de 150.000 m ³	200	225	245	165	205	220	220	0,0
GPL de 78.000 m ³	44	78	68	60	89	92	93	1,1
Cargueros de 20.000 TPM	12	24	21	19	18	24	25	4,2
Portacontenedores puros de 2.500 TEU	26	52	50	35	42	46	66	43,5
Portacontenedores puros de 4.000 TEU	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	130	n.d.
Portacontenedores puros de 8.000 TEU	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	160	n.d.

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

^a El tamaño de los buques en diferentes años no siempre coincide completamente.

Los buques nuevos más caros siguieron siendo los de transporte de GNL, que en 2007 costaban 220 millones de dólares, suma que equivale a casi 1.500 dólares por metro cúbico. Los precios por TPM dependen en gran medida del tamaño de los buques, dado que las economías de escala son importantes.

Cifrado en 483 dólares, el precio por TPM de un petrolero de 300.000 TPM representaba sólo el 42% del precio por TPM de un petrolero de 45.000 TPM y era efectivamente el precio más bajo por TPM de todos los tipos de buques que figuran en el cuadro.

En cuanto a los graneleros, el precio por TPM de un buque de 170.000 TPM era de 571 dólares, que equivalía a dos tercios del precio por TPM de un buque de 45.000 TPM. Un

portacontenedores de 8.000 TEU costaba 20.000 dólares por TEU en 2007, menos de dos tercios del precio por TEU de un buque de 4.000 TEU.

Los precios de los buques de segunda mano oscilan más que los de la construcción naval. Los precios de

Hoy día, debido al déficit de capacidad, los precios de los buques de segunda mano son más elevados que los de los buques de nueva construcción.

los graneleros de cinco años de edad aumentaron más de seis veces entre 2001 y 2007 hasta alcanzar niveles considerablemente superiores a los de los precios correspondientes a los buques nuevos de ese tipo (véanse los cuadros 20 y 21). Un granelero de cinco años de edad y 170.000 TPM costaba 152 millones

de dólares en 2007, en comparación con apenas 97 millones de la misma moneda para el contrato de construcción de un buque similar.

Cuadro 21

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 2000-2007
(A finales de año, en millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variación porcentual 2007/06
Petroleros de 40.000 TPM	27,0	25,5	24,0	28,0	40,0	45,0	47,5	50,0	5,3
Petroleros de 95.000 TPM	39,0	33,0	30,0	38,0	57,0	59,5	66,0	68,0	3,0
Petroleros de 150.000 TPM	50,0	43,0	42,0	48,0	74,0	76,0	85,0	88,7	4,4
Petroleros de 300.000 TPM	71,0	60,0	53,0	75,0	107,0	108,0	121,0	130,0	7,4
Graneleros de 45.000 a 52.000 TPM	15,0	12,0	15,0	20,5	30,0	26,5	40,5	75,5	86,4
Graneleros de 70.000 TPM	16,0	13,5	17,0	28,0	41,0	30,0	46,0	91,5	98,9
Graneleros de 170.000 TPM	25,0	25,0	29,0	46,0	65,0	58,0	81,0	152,0	87,7

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

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, así como la capacidad de transporte en contenedores. 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. El número de miles de toneladas-milla por TPM de los petroleros disminuyó de 34,2 en 2006 a 32,5 en 2007, en tanto que la cifra correspondiente para los graneleros aumentó ligeramente, de 28,8 a 29,5. La productividad del resto de la flota, que incluye los portacontenedores y los cargueiros, se redujo de 36,0 a 33,1. En 2007, los operadores de portacontenedores disminuyeron en general las velocidades de servicio de sus buques, con lo cual obtuvieron ahorro de combustible ante los elevados precios del petróleo, aunque con ello también disminuyó la productividad de la flota.

A. PRODUCTIVIDAD

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en los cuadros 22, 23 y 24 y se muestran en los gráficos 13, 14 y 15⁷¹. Puesto que el crecimiento de la oferta de la flota (8,6%) superó al del tráfico marítimo total (calculado en el 4,8%), las toneladas de carga por tonelada de peso muerto (TPM) en 2007 disminuyeron levemente en comparación con las cifras del año 2006. El promedio mundial de toneladas transportadas por TPM de capacidad de carga fue de 7,7; en otras palabras, cada buque fue cargado a plena capacidad 7,7 veces durante el año. En el mismo período, los miles de toneladas-milla cumplidas en relación con el peso muerto llegaron a 31,6; o sea que, como media, cada TPM de capacidad de transporte llevó una tonelada de carga por una distancia de 31.600 millas náuticas (60.375 km) en 2007, es decir 87 millas por día.

En el cuadro 23 se ofrecen datos sobre la productividad operativa medida en carga transportada por TPM y por tipo de buque. En cuanto a los petroleros,

dicha productividad disminuyó ligeramente, de 7,3 en 2006 a 7,0 en 2007, en tanto que para los graneleros casi no varió, al situarse en 5,4 toneladas por TPM. También disminuyeron los volúmenes de carga transportada por TPM en el resto de la flota, de 12,2 a 11,5 toneladas. Al margen de las oscilaciones en el corto plazo, la productividad del resto de la flota, que comprende un número cada vez mayor de portacontenedores, ha seguido una larga tendencia positiva desde 1970, mientras que los petroleros y los graneleros eran más productivos en 1970 que en la actualidad; en cambio, si la comparamos con la de 1980, la productividad de los petroleros y de los graneleros ha aumentado.

En el cuadro 24 se indican datos sobre las toneladas-milla cumplidas por los petroleros, los graneleros y el resto de la flota. El número de miles de toneladas-milla por TPM de los petroleros se redujo ligeramente, de 34,2 en 2006 a 32,5 en 2007, en tanto que la cifra correspondiente a los graneleros aumentó de 28,8 a 29,5. La productividad del resto de la flota también disminuyó levemente, de 36,0 a 33,1 miles de toneladas-milla por TPM.

Cuadro 22

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

Año	Flota mundial (millones de TPM al comienzo del año)	Carga total (millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (miles de millones)	Toneladas transportadas por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1970	326	2.566	10.654	7,9	32,7
1980	683	3.704	16.777	5,4	24,6
1990	658	4.008	17.121	6,1	26,0
2000	799	5.983	23.693	7,5	29,7
2006	960	7.652	31.447	8,0	32,8
2007	1.042	8.022	32.932	7,7	31,6

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD con datos de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo (en toneladas), de Lloyd's Register - Fairplay (flota mundial en TPM), y Fearnleys Review, varios números (toneladas-milla).

Cuadro 23

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

Año	Petróleo transportado (millones de toneladas)	Flota de petroleros (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM de petroleros	Principales graneles (millones de toneladas)	Flota de graneleros (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Todas las demás cargas secas (millones de toneladas)	Resto de la flota ^a (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota ^a
1970	1.442	148	9,74	448	72	6,21	676	106	6,38
1980	1.871	339	5,51	796	186	4,29	1.037	158	6,57
1990	1.755	246	7,14	968	235	4,13	1.285	178	7,23
2000	2.163	282	7,55	1.288	276	4,67	2.532	240	10,53
2006	2.595	354	7,33	1.876	346	5,42	3.181	260	12,24
2007	2.681	383	7,00	1.997	368	5,43	9.195	292	11,46

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD con datos de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo (en toneladas) y de Lloyd's Register - Fairplay (flota mundial).

^a El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques que figuran en el anexo III b).

Cuadro 24

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

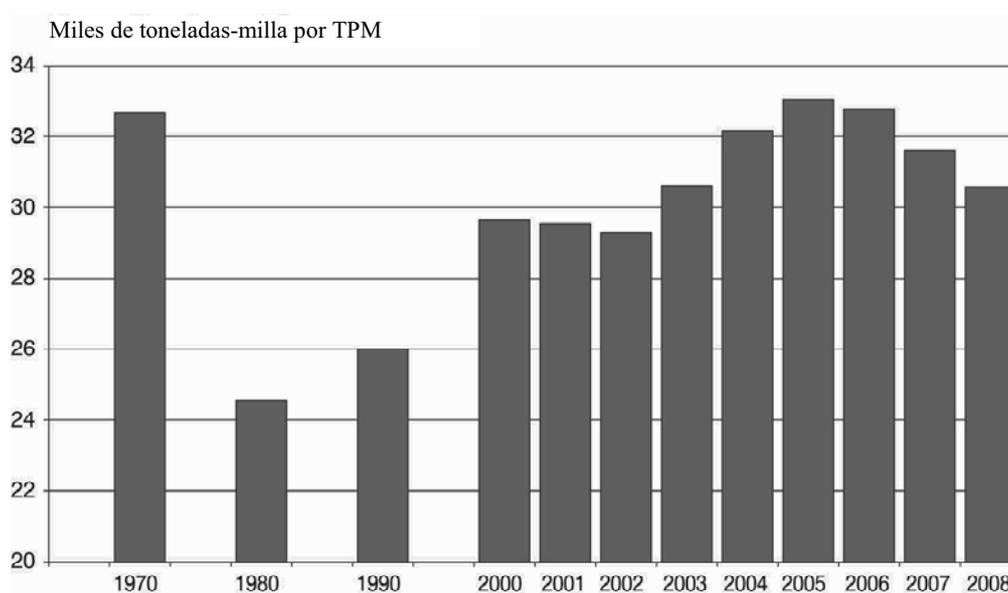
Año	Toneladas-milla de petróleo (miles de millones de toneladas)	Flota de petroleros (al comienzo del año)	Toneladas-milla por TPM de petroleros	Toneladas-milla de cargueros (miles de millones)	Flota de graneleros (al comienzo del año)	Toneladas-milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de las demás cargas secas (miles de millones de toneladas)	Resto de la flota ^a (al comienzo del año)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota ^a
1970	6.487	148	43,83	2.049	72	28,42	2.118	106	19,98
1980	9.405	339	27,72	3.652	186	19,67	3.720	158	23,58
1990	7.821	246	31,80	5.259	235	22,41	4.041	178	22,73
2000	10.265	282	36,34	6.638	276	24,04	6.790	240	28,24
2006	12.130	354	34,24	9.976	346	28,84	9.341	260	35,95
2007	12.440	383	32,48	10.827	368	29,46	9.665	292	33,12

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys Review, varios números; World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números (toneladas-milla) y de Lloyd's Register - Fairplay (flota mundial).

^a El resto de la flota se refiere a cargueros, portacontenedores y otros buques que figuran en el anexo III b).

Gráfico 13

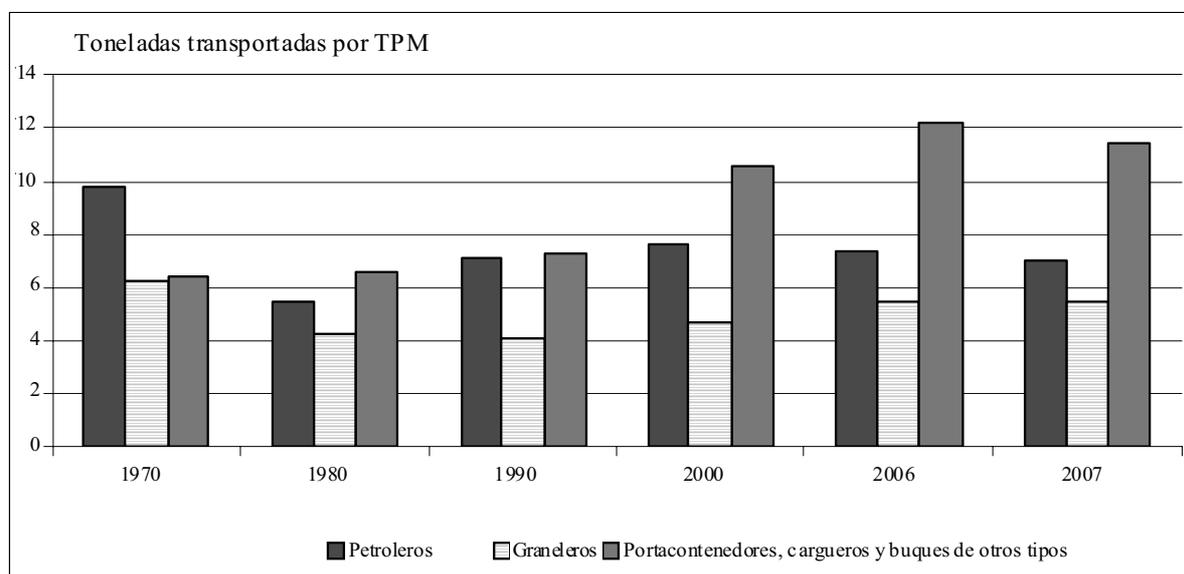
Toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Gráfico 14

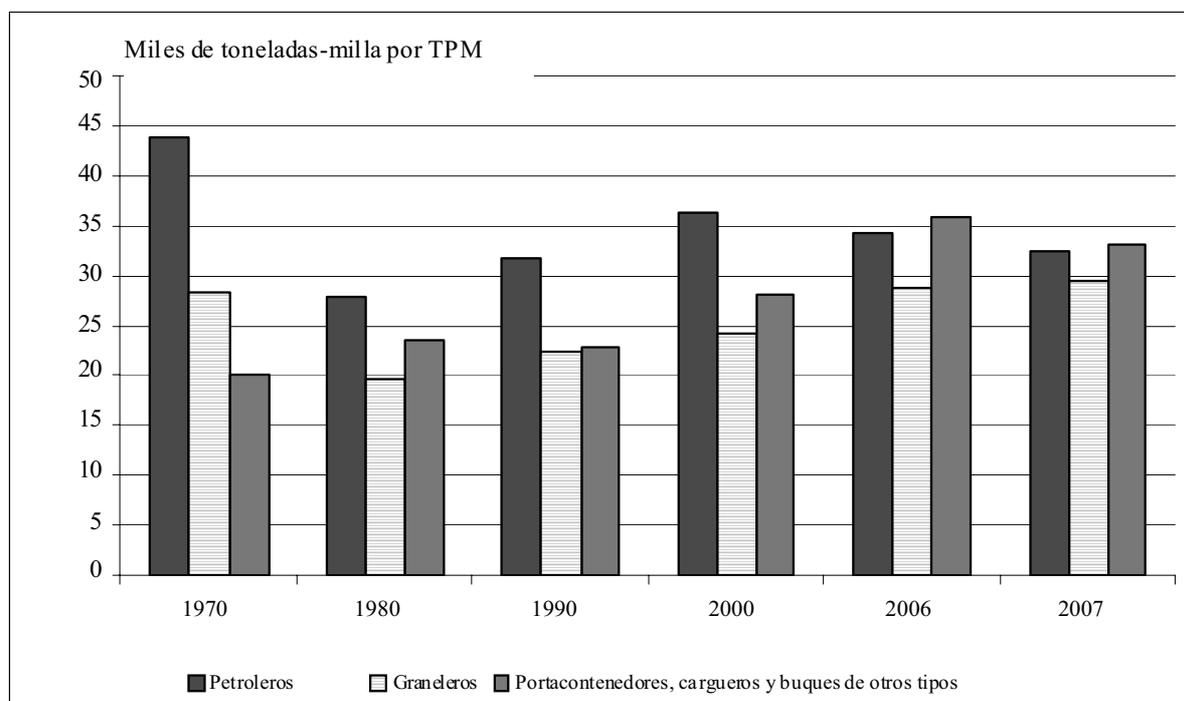
Toneladas transportadas por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial en los años que se indica



Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD con datos de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo (en toneladas) y de Lloyd's Register - Fairplay (flota mundial).

Gráfico 15

Toneladas-millas por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial por tipos de buque, en los años que se indica



Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD con datos de Fearnleys Review, varios números; World Bulk Trades y World Bulk Fleet, varios números (toneladas-milla) y de Lloyd's Register - Fairplay (flota mundial).

En 2007 los operadores de buques, especialmente de transporte marítimo de línea, redujeron en general las velocidades de servicio de sus unidades para economizar combustible ante el elevado precio del petróleo. Debido a las velocidades más lentas, se necesitan más buques en cada ruta, lo cual contribuye a reducir el exceso de capacidad aunque al mismo tiempo provoca una disminución de la productividad. Las limitaciones de capacidad y la congestión de los puertos también tienen repercusiones negativas en la productividad de la flota, dado que la capacidad de un buque queda inmovilizada durante las esperas.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

En el cuadro 25 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje para los años que se indica. El exceso de capacidad de petroleros, graneleros y cargueros fue en 2007 de 12,1 millones de TPM, ligeramente por encima de la cifra del año anterior. La parte de tonelaje sobrante en porcentaje de la flota mercante de todo el mundo se situó en 1,1%.

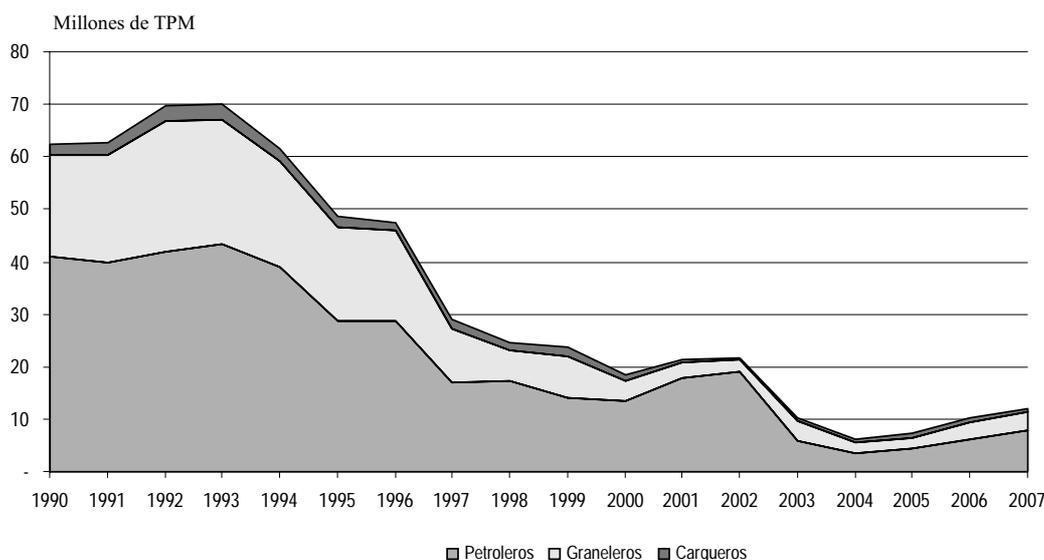
Los operadores de buques, especialmente de línea, han reducido las velocidades de servicio de sus unidades para ahorrar combustible dados los altos precios del petróleo.

La oferta de tonelaje en el sector de los grandes petroleros (10.000 TPM y más) aumentó en 2007 en 26 millones de TPM hasta 394 millones de TPM, ya que los buques nuevos entregados superaron el tonelaje desgastado, retirado o perdido (véanse el cuadro 26 y el gráfico 16). La capacidad sobrante en este sector aumentó en alguna medida, hasta 7,8 millones de TPM, que equivale al 2% de la flota mundial de petroleros. En el año que se examina, la oferta en el segmento de los grandes graneleros aumentó en 32 millones de TPM para llegar a 393 millones de TPM. El exceso de tonelaje en este tipo de buques fue de 3,6 millones de TPM, que representa el 0,9% de la flota de graneleros. En cuanto a la flota de cargueros convencionales de 5.000 TPM y más, el exceso de capacidad se mantuvo aproximadamente al mismo nivel del año anterior, al superar la oferta a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM, o el 1,6% de la flota mundial en este sector.

En lo relativo al crecimiento de la oferta y la demanda en el transporte de contenedores, se ofrece en el cuadro 27 una comparación de la variación anual del tráfico contenedorizado (en TEU) y el aumento anual

Gráfico 16

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.

Cuadro 25

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

	1990	2000	2004	2005	2006	2007
	Millones de TPM					
Flota mercante mundial	658,4	808,4	895,8	960,0	1.042,3	1.117,8
Excedente total^a	63,7	18,4	6,2	7,2	10,1	12,1
Flota en actividad^b	594,7	790,0	889,6	952,8	1.032,0	1.105,7
	Porcentajes					
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	2,3	0,7	0,7	1,0	1,1

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

^a Petroleros y graneleros de 10.000 TPM y más, y cargueros convencionales de 5.000 TPM y más. Se entiende por excedente de tonelaje el que no es explotado plenamente por diversas causas: explotación reducida, buques desarmados, tonelaje inactivo, etc.

^b Flota mundial menos tonelaje sobrante.

Cuadro 26

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	2004	2005	2006	2007
Flota mundial de petroleros	266,2	279,4	298,3	312,9	367,37	393,53
Excedente total de petroleros	40,9	13,5	3,4	4,5	6,08	7,80
Proporción del excedente en la flota mundial de petroleros (porcentaje)	15,4	4,8	1,1	1,4	1,66	1,98
Flota mundial de graneleros	228,7	247,7	325,1	340,0	361,81	393,45
Excedente total de graneleros	19,4	3,8	2,1	2,0	3,40	3,61
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros (porcentaje)	8,2	1,5	0,6	0,6	0,94	0,92
Flota mundial de cargueros convencionales	63,6	59,3	43,6	45,0	44,68	43,75
Excedente de cargueros convencionales	2,1	1,1	0,7	0,7	0,65	0,70
Proporción del excedente en la flota mundial de cargueros convencionales (porcentaje)	3,3	1,8	1,6	1,6	1,44	1,60

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

^a Cifras de finales de cada año, salvo para 1990 y 2000, que son promedios anuales. Quedan excluidos los petroleros y los graneleros de menos de 10.000 TPM, así como los cargueros convencionales y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

de la capacidad de transporte de contenedores de la flota mundial (en TEU). En 2007 el crecimiento de la flota fue mayor que el del tráfico contenedorizado. El crecimiento de la flota, de 11,8%, fue 1,8 puntos porcentuales superior al crecimiento de 10% de la demanda, lo cual produjo una presión a la baja en los fletes de la carga marítima contenedorizada.

C. COMPARACIÓN ENTRE EL COMERCIO Y LAS FLOTAS NACIONALES

En el cuadro 28 figura información sobre el comercio, la propiedad de la flota y los buques de pabellón nacional de los principales países que practican el comercio. En 2007, los Estados Unidos generaron el 11,4% del comercio mundial (suma de las importaciones más las exportaciones, en dólares estadounidenses) mientras poseían el 3,8% del tonelaje total; el 1,1% del tonelaje mercante total utilizó el pabellón de ese país. Alemania, China y el Japón figuran entre las cuatro principales naciones comerciantes, con 8,5, 7,8 y 4,8% del comercio mundial, respectivamente; esos tres países también tienen una parte importante en la flota controlada, aunque sólo una pequeña proporción de esa flota enarbola el pabellón nacional. Francia y el Reino Unido representan respectivamente el 4,2 y el 3,8% del comercio mundial; el Reino Unido tiene una parte del 2,5% en el control de la flota mundial, en tanto que Francia, con una proporción similar en el

comercio mundial, cuenta con una participación mucho menor en el control de la flota (0,6%).

Además de China, se cuentan la República de Corea, Hong Kong (China) y Singapur entre las economías en desarrollo asiáticas con la mayor participación en el comercio mundial, del 2,6, 2,6 y 2,0%, respectivamente. En cuanto a la propiedad de la flota, la República de Corea controla el 3,6% de la flota mundial, Hong Kong (China) el 3,2% y Singapur el 2,8%. El único país latinoamericano que figura entre las principales naciones comerciantes es México, que tiene una parte del 2,0% en el comercio mundial, pero sólo con intereses muy pequeños en la propiedad y el registro de los buques.

Para los países que figuran en el cuadro 28 existe una correlación positiva entre la flota que controlan

... la mayor parte de la flota mundial está registrada en registros internacionales y de libre matrícula, la mayoría de los cuales no pertenecen a ninguna de las principales 25 naciones comerciantes...

y su comercio exterior, especialmente en lo relativo al tráfico de petróleo y de graneles secos y la propiedad de petroleros y graneleros, respectivamente (véase también el capítulo 2). Sin embargo, algunos de los mayores propietarios de buques, sobre todo Grecia, que tiene el mayor control de tonelaje en el mundo, no se encuentran entre las principales 25 naciones comerciantes. En su conjunto, el coeficiente de correlación estadística entre la participación en el comercio mundial y la proporción de control de la flota total para los países contemplados en el cuadro 28 es de +0,57.

pales 25 naciones comerciantes. En su conjunto, el coeficiente de correlación estadística entre la participación en el comercio mundial y la proporción de control de la flota total para los países contemplados en el cuadro 28 es de +0,57.

Cuadro 27

Crecimiento de la oferta y la demanda en el transporte marítimo en contenedores, 2000-2008^a (Tasas anuales de crecimiento)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Crecimiento del tráfico contenedorizado (TEU)	11,0	2,0	11,0	11,0	13,0	11,0	11,0	10,0	9,0
Crecimiento de la flota de portacontenedores (TEU)	7,8	7,8	8,5	8,0	8,0	8,0	13,6	11,8	13,1
Diferencia	3,2	-5,8	2,5	3,0	5,0	3,0	-2,6	-1,8	-4,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Clarkson Container Intelligence Monthly*, varios números.

^a Flota total de portacontenedores, que comprende buques de fines múltiples y otros buques con alguna capacidad de transporte de contenedores. Los datos de 2008 son estimaciones.

Con respecto a la relación que existe entre el comercio nacional y la flota abanderada en el país, la correlación es mucho menor (+0,23), puesto que la mayor parte de la flota mundial está registrada en registros internacionales y de libre matrícula, la mayoría de los cuales no pertenece a ninguna de las principales 25 naciones comerciantes incluidas en el cuadro 28.

Solamente Francia, Hong Kong (China) y Singapur tienen una parte mayor de flota con pabellón nacional

que de tonelaje controlado, lo cual indica una alta proporción de tonelaje de control extranjero en la flota abanderada en esos países. Además de Hong Kong (China) y Singapur, el pabellón de la India también es enarbolado en una proporción ligeramente mayor de la flota mundial que la participación que le cabe en el comercio mundial de mercancías, dado que una parte de la flota nacional se utiliza en el tráfico de cabotaje.

Cuadro 28

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
Datos de 2007 (para el comercio) y de comienzos de 2008 (para la flota)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial (abanderada), en términos de TPM	Porcentaje de la flota mundial (controlada), en términos de TPM
Estados Unidos	11,38	1,09	3,84
Alemania	8,51	1,34	9,07
China	7,81	3,32	8,18
Japón	4,77	1,32	15,58
Francia	4,16	0,71	0,63
Reino Unido	3,76	1,42	2,50
Países Bajos	3,72	0,56	0,83
Italia	3,55	1,19	1,71
Bélgica	3,01	0,58	1,17
Canadá	2,88	0,28	1,81
República de Corea	2,62	1,89	3,63
Hong Kong (China)	2,56	5,30	3,22
España	2,18	0,25	0,43
Federación de Rusia	2,16	0,64	1,74
México	2,04	0,14	n.d.
Singapur	2,02	4,97	2,76
Provincia china de Taiwán	1,67	0,39	2,52
India	1,29	1,35	1,55
Suiza	1,19	0,08	0,34
Austria	1,16	0,00	n.d.
Malasia	1,16	0,85	1,08
Arabia Saudita	1,15	0,10	1,25
Suecia	1,14	0,22	0,67
Australia	1,10	0,19	n.d.
Polonia	1,08	0,01	n.d.
Total	78,02	28,16	64,93

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del *Manual de Estadísticas de la UNCTAD* (comercio) y de Lloyd's Register - Fairplay (propiedad y registro de la flota).

Capítulo 4

COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

En este capítulo se describen las condiciones y las tendencias del transporte marítimo y de los mercados de fletes, haciéndose referencia a los principales sectores de petroleros, buques de línea y de graneleros. En líneas generales, 2007 fue un año favorable para todos los segmentos del mercado de petroleros en comparación con el año precedente, y en algunos aspectos llegó a superar los máximos alcanzados en 2005. Como ocurrió el año anterior, en 2007 fue sólido el mercado de los fletes de los graneleros, alimentado principalmente por la floreciente producción siderúrgica de Asia y la consiguiente demanda de mineral de hierro. El mercado de portacontenedores dio pruebas de fortaleza pese a la presión a la baja resultante de los costos más elevados del combustible, la debilidad del dólar estadounidense, el fortalecimiento del euro y el aumento de la oferta al entrar en servicio nuevos buques.

A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS PRODUCTOS⁷²

Introducción

Además de ser el principal combustible para la propulsión de los buques, el petróleo crudo y sus derivados son también productos básicos objeto de transporte. La flota mundial de petroleros transportó aproximadamente un tercio del comercio marítimo mundial en el año 2007. Por ello, un conocimiento del sector petrolero proporciona no sólo una buena indicación de uno de los principales elementos del costo del transporte, sino también del conjunto del comercio marítimo.

1. El comercio marítimo de crudo y sus derivados

El precio del petróleo continuó ascendiendo en 2007, de aproximadamente 54 dólares el barril a comienzos del año a 96 dólares a finales del año. A comienzos de 2008, el petróleo atravesó el umbral ya previsto de los 100 dólares como resultado de la combinación de un débil crecimiento de la oferta y una escasa capacidad disponible. Ello dio como resultado un acusado aumento con respecto al decenio anterior, cuando el barril de petróleo costaba

apenas 11 dólares en 1998. El máximo anteriormente registrado se señaló en abril de 1980, en que la cifra ajustada por inflación situó dicho precio en el equivalente de 102,81 dólares por barril⁷³. Ni siquiera el descubrimiento de nuevos yacimientos de petróleo hizo mucho por moderar su precio, que cayó por debajo de 90 dólares el barril en enero y febrero pero superó los 145 dólares en julio de 2008. Algunos analistas atribuyeron la constante demanda del producto a especuladores que utilizaron el petróleo como una alternativa a la tenencia del débil dólar estadounidense o que se valieron de los productos primarios como activos, es decir como bancos o fondos especulativos. Ello ocurrió porque la escasez del crédito paralizó el mercado de las obligaciones respaldadas por hipotecas y de las deudas así garantizadas. Se consideró entonces a los productos básicos como un refugio más seguro y tangible para las inversiones. No obstante, otros motivos -como la baja producción de los países de la OPEP, la escasez de capacidad de refinado y la inestabilidad geopolítica- también contribuyeron a estimular la incertidumbre que impulsa el alza de los precios. La menor producción de la Federación de Rusia, el segundo mayor productor mundial, unida a la resistencia a aumentar la producción del principal productor mundial, la OPEP, fue otra causa de los precios récord que se registraron. Sin

embargo, el Gobierno de la Arabia Saudita-miembro de la OPEP- anunció en junio de 2008 su intención de aumentar la producción en 300.000 barriles por día (3,3%) a 9,45 millones por día. Este anuncio ayudó a moderar ligeramente el precio del producto. La producción de petróleo de la Federación de Rusia había llegado a una cresta de 9,9 millones de barriles por día en octubre de 2007 (aproximadamente el 11% del consumo), pero desde entonces ha venido declinando. Los analistas afirman que el principal motivo de la disminución de la producción de la Federación de Rusia es la onerosa situación impositiva, que desincentiva la producción petrolera de los pozos nuevos en relación con los ya existentes⁷⁴.

El incremento del precio del petróleo también repercute en la capacidad de la oferta, puesto que los tenedores de existencias procuran beneficiarse con el aumento de su valor. La capacidad excedente en la oferta de petróleo ha disminuido gradualmente desde el máximo de aproximadamente 8,4 mbpd en 2002 hasta unos 2,8 mbpd en 2008. De esta cantidad, alrededor de 2 millones están en manos de la Arabia Saudita y de los Emiratos Árabes Unidos. Las demoras en la finalización de proyectos como el de Khursaniyah en la Arabia Saudita, de una capacidad de 500.000 barriles por día, las interrupciones en el servicio de los oleoductos, las perturbaciones de origen climático en el mar del Norte y Australia y los ataques contra instalaciones petroleras en Nigeria y el Iraq dan cuenta de la vulnerabilidad del mercado y de la necesidad de un mayor margen de protección de la oferta. El aumento de la tirantez en los mercados mundiales se hizo patente cuando en abril de 2008 un petrolero japonés fue atacado con un cohete en el Oriente Medio y un grupo militante hizo volar un oleoducto de la Royal Dutch Shell en Nigeria⁷⁵. También en este último país, una huelga en Exxon Mobil detuvo la producción de aproximadamente 200.000 barriles por día, mientras que en abril de 2008 los trabajadores de las instalaciones de la British Petroleum en Grangemouth (Reino Unido), llevaron a cabo un paro como protesta en relación con sus pensiones. En los Estados Unidos, se produjo en febrero del mismo año una explosión en la refinería de Alon USA Energy Inc. en Texas, que aumentó la incertidumbre. De ser necesario un aumento de la producción, algunos analistas consideran que ciertos países tendrán

dificultades para lograrlo en breve plazo, entre ellos Indonesia, el Iraq, Nigeria y la República Bolivariana de Venezuela.

En 2007 Petrobras, la compañía petrolera brasileña con participación del Estado, anunció el mayor descubrimiento de petróleo en el mundo desde el año 2000, el yacimiento de Tupi, que se calcula contiene entre 5.000 y 8.000 millones de barriles del mineral. Es posible que se descubran otros grandes yacimientos, y los especialistas están evaluando dos yacimientos cercanos que llevan el nombre de Carioca-Sugar Loaf y Júpiter. Los tres yacimientos mencionados están en una zona muy por debajo de los fondos marinos y sepultados bajo una gruesa capa de sal, circunstancias que vuelven costosa la extracción. El costo de operar una plataforma petrolera aumentó de aproximadamente 200.000 dólares por día en 2003 a 600.000 dólares por día en 2008⁷⁶. Si bien la mayoría de los analistas coinciden en estimar que el costo de extraer petróleo está aumentando, los cálculos varían. Algunos de ellos cifran el costo de extracción en muchos países en desarrollo en menos de 10 dólares por barril, y otros en la banda de 10 a 30 dólares por barril; el costo de la extracción mar adentro se calcula en 64 dólares⁷⁷. La demanda de petróleo en 2008 se calcula en aproximadamente 87,2 mbpd, que si bien representa un aumento del 1,5% con respecto a 2007, es menor del que se había previsto anteriormente.

Los ingresos de los fletamentos por tiempo de los grandes petroleros tuvieron un promedio de 102.000 dólares por día en el primer trimestre de 2008, en comparación con el promedio de 58.900 dólares durante el mismo período de 2007. La OPEP incrementó la producción petrolera en noviembre de 2007 para aprovechar el alto precio vigente. Este hecho, unido a los bajos niveles de existencias en Europa y el Lejano Oriente, dio lugar a un aumento espectacular de los fletes hacia fines del año. Este aumento del

Los ingresos de los fletamentos por tiempo de los grandes petroleros tuvieron un promedio de 102.000 dólares por día en el primer trimestre de 2008, en comparación con el promedio de 58.900 dólares durante el mismo período de 2007.

precio es indicativo de la firme demanda de petróleo, como también lo es el crecido número de pedidos de nuevos petroleros para los próximos cuatro años, que equivale a aproximadamente el 37% de la flota existente. Debido a la imposición por muchos países de una normativa ambiental más estricta, se espera la conversión o desguace de los petroleros monocasco, que en la actualidad representan aproximadamente el 22% de la flota.

Los recortes de la producción efectuados por la OPEP en 2007, agregados al lento crecimiento de la oferta no proveniente de dicha organización, activaron los mercados del crudo, en tanto que el mercado de los productos refinados se caracterizó por la subutilización. Varias refinerías de los Estados Unidos sufrieron cierres no planeados, que resultaron en tasas de utilización inferiores al 90%, menores con respecto al 92,6% del año anterior. Las existencias de derivados del petróleo tuvieron un promedio de 701 millones de barriles en 2007, promedio que había sido de 744 millones en 2006.

2. Los fletes de los petroleros

Los índices anuales promedio de los fletes de los petroleros en 2007 continuaron la tendencia descendente que se inició a comienzos de 2005 (véase el cuadro 29). Sin embargo, hubo movimientos considerables dentro de esta tendencia general. Los cinco índices de fletes permanecieron relativamente estables en el primer semestre de 2007 antes de descender levemente como preludio a un importante aumento en los meses de septiembre a diciembre. No obstante, en el primer mes de 2008 se comprobó una reducción de las tarifas, de modo que el crecimiento anual fue insignificante o mínimamente negativo.

El sector de los grandes petroleros constituyó una excepción importante, puesto que los buques de 200.000 TPM y más mostraron un alza de 63 puntos en enero de 2007 hasta un máximo de 201 en diciembre, para luego caer a 112 puntos en enero de 2008. El incremento de la demanda de este tipo de buques se puede atribuir en gran medida a que algunos países del Oriente Medio redujeron los precios del crudo, con lo que se originó una mayor demanda de petroleros. El Índice de los petroleros para el transporte de derivados del *Baltic Exchange* cerró el año prácticamente al mismo nivel de su inicio, en 1.184 puntos.

En los cuadros 29 y 30 se pone de manifiesto el regreso a la normalidad con respecto a la tendencia inversa observada en 2006. Las tarifas promedio disminuyeron durante los primeros dos trimestres y ascendieron en el último trimestre del año. En el cuadro 30 se presentan los fletes promedio medidos en Wordscale (WS)⁷⁸. patrón unificado para valorar las tarifas al contado en el mercado de petroleros (cuando se comunica una tarifa sobre la base de Wordscale, se

le antepone siempre el prefijo WS). Dicho cuadro se centra en las rutas tradicionales de referencia y no se propone ser exhaustivo. Las principales zonas de carga que se indican en el cuadro son el golfo Pérsico, el África occidental, el Mediterráneo, el Caribe y Singapur, en tanto que las principales zonas de descarga se encuentran en el Lejano Oriente, Sudáfrica, Europa noroccidental, el Mediterráneo, el Caribe y la costa oriental de América del Norte. La creciente ruta del África occidental a China, que se basa en grandes buques, no ha sido incluida en el cuadro.

Los mayores incrementos en 2007 se produjeron hacia fines de año. En cuanto a los grandes petroleros que se dirigían del golfo Pérsico al Japón, los fletes aumentaron a 195 puntos en diciembre, a partir de los 71 puntos registrados el mes anterior. Esta ruta es la de mayor tráfico de derivados transportados por los petroleros a Asia. Desde el golfo Pérsico hasta la República de Corea, los fletes aumentaron a 189 puntos, de los 86 indicados el mes precedente. En el trayecto del golfo Pérsico a Europa, en el mismo mes las tarifas se duplicaron para llegar a 163 puntos, a partir de los 82 registrados el mes anterior. En la ruta del golfo Pérsico al Caribe y la costa oriental de América del Norte, aumentaron de 55 puntos en noviembre a 159 puntos en diciembre.

Los mercados de fletes en 2008

A comienzos de 2008 se presenció una corrección a la baja en todos los segmentos del mercado de fletes petroleros. Ello puede atribuirse al aumento de la oferta de tonelaje después de las fiestas de Año Nuevo, al mejoramiento de las condiciones climáticas en el Bósforo y a menores expediciones de crudo en la cuenca del Atlántico⁷⁹. En el primer trimestre de 2008, las tarifas de fletamento por tiempo para un gran petrolero construido en 1990/91 fueron en promedio de 80.000 dólares por día. Aunque superiores a las de 2007, sólo estuvieron a la par de los máximos anteriores, registrados en 2004.

Aunque la media de fletes al contado para la mayoría de los segmentos de petroleros a comienzos de 2008 fue superior a la de 2007, hubo una persistente inestabilidad. Algunas excepciones importantes fueron las de las rutas de los Aframax⁸⁰ entre puntos de Europa noroccidental y entre ésta y el Mediterráneo, de los buques de tamaño mediano entre el Caribe y la costa oriental de América del Norte/golfo de México,

En el primer mes de 2008 se comprobó una reducción de las tarifas, de modo que el crecimiento anual fue insignificante o mínimamente negativo.

Cuadro 29

Índices de fletes de petroleros, 2006-2008
(Cifras mensuales)

	Lloyd's Shipping Economist				Baltic Exchange Tanker		
	>200	120-200	70-120	25-70	Derivados	Índice de crudos	Índice de derivados
2006							
Octubre	87	147	190	213	217	1.281	1.095
Noviembre	74	118	133	199	194	1.223	853
Diciembre	66	136	189	210	251	996	931
Promedio	93	141	164	228	247	1.295	1.112
2007							
Enero	63	124	187	209	219	1.316	1.185
Febrero	65	116	159	237	226	1.190	907
Marzo	81	112	145	220	282	1.094	1.065
Abril	63	122	145	229	264	1.398	1.096
Mayo	79	108	161	235	244	1.236	1.045
Junio	63	110	113	211	242	1.006	1.151
Julio	59	91	128	216	208	1.026	941
Agosto	52	85	97	185	174	977	900
Septiembre	51	77	102	170	158	801	770
Octubre	57	104	134	180	170	902	767
Noviembre	72	126	148	205	198	1.089	812
Diciembre	201	232	214	279	239	1.535	1.184
Promedio	76	117	144	215	219	1.131	985
2008							
Enero	112	124	178	205	215	1.914	1.083
Febrero	97	119	141	182	195	1.174	938
Marzo	108	156	175	202	197	1.164	946
Abril	110	187	217	239	234	1.482	873
Mayo	182	239	247	271	279	1.701	1.192
Junio	182	210	237	324	326	1.921	1.388

Fuente: Secretaría de la UNCTAD sobre la base del Resumen en *Lloyd's Shipping Economist*, varios números; los índices de *Baltic Tanker* correspondientes al primer día hábil del mes. El tamaño de los buques se expresa en TPM.

y para ambos tipos de buques en las rutas entre puntos del Mediterráneo. El panorama general que surge del cuadro 30 es de continuas oscilaciones en los ingresos promedio al contado. Sin embargo, a partir de septiembre la situación cambió en la mayoría de las rutas, al producirse un fuerte crecimiento durante el resto del año.

La mayor disminución de un mes a otro se registró para los buques Aframax en la ruta entre puntos del Mediterráneo en el mes de febrero, cuando las tarifas cayeron a 121 de los 231 que se registraron

en enero. En cuanto a este tipo de buques, también disminuyeron los fletes en la ruta del Mediterráneo a Europa noroccidental, de 188 a 110 en el mismo período. Asimismo, en la ruta entre puntos del Mediterráneo los fletes se redujeron de 173 en mayo a 107 en junio tanto para los Aframax como para los buques de tamaño mediano.

En las siguientes secciones se proporciona información más detallada sobre las novedades producidas en 2007 en relación con las diversas categorías del segmento de los petroleros.

Cuadro 30

Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2007-2008
(Wordscale (WS))

Tipo de buque	Rutas	2007												Variación porcentual 2007/06	2008					
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ag	Sep	Oct	Nov	Dic		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Grandes petroleros (200.000 TPM) y superpetroleros	Golfo Pérsico-Japón	58	59	82	50	81	63	63	56	54	57	71	195	236,2	122	96	97	109	212	204
	Golfo Pérsico-República de Corea	58	55	81	53	72	60	55	53	52	53	86	189	220,3	127	99	88	102	167	190
	Golfo Pérsico-Europa	54	52	66	45	69	60	50	45	42	42	82	163	181,0	135	88	84	69	160	145
	Golfo Pérsico-Caribe/costa este de América del Norte	53	48	73	49	63	60	45	45	43	43	55	159	189,1	85	86	84	95	132	142
	Golfo Pérsico-Sudáfrica	57	..	..	55	97	..	..	54	..	..	..	220	243,8	..	..	..	160	..	..
Suezmax (100.000 a 160.000 TPM)	África occidental-Europa noroccidental	130	107	126	128	105	108	96	78	79	93	117	237	94,3	149	124	173	200	237	199
	África occidental-Caribe/costa este de América del Norte	129	116	116	113	108	112	99	79	79	93	114	251	93,1	135	125	157	175	249	190
	Mediterráneo-Mediterráneo	154	113	136	124	110	113	87	78	75	125	138	223	38,5	165	113	224	226	273	214
Aframax (70.000 a 100.000 TPM)	Europa noroccidental-Europa noroccidental	169	168	138	139	129	105	128	87	104	125	140	190	25,8	163	128	159	196	240	206
	Europa noroccidental-Caribe/costa este de América del Norte	167	185	130	170	178	124	126	97	..	114	125	190	-5,0	170	138	173	194	258	246
	Caribe-Caribe/coste este de América del Norte	174	211	187	156	170	140	170	105	115	153	166	299	29,4	204	168	240	226	288	309
	Mediterráneo-Mediterráneo	231	121	157	146	173	107	117	94	106	145	150	205	15,2	183	146	192	251	263	222
	Mediterráneo-Europa noroccidental	188	110	161	140	142	103	115	91	117	135	133	193	-6,8	187	137	174	240	265	218
Tamaño mediano (menos de 50.000 TPM)	Indonesia-Lejano Oriente	149	124	125	156	142	143	129	112	120	114	141	237	55,9	180	143	140	164	210	226
	Mediterráneo-Mediterráneo	281	273	247	216	233	150	230	..	156	205	199	260	36,8	198	180	191	211	235	300
	Mediterráneo-Caribe/costa este de América del Norte	200	213	195	203	..	..	200	167	148	153	177	262	50,6	200	174	187	212	279	290
	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	212	205	214	207	198	161	176	161	158	154	168	334	37,4	194	159	221	236	275	344
Petroleros que transportan sólo derivados	Golfo Pérsico-Japón	156	133	146	135	133	132	137	153	140	115	142	195	13,4	198	150	135	141	172	260
	Golfo Pérsico-Europa	185	161	182	172	185	168	184	188	175	163	172	236	21,6	224	171	182	166	207	288
	Caribe-costa este de América del Norte/golfo de México	209	222	288	233	223	242	201	155	133	145	177	203	-28,0	216	190	189	227	298	302
	Singapur-Asia oriental	303	257	276	223	313	246	292	294	302	243	218	322	6,6	287	224	260	221	220	306

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Drewry Shipping Insight*, varios números.

Nota: Dos puntos (..) significan que no se comunicó la tarifa. La clasificación del tamaño de los buques en este cuadro depende de la fuente utilizada y es posible que difiera de la que se emplea en otras partes de la presente publicación.

Grandes petroleros y superpetroleros para el transporte del crudo

Los grandes petroleros y los superpetroleros están entre los buques más grandes del mundo y brindan las mejores economías de escala para el transporte de petróleo donde no existen oleoductos. El mercado de los grandes petroleros comenzó flojo en 2007 y, pese a un par de repuntes en marzo y mayo, la incertidumbre caracterizó a todo el año. El acontecimiento más notable en los fletes de los grandes petroleros en 2007 se manifestó a fines del año, cuando alcanzaron su mayor nivel desde los máximos registrados en 2004. Los principales factores que impulsaron este aumento fueron: bajas existencias mundiales de petróleo al inicio del invierno, el aumento de la producción de las refinerías tras un cargado programa de mantenimiento en el otoño, el incremento de 0,5 mbpd en la oferta del producto por parte de la OPEP a partir del 1° de noviembre de 2007 y la finalización del mantenimiento de uno de los grandes yacimientos en el Oriente Medio. Algunos factores externos, como las demoras atribuibles a la niebla en el golfo de México, en los Estados Unidos, y mayores demoras en el tránsito por el estrecho del Bósforo contribuyeron a aumentar aún más la demanda y elevar los ingresos medios a un nuevo récord de 230.000 dólares por día en diciembre de 2007⁸¹. Posteriormente, los fletes se redujeron a un promedio de aproximadamente 80.000 dólares por día en el primer trimestre de 2008. A fines de 2007, la flota mundial de grandes petroleros contaba con 489 buques y se esperaban 40 nuevas entregas en 2008. Sin embargo, la eliminación gradual de los petroleros monocasco en virtud de la norma 13G del anexo 1 de MARPOL a más tardar en 2010 repercutió en la flota; un número similar de buques serán retirados de dicha flota, la mayoría de los cuales serán convertidos principalmente en grandes buques para el transporte de minerales, mientras que otros serán dedicados al almacenamiento y descarga flotantes o a la producción, almacenamiento y descarga flotantes en 2008.

Los fletes de los grandes petroleros que comercian por la ruta de larga distancia desde el Oriente Medio hacia el Este continuaron siendo flojos en razón de

El mercado de los grandes petroleros comenzó flojo en 2007 y, pese a un par de repuntes en marzo y mayo, la incertidumbre caracterizó a todo el año.

Según un operador de flota de grandes petroleros, después de deducir las comisiones de los agentes, sus ingresos netos promediaron 45.700 dólares por día en 2007, o sea menos que en 2006, año en que fueron de 56.800 dólares.

una menor demanda de tonelaje que obedeció a inmobilizaciones más breves de las refinerías asiáticas y a un constante aumento en la oferta de capacidad. Del mismo modo, los fletes de los grandes petroleros que transportan cargas por la ruta del Oriente Medio hacia el Oeste se vieron afectados a causa del recorte de la producción de la OPEP y al alivio de las preocupaciones geopolíticas en la región. Dichos fletes repuntaron a fines de abril por el aumento de las importaciones en los Estados Unidos necesarias para el comienzo de la temporada de mayor utilización de automóviles debido a la continua baja en las existencias de gasolina.

Los fletamentos por tiempo de un año para los grandes petroleros modernos aumentaron un 13% en marzo de 2008, en tanto que disminuyeron para las demás categorías.

En 2007, las tarifas medias para la ruta del golfo Pérsico al Japón cerraron al máximo anual de WS195 después de recuperarse del mínimo de WS54 registrado apenas dos meses antes, en septiembre. En cuanto a los rendimientos, el promedio anual de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo en esta ruta para los propietarios de grandes petroleros fue de 41.200 dólares en tanto que había sido de 51.550 dólares en 2006, 59.070 dólares en 2005 y 95.250 dólares en 2004.

Según se informa en *El transporte marítimo en 2007*, los fletes de los grandes petroleros en las rutas que se mencionan en el cuadro 30 son inestables debido a varios factores, en particular las normas de la OMI relativas a la eliminación gradual de los petroleros monocasco. La situación no es clara en cuanto a los importadores del Este, en tanto que se espera que los países exportadores del Oriente Medio cumplan estrictamente la nueva reglamentación después del plazo de 2010. Los Estados Unidos y la Unión Europea⁸² ya han adoptado medidas para prohibir el tráfico de los petroleros monocasco. Los elevados precios del petróleo en 2007 se reflejaron en la caída de la demanda de importaciones del crudo de la OPEP en 16 millones de toneladas, de 1.632 millones en 2006 a 1.616 millones en 2007. En 2005 y 2004 las cifras habían

sido, respectivamente, de 1.629 millones y 1.626 millones de toneladas⁸³. El operador de una flota de grandes petroleros informó que los ingresos netos, después de deducir las comisiones de los agentes, fueron de 45.700 dólares por día como promedio en 2007, lo cual representa una merma con respecto a los registrados en 2006, que se elevaron a una media de 56.800 dólares.

Petroleros de tamaño Suezmax

Los petroleros de tamaño Suezmax brindan economías de escala además de flexibilidad. Estos buques requieren menos gabaraje que los grandes petroleros y pueden captar una mayor carga cuando el tamaño de los buques sea un factor restrictivo. Los buques de este tipo con cargamento completo deben poder navegar por el canal de Suez, que en la actualidad tiene 16 m de profundidad, pero no se limitan necesariamente a operar sólo en esta ruta. Los petroleros de tamaño Suezmax desempeñan un importante papel en el comercio del África occidental con Europa noroccidental y el Caribe y la costa oriental de América del Norte así como a través del Mediterráneo. Los fletes en la ruta del África occidental a Europa noroccidental disminuyeron en febrero de 2007 y repuntaron antes de volver a caer en agosto y septiembre, para luego llegar a un máximo de 237 en diciembre. Lo mismo ocurrió en gran medida en cuanto a la ruta del África occidental al Caribe y la costa oriental de América del Norte. En el primer trimestre de 2008, los fletes en esta ruta declinaron en enero y febrero con respecto al máximo logrado en diciembre, y luego subieron nuevamente en marzo. Debido sin duda a los elevados precios del petróleo, los fletes en el mercado de los Suezmax no siguieron las habituales variaciones estacionales, es decir una reducción en marzo y abril al finalizar la cresta de la demanda del invierno y un aumento en mayo al comenzar la temporada veraniega (utilización de unidades de aire acondicionado, temporada de mayor conducción de automóviles en los Estados Unidos, etc.). El mercado de los Suezmax se verá probablemente menos afectado que el de los grandes petroleros y los superpetroleros por la normativa de la OMI con respecto a la eliminación gradual de los petroleros monocasco, puesto que en este sector existen menos de tales buques; además, este sector depende menos de los mercados occidentales (Estados Unidos y la Unión Europea), donde ya se ha prohibido el tráfico de los petroleros monocasco. Se espera que aumente

la demanda de tonelaje de petroleros de tamaño Suezmax, especialmente en las rutas del mar Negro al Mediterráneo, el Bósforo y el África occidental, como resultado del aumento de la producción petrolera. Los fletes medios para el comercio del África occidental a Europa eran de WS130 al comienzo del año, cayeron a su mínimo en agosto (WS78) y terminaron el año a un nivel considerablemente superior, de WS237.

En la ruta del África occidental al Caribe y la costa oriental de América del Norte, el promedio anual de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo resultaron de 37.000 dólares por día en 2007, en comparación con 46.000 dólares por día en 2006, 47.550 dólares por día en 2005 y 64.800 dólares por día en 2004. En 2007 los fletes promedio más elevados tuvieron lugar al final del año, en tanto que los mínimos se registraron en agosto y septiembre.

Petroleros de tamaño Aframax

Los buques Aframax, considerados como muy versátiles, suelen utilizarse en las rutas entre las siguientes regiones y dentro de ellas: Europa noroccidental, el Caribe, la costa oriental de América del Norte, el Mediterráneo, Indonesia y el Lejano Oriente.

Las tarifas medias en todas las rutas se redujeron en agosto y luego subieron para terminar el año a un nivel más alto, excepto dentro del Mediterráneo. Una comparación anual en el mes de diciembre indica que los fletes en todas las rutas, excepto la del Mediterráneo a Europa noroccidental, aumentaron en 2007.

Como se señala en el cuadro 30, los fletes en el Mediterráneo y Europa noroccidental disminuyeron acusadamente en febrero, como consecuencia de una menor actividad de refinado con motivo del Año Nuevo chino, que causó el aumento de la oferta de petroleros y la disminución de las tarifas. También en julio de 2007, los fletes tuvieron una marcada caída en todas las rutas debido a la limitada disponibilidad de cargas, salvo en la ruta de Indonesia al Lejano Oriente. El mejoramiento de las tasas de utilización de las refinerías en los Estados Unidos, que aumentaron firmemente del 90 al 93,6% en junio y julio, incentivó la actividad comercial en el golfo de México (Estados

Los fletes medios en todas las rutas, con excepción del tráfico en Europa noroccidental y en el Mediterráneo, iniciaron el año en niveles inferiores a los de fines de 2006.

Unidos). Los fletes medios en todas las rutas, con excepción del tráfico en Europa noroccidental y en el Mediterráneo, iniciaron el año en niveles inferiores a los de fines de 2006. En cuanto a los ingresos, el promedio anual de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo continuaron con tendencia descendente; por ejemplo, en las rutas a través del Mediterráneo, disminuyó de 43.915 dólares en 2004 a 39.000 dólares en 2005, 31.750 dólares en 2006 y 27.100 dólares en 2007.

En la ruta del Mediterráneo, los fletes oscilaron desde un máximo de WS232 en enero hasta un mínimo de WS94 en agosto de 2007. Para un buque de 80.000 TPM, ello equivalió a ingresos de los fletamentos por tiempo de 63.500 dólares por día en enero en comparación con apenas 8.100 dólares en agosto.

En las rutas del Caribe a otros destinos de la región y a la costa oriental de América del Norte, las tarifas tuvieron una cresta de WS299 a finales del año después de subir desde el mínimo de WS105 registrado en agosto. Esto se tradujo en ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo de 67.700 dólares por día en diciembre, luego de haber tenido un nivel mínimo de 12.000 dólares por día en agosto. El flete medio más elevado en el tráfico a través del Mediterráneo fue de WS231 en enero, en tanto que el mínimo se produjo durante el mes inmediato siguiente (WS121). Estas cifras corresponden a una caída de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo de 63.500 dólares por día a 22.600 dólares por día para los buques de 80.000 TPM. Esta merma ocurrió principalmente debido a las menores demoras en el tránsito por los estrechos de Turquía, lo cual tuvo como consecuencia la eliminación de las primas que se aplicaban con anterioridad.

Petroleros de tamaño mediano

Estos buques son los más adaptables de la flota petrolera, pues pueden visitar puertos de poco calado y reducida longitud de muelles. En el cuadro 30 se indican los fletes para este tipo de buques utilizados en el tráfico a través del Mediterráneo, en las rutas que parten desde ese mar con destino al Caribe y la costa oriental de América del Norte y en el tráfico desde el Caribe hasta el golfo de México y la costa oriental de América del Norte.

Las tarifas en dos de las tres rutas que aparecen en el cuadro 32 aumentaron desde fines de 2006 hasta comienzos de 2007 y mantuvieron ese nivel hasta

mayo del mismo año, en que se produjo una acusada disminución en las rutas del Mediterráneo. La inestabilidad se mantuvo en el segundo semestre de 2007 y, tal como ocurrió con los demás segmentos de los petroleros y como había sucedido el año anterior, en diciembre se produjo un fuerte aumento de los fletes con respecto al mes precedente. Ello se manifestó especialmente en la ruta del golfo de México y la costa oriental de América del Norte, donde los fletes casi se duplicaron cuando arrancó la temporada invernal, de WS168 en noviembre a WS334 en diciembre. Por ejemplo, los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo en la ruta del Caribe a la costa oriental de América del Norte fueron, para los buques de 60.000 TPM, de 41.900 dólares por día en enero de 2007 (WS212), 24.200 dólares por día en noviembre de 2007 (WS168) y 66.600 dólares por día en diciembre (WS334).

Al igual que en el caso de otros fletes de los petroleros, en enero de 2008 se produjo una corrección a la baja. Si se comparan las tarifas para todos los petroleros de tamaño mediano en el primer trimestre de 2007 con las de 2008, se podrá apreciar que el flete medio en todas las rutas se redujo en aproximadamente el 17%.

Petroleros que sólo transportan derivados

Los ingresos equivalentes promedio de los fletamentos por tiempo de los petroleros para el transporte de derivados continuaron su tendencia descendente. Por ejemplo, el promedio anual de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo en la ruta del Caribe a la costa oriental de América del Norte y el golfo de México fue de 17.700 dólares por día en 2007 en comparación con 21.400 dólares por día en 2006 y 25.240 dólares por día en 2005.

Las tarifas fluctuaron con las tendencias estacionales y también por variaciones en la demanda. Los fletes en todas las rutas alcanzaron máximos en diciembre en razón de las habituales tendencias estacionales, salvo en la ruta del Caribe a la costa oriental de América del Norte y el golfo de México, en que alcanzaron su máximo en marzo como resultado del incremento de la demanda de esos productos en las principales zonas de consumo. En los Estados Unidos, las entregas de petróleo en marzo fueron superiores en 100.000 bpd a las del mes precedente en virtud de la demanda de combustible para transporte. En octubre se registró el promedio más bajo para las tarifas en la ruta del golfo Pérsico

al Japón para los buques de 70.000 a 80.000 TPM (WS115). Igualmente, los petroleros pequeños que sólo transportan derivados (50.000 a 60.000 TPM) y navegan por la misma ruta tuvieron una disminución en sus fletes hasta WS163, nivel similar al de 2006, año en que también se registró el mínimo anual en noviembre, de WS155.

El mercado de fletamentos de petroleros por tiempo determinado

En 2007, el total de fletamentos se situó en 28,04 millones de TPM, que aunque representó un promedio de 2,3 millones de TPM por mes, sufrió marcadas oscilaciones mensuales. En seis meses (mayo, julio y septiembre a diciembre), esta actividad fue inferior a 2 millones de TPM. Los buques fletados oscilaron entre un máximo de 4.261 millones de TPM en marzo y un mínimo de 514 millones de TPM en septiembre. En cambio, en 2006 el mes de mayor actividad fue noviembre, con 3,94 millones de TPM, en comparación con una cifra de 1,36 millones de TPM para el mismo mes en 2007.

Aproximadamente el 46% de los fletamentos totales en 2007 fueron a largo plazo -24 meses o más- en tanto que el año anterior la proporción había sido del 58%. Al igual que en 2006, el segundo sector más activo de los fletamentos por tiempo fue el de menos de seis meses (26%), seguido por los periodos de uno a dos años de duración (24%). Los grandes petroleros y los superpetroleros representaron alrededor del 32% de los fletamentos totales, habiendo disminuido del 54% registrado en 2006. Los petroleros más pequeños (10.000 a 50.000 TPM) totalizaron algo más del 12%. En el primer trimestre de 2008, los fletamentos acusaron una marcada disminución, a 6,4 millones de TPM, con respecto a los 12,3 millones de TPM del mismo período de 2006. Las tarifas permanecieron con escasas variaciones la mayor parte del año, salvo un aumento de aproximadamente 17% en diciembre en relación con el mes anterior. Por ejemplo, se calcula que las tarifas de fletamentos por tiempo a un año para los petroleros de 5 años de edad y 280.000 TPM aumentaron de 52.000 dólares por día en enero de 2007 a 62.000 dólares por día en enero de 2008. En el primer trimestre de 2008 se manifestó una continuación de esta tendencia, de modo que para marzo las tarifas se situaban en alrededor de 71.000 dólares por día.

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL⁸⁴

Introducción

El mercado de carga seca a granel representa aproximadamente el 40% del volumen total de la carga transportada por vía marítima. El conocimiento de este segmento del transporte marítimo permite entender lo que sucede con las materias primas, que tanto afectan a nuestras vidas pero que en general pasan desapercibidas para el público en general. Este sector abarca los cinco principales graneles (mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfatos), y comprende desde el mineral de hierro que es fundido y refinado para la fabricación de bienes de consumo hasta los fosfatos que se utilizan para fertilizar los cultivos que nos alimentan.

1. El tráfico de carga seca a granel

Este sector del mercado ha sido pujante en los últimos cuatro años, característica que continuó en 2007. En dicho año, China importó 380 millones de toneladas de mineral de hierro, un considerable aumento con respecto a las 148 millones de toneladas que importó en 2003. La demanda de carbón en Asia ha venido aumentando en alrededor de 30 a 40 millones de toneladas por año durante el mismo período. El índice Drewry de ingresos por graneles secos registró una tarifa inferior a los 4.500 puntos a comienzos del año, que se elevó

El mercado de fletes de carga seca a granel ha sido pujante en los últimos cuatro años, característica que continuó en 2007.

hasta 11.000 puntos a finales de 2007. El año comenzó con el aumento de los niveles de los fletamentos por período, en gran medida debido a los acuerdos sobre el precio del mineral de hierro. La confianza así manifestada se transmitió al mercado de construcción naval de graneleros, con pedidos de alrededor de 5 millones de TPM. La demanda de graneleros puede apreciarse en el aumento del precio de un buque de tamaño El Cabo de 5 años de edad, que como promedio costaba apenas 30,3 millones de dólares en 2003 y que llegó a 105,7 millones de dólares en 2007. Según se ha informado, el buque de tamaño El Cabo *Anangel Happiness* ha obtenido tarifas de fletamento que permitirían amortizar su costo de compra en apenas cinco años, mientras que la vida útil de ese tipo de buques puede llegar a 25 años. En abril de 2007, los ingresos medios de un buque moderno de tamaño El Cabo se

situaban en 93.260 dólares por día; para mayo, habían superado la barrera de los 100.000 dólares por día para alcanzar 102.916 dólares por día⁸⁵. En algunos casos se informó que el flete por tonelada superaba el valor de la carga. El motor de la demanda de los servicios de este tipo de buques fue el crecimiento de la producción siderúrgica mundial, que aumentó 10,2% en el primer trimestre de 2007 con respecto al año anterior, para llegar a 318,3 millones de toneladas. La disminución de la producción de acero en América del Norte en 2007 en comparación con el mismo período del año anterior fue compensada por los aumentos producidos especialmente en Asia, de manera que en el primer trimestre de dicho año se registró un incremento del 16,3% sobre el mismo período de 2006. En el primer trimestre de 2007, China importó un total de 100,19 millones de toneladas de mineral de hierro. Las demoras en los puertos australianos para la carga de carbón llegaron hasta 50 días. La demanda de buques de tamaño El Cabo dio lugar a pedidos que en 2007 equivalieron al 87% de la flota existente. El segmento de los grandes mineraleros estuvo en auge, con pedidos de 65 nuevos buques, el doble de la flota existente. La demanda de nuevos graneleros hizo que los encargos aumentaran de 90 millones de TPM a comienzos del año a 240 millones de TPM a finales de 2007.

En mayo y nuevamente en diciembre de 2007, el Gobierno chino aumentó los impuestos a las exportaciones de acero como reacción ante las cuestiones de balanza de pagos planteadas con Europa y los Estados Unidos. También en diciembre, dicho Gobierno implantó un nuevo impuesto a las importaciones de mineral de hierro. En mayo de 2008, el mercado de graneleros de tamaño El Cabo era similar al de noviembre de 2007, lo cual anunciaba otro buen año para los armadores. El floreciente mercado de graneleros de carga seca alcanzó un récord de algo más de 300.000 dólares por día para fletar un buque grande de tamaño El Cabo. El granelero *China Steel Team*, de 203.512 TPM y construido en 2006, fue fletado a una tarifa de 303.000 dólares por día para llevar una carga de mineral de hierro del Brasil a China. Dicho flete fue más del triple del pactado un mes antes, cuando Swiss Marine pagó 95.000 dólares por día.

Esta demanda fue impulsada por el hecho de que los importadores chinos no pudieron ponerse de acuerdo

sobre los fletes de los productos básicos australianos. Las negociaciones entre las empresas de extracción de productos primarios BHP Billiton y Rio Tinto Group, por un lado, y los fabricantes de acero chinos por el otro, estuvieron trabadas en cuanto al precio de los contratos sobre el mineral de hierro en 2008. Esas dos empresas procuraban con firmeza obtener una prima en las tarifas en razón de su ventaja geográfica sobre su principal competidor, el Brasil. La compañía Vale, del Brasil, había obtenido previamente un aumento del 65%, pero dado que Australia está más cerca de China que el Brasil, los productores mineros

australianos buscaban un aumento mayor, que reflejara los ahorros en materia de fletes; a la postre, lo obtuvieron en junio de 2008, con un incremento del 96%. Para demostrar este argumento, el transporte de mineral de hierro desde Australia hasta China cuesta aproximadamente 45 dólares por tonelada, en comparación con 107 dólares que cuesta llevarlo desde el Brasil. Dado que los viajes de China al Brasil insumen más tiempo que desde China a Australia, se necesitan más buques de tamaño El Cabo por esta ruta, lo que hace aumentar todavía más los costos del transporte. Un viaje de ida y vuelta entre el Brasil y China tarda como promedio aproximadamente 74 días, en tanto que entre Australia y China se realiza en unos 30 días. Se necesitan 0,59 buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM para llevar un millón de toneladas métricas por año de Australia a China, en tanto que para hacerlo desde el Brasil se requieren 1,27 buques⁸⁶. Teóricamente, esto significa que un buque de ese tipo puede realizar o bien 5 viajes de ida y vuelta del Brasil a China por año, o bien 12 viajes de ida y vuelta de Australia a China en el mismo período. Pese al estancamiento de las negociaciones entre las plantas de laminación de acero chinas y los exportadores australianos de productos básicos, Australia exportó 26,5 millones de toneladas de mineral de hierro en marzo de 2008, lo cual representa un aumento del 30,4% con respecto al mes anterior y del 57,7% en relación con el mismo período de 2007. Las exportaciones totales de mineral de hierro de Australia en el primer trimestre de 2008 fueron de 74,1 millones, o sea un incremento del 26,4% sobre el primer trimestre de 2007. En el primer trimestre de 2008, las exportaciones a China aumentaron 35,3% hasta 41,7 millones de toneladas, que representaron alrededor del 56% de las exportaciones totales⁸⁷. Sin embargo, esto no impidió una importante reducción de los fletes de las cargas secas, especialmente para los

El buque *Anangel Happiness* ha obtenido tarifas de fletamento que permitirían amortizar su costo de compra en apenas cinco años, mientras que la vida útil de ese tipo de buques puede llegar a 25 años.

buques de tamaño El Cabo, a comienzos de 2008. Ello obedeció en gran medida al Año Nuevo chino, período en el cual las tarifas suelen aflojar, y al cierre de la terminal de mineral de hierro en el Brasil para efectuar reparaciones. Los efectos más importantes, sin embargo, tuvieron origen en las negociaciones sobre los precios entre la empresa brasileña de extracción de mineral de hierro Vale y las plantas de laminación de acero asiáticas, que dieron lugar al aplazamiento de numerosas operaciones con el mineral. La prolongada controversia dio como resultado que varios buques navegaran con lastre de China a la terminal de Vale, al no tener productos que cargar.

Como consecuencia del aumento de la demanda en el comercio granelero, la capacidad de carga había aumentado a fines de 2007; la flota mundial de graneleros de carga seca creció el 6,4% (23 millones de TPM) hasta llegar a 391,1 millones de TPM. En total se entregaron en ese año 315 graneleros de carga seca, con un tonelaje total de 24,7 millones de TPM. Como se indicó en el capítulo 2, el tonelaje encargado de este tipo de graneleros superaba a fines de 2007 al de todo otro tipo de buque. El tonelaje de los graneleros secos encargados representa el 57% de la flota actual de ese tipo, y el 87% de la de tamaño El Cabo.

2. Los fletes de carga seca

Los graneles secos tuvieron otro buen año en 2007, y el Índice de Carga Seca del *Baltic Exchange* tuvo un desempeño espectacular, al pasar de 4.421 puntos en enero a 9.143 a fin de año. El máximo se registró a mediados de noviembre, con 11.039 puntos. La tendencia ascendente culminó en mayo de 2008, cuando dicho Índice alcanzó un máximo histórico de 11.793 puntos antes de declinar considerablemente. El promedio del Índice de Carga Seca en 2007 fue de 7.276 puntos, más del doble de la media de 3.239 puntos del año precedente. El Índice del *Baltic Exchange* para los Panamax promedió 7.133 puntos en 2007, muy por encima de los 3.070 de media en el año 2006. El Índice de la misma entidad para los buques de tamaño El Cabo también aumentó marcadamente, de 4.385 a 10.299 puntos.

Al igual que en 2006, los índices mensuales de fletamentos por tiempo y por viaje de cargueros *tramp* mostraron en 2007 un acusado aumento a lo largo del año (véase el cuadro 31). Ambos índices registraron en la mayoría de los meses aumentos con respecto al mes precedente. En diciembre de 2007, los fletamentos por tiempo de cargueros *tramp* habían llegado a 926 puntos, o sea un aumento del 88% con respecto a su nivel de enero del mismo año.

Cuadro 31

Índices de fletes de carga seca, 2005-2008

Período	Fletamentos por tiempo de cargueros <i>tramp</i> (1972 = 100)				Fletamentos por viaje de cargueros <i>tramp</i> (1985 = 100)			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Enero	505	302	491	812	677	294	632	1.018
Febrero	481	298	480	657	715	292	577	908
Marzo	530	327	550	810	565	321	644	1.221
Abril	507	326	576	795	624	325	707	1.080
Mayo	440	323	671	1.055	552	304	712	1.544
Junio	373	331	626	1.009	412	359	759	1.250
Julio	313	360	673		342	421	875	
Agosto	290	417	718		285	475	920	
Septiembre	328	447	828		352	518	1.078	
Octubre	379	450	985		391	522	1.044	
Noviembre	346	447	1.013		376	463	1.280	
Diciembre	320	484	926		332	594	1.251	
Promedio anual	401	376	711	856	469	407	873	1.170

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Shipping Statistics and Market Review*, Institute of Shipping Economics and Logistics, varios números.

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

En cuanto a los fletamentos por viaje de los cargueros *tramp*, casi se duplicaron en el mismo período hasta llegar a 1.251 puntos.

Fletamentos por tiempo de graneleros (viajes)

A diferencia de 2006, las tarifas continuaron aumentando para los buques de tamaño El Cabo fletados para viajes transatlánticos de ida y vuelta en todo el año 2007. Los fletes al comienzo del año eran de 73.628 dólares y llegaron a un máximo de 187.045 dólares en noviembre, tras lo cual retrocedieron para terminar el año con un promedio mensual de 165.680 dólares. Los fletes a fines de año más que duplicaban los de enero de 2007, y las perspectivas para 2008 indican que permanecerán por encima de la marca de los 100.000 dólares la mayor parte del año. Los fletes en la ruta de Singapur y el Japón a Australia manifestaron una tendencia similar a la que se observó en la ruta transatlántica. En cuanto a los buques de tamaño El Cabo utilizados en la ruta de Singapur y el Japón a Australia, los fletes se elevaron considerablemente en 2007 al recibir sus armadores 66.630 dólares por día al comienzo del año, en comparación con 25.840 dólares por día en la misma fecha de 2006 y 177.889 dólares a fines de 2007. La ruta en que se apreciaron los mayores aumentos fue la de Europa al Lejano Oriente, en la cual llegaron en diciembre de 2007 al 185% con respecto a diciembre de 2006. A partir de un mínimo de 85.040 dólares en enero de 2007, los fletes alcanzaron un máximo de 235.990 dólares por día en noviembre del mismo año, antes de retroceder a 216.940 dólares al final del año. Los fletes de los buques de tamaño mediano utilizados en las rutas de Europa septentrional al Lejano Oriente aumentaron marcadamente en 2007. En enero, se cifraban en 34.560 dólares por día, y al final del año en 67.920 dólares por día.

Fletamentos por tiempo de graneleros (períodos)

Las estimaciones de las tarifas de los fletamentos por períodos de 12 meses (entrega rápida) indican que en el primer semestre de 2007 permanecieron con pocos cambios. Los fletes repuntaron en el segundo semestre y llegaron a un máximo en noviembre antes de declinar ligeramente al final del año. Los buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM de 1 a 5 años de edad se cotizaban en 63.000 dólares por día en enero de 2007, en comparación con

34.000 dólares en el mismo período de 2006, y tuvieron una cresta de 165.000 dólares en noviembre. Con respecto a enero de 2006, en enero de 2007 se presenció un aumento del 98,4% en las tarifas de los buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM de 1 a 5 años de edad. En cambio, el aumento fue de sólo el 50% para los buques de 10 a 15 años de edad de 150.000 TPM, lo cual es indicativo de la mayor demanda de buques grandes y modernos. Los fletes de los buques Panamax en la gama de 70.000 a 75.000 TPM de 1 a 5 años de edad empezaron en 31.000 dólares diarios en enero, lo que constituye un aumento con respecto a los 17.800 dólares de enero de 2006, y terminaron el año en 73.000 dólares por día. Los fletes de los buques de tamaño mediano de 5 a 10 años de edad obtuvieron fletes de 24.500 dólares diarios en

Con respecto a enero de 2006, en enero de 2007 se presenció un aumento del 98,4% en las tarifas de los buques de tamaño El Cabo de 170.000 TPM de 1 a 5 años de edad.

enero de 2007 en comparación con los 14.000 dólares del mismo período de 2006. Los fletes diarios promedio para este tipo de buques concluyeron el año en 50.375 dólares. Los buques de tamaño mediano de 10 años de edad siguieron una tendencia parecida, dado que sus ingresos a comienzos del año eran de 15.500 dólares por día y terminaron el año casi duplicándose, en 29.500 dólares diarios. En el primer semestre de 2008, continuaron mejorando los ingresos de todos los tamaños de buques, independientemente de su edad.

Fletamentos por viaje de graneleros

Los buques de tamaño El Cabo manifestaron una tendencia a la suba en 2007 y llegaron a un máximo en noviembre. Las tarifas para el transporte de mineral de hierro del Brasil a China comenzaron el año a 35,50 dólares por tonelada, valor que constituye un aumento con respecto a los 22 dólares por tonelada que se registraron en enero de 2006, y terminaron el año en 86,35 dólares. El aumento anual entre enero de 2007 y enero de 2008 equivalió a poco más del 80%. El mejor desempeño correspondió a los cereales en la ruta USG-ARA (Ámsterdam/Rotterdam/Amberes) con buques de 50.000 a 65.000 TPM, donde se produjo un aumento anual del 183% entre enero de 2007 y el mismo mes de 2008. En el otro extremo del espectro, los graneleros de 60.000 a 70.000 TPM en la ruta de Richards Bay al Mediterráneo tuvieron un aumento anual de sólo algo más del 20%. En resumen, se produjo un aumento de los fletes para todos los graneleros que trafican en las rutas principales, al igual de lo ocurrido en 2006 con respecto a 2005.

C. EL MERCADO DE FLETES DE LOS BUQUES DE LÍNEA REGULAR⁸⁸

Introducción

El mercado de los buques de línea regular representa aproximadamente la cuarta parte del volumen total de la carga internacional transportada por mar. Transporta principalmente mercancías refinadas, es decir los bienes de consumo que tanto abundan en las sociedades modernas, tales como aparatos de televisión, ropa y alimentos refinados. Un conocimiento de este segmento es útil para que el lector aprecie el desempeño del comercio de mercancías.

1. Evolución de los mercados

Aspectos generales

Este sector disfrutó en 2007 de una actividad mucho mayor de la que se había previsto a fines de 2006. Pese a que la crisis mundial del crédito continuó debilitando la demanda de mercancías asiáticas en los Estados Unidos, sus efectos en el consumo mundial fueron reducidos. Un menor aumento del volumen en la costa occidental de los Estados Unidos fue mitigado por el fuerte crecimiento de la demanda de cargas asiáticas en Europa. El hecho de que los transportistas operaron sus buques de manera más eficiente debido a los altos costos del combustible también contribuyó a absorber capacidad, a raíz de la necesidad de dedicar más buques al transporte para mantener los plazos. Se espera que la fortaleza del euro mantenga el ritmo actual de la subcontratación en Asia y que, gracias a las medidas de estímulo fiscal y monetario en los Estados Unidos y el Reino Unido, 2008 se presente en general análogo a 2007 en cuanto a las modalidades y el crecimiento del comercio. En 2008 ya se vieron nuevos cambios en el sector de los buques de línea regular, por ejemplo el ofrecimiento a la venta de la compañía Hapag-Lloyd por su empresa matriz TUL⁸⁹.

Como se indicó en el capítulo 2, la capacidad total de la flota marítima de portacontenedores, incluidos los totalmente celulares, se situaba en 13,3 millones de TEU a mediados de 2008. Esta flota ha de continuar su crecimiento, en razón del alto porcentaje de nueva construcción naval encargada en 2006 y cuya entrega se espera en 2008. Según se ha informado, muy pocos buques fueron desguazados en 2007: aproximadamente 21.000 TEU. En enero de 2008 entró en servicio el último de una serie de ocho

portacontenedores gigantes de la Maersk Line, el *Eugen Maersk*, para realizar el tráfico entre China y Europa. Este buque ha sido matriculado oficialmente con una capacidad de 12.508 TEU, con espacio de almacenamiento para 22 filas transversales, o sea cuatro más que los siguientes más grandes portacontenedores actuales, y algunos analistas del sector prevén que puede transportar 15.212 TEU si se lo utiliza a capacidad plena⁹⁰. En la actualidad navegan otros cuatro grandes buques que exceden los 10.000 TEU cuyo propietario es COSCON, de China. Como se menciona en el capítulo 2, en mayo de 2008 había 54 buques encargados con una capacidad de 13.000 TEU y más. Los mayores portacontenedores encargados son ocho unidades de 13.350 TEU pedidas por COSCON (China) para ser entregadas entre diciembre de 2010 y 2012.

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

En el transcurso de 2007 la capacidad de transporte de los diez principales operadores de portacontenedores aumentó un 15,7% hasta 6,6 millones de TEU. Se trata de un aumento algo inferior al incremento excepcionalmente elevado logrado en 2006, que fue del 26,5% (véase el cuadro 32). En su conjunto, la parte de los 20 principales operadores de buques de línea aumentó un 15,5% al alcanzar los 8,8 millones de TEU, y representó aproximadamente el 70% de la capacidad total desplegada de portacontenedores. Si bien no hubo cambios en la lista de los 20 principales operadores de buques de línea, se produjeron considerables variaciones en los puestos que ocupan dentro de ella. Evergreen fue el operador que más avanzó -del noveno al cuarto lugar- al aumentar el tamaño de su flota en alrededor del 65% hasta una capacidad total de más de 620.000 TEU. El Grupo CMA-CGM, aunque logró el segundo mayor avance (35%), permaneció en el tercer puesto con poco más de 700.000 TEU. OOCL tuvo un buen desempeño, con un incremento del 27% en su flota, que llevó su posición del 12° al 9° puesto, y su capacidad a un poco más de 350.000 TEU. En tanto que la Maersk Line, MSC y el Grupo CMA-CGM mantuvieron sus puestos al frente de la lista, su parte colectiva de la capacidad mundial total de contenedores aumentó al 28%, del 26,5% que tenían en 2006. La Maersk Line conservó su posición prominente con un crecimiento más bien débil (apenas el 4,2%) sobre el año anterior y mantuvo una proporción individual del mercado todavía considerable: el 12,9%.

Cuadro 32

Los 20 principales operadores de contenedores a comienzos de 2008
(Número de buques y capacidad total de transporte, TEU)

Clasificación	Operador	País/Territorio	Número de buques en 2008	Capacidad TEU en 2008
1	Maersk Line	Dinamarca	446	1.638.898
2	MSC	Suiza	359	1.201.121
3	CMA-CGM Group	Francia	238	701.223
4	Evergreen	Provincia china de Taiwán	177	620.610
5	Hapag Lloyd	Alemania	142	491.954
6	COSCON	China	141	426.814
7	CSCL	China	122	418.818
8	APL	Singapur	117	394.804
9	OOCL	Hong Kong (China)	84	351.542
10	NYK	Japón	87	331.083
Total parcial			1.913	6.576.867
11	MOL	Japón	104	325.030
12	Hanjin	República de Corea	74	321.917
13	K Line	Japón	91	293.321
14	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	83	276.016
15	Zim	Israel	84	243.069
16	Hamburg Sud	Alemania	76	196.632
17	HMM	República de Corea	45	194.350
18	PIL	Singapur	72	140.135
19	Wan Hai	Provincia china de Taiwán	75	125.393
20	CSAV	Chile	48	108.927
Total de 1 a 20			2.665	8.801.657
Flota mundial de portacontenedores celulares al 1° de enero de 2008			8.762	12.657.725

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, *Containerisation International Online*, Fleet Statistics, www.ci-online.co.uk.

La distancia que separa el primer puesto del segundo se redujo, dado que MSC creció en un 17,8% con respecto a 2006. Aunque la mayoría de las empresas de transporte marítimo en buques de línea que figuran en la lista de las 20 principales creció en 2006, 2 de ellas sufrieron una declinación en el tamaño de sus flotas: Hanjin, con una reducción del 4,6%, y CSAV, con una merma del 7,6%.

El rendimiento financiero de las principales empresas de transporte marítimo en buques de línea manifestó amplias variaciones. Las actividades de contenedores y terminales de la Maersk Line tuvieron una pérdida de 198 millones de dólares en 2007 después de haber sufrido una pérdida de 568 millones

de dólares el año precedente. Las perspectivas para el primer trimestre de 2008 no eran de buen augurio para esta empresa, al informarse de una pérdida de 47 millones de dólares. Procurando cambiar el reciente flojo desempeño de la empresa, Maersk anunció una nueva estrategia para eliminar entre 2.000 y 3.000 puestos de trabajo en todo el mundo. Ello representa una reducción de casi el 10% de su actual fuerza laboral. En todo el mundo, el Grupo A. P. Moller, del que forma parte Maersk, emplea unas 110.000 personas. CMA-CGM obtuvo ganancias de 966 millones de dólares, un aumento con respecto a los 611 millones de dólares del año anterior. Esta empresa realizó tres adquisiciones el último año: Cheng Lie Navigation (Provincia china de Taiwán),

Comanay (Marruecos) y US Lines (Estados Unidos). OOIL declaró utilidades netas de 461 millones de dólares, en relación con los 386 millones obtenidos en 2006, en su división de transporte marítimo en buques de línea. La venta de su división de terminales al Fondo de Pensiones de los Docentes de Ontario aumentó sus beneficios en 1.990 millones de dólares, suma que da a la empresa una importante reserva para poder concentrarse en otras esferas de sus actividades. NOL informó de un aumento del 183% en sus ganancias el primer trimestre de 2008, contradiciendo así a quienes consideraban su desempeño con escepticismo debido a la contracción de los volúmenes de contenedores en la costa occidental de los Estados Unidos y al aumento de los costos del combustible. MOL también declaró resultados importantes en el ejercicio económico 2007, puesto que las ganancias de su actividad de transporte marítimo de contenedores aumentaron 118,5% en un año. K-Line tuvo un aumento del 22,6% en sus beneficios en relación con el ejercicio económico 2007. La empresa FESCO, de la Federación de Rusia, anunció que sus utilidades aumentaron el 58% hasta llegar a 103 millones de dólares en el ejercicio económico 2007. Hapag-Lloyd informó sobre una ganancia operativa (EBITA) de 24 millones de euros en el primer trimestre de 2008. También Hyundai Merchant Marine anunció que su actividad de transporte marítimo de contenedores registró una ganancia operativa de 37.700 millones de won en el primer trimestre de 2008, mientras que en el mismo período de 2007 había tenido una pérdida de 11.700 millones de won.

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El fletamento de portacontenedores

Los armadores alemanes dominan el mercado mundial del transporte marítimo en buques de línea, y los agentes de Hamburgo controlan aproximadamente el 75% del tonelaje disponible para el fletamento de portacontenedores. Desde 1998 la Hamburg Shipbrokers' Association publica el *Hamburg Index*, que ofrece un análisis del mercado de tarifas de los fletamentos por tiempo de portacontenedores con una duración mínima de tres meses. En el cuadro 33 se presentan las tarifas medias anuales y mensuales de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores publicadas por dicha asociación.

A diferencia de 2006, cuando las tarifas de los fletamentos para todos los tipos de portacontenedores disminuyeron aproximadamente entre 16 y 37%, 2007 representó un buen año, en el que siete de los

diez tipos de buques que figuran en el cuadro 33 registraron aumentos en sus fletes. Las tarifas de los portacontenedores con aparejo/sin aparejo en la gama de 1.000 a 1.299 TEU, que registraron su mayor merma en 2006, continuaron su declinación en 2007 hasta llegar a 13,69 dólares por plaza de 14 toneladas/día después de haber tenido un máximo de 22,58 dólares en 2005. También continuaron su tendencia decreciente los buques en las gamas de 300 a 500 y de 600 a 799 TEU. El sector de los portacontenedores demostró su fortaleza al registrar la caída más pequeña en 2006 y el aumento más grande en 2007, a saber, en el tipo de los buques más pequeños sin aparejo, de 200 a 299 TEU. Si bien ninguna de las tarifas alcanzó los máximos logrados en 2005, este fenómeno fue especialmente pronunciado en la gama de 1.000 a 1.299 TEU, en la que los fletes estuvieron en 2007 en un nivel de aproximadamente el 60% de su máximo. En el primer trimestre de 2008, los fletes mensuales promedio en general siguieron aumentando. Para abril de 2008, las tarifas de los buques con aparejo y sin aparejo en la gama de 200 a 299 TEU habían casi recuperado sus máximos del año 2005.

Las tarifas en las principales rutas

NOL informó que su tarifa promedio en todas las actividades de sus portacontenedores había aumentado 16% en el primer trimestre en comparación con el mismo período del año anterior, hasta 2.934 dólares por unidad equivalente a un contenedor de 40 pies (FEU). Las tarifas medias en las Américas fueron de 3.486 dólares por FEU, lo cual representa un aumento del 7% con respecto a 2007. En el caso de Europa, el promedio de las tarifas fue de 3.216 dólares por FEU, que constituye un aumento del 25% en relación con 2007. En el caso de Asia y el Oriente Medio, el promedio fue de 2.014 dólares, o sea un aumento del 24% con respecto a 2007.

Para finales de 2007, el nivel de todos los fletes de las tres principales rutas de portacontenedores (Pacífico, Asia-Europa y transatlántica) estaba por encima de los niveles de finales de 2006 (véase el cuadro 34). Es decir que 2007 registró una recuperación con respecto a 2006, año en que todas las rutas sufrieron mermas. Sin embargo, para la mayoría de las rutas las tarifas todavía se encontraban por debajo de sus máximos de 2005, salvo en las rutas de Asia a Europa y de Estados Unidos a Europa, que sobrepasaron dichos máximos. Las rutas en que se produjeron las mejoras más importantes fueron las de Europa a Asia, que tuvieron un aumento del 14,3% en el cuarto trimestre de 2007 con respecto al

Cuadro 33

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

Tipo de buque	Promedios anuales							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Sin aparejo								
200 a 299	15,71	15,74	16,88	19,57	25,02	31,71	26,67	27,22
300 a 500	14,52	14,72	15,14	17,48	21,73	28,26	21,67	22,27
Con aparejo/Sin aparejo								
2.000 a 2.299	10,65	7,97	4,90	9,75	13,82	16,35	10,51	11,68
2.300 a 3.400^a			5,96	9,29	13,16	13,04	10,18	10,74
Con aparejo/Sin aparejo								
200 a 299	17,77	17,81	17,01	18,93	27,00	35,35	28,04	29,78
300 a 500	14,60	14,90	13,35	15,55	22,24	28,82	22,04	21,34
600 a 799^b			9,26	12,25	19,61	23,70	16,62	16,05
700 a 999^c			9,11	12,07	18,37	21,96	16,73	16,90
1.000 a 1.299	11,87	8,78	6,93	11,62	19,14	22,58	14,28	13,69
1.600 a 1.999	10,35	7,97	5,67	10,04	16,08	15,81	11,77	12,79

Tipo de buque	Promedios mensuales en 2007											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Sin aparejo												
200 a 299	26,52	28,35	28,01	27,76	27,08	26,90	27,58	25,92	28,25	26,20	28,10	27,00
300 a 500	19,29	21,91	22,59	24,23	20,83	21,80	23,20	23,17	24,84	23,00	24,60	22,90
Con aparejo/Sin aparejo												
2.000 a 2.299	8,96	9,60	10,06	10,84	11,21	11,15	12,92	12,92	12,44	12,81	13,61	21,10
2.300 a 3.400^a	9,15	9,51	10,50	10,95	9,98	10,18	11,04	11,04	10,82	10,62	12,53	12,53
Con aparejo/Sin aparejo												
200 a 299	26,43	28,96	29,34	30,08	28,27	28,71	31,05	29,75	32,66	30,50	30,30	29,00
300 a 500	21,42	19,88	20,38	19,07	21,32	19,91	21,23	24,63	23,49	24,50	19,10	21,30
600 a 799^b	13,97	15,66	16,54	15,43	16,94	17,56	16,60	16,65	16,44	13,59	16,62	16,00
700 a 999^c	14,20	15,70	15,86	16,18	16,55	17,17	16,79	18,08	17,33	18,24	17,33	16,60
1.000 a 1.299	11,52	12,72	13,24	12,70	13,03	14,08	14,21	15,11	14,98	14,48	13,94	13,60
1.600 a 1.999	10,43	10,99	11,56	11,87	11,97	12,82	14,06	14,05	14,05	13,64	14,38	12,70

Cuadro 33 (continuación)

Tipo de buque	Promedios mensuales en 2008						
	1	2	3	4	5	6	7
Sin aparejo							
200 a 299	29,23	28,49	30,16	27,96	28,77	29,10	29,87
300 a 500	22,37	23,77	24,49	23,34	21,88	23,04	23,82
Con aparejo/Sin aparejo							
2.000 a 2.299	13,18	13,10	12,59	12,78	11,98	10,15	10,15
2.300 a 3.400^a	12,53	12,53	10,97	11,31	10,82	10,82	10,48
Con aparejo/Sin aparejo							
200 a 299	32,39	33,61	33,35	35,78	35,78	35,85	35,85
300 a 500	23,66	27,60	24,03	22,51	23,37	18,75	21,52
600 a 799^b	16,47	17,59	17,94	18,27	17,43	17,43	15,77
700 a 999^c	18,42	18,74	17,39	18,18	17,63	17,21	17,63
1.000 a 1.299	14,58	15,04	15,49	15,80	15,29	15,04	13,48
1.600 a 1.999	13,68	13,84	13,75	13,09	12,48	11,36	10,51

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Hamburg Shipbrokers' Association, http://www.vhss.de/hax2006_001.pdf, Institute of Shipping Economics and Logistics en *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 52, N° 1/2 2008, págs. 54 y 55, y *Dynaliners Trades Review 2008*, gráfico 18, pág. 33.

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

^b Que hacen de 17 a 17,9 nudos.

^c Que hacen al menos 18 nudos.

mismo período del año precedente, a pesar de la revaluación del euro en relación con la mayoría de las principales monedas. No obstante, los mayores aumentos ocurrieron en el tráfico en la dirección opuesta. Las tarifas en la ruta de Asia a Europa aumentaron 32,9% en el cuarto trimestre, lo cual destaca el poder adquisitivo del euro. Las perspectivas que comienzan a aparecer para 2008 son que, aunque continúa el aumento del tráfico en la ruta de Europa a Asia, el movimiento en la dirección contraria está disminuyendo pese al alto poder adquisitivo del euro.

La ruta transpacífica y la ruta de Europa a Asia son las rutas de portacontenedores primordiales que vinculan el Este y el Oeste. En la ruta transpacífica, pese a un flojo comienzo en 2007, las tarifas se incrementaron en general para terminar el año con un aumento del 2,2% tanto para el trayecto dominante hacia el Este (que vincula a Asia con América

del Norte) como para el trayecto hacia el Oeste. En 2008, las tarifas repuntaron en ambas rutas, pero con mayor vigor en la ruta de los Estados Unidos a Asia, dado que el dólar cayó a un mínimo histórico, lo cual hizo que los precios de sus mercancías resultaran atractivos para los compradores asiáticos.

En la ruta transatlántica, las tarifas de los fletes entre los Estados Unidos y Europa aumentaron debido a la debilidad del dólar, para terminar el cuarto trimestre un 7,2% por encima del año anterior. Sin embargo, la ruta en la dirección opuesta, de Europa a los Estados Unidos, registró un aumento de apenas el 0,2% en el mismo período. La ruta de Europa a los Estados Unidos fue la que manifestó el peor desempeño entre las tres principales rutas de portacontenedores. Esta situación continuó en 2008, con una nueva reducción del 3,7% en las tarifas, en tanto que el tráfico en la dirección opuesta creció en un 4%.

Cuadro 34

Tarifas de los fletes (medias del mercado) por TEU en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular
(En dólares por TEU y variación porcentual)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2006						
Primer trimestre	1.836	815	793	1.454	995	1.829
Variación porcentual	-2	-1	-4	-15	-1	1
Segundo trimestre	1.753	828	804	1.408	1.010	1.829
Variación porcentual	-5	2	1	-3	2	0
Tercer trimestre	1.715	839	806	1.494	1.041	1.854
Variación porcentual	-2	1	0	6	3	1
Cuarto trimestre	1.671	777	792	1.545	1.066	1.762
Variación porcentual	-3	-7	-2	3	2	-5
2007						
Primer trimestre	1.643	737	755	1.549	1.032	1.692
Variación porcentual	-2	-5	-5	0	-3	-4
Segundo trimestre	1.675	765	744	1.658	1.067	1.653
Variación porcentual	2	4	-1	7	3	-2
Tercer trimestre	1.707	780	777	1.952	1.115	1.725
Variación porcentual	2	2	4	18	4	4
Cuarto trimestre	1.707	794	905	2.054	1.147	1.766
Variación porcentual	0	2	16	5	3	2
2008						
Primer trimestre	1.725	861	968	2.021	1.193	1.700
Variación porcentual	1	8	7	-2	4	-4
Segundo trimestre	1.837	999	1.061	1.899	1.326	1.652
Variación porcentual	6	16	10	-6	11	-3

Fuente: secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk.

Nota: Las tarifas comprenden todas las partidas, esto es, los factores de ajuste de moneda y los de ajuste por combustible, además de los gravámenes por manipulación en los terminales donde se hayan convenido tarifas puerta a puerta, y el transporte terrestre cuando existan tarifas para el desplazamiento desde donde están depositados los contenedores hasta el muelle. Todas son tarifas medias de la totalidad de los productos acarreados por los principales transportistas. Las tarifas hasta los Estados Unidos o desde ellos se refieren a la media de las tres costas.

3. La oferta y demanda de los principales servicios de los buques de línea

En los últimos veinte años se estima que el tráfico mundial de contenedores (en toneladas) ha aumentado a una tasa anual media de 10,8% (véase el capítulo 1). La parte de las mercancías contenedORIZADAS en el transporte total de carga seca se incrementó desde el 7,4% en 1985 al 24% en 2006.

Lo ocurrido en las principales rutas de contenedores ilustra esa tendencia (cuadro 35). Se estima que en 2007 discurrieron por el Pacífico 20,3 millones de TEU. Para la dirección predominante Asia-Estados

Unidos, se estiman 15,4 millones, un 2,8% más que el año anterior. El tráfico en la dirección contraria, Estados Unidos-Asia, aumentó 3,0% y se calcula en 4,9 millones de TEU. El desequilibrio entre ambas direcciones parece haberse nivelado en 2007, superando los flujos Asia-Estados Unidos a los de la dirección contraria en 10,5 millones de TEU frente a 10,3 millones en 2006 y 8 millones en 2005.

La ruta Asia-Europa creció a un ritmo más rápido, estimándose su tráfico en 27,7 millones de TEU en 2007. Los flujos en la dirección predominante de Asia a Europa se calcularon en 17,7 millones de TEU en 2007, frente a 15,3 millones de TEU en 2006.

Cuadro 35

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

Año	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2006	15,0	4,7	15,3	9,1	2,5	4,4
2007	15,4	4,9	17,7	10,0	2,7	4,5
Variación porcentual	2,8	3,0	15,5	9,0	7,3	1,6

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

En comparación, el tráfico que discurre en la dirección opuesta aumentó a una tasa más baja (9,0%) hasta un total estimado en 10,0 millones de TEU. La Conferencia Marítima del Lejano Oriente (FEFC) es uno de los principales grupos que participan en el comercio de contenedores Europa-Asia, y representa aproximadamente el 72% de la capacidad total. El tráfico total desde Asia a Europa efectuado por miembros de la FEFC alcanzó los 9,5 millones de TEU en 2007, o sea un aumento de alrededor del 39,4%. Esto puede atribuirse en gran medida al hecho de que MSC adhirió a la Conferencia a fines de 2006. Sin contar la participación de MSC en la FEFC, el crecimiento de la capacidad en esta ruta se calcula en un 15% con respecto al nivel de 2006. En el cuadro 36 se presenta la parte que corresponde a las principales líneas y su proporción en el mercado como porcentaje de la capacidad total de los buques de línea. La parte de mercado de estas alianzas decayó ligeramente en 2007, del 48,6 al 47,8%. Esto ocurrió como preludio del próximo levantamiento de la exención general para las líneas de la Conferencia de la reglamentación de la Unión Europea en materia de competencia.

Se calcula que el tráfico en la ruta transatlántica que une a Europa con América del Norte alcanzó los 7,1 millones de TEU en 2007. En la dirección dominante de esta ruta -Europa a América del Norte-, aumentó hasta un total de 4,4 millones de TEU. También se incrementaron los flujos en la dirección opuesta, hasta llegar a 2,7 millones de TEU. En este año entraron en servicio 20 nuevos servicios de contenedores en el tráfico Este-Oeste, que utilizan un total de 149 buques con una capacidad total de 4 millones de TEU.

En 2007 se iniciaron 26 nuevos servicios de portacontenedores en el tráfico Norte-Sur, que emplean

unos 121 buques con una capacidad total de 2 millones de TEU. Los flujos de carga de Europa al África occidental se calculan en unos 0,7 millones de TEU, en tanto que el tráfico en la dirección contraria fue de unos 0,4 millones de TEU. El segundo creció a mayor ritmo que el primero; las respectivas tasas de crecimiento fueron del 2,1 y el 3,2%. El tráfico en la ruta de Europa al África oriental y meridional se calcula en 0,7 millones de TEU, mientras que el tráfico en la dirección opuesta llegó a 0,5 millones de TEU. El primero tuvo un crecimiento superior al segundo: 7,3% frente a 3,2%.

El tráfico en la ruta del África oriental y meridional al Lejano Oriente se estimó en 0,3 millones de TEU, en tanto que en la dirección opuesta fue de 1,1 millones de TEU. El primero se contrajo en aproximadamente el 7% con respecto al año anterior, mientras que en la dirección opuesta el tráfico creció aproximadamente 22,7%, lo cual indica una mayor demanda de productos asiáticos.

El tráfico en la ruta del África occidental al Lejano Oriente se calcula en 0,1 millones de TEU, y en la dirección opuesta en 0,7 millones de TEU. Indicando una tendencia similar a la del África oriental y meridional, las exportaciones al Lejano Oriente disminuyeron en aproximadamente el 18%, en tanto que las importaciones aumentaron el 26,4%. El panorama general que se presenta en cuanto al África occidental, oriental y meridional es que mientras las importaciones de mercancías contenedorizadas de Europa y el Lejano Oriente llegaron a aproximadamente 3,2 millones de TEU, las exportaciones se situaron sólo en 1,3 millones de TEU. Esto destaca las características generales del transporte marítimo hacia y desde el continente, que se realiza en portacontenedores para la importación de bienes de consumo y generalmente en graneleros para la exportación de materias primas.

Cuadro 36

Reparto de la capacidad mundial por compañías/agrupaciones^a
(En porcentaje)

Operador	2006	2007
Maersk Sealand	18,2	16,6
CHKY	11,7	11,9
Grand Alliance	10,8	11,8
New World Alliance	7,9	7,5
Total	48,6	47,8

Fuente: C. Sys (2007). Cálculo de la concentración en el sector de los portacontenedores de línea regular, University College Ghent - Facultad de Práctica Comercial, Ghent (Bélgica), que puede descargarse en <http://www.feb.ugent.be/soceco/sherppa/members/christa/documents/paper1.pdf>, consultado el 30 de mayo de 2008.

^a La Grand Alliance comprende el tráfico en las rutas transatlántica, transpacífica y Europa-Lejano Oriente. MISC participa solamente en el tráfico Europa-Lejano Oriente. Desde febrero de 2006, la Grand Alliance ha estado integrada por Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL y MISC Bhd. La última participa únicamente en el tráfico entre Europa y el Lejano Oriente. La New World Alliance (APL, MOL y HMM) abarca el comercio transpacífico, Asia-Europa y Asia-Mediterráneo, y coopera con Yangming en la última de estas rutas. APL y MOL eran miembros de la Global Alliance hasta que fue reemplazada por la New World Alliance en 1997. Esta alianza también tiene un acuerdo de reparto de los fletamentos con Evergreen, que abarca el mercado Estados Unidos-Asia.

El cuadro que surge del análisis de las principales rutas comerciales en cuanto a su orden de importancia es el siguiente: a) Lejano Oriente a Europa; b) Lejano Oriente a América del Norte; c) Europa al Lejano Oriente; y d) Europa a América del Norte. La parte de mercado de las importaciones y exportaciones de las tres regiones principales indica que el Lejano Oriente representa aproximadamente el 41,4% del tráfico contenedorizado, Europa el 32,6% y la América del Norte el 25%.

El tráfico de contenedores entre Europa y Oceanía se calcula que aumentó el 6,3% hasta llegar a 0,8 millones de TEU en 2007. Las rutas comerciales más importantes que vinculan a la América del Norte y Europa con la América en desarrollo se calculan en 2,7 millones de TEU y 5,8 millones de TEU, respectivamente. Los desequilibrios que afectan a estos flujos de carga son más pronunciados, puesto que el tráfico hacia el Norte equivale a más del doble que el que se dirige al Sur.

Los servicios interregionales contaron con la incorporación de 84 nuevos servicios de portacontenedores

en 2007. La región donde se presentó el mayor crecimiento fue el Lejano Oriente, que recibió el 52% de los nuevos servicios con una capacidad de unos 1,9 millones de TEU. El comercio intraafricano incorporó sólo cuatro nuevos servicios, en tanto que aparecieron sólo dos nuevos servicios intrarregionales en el subcontinente indio y el Oriente Medio.

4. El índice de los fletes de los buques de línea

En el cuadro 37 se indica la evolución de los fletes de los buques de línea para las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos alemanes durante el período de 2005 a 2007. El promedio del índice general para 2007 disminuyó en siete puntos con respecto al nivel de 2006 a 93 puntos (el año base 100 es 1995). El índice de las entradas aumentó cuatro puntos hasta 97 a lo largo del año, para llegar al mismo nivel de 2005. Las cifras mensuales indican una gradual firmeza en las tarifas, si bien con algunas oscilaciones. En el tráfico de salidas, el nivel promedio de 2007 disminuyó considerablemente a 88 puntos, lo cual representa una reducción de 18 unidades.

Cuadro 37

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2005-2007
(Cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general			Índice de las entradas			Índice de las salidas		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Enero	96	104	88	89	95	89	101	113	88
Febrero	95	105	88	88	95	89	102	113	87
Marzo	95	106	86	88	97	88	102	114	85
Abril	98	105	87	91	96	91	105	113	84
Mayo	103	101	88	97	92	92	108	110	85
Junio	108	104	92	101	94	96	114	113	88
Julio	108	105	94	102	96	101	115	113	87
Agosto	106	98	95	100	92	103	111	103	88
Septiembre	106	96	98	100	92	106	112	100	90
Octubre	109	95	97	102	93	105	116	97	89
Noviembre	111	91	97	104	89	101	118	93	93
Diciembre	110	87	100	103	86	104	117	88	96
Promedio anual	104	100	93	97	93	97	110	106	88

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con información publicada por Institute of Shipping Economics and Logistics, *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 52, N° 3, marzo de 2008, págs. 60 y 61.

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

En el cuadro 38 figuran datos sobre las tarifas del transporte de mercancías en buques de línea regular como porcentaje de los precios de mercado de algunos productos básicos y en determinadas rutas comerciales para ciertos años entre 1970 y 2007. En las láminas de caucho, el aumento de los fletes fue inferior al incremento del precio f.o.b. medio⁹¹ y se tradujo en un descenso al 6,3% de la proporción del costo del transporte respecto de los precios en 2006. El precio f.o.b. del yute se mantuvo igual, mientras los fletes crecieron un 22%; esto explica el aumento de la proporción citada al 37,2% en 2006. Para el cacao en grano procedente de Ghana hubo una subida del 3,5% del precio, mientras que hubo un incremento del 1,6% en los fletes. Por tanto, la proporción de éstos respecto de los precios disminuyó un poco al 3,9% en 2006. El precio c.i.f. del aceite de coco registró una caída del 1,6% en 2006, lo que

unido a un aumento de los fletes en un 12,4%, redundó en un incremento de la proporción de los segundos respecto de los primeros desde el 12,7% en 2005 al 14,5% en 2006. La proporción de los fletes respecto de los precios f.o.b. del té creció ligeramente desde 9,2 a 9,3%, por causa de una subida del 12,8% en las tarifas del transporte marítimo unida a un alza del 11,7% en los precios en 2006. El precio del café que se envía desde el Brasil a Europa aumentó un 1,5%, mucho menos que el notable 49% registrado en 2005. Como los fletes disminuyeron 8,4%, el coeficiente del transporte también descendió desde el 5,7% de 2005 al 5,1% en 2006. El precio del café de Colombia exportado a Europa desde puertos del Atlántico y el Pacífico aumentó ligeramente en un 1,1%, mucho menos que el 39% de incremento que hubo en 2005. Los fletes de ese café embarcado en puertos del Atlántico disminuyeron 2,4%, mientras que en el caso de los puertos del Pacífico bajaron un 9,1%. Como consecuencia de esos cambios, los coeficientes disminuyeron a 3 y 3,7% respectivamente.

Cuadro 38

Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos
(En porcentaje)

Producto	Ruta	Tarifas como porcentaje del precio ^a						
		1970	1980	1990	2004	2005	2006	2007
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,50	8,90	15,50	7,50	8,00	6,30	6,50
Yute	Bangladesh-Europa	12,10	9,80	21,20	27,60	30,50	37,20	44,20
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,40	2,70	6,70	3,70	4,00	3,90	3,50
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,90	12,60	n.d.	10,10	12,70	14,50	12,02
Té	Sri Lanka-Europa	9,50	9,90	10,00	8,60	9,20	9,30	13,36
Café	Brasil-Europa	5,20	6,00	10,00	6,50	5,70	5,10	..
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,20	3,30	6,80	2,30	3,10	3,00	2,50
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,50	4,40	7,40	2,60	4,10	3,70	3,60

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 1990-2006).

Nota: Dos puntos (..) significa que no se informó acerca de las tarifas.

^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 periodo de 1990 a 2006, los precios de los productos se han tomado de la publicación citada de la UNCTAD (véase la página web de esta última).

D. PRODUCCIÓN DE CONTENEDORES⁹²

Introducción

Como se mencionó anteriormente, el mercado de los buques de línea representa aproximadamente la cuarta parte del volumen total de mercancías transportadas por mar. No obstante, en otros modos de transporte de mercancías -por ejemplo, barcasas, trenes y camiones- también se utilizan extensamente los contenedores. Por lo tanto, un conocimiento acerca de la flota mundial de contenedores permitirá al lector juzgar el desempeño del comercio de mercancías.

En los últimos años, la flota mundial de contenedores creció a un promedio del 9% anual (véase el cuadro 39) hasta alcanzar un total superior a los 25 millones de TEU para fines de 2007. Esto constituye un aumento de más del 50% desde fines de 2002. Si bien la mayor parte del crecimiento fue impulsada por los transportistas marítimos, los arrendadores figuran ahora a la cabeza. Por ejemplo, la parte de los transportistas oceánicos en la flota mundial de contenedores (véase el cuadro 39), que se situó en

58,8% en 2007, fue 0,9% mayor que en 2006, crecimiento inferior al 1,6% registrado el año precedente y al 1,9% computado en 2005. A la inversa, en 2007 los arrendadores adquirieron 1,5 millones de TEU, o sea 36,4% más que el año anterior, lo cual representa la mayor cantidad de adquisiciones realizadas por los arrendadores en los cuatro años anteriores. Si bien la nueva inversión dependió parcialmente de la tendencia ascendente en los precios y tarifas de arrendamiento de los contenedores, buena parte de la compra se asignó al reemplazo de unidades viejas y dañadas. En el cuadro 40 se puede apreciar un desglose de la producción mundial de contenedores. La proporción de la flota de contenedores de propiedad de los arrendadores fue del 41,2% en 2007 y del 41,1% en 2006.

La importante demanda de nuevos contenedores que continuó produciendo la actividad comercial mundial en 2007 hizo que el sector respondiera con una oferta de mayor producción y capacidad. La producción mundial de nuevos contenedores llegó a 3,9 millones de TEU a fines de 2007, que representa un aumento de más del 25% con respecto al volumen producido un año antes (véase el cuadro 40). Este

Cuadro 39

Flota mundial de contenedores
(En miles de TEU)

Año	Flota mundial	Arrendadores	Porteadores
2003	17.960	8.370	9.590
2004	20.005	9.125	10.880
2005	21.455	9.370	12.085
2006	23.345	9.830	13.515
2007	25.365	10.440	14.925

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Containerisation International, agosto de 2007, págs. 36 a 39.

incremento es superior al 20% registrado durante 2006, cuando la producción total alcanzó 2,6 millones de TEU. La capacidad productiva del sector se amplió en 2007 a aproximadamente 5,7 millones de TEU. Esto significa que la producción actual se lleva a cabo a menos del 70% de la capacidad. La capacidad ampliada obedece a la apertura de la actividad de nuevos fabricantes y al reemplazo de fábricas viejas por nuevas. Sin embargo, este excedente de capacidad quizá no baste para hacer descender los precios, en vista de la presión mundial sobre las materias primas y de las demandas laborales por mayores salarios. Dado que más del 90% del sector de fabricación de contenedores está ubicado en China, las variaciones que se produzcan en ese mercado pueden tener importantes repercusiones en los precios futuros.

Durante 2007, el precio de los nuevos contenedores permaneció en general estable. Por ejemplo, el precio de una unidad de 20 pies para el transporte de carga seca comenzó el año en un máximo de 2.050 dólares como promedio en el primer trimestre de 2007, y luego decayó gradualmente hasta 1.850 dólares en el tercer trimestre, antes de recuperarse a 1.950 dólares a finales del año (véase el gráfico 17). Esta modesta fluctuación se explica por el costo estable de los materiales y otros recursos en 2007. Verbigracia, el precio del acero corten permaneció prácticamente fijo en aproximadamente 600 dólares la tonelada durante todo el año.

En el primer semestre de 2007, los arrendadores siguieron manejando con cautela sus estrategias de inversiones. Para formular una estrategia óptima de

Cuadro 40

Producción mundial de contenedores
(En miles de TEU)

	2006	2007
Comunes para cargas secas	2.710	3.480
Especiales para cargas secas	85	90
Totalmente frigoríficos	176	195
Cisternas	14	16
Tipos regionales	115	119
Total	3.100	3.900

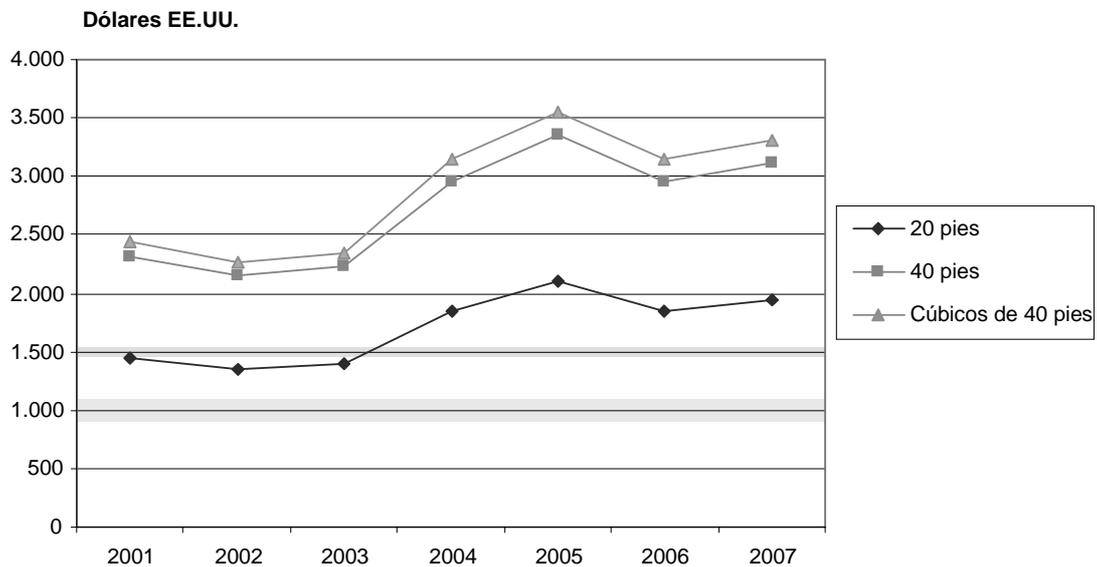
Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Containerisation International, febrero de 2008, en línea.

inversiones, debe tomarse en cuenta tanto el precio de los nuevos contenedores como las tarifas diarias de arrendamiento. Desde su máximo en el tercer trimestre de 2006, las tarifas de arrendamiento oscilaron moderadamente, con una leve tendencia descendente a la que puso fin un giro a la suba en el tercer trimestre de 2007 (véase el gráfico 18). La tarifa de arrendamiento de los contenedores de 20 pies, por ejemplo, fue de 0,6 dólares por día, que representa una reducción del 18% a partir de su nivel de un año atrás. La tarifa llegó a la módica cifra de 0,62 dólares diarios en el cuarto trimestre de 2007 y comenzó un rápido ascenso hasta 0,7 dólares por día en el primer trimestre de 2008. Esta nueva tendencia ascendente se produjo a la par del aumento de los precios de los nuevos contenedores durante el mismo período.

En el primer trimestre de 2008 se registró un marcado aumento en el costo de los materiales, que provocó el alza de los precios de los nuevos contenedores. El precio del acero corten llegó a 850 dólares la tonelada a fines del primer trimestre, hecho que impulsó el precio de un contenedor de 20 pies a 2.200 dólares. Los suministros del acero corten se hicieron escasos como resultado del aumento de la demanda de otros sectores económicos en China y la región circundante. También existen indicaciones, aunque no muy evidentes, de que tuvo lugar un aumento de los costos laborales a raíz de la escasez de mano de obra especializada en general y de la posible introducción de nuevas normas y reglamentos laborales más estrictos sobre horas de trabajo y salarios.

Gráfico 17

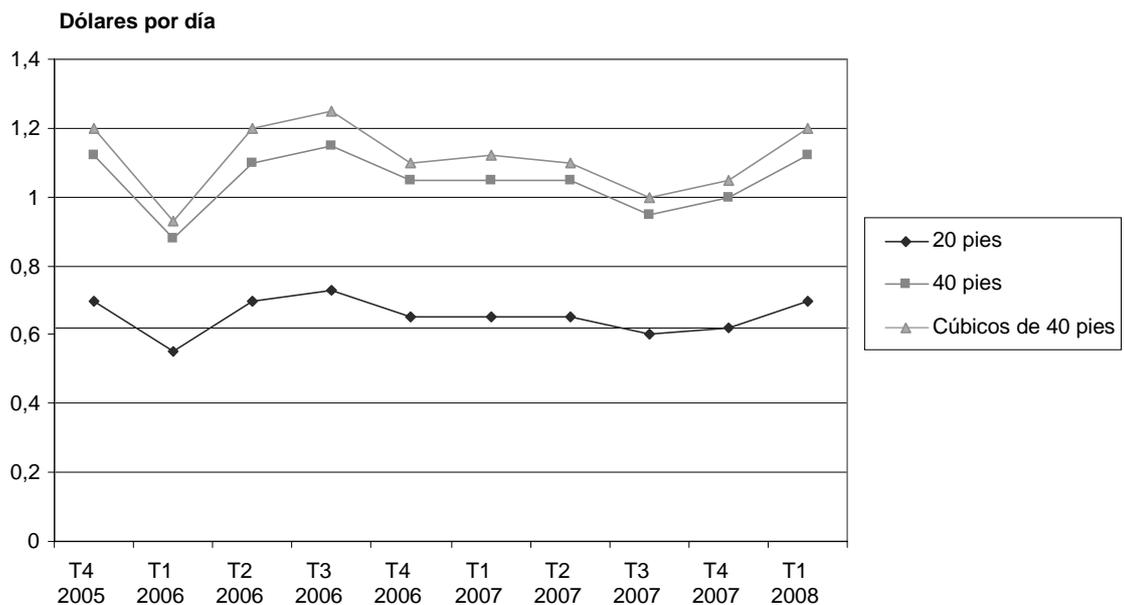
Evolución de los precios de los contenedores nuevos (En dólares por contenedor)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, agosto de 2006, febrero de 2007 y mayo de 2008, pág. 39.

Gráfico 18

Evolución de las tarifas de arrendamiento (En dólares por día)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International*, agosto de 2006, febrero de 2007 y mayo de 2008.

Capítulo 5

NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MUNDIAL

Este capítulo examina el movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, las mejoras en el desempeño portuario, los cambios institucionales, los avances en los puertos y el transporte terrestre. El tráfico mundial de los puertos de contenedores creció aproximadamente 11,7% hasta llegar a 485 millones de TEU en 2007. Los puertos chinos representaron alrededor del 28,4% de la actividad mundial total de los puertos de contenedores. El tráfico ferroviario de mercancías aumentó en el mismo período el 28% en la Arabia Saudita, 12,6% en Viet Nam, 9,4% en la India, 7,6% en China, 7,2% en la Federación de Rusia y sólo el 1% tanto en Europa como en los Estados Unidos.

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

Debido al aumento de la flota mundial en porcentajes de dos dígitos por segundo año consecutivo, las perspectivas que se ofrecen a los puertos son brillantes, puesto que un mayor número de buques se traduce en un mayor número de clientes. Algunos analistas han opinado que en los últimos años se produjo un exceso de pedidos impulsado por los créditos baratos y una visión excesivamente optimista del comercio mundial. Al margen de cuáles fueron los motivos, ha sido una buena fortuna para los propietarios de buques, en un entorno de altos precios del petróleo, poder disponer de esta capacidad excedente. Estos nuevos buques, en lugar de operar en rutas nuevas, se emplean actualmente en las ya existentes. El elevado precio del petróleo que se expuso en el capítulo 4 dio lugar a la necesidad de reducir la velocidad de los buques, con la consecuencia inevitable de que se necesitan más buques en las mismas rutas para mantener los tiempos de entrega. Aunque un mayor número de buques no se traduce necesariamente en el transporte de mayores

Debido al aumento de la flota mundial en porcentajes de dos dígitos por segundo año consecutivo, las perspectivas que se ofrecen a los puertos son brillantes, puesto que un mayor número de buques se traduce en un mayor número de clientes.

volúmenes, dado que en algunos casos lo que ocurre es simplemente que los buques navegan más lentamente, el tráfico portuario mundial de contenedores está aumentando en volumen. También están aumentando los ingresos de los puertos, por lo menos de los grandes operadores de terminales internacionales. Los ingresos de los puertos están integrados no sólo por los montos que se cobran por la manipulación de la carga, sino también por las tarifas de servicios como remolques, amarres, eliminación de residuos, etc., que han de aumentar con el número de llegadas de buques aunque se enfríe el comercio mundial. Este factor no ha pasado desapercibido a los inversores en infraestructura, lo cual ha contribuido al aumento del valor patrimonial de los puertos en los últimos años.

El crecimiento del tráfico mundial de los puertos de contenedores (medido en TEU, unidades equivalentes de 20 pies) aumentó un 11,1% en 2006. Esto significa un mayor incremento que el del año anterior, que fue del 9,6%. Las cifras preliminares para 2007 indican un aumento similar: 11,7% con respecto a 2006. En la mayoría de los casos, las estadísticas

del tráfico portuario para 2007 no son comunicadas o confirmadas hasta el final del ejercicio económico; por ende, las cifras de 2006 presentan un panorama más fiable.

En el cuadro 41 se muestran las cifras más recientes de que se dispone sobre el tráfico mundial de los puertos de contenedores en 62 economías en desarrollo con una actividad nacional anual superior a los 100.000 TEU en el período de 2005 a 2007. Los datos de 2006 indican un tráfico de 434,3 millones de TEU, o sea un aumento anual de 43,4 millones de TEU con respecto a 2005. En 2007, la tasa de crecimiento del movimiento de contenedores en los países en desarrollo fue del 16,5%, con un volumen de 317 millones de TEU, que representa el 65% del tráfico mundial total.

Del total de los 62 países en desarrollo que figuran en la lista, hubo 34 con un crecimiento de dos dígitos en 2006 con respecto a 2005. En cuanto a crecimiento, los primeros diez países en la lista fueron Panamá (43,8%), el Pakistán (40,2%), Cuba (36,7%), el Líbano (28,9%), Jamaica (28,6%), la República Dominicana (27,2%), Sri Lanka (25,4%), México (25%), China (24,5%) y la India (24,2%). Tanto Jamaica como Panamá también figuraron entre los diez países que más crecieron el año anterior. La tasa de crecimiento del tráfico portuario de contenedores en China se elevó de aproximadamente el 21,7% en 2005 al 24,5% en 2006, con lo cual ese país totalizó un asombroso tráfico de 84 millones de TEU. Las cifras preliminares para 2007 indican que la actividad de los puertos chinos es de aproximadamente 101 millones de TEU (sin contar Hong Kong, China, y la Provincia china de Taiwán). Si se los incluyera en el cómputo, entonces los puertos chinos habrían alcanzado alrededor de 139,1 millones de TEU en 2007, cifra que constituye aproximadamente el 28,4% del tráfico mundial de los puertos de contenedores. En promedio, los puertos chinos crecieron un 17,3% en 2007 con respecto al año precedente.

En 2006, la tasa de crecimiento del tráfico de contenedores en las economías en desarrollo se calculó en el 13,8% y la actividad total en 276 millones de TEU. Los datos preliminares obtenidos por la UNCTAD señalan que los movimientos mundiales de contenedores aumentaron en alrededor del 11,7% y que la actividad total alcanzó un volumen de 485 millones de TEU (cifra estimada) en 2006.

En el cuadro 42 figuran los principales 20 puertos mundiales de contenedores en el año más reciente, 2007. El tráfico de contenedores en estos puertos alcanzó 235,8 millones de TEU en 2007, un aumento del 13,1% con respecto a 2006. Los puertos que figuran en la lista son los mismos del año anterior, con algunos pequeños cambios de posición en ciertos casos. La lista comprende 13 puertos de países en desarrollo, todos asiáticos, y el resto de países desarrollados ubicados en Europa (4) y los Estados Unidos (3). De los 13 puertos correspondientes a las economías en desarrollo, 8 están situados en China (con inclusión de la Provincia china de Taiwán y de Hong Kong (China)). El resto está ubicado en Malasia (2), la República de Corea, los Emiratos Árabes Unidos y Singapur.

Singapur se mantuvo al frente como el puerto más activo del mundo en cuanto al número total de movimientos de TEU al alcanzar un notable crecimiento del 12,7% con respecto a 2006. En cambio, su rival de larga data, Hong Kong (China), perdió el segundo puesto ante el puerto en rápido crecimiento de Shanghai. Este último equiparó en 2007 el notable crecimiento de algo más del 20% logrado en 2006, con lo cual su tráfico alcanzó un poco más de 26 millones de TEU y redujo la distancia que lo separa de Singapur a apenas 1,7 millones de TEU. Los primeros indicios de que se dispone para 2008 señalan que Shanghai ha de crecer un 15%, dinamizado por la tercera fase de la expansión del puerto de Yangshan, que se espera comience sus operaciones, lo cual contribuirá a que el puerto sobrepase la marca de 30 millones de TEU.

Hong Kong (China) bajó de puesto en el cuadro debido a un crecimiento de apenas 1,5% con respecto al año anterior. Contribuyó a ello el hecho de que Hong Kong (China) y Shenzhen comparten una región tierra adentro. El puerto de Shenzhen, pese al aumento del 14% de su tráfico, permaneció en el cuarto lugar. Busan registró en 2007 un mayor crecimiento que el año precedente, con un aumento de algo más del 10%, con lo cual siguió en el quinto lugar. Rotterdam ascendió un puesto y ocupa ahora el sexto, con un notable crecimiento del 11,8%. Dubai también ascendió un puesto con un considerable crecimiento del 19,4%, que contribuyó a mantener en alrededor del 20% anual su promedio de crecimiento desde 2000. Kaohsiung, que tuvo un tibio crecimiento en 2006 después de un decrecimiento en 2005, cayó dos lugares hasta el octavo puesto. Hamburgo

... los puertos chinos registraron alrededor de 139,1 millones de TEU en 2007, cifra que constituye aproximadamente 28,4% del tráfico mundial de los puertos de contenedores.

Cuadro 41

El tráfico de los puertos de contenedores de 62 países en desarrollo en 2005, 2006 y 2007
(En TEU)

País o territorio	2005	2006	Cifras preliminares de 2007	Variación porcentual 2006/05	Variación porcentual 2007/06
China	67.499.063	84.017.014	101.963.351	24,47	21,36
Singapur	24.104.200	25.608.400	28.764.000	6,24	12,32
Hong Kong, China	22.601.630	23.538.580	23.881.000	4,15	1,45
República de Corea	14.885.942	15.513.935	17.015.738	4,22	9,68
Malasia	12.197.750	13.419.053	15.120.974	10,01	12,68
Provincia china de Taiwán	12.791.429	13.102.015	13.722.312	2,43	4,73
Emiratos Árabes Unidos	9.851.709	10.967.048	12.826.854	11,32	16,96
Brasil	5.605.440	6.282.766	6.798.200	12,08	8,20
India	4.982.092	6.189.794	7.433.566	24,24	20,09
Tailandia	5.115.213	5.574.490	6.200.425	8,98	11,23
Egipto	3.687.933	4.532.202	4.755.879	22,89	4,94
Indonesia	3.803.176	4.042.256	6.112.956	6,29	51,23
Arabia Saudita	3.732.706	3.919.027	4.208.854	4,99	7,40
Turquía	3.174.077	3.647.667	6.350.665	14,92	74,10
Filipinas	3.633.559	3.595.279	3.732.872	-1,05	3,83
Sudáfrica	3.111.121	3.552.198	3.781.403	14,18	6,45
Sri Lanka	2.455.297	3.079.132	3.381.693	25,41	9,83
México	2.144.345	2.680.081	3.070.770	24,98	14,58
Omán	2.748.584	2.620.363	2.846.488	-4,66	8,63
Argentina	2.124.619	2.431.886	2.575.252	14,46	5,90
Pakistán	1.686.355	2.363.500	1.826.845	40,15	-22,71
Jamaica	1.671.820	2.150.408	2.193.915	28,63	2,02
Panamá	1.483.183	2.133.021	5.291.180	43,81	148,06
Chile	1.799.427	2.122.529	2.417.336	17,96	13,89
República Dominicana	1.462.889	1.860.872	2.054.433	27,21	10,40
Puerto Rico	1.727.513	1.749.565	1.695.153	1,28	-3,11
Cuba	1.191.081	1.628.138	1.731.003	36,69	6,32
República Islámica del Irán	1.325.643	1.528.518	1.851.396	15,30	21,12
Colombia	1.236.121	1.510.744	1.898.773	22,22	25,68
Bahamas	1.211.500	1.463.000	1.636.000	20,76	11,83
República Bolivariana de Venezuela	1.120.492	1.218.066	1.287.517	8,71	5,70
Perú	991.474	1.084.773	1.175.112	9,41	8,33
Bangladesh	808.924	897.937	980.396	11,00	9,18
Guatemala	776.395	800.245	830.936	3,07	3,84
Costa Rica	672.020	765.672	842.903	13,94	10,09
Kuwait	673.472	750.000	804.507	11,36	7,27

Cuadro 41 (continuación)

Pais o territorio	2004	2005	Cifras preliminares de 2006	Variación porcentual 2004/05	Variación porcentual 2005/06
Ecuador	632.722	671.087	669.734	6,06	-0,20
Líbano	461.122	594.603	873.605	28,95	46,92
Honduras	553.013	593.800	688.314	7,38	15,92
Yemen	542.001	575.394	773.016	6,16	34,35
Viet Nam	474.753	522.347	3.939.759	10,03	654,24
Uruguay	454.531	519.218	596.487	14,23	14,88
Côte d'Ivoire	571.674	507.119	542.617	-11,29	7,00
Kenya	436.671	479.355	585.367	9,77	22,12
Ghana	442.082	476.451	513.204	7,77	7,71
República Árabe Siria	422.231	471.970	505.007	11,78	7,00
Trinidad y Tabago	467.712	471.675	521.257	0,85	10,51
Jordania	392.177	406.000	414.000	3,52	1,97
Angola	316.396	377.206	403.610	19,22	7,00
República Unida de Tanzania	319.548	361.173	13.850	13,03	-96,17
Mauricio	334.931	359.265	413.828	7,27	15,19
Sudán	273.518	326.701	359.537	19,44	10,05
Camboya	211.141	221.490	236.994	4,90	7,00
Djibouti	193.600	221.330	294.902	14,32	33,24
Bahrein	195.571	215.487	121.351	10,18	-43,69
Camerún	190.859	200.251	192.715	4,92	-3,76
Guam	150.960	147.972	165.427	-1,98	11,80
El Salvador	103.483	123.329	67.088	19,18	-45,60
Barbados	88.759	98.511	99.623	10,99	1,13
Madagascar	102.000	92.496	112.427	-9,32	21,55
Antillas Neerlandesas	89.229	90.759	97.271	1,71	7,18
Namibia	77.610	83.263	144.993	7,28	74,14
Total parcial	238.586.488	271.548.426	316.406.638	13,82	16,52
Otros, comunicado^a	4.440.655	4.441.266	953.764	0,01	-78,52
Total comunicado^b	243.027.143	275.989.692	317.360.401	13,56	14,99
Total mundial^c	390.875.566	434.302.152	485.000.000	11,11	11,67

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con información de *Containerisation International Online* en mayo de 2008 y en varias publicaciones de Dynamar B. V., y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y autoridades portuarias.

^a Comprende economías en desarrollo que comunicaron menos de 100.000 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%.

^c Aunque se procura por todos los medios obtener datos actualizados, las cifras de 2007 son en algunos casos estimaciones. Los datos del tráfico portuario no suelen comunicarse por los puertos hasta transcurrido bastante tiempo del final del año natural. En algunos casos, tal cosa se debe a la publicación de cuentas nacionales al cerrarse el ejercicio financiero. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que no se incluyan puertos menores; por tanto, en algunos casos las cifras reales pueden ser mayores que las que se indican. Las de 2006 se consideran por lo general más fiables y, por ello, se citan más a menudo en los textos correspondientes.

mantuvo su novena posición con un fuerte crecimiento del 11,7%. Qingdao y Ningbo mantuvieron sus puestos, al seguir ocupando el primero la décima posición con un aumento del 22,9%, y el segundo el undécimo lugar con un aumento del 32,4%. Guangzhou avanzó una vez más tres puestos con una fantástica tasa de crecimiento de casi el 40%. A su vez, Los Ángeles cayó tres lugares dado que fue el único puerto entre los 20 principales que registró un crecimiento negativo. El vecino puerto de Long Beach sufrió un destino análogo al haber registrado un crecimiento del 0,3%.

De los cinco puertos restantes, Port Klang, Tianjin y Bremer/Bremerhaven mantuvieron sus posiciones. Tanjung Pelepas, fundado en 2001, superó por primera vez a Nueva York; y el puerto de Laem Chabang se situó de nuevo inmediatamente fuera de la lista

de los 20 principales. En total, estos 20 principales puertos representaron aproximadamente el 48% del tráfico portuario mundial de contenedores en 2007.

... los 20 principales puertos representaron aproximadamente el 48% del tráfico portuario mundial de contenedores.

En el gráfico 19 se presenta un desglose regional del tráfico de contenedores, que no ha cambiado en relación con el año anterior. En el gráfico 19 se presenta un desglose regional del tráfico de contenedores, que no ha cambiado en relación con el año anterior.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

El mejoramiento de las instalaciones portuarias es una forma en que las economías en desarrollo pueden beneficiarse mediante una mayor conectividad con los mercados mundiales así como mejorar su comercio y reducir sus costos de transporte. En la mayoría de los casos, para mejorar la eficiencia de los puertos es necesario perfeccionar las instalaciones y las soluciones informáticas. Es menester tomar precauciones para que los puertos no se conviertan en cuellos de botella. En algunos casos, para ello quizá

Cuadro 42

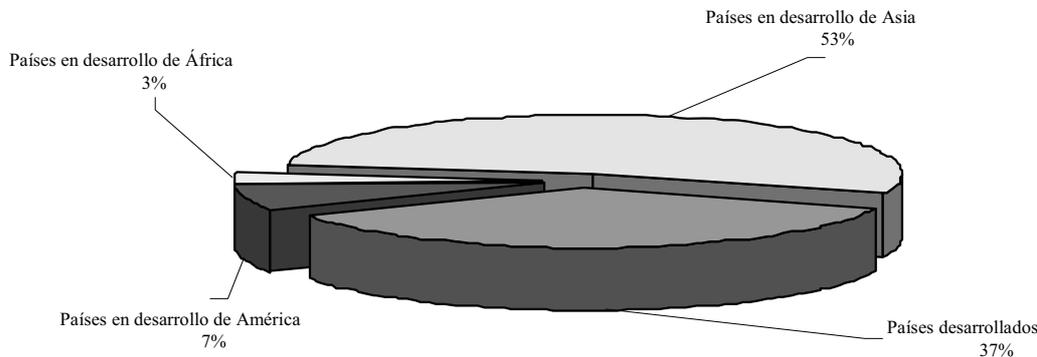
Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2005, 2006 y 2007 (En millones de TEU y variación porcentual)

Puerto	2005	2006	2007	Variación porcentual	
				2006/05	2007/06
Singapur	23.192.200	24.792.400	27.932.000	6,90	12,66
Shanghai	18.084.000	21.710.000	26.150.000	20,05	20,45
Hong Kong (China)	22.601.630	23.538.580	23.881.000	4,15	1,45
Shenzhen	16.197.173	18.468.900	21.099.000	14,03	14,24
Busan	11.843.151	12.030.000	13.270.000	1,58	10,31
Rotterdam	9.250.985	9.654.508	10.790.604	4,36	11,77
Dubai	7.619.219	8.923.465	10.653.026	17,12	19,38
Kaohsiung	9.471.056	9.774.670	10.256.829	3,21	4,93
Hamburgo	8.087.545	8.861.545	9.900.000	9,57	11,72
Qingdao	6.307.000	7.702.000	9.462.000	22,12	22,85
Ningbo	5.208.000	7.068.000	9.360.000	35,71	32,43
Guangzhou	4.685.000	6.600.000	9.200.000	40,88	39,30
Los Ángeles	7.484.624	8.469.853	8.355.039	13,16	-1,36
Amberes	6.482.061	7.018.899	8.176.614	8,28	16,49
Long Beach	6.709.818	7.290.365	7.312.465	8,65	0,30
Port Klang	5.715.855	6.326.294	7.120.000	10,68	12,55
Tianjin	40801.000	5.950.000	7.103.000	23,93	19,38
Tanjung Pelepas	4.177.121	4.770.000	5.500.000	14,19	15,30
Nueva York/New Jersey	4.792.922	5.092.806	5.400.000	6,26	6,03
Bremen/Bremerhaven	3.735.574	4.428.203	4.892.239	18,54	10,48
Total de los 20 principales	186.445.934	208.470.488	235.813.816	11,81	13,12

Fuente: Containerisation International, mayo de 2008.

Gráfico 19

Desglose regional del tráfico de contenedores en 2007



Fuente: Secretaría de la UNCTAD

haya que reemplazar los procedimientos basados en documentación de papel, destinada originalmente a proteger la recaudación de los ingresos, por medios electrónicos. Para las economías en desarrollo, el reto que enfrentan consiste en implantar o mantener la recaudación de los ingresos y establecer procedimientos de seguridad y al mismo tiempo financiar los cambios y reducir los embotellamientos.

Los puertos enfrentan mayores demandas tendientes a una inmovilización más breve de los buques de parte de los clientes que operan con unidades cada vez más grandes. La mejora de los tiempos de inmovilización mediante una mayor eficiencia de los puertos no es, sin embargo, una tarea fácil, puesto que los principales cuellos de botella se producen en la operación de las grúas. Los puertos no han logrado ningún avance decisivo en el manejo de los contenedores, ni siquiera con la introducción de grúas de doble y triple aparejo de elevación. Estas grúas no producen la duplicación ni la triplicación del nivel de productividad, sino sólo un aumento marginal, dado que no pueden completar cada movimiento con la capacidad óptima de carga, ya que ello requeriría un almacenamiento óptimo y también una oferta y demanda óptimas. Tampoco parece vislumbrarse ninguna nueva solución radical, que consistiría en un nuevo enfoque para la manipulación de los contenedores o para su diseño.

En *El transporte marítimo en 2007* se informó que en la terminal de contenedores de Chiwan, en Shenzhen (China), se puso en operación una grúa capaz de levantar seis TEU o tres FEU (unidades equivalentes a un contenedor de 40 pies). Desde entonces, la terminal ha incorporado otras dos grúas

similares, que han llevado a tres el total de grúas triples. Este año, la terminal comunicó una tasa promedio de manejo de contenedores de 64,17 por hora al prestar servicios al buque *MSC Candice*. Se utilizaron cinco grúas de muelle (con inclusión de cuatro para el manejo de dos FEU cada una) para descargar (sin cargar) 2.542 unidades. Aparentemente, el operador de una grúa movió 132 contenedores en una hora. Un concepto para mejorar aún más la eficiencia en el manejo de los contenedores ha dado lugar a que un fabricante de grúas diseñara el proyecto de una grúa capaz de descargar simultáneamente cuatro FEU. En 2007, el puerto de Jebel Ali (Emiratos Árabes Unidos) ha incorporado grúas-pórtico dobles que pueden levantar simultáneamente dos FEU o cuatro TEU. En octubre de 2008 dicho puerto aumentó a 16 el número de sus grúas de doble elevación. También introdujo durante el año el primer simulador especial del mundo para entrenar a los operadores de las grúas en el uso de esas unidades gemelas.

C. NOVEDADES EN LOS PUERTOS

El desarrollo de los puertos en todo el mundo continuó a un ritmo desigual. En la siguiente sección se presenta sucintamente un panorama regional de estas novedades. El propósito de esta descripción es brindar información sin pretender ser exhaustiva.

En Europa, A.P. Moller Terminals ganó una concesión para construir la terminal de Vado Ligure en Savona, Italia. En Turquía, como resultado del proceso de privatización de los puertos, la Port of Singapore Authority comenzó a operar en el puerto de Mersin, y Hutchison en el puerto de Izmir. En

Ucrania, Odessa Commercial Sea Port anunció un proyecto para convertir un astillero abandonado en una terminal de 300.000 TEU, en tanto que el vecino puerto de Ilychevsk se propone aumentar sus instalaciones para poder manejar 460.000 TEU. En la Federación de Rusia ha comenzado la construcción de la tan esperada terminal de contenedores en el puerto de Lomonosov, en el Mar Báltico, a un costo de 300 millones de euros y con una capacidad de un millón de TEU. El proyecto está financiado por el Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento y la Mediterranean Shipping Company, con sede en Suiza. También en la Federación de Rusia, el Gobierno anunció planes para mejorar el puerto de Novorossiysk a fin de que pueda recibir a buques de 4.000 TEU. El puerto efectuó recientemente una oferta pública inicial del 20% de sus acciones para recaudar 1.000 millones de dólares. International Container Terminal Services Inc. obtuvo la concesión para operar un puerto con múltiples fines y 300.000 TEU de capacidad en Batumi, Georgia. También en Georgia, DP World participó en el proyecto de una nueva terminal de contenedores y de una zona franca en el puerto de Poti.

En el Oriente Medio, APMT obtuvo una concesión de 25 años en la terminal Gateway del puerto de Califa Bin Salman, de Bahrein. El puerto tiene una profundidad de 15 m, que le permite atender a la más reciente generación de portacontenedores. En Omán entró en servicio la terminal internacional de contenedores de Sohar. En los Emiratos Árabes Unidos, DP World logró la concesión para operar el nuevo puerto Califa en Abu Dhabi.

En el Pakistán se anunciaron planes para el dragado del puerto de Qasim hasta 10,5 m, en tanto que HPH estaba por construir una nueva terminal para contenedores en Karachi. En cuanto a la India, se ha informado que el Estado de Bhubaneswar está examinando un estudio que indica la necesidad de desarrollar entre 15 y 20 puertos adicionales en su costa⁹³. En la costa occidental de la India, el Estado de Karnataka también está considerando el establecimiento de tres nuevos puertos⁹⁴. El Gobierno de Tailandia y DP World están estudiando el proyecto de puerto marítimo de aguas profundas de Pak Bara, de un costo de 2.600 millones de baht (80 millones de dólares). En la República de Corea, el puerto de

Donghae, con una capacidad de 100.000 TEU por año, recibió su primer portacontenedores, el *Golden Gat*, de 9.991 TEU. En Busan, tanto el puerto viejo como el nuevo serán dragados de 15 a 16 m para poder acomodar el creciente número de buques de más de 10.000 TEU.

En las Américas (véase el capítulo 7, en el que figuran más detalles), HPH puso en servicio una nueva instalación de 244 millones de dólares en el puerto de Lázaro Cárdenas (México).

En África, Marruecos está por construir un puerto de un costo de 1.200 millones de dólares cerca de Tánger, que se sumará al recién terminado puerto de Tánger-Med. Se ha comunicado que DP World está analizando un proyecto portuario de un monto de 250 millones de dólares en Djen-Djen (Argelia), tras haber obtenido una concesión de 25 años para operar las

... Marruecos está por construir un puerto de un costo de 1.200 millones de dólares cerca de Tánger, que se sumará al recién terminado puerto de Tánger-Med.

instalaciones actuales y construir nuevos amarraderos en Dakar (Senegal). En Guinea Ecuatorial, Lonrho Africa ha de ampliar su inversión de 30 millones de dólares (R209 millones) en el puerto franco de Luba para captar una mayor proporción del creciente sector del petróleo y el gas en la región. En Gabón, el operador internacional de terminales Portek, con sede en Singapur, ganó dos concesiones de 25 años en los puertos de Owendo y Port Gentil. En Sudáfrica, el puerto de Ngqura, que tiene la tercera mayor profundidad en el país, será objeto del desarrollo de una instalación de 3 millones de TEU con capacidad para atender buques de hasta 80.000 TPM y calado de hasta 23 m. Ngqura está situado a mitad de camino entre los puertos de Durban y Ciudad del Cabo, y los dos primeros amarraderos deberían quedar completados en 2009. Se espera que el costo total del proyecto llegue a 8.000 millones de rand (1.000 millones de dólares) hasta el inicio de sus operaciones. En ese monto figuran 4.700 millones de rand para la construcción de cuatro amarraderos y aproximadamente 1.400 millones de rand para el equipamiento de dos amarraderos, mientras que el saldo se utilizará para mejorar las conexiones ferroviarias entre ese puerto y Gauteng. El operador internacional de terminales COSCO está interesado en el proyecto, según se informa. En 2007, APMT comenzó sus operaciones en los puertos de Luanda (Angola), Xiamen, Tianjin, Guangzhou (China), Tema (Ghana) y Tánger (Marruecos).

D. CAMBIO INSTITUCIONAL

Los gobiernos que tratan de adecuar sus puertos al siglo XXI quizá descubran que los costos son prohibitivos y que los puertos son difíciles de operar sin programas electrónicos avanzados de gestión. Sin embargo, la globalización de los puertos y la creación de sociedades anónimas portuarias transnacionales (TNC) ofrecen muchas oportunidades a las economías en desarrollo, tales como la difusión de los conocimientos y la experiencia en la esfera de las técnicas gerenciales y operativas, la planificación de la infraestructura, los métodos de financiamiento internacional, la adopción de sistemas informáticos fiables, la utilización de métodos efectivos comprobados y la adaptación de nuevo equipo ya ensayado en otros sitios⁹⁵.

En 1993, el 42% del tráfico mundial de contenedores pasó por terminales de propiedad estatal, pero en 2006 esta cifra había disminuido al 19%. La proporción correspondiente al tráfico del Estado varía según las regiones: en Europa septentrional es del 6%, en Asia sudoriental del 42%, en Europa oriental del 24% y en África del 68%⁹⁶. En la actualidad, la mayoría de los principales 100 puertos de contenedores, que representan más del 80% de dicho tráfico mundial, cuentan con alguna forma de participación privada. Por ejemplo, la línea Maersk Sealand tiene una participación del 30% en la propiedad del puerto de Tanjung Pelepas, Malasia, en tanto que el puerto adyacente de Singapur sigue siendo uno de los pocos puertos que pertenecen al Gobierno nacional, aunque en forma de empresa pública.

La gran cantidad de concesiones portuarias en el mundo ha creado muchas empresas individuales operadoras de terminales. Algunas de estas compañías se han expandido al ganar nuevas concesiones en otros países o, más recientemente, mediante una racha de fusiones y adquisiciones que han transformado a algunos operadores de terminales en TNC, que en ciertos casos controlan más de 50 terminales y en otros operan en más de 30 países. En el otro extremo del espectro se encuentran pequeños operadores portuarios individuales que, habiendo madurado en su propio mercado, buscan nuevas oportunidades en el exterior.

A fines de 2007, el operador de terminales Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) realizó una oferta pública inicial en las bolsas de valores de Frankfurt y Hamburgo. Las acciones se ofrecieron a 53 euros (76,80 dólares) y rápidamente subieron a 60 euros. A los trabajadores de HHLA se les ofreció

acciones con un descuento del 50%. Dicha oferta pública fue sobresuscrita en un factor de diez y recaudó alrededor de 1.170 millones de euros. La empresa todavía es en un 70% propiedad del Estado de Hamburgo.

En China, Qingdao y Ningbo, que son el tercero y cuarto puertos de contenedores más activos, proyectan efectuar un ofrecimiento público inicial para recaudar fondos. En 2006 el puerto de Dalian había recaudado 2.370 millones de dólares de Hong Kong (303,8 millones de dólares) en una oferta pública inicial en Hong Kong (China). Los fondos así obtenidos se destinaron a financiar la construcción de cuatro amarraderos para portacontenedores en Dayao Bay y 12 tanques de almacenamiento de petróleo crudo en Xingang, así como al suministro de equipo, en particular remolcadores. El puerto está analizando ahora la construcción de otros 12 tanques con el mismo fin, con una capacidad total de 1 a 1,2 millones de toneladas. Se calcula que el proyecto ha de costar aproximadamente 1.000 millones de yuan en 2008 y 2009 y se ha de financiar mediante una segunda oferta pública de acciones.

Otras compañías portuarias chinas recibieron anteriormente una respuesta abrumadora de los inversores en la bolsa de valores de Hong Kong (China). Las acciones del puerto de Dalian tuvieron un aumento del 68% el primer día de su cotización, y los títulos de Tianjin Port Development Holdings fueron sobresuscritos 1.700 veces, lo que se tradujo en un aumento del 26% al ser puestos en circulación.

El sector portuario mundial sigue estando muy fragmentado. En el cuadro 43 puede apreciarse que el Índice Herfindahl Hirschmann, que mide la concentración del mercado, está en un nivel de 548⁹⁷, en el que 1.000 significa concentración y 1.800, alta concentración. Las recientes adquisiciones de puertos por instituciones financieras se traducirán en algunos casos en reventas después de la depuración de los activos y de una reorganización. El portuario es un sector de gran concentración de capital, y pueden hacer falta decenios de flujos de ingresos para que la inversión inicial quede amortizada. La duda que se plantea es saber si estas instituciones financieras seguirán conservando sus activos cuando se necesite una nueva ronda de inversiones importantes. La expansión de los puertos, especialmente en el caso de las instalaciones portuarias antiguas, está limitada por el avance de las ciudades. Busan y Shanghai son ejemplos clásicos de esa situación. La expansión urbana ha dado lugar a la necesidad de construir nuevas instalaciones portuarias en ubicaciones lejanas.

Cuadro 43

Parte porcentual de los operadores de terminales internacionales en el tráfico mundial de contenedores
(En porcentaje)

Operadores de terminales internacionales	2005	2006	2007	HHI
HPH	13	13	14	187,69
PSA International	11	12	11	127,69
APM Terminals	10	10	12	153,76
DP World^a	9	10	9	79,21
Cosco Pacific	7	7	8	
Eurogate	3	3	3	
SSA Marine	3	3	3	
Parte total del tráfico mundial	55	58	60	
Tráfico mundial (millones de TEU)	387,7	434,3	485,0	548,35

Fuente: Adaptado por la secretaría de la UNCTAD con información obtenida por Dynamar B.V.

^a DP World comprende CSX World Terminals y P&O Ports durante los tres años.

La edición de 2008 de *Annual Review of Global Container Terminal Operators* por Drewry colocó a PSA a la cabeza por sobre Hutchison, en virtud de su participación del 20% en este sector. Drewry calcula el tráfico de los principales cinco operadores portuarios en 2007 de la siguiente manera: PSA, 47,5 millones de TEU; Hutchison, 33,6 millones; APM Terminals, 31,6 millones; DP World, 28,9 millones; y COSCO, 9,8 millones. Los principales 20 operadores internacionales de terminales manejaron unos 349 millones de TEU, cifra que representa un incremento del 13% con respecto al año anterior.

En cuanto a los resultados fiscales, DP World informó un aumento del 52% en sus beneficios en el ejercicio terminado en 2007, pero el volumen total de su tráfico creció apenas el 3%. China Merchants Holding International (CMHI), un importante participante en el sector portuario chino, aumentó sus ganancias a 515 millones de dólares en 2007, o sea un incremento de aproximadamente el 40%. ICTSI logró un beneficio neto de 67,9 millones de dólares en 2007, lo cual constituye un aumento del 27%. APMT comunicó un incremento del 22% en sus ingresos, hasta 2.520 millones de dólares. HPH registró un aumento en sus utilidades del 13% hasta 1.650 millones de dólares en 2007.

CMHI manejó unos 47 millones de TEU en 2007, cantidad superior a la de DP World, que está en cuarto lugar entre los operadores mundiales de

puertos. Sin embargo, fuera de una pequeña participación en una terminal en Zeebrugge y hasta que no entre en funcionamiento su proyecto en Viet Nam, su cartera de puertos está ubicada en China.

Los puertos más importantes del mundo están situados en las principales rutas marítimas sobre un eje Este-Oeste. Históricamente, este eje ha estado situado en lugares donde los puertos procuraban expandirse internacionalmente. Es curioso que a lo largo de esta ruta existan numerosos países en que no están radicadas las TNC (por ejemplo, de Este a Oeste: Camboya, Myanmar, Bangladesh, Yemen, Somalia, Eritrea, Sudán, Jamahiriya Arabe Libia y Túnez). De estos países, el Yemen, Somalia, Eritrea, el Sudán, la Jamahiriya Arabe Libia y Túnez son los menos distantes de las rutas marítimas internacionales, lo cual en principio los convierte en candidatos que podrían interesar a las TNC portuarias. Es evidentemente necesario considerar otros factores además de la ubicación de las rutas marítimas, por ejemplo la profundidad de las aguas, las instalaciones existentes y las circunstancias sociales, políticas, jurídicas y económicas.

En el Yemen, la terminal de contenedores de Aden volvió a manos del Gobierno en 2002. Hubo consideraciones de seguridad involucradas en esta cuestión, tras el ataque terrorista del año 2000 contra el buque militar norteamericano *USS Cole*. Desde entonces, ninguna TNC portuaria ha tenido participación en el país.

En Somalia, hay puertos de aguas profundas en Berbera, Mogadishu y Kismaayo además de un puerto menor en Maydh. Un programa de modernización de los puertos en el decenio de 1980 mejoró la capacidad de manejo de carga en Kismaayo, y aumentó el número de muelles y la profundidad en el puerto de Berbera. Ubicado en la desembocadura del mar Rojo en el golfo de Aden, Berbera está situado a 100 millas, o cuatro horas de navegación, al sur de la principal ruta marítima internacional.

En Eritrea, los puertos principales son los de Assab, en el sudeste, y de Massawa, en la parte central oriental del país. Assab está situado en la principal ruta marítima internacional y tiene un calado de 5 a 10 m, suficiente para acomodar a todos los buques salvo los portacontenedores más modernos. Sin embargo, las instalaciones y la longitud de los muelles son limitadas. En Massawa, un poco más alejado de la principal ruta marítima, el calado varía entre los 5 y los 9 m.

Port Sudan es el primer puerto del Sudán, con una profundidad de aproximadamente 8 a 12 m, y está ubicado aproximadamente a 100 millas al oeste de la principal ruta marítima internacional.

En la Jamahiriya Árabe Libia, los puertos principales son, de este a oeste: Bennghazi, Az Zuwaytinah, Marsa al Burayqah, Ra's Lanuf, As Sidrah, Misurata El-Khoms y Trípoli. El Gobierno se propone reformar el sector portuario libio.

En Túnez, el Gobierno está considerando el desarrollo de un puerto de aguas profundas en Enfidha, 60 millas al sur de la capital. Más cercano a ésta, el puerto de Rades tiene un calado de entre 7 y 9 m y en él radicará una nueva zona logística. No se sabe aún si se ha invitado a alguna TNC a presentar propuestas.

Los puertos atraen cada vez más el interés de los inversores, de manera que la cuestión que se plantea a los países en desarrollo ya no es cómo financiar nuevos proyectos de infraestructura, sino qué asociado elegir. En una reunión de la UNCTAD sobre la Globalización de la Logística Portuaria en 2007, APMT dijo que las oportunidades que ofrecían los puertos en las economías en desarrollo podrían contribuir a seguir ampliando su cartera pero que el proceso de ninguna manera era barato. Las deficientes instalaciones actuales y las insuficientes conexiones terrestres hacen que los puertos de los países en desarrollo necesiten fuertes inyecciones de

capital. Los países en desarrollo, especialmente de África, tienen algunas de las peores conexiones internacionales.

En la mencionada reunión, los operadores de terminales presentes enumeraron, además de los riesgos del entorno económico y político general, los siguientes factores que los gobiernos deben tener en cuenta si desean atraer a las TNC portuarias (véase el recuadro 1).

Históricamente, el cambio más difícil de aplicar para muchos gobiernos es el de las reformas laborales, como la abolición de controles establecidos inicialmente para proteger los derechos de los trabajadores portuarios. Baird and Valentine (2006) declara que, en el Reino Unido, después de la derogación del Plan Nacional Laboral Portuario en 1989 cobró verdadero impulso la privatización de los puertos, pese a que se habían realizado privatizaciones ya seis años antes. Juhel and Pollock (1999) citan un estudio no atribuido que afirma que el 79% de los trabajadores anterior-

mente registrados en los muelles era redundante, y que de esta cifra el 19% deseaba continuar en actividad pero no podía encontrar trabajo. En tanto que un 55% encontró empleo en otra actividad, el 25% volvió a ingresar en el sector portuario. Las reformas laborales pueden representar una cuestión espinosa para los gobiernos, puesto que tradicionalmente los puertos tienen tendencia a contratar personal en exceso. Por ejemplo, en el puerto de Buenos Aires (Argentina), la suspensión de los acuerdos laborales produjo una reducción del 50% en el número de trabajadores. Las reformas portuarias en Australia, Francia y el Reino Unido redujeron los niveles de empleo entre el 40 y el 60% (Organización Internacional del Trabajo, 1996). Al principio, a las personas despedidas les resultará problemático encontrar trabajo; sin embargo, a la larga se crearán más puestos laborales con el desarrollo de la economía. Seguirá siendo motivo de preocupación el tiempo que transcurre hasta que los trabajadores puedan volver al mercado laboral, así como los costos para impartir una nueva capacitación. A menudo, las nuevas concesiones portuarias se otorgan con una cláusula de límites a la reducción gradual de la fuerza laboral en un período determinado. Ello permite que esa gente reciba una nueva capacitación y acepte el hecho de que su viejo puesto de trabajo es redundante. Por ejemplo, en 1993 el Gobierno de México aprobó una ley de reforma de los puertos, que incluía la conversión de los derechos laborales,

... el cambio más difícil de aplicar para muchos gobiernos es el de las reformas laborales...

Recuadro 1

Requisitos para atraer a ETN portuarias

- Un proceso de licitaciones limpio y transparente;
- Calidad y capacidad de las conexiones terrestres (multimodales) e infraestructura portuaria;
- No imposición de límites a las ganancias por parte de los gobiernos;
- Normas adecuadas de seguridad;
- Un plan de capacitación y reducción de la mano de obra;
- Una función clara para la autoridad portuaria (por ejemplo, el modelo del propietario arrendador de inmuebles);
- Procedimientos aduaneros sin trabas;
- Ausencia de corrupción.

Fuente: Reunión de la UNCTAD sobre la Globalización de la Logística Portuaria: Oportunidades y Retos para los Países en Desarrollo, diciembre de 2007, Ginebra.

de la categoría nacional de negociación colectiva a la de una negociación con cada una de las nuevas empresas operadoras privadas. Como resultado de ello, el número de trabajadores portuarios empleados por el sector público se redujo, pero el número de puestos de trabajo en las compañías privadas está aumentando debido al incremento de la actividad de los puertos. Por ejemplo, el puerto de Manzanillo tenía 2.100 trabajadores antes de la reforma y para fines de 1997 esa cifra se había duplicado. En Veracruz, el número inicial de trabajadores (6.647) aumentó hasta 8.260 (Estache y Trujillo, 2001). La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) anunció en 2007 que, como medio de controlar la participación de las TNC portuarias en las concesiones respectivas, había iniciado la creación de una base de datos para vigilar la situación.

Las perspectivas para el sector portuario dependen en gran medida de si los operadores de terminales mundiales provienen del sector de los transportistas oceánicos o del sector de los operadores de terminales internacionales (ITO), puesto que los intereses y motivos son diferentes según el caso. Los transportistas oceánicos encuentran un importante incentivo en la necesidad de controlar la cadena de suministros, lo cual supone la gestión de las materias primas que insume la manufactura de un producto determinado, así como de los procesos involucrados. Ello

comprende todos los procesos, desde las etapas iniciales de la formación del producto hasta el punto final de su venta al consumidor, pasando por su transporte al mercado. Esta cadena es complicada pero, una vez establecida, resulta de difícil acceso para los nuevos competidores. La motivación está dada por un ingreso garantizado por la gestión de los procesos logísticos. En cambio, un ITO tendrá como móvil el ingreso garantizado por su participación en el mercado de la actividad operativa de las terminales. La TNC proveniente de un ITO procurará emular las eficiencias logradas en otros puertos. Su esfera de actividad será muy acotada, pero globalmente diversificada para contrarrestar cualesquiera desequilibrios regionales en el comercio. De esta manera, la compañía portuaria de un ITO buscará una cartera mundialmente diversificada (verbi-gracia, Dubai Ports World). Una TNC de un transportista oceánico procurará, en cambio, gestionar la terminal de manera que su línea de transporte cuente con la mayor ventaja (es decir, menos competidores y una mayor participación en el mercado). No obstante, debido a la tendencia de las TNC de los transportistas oceánicos de distanciarse de la línea marítima matriz, existen menos TNC de este tipo. Una TNC que procura especialmente maximizar su parte de mercado resulta lógicamente más prominentemente, especialmente en los puertos que tienen mayor volumen de tráfico.

E. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNO

1. Transporte fluvial

Si no hubiera ríos, el transporte resultaría imposible en muchas zonas remotas del mundo. Las vías de agua internas desempeñan un papel crucial en la conexión de mercancías y pasajeros de zonas remotas con regiones más desarrolladas. Otro factor importante que contribuye al crecimiento del transporte fluvial es que muchas regiones desarrolladas consideran a este modo de transporte como una manera de aliviar la congestión de las carreteras y de proteger al medio ambiente al producirse menos emisiones procedentes de los vehículos.

En 2007, el transporte por las vías de agua internas en Europa representó alrededor de 500 millones de toneladas de mercancías, cifra que constituye un aumento del 4% en comparación con 2006. En los Estados Unidos, fue de aproximadamente 800 millones de toneladas en el mismo año. En China, los importantes volúmenes de transporte por el río Yangtze contribuyeron a impulsar el total del tráfico de este tipo a una cifra de entre 1.200 y 1.300 millones de toneladas en 2007.

2. Transporte por ferrocarril

a) Desarrollo del mercado

La Unión Internacional de Ferrocarriles informó en 2007 acerca del aumento del tráfico ferroviario en todo el mundo, particularmente en varios de los países BRIC, ocasionado por el desarrollo demográfico y la globalización del comercio.

El transporte de mercancías por ferrocarril en Europa registró un crecimiento del 1% en 2007, después de haber tenido un incremento del 4% en 2006. El crecimiento del tráfico ferroviario transfronterizo resultó particularmente sólido, al alcanzar un aumento del 3,5%. El transporte de cargas por ferrocarril alcanzó la cifra de 412.000 millones de toneladas-kilómetro en este continente en 2007.

Los ferrocarriles de la Federación de Rusia continuaron una sólida expansión en el transporte de mercancías en 2007, que aumentó 7,2% con respecto a 2006 y completó un total de más de dos billones de toneladas-kilómetro.

De modo similar, en Asia los ferrocarriles chinos e indios marcaron robustas cifras de crecimiento en

2007, del 7,6 y el 9,4% respectivamente con respecto al año anterior. La producción total del transporte ferroviario de mercancías en 2007 fue de 2,2 billones de toneladas-kilómetro en China y de 481.000 millones de toneladas-kilómetro en la India.

En los Estados Unidos, el tráfico de mercancías por ferrocarril disminuyó 1% en 2007 en relación con el 3% del año anterior. La producción total del transporte ferroviario de mercancías en los Estados Unidos en 2007 fue de 2,8 billones de toneladas-kilómetro.

Con respecto a la evolución de otros mercados de transporte ferroviario de mercancías en 2007 con respecto a 2006, Chile registró un crecimiento del 8%, la República Islámica del Irán del 9,4%, la Arabia Saudita del 28% y Viet Nam del 12,6%. Tanto el Congo como el Camerún tuvieron una disminución de su tráfico ferroviario de mercancías en 2007 de alrededor del 5% en relación con el año anterior.

Un acontecimiento especialmente interesante en el transporte intercontinental de mercancías por ferrocarril fue el viaje inaugural del llamado "Expreso de Contenedores Beijing- Hamburgo" en enero de 2008, que partió de la capital china y cubrió la distancia de 10.000 kilómetros (6.200 millas) en 15 días para llegar al puerto alemán de Hamburgo. Un viaje similar por vía marítima insume alrededor de 30 días. El "Expreso de Contenedores" atravesó Mongolia, la Federación de Rusia, Belarús y Polonia en su recorrido.

b) Desarrollo de la infraestructura

En muchas de las regiones del mundo se produjeron novedades en cuanto al desarrollo de la infraestructura ferroviaria en 2007. Cabe notar en particular que la Unión Africana ha asumido en los últimos años un papel para vincular las infraestructuras de sus países miembros en una amplia infraestructura panafricana de transporte. En 2008, la Unión Africana publicó un informe sobre el "Estado del desarrollo del sector de los transportes en África" para que fuera examinado por los ministros africanos del transporte. En materia de infraestructura ferroviaria, dicho informe ha llegado a las siguientes constataciones.

El cuadro 44 indica claramente que la infraestructura ferroviaria africana es menos densa que la de otras partes del mundo, lo cual es lógico dado que la densidad demográfica de ese continente es en general más baja.

Cuadro 44

Comparación de la densidad ferroviaria

Región	Red total (km de vías)	Densidad (km de vías por 1.000 km ²)
África septentrional	16.012	2,3
África oriental	9.341	2,2
África meridional	33.291	5,6
África central	6.414	1,2
África occidental	9.715	1,9
Total para África	74.775	2,5
Promedio mundial	-	23,1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Estado del desarrollo del sector de los transportes en África, de la Unión Africana.

La Unión Africana también ha constatado que existen varios eslabones faltantes en el sistema ferroviario africano si se toma como base el Plan Maestro general para los ferrocarriles. Se trata de interconexiones de las redes cuya construcción no ha comenzado aún o no ha sido terminada (véase el cuadro 45).

Como conclusión, los Ministros de Transportes de la Unión Africana han definido el siguiente programa:

- Deben formularse programas sistemáticos de reemplazo de viejas locomotoras, vagones y sistemas de comunicación;
- Es necesario rehabilitar y mejorar las líneas y estructuras ferroviarias deficientes;
- Deben iniciarse servicios que respondan al mercado y a las necesidades de los clientes para poder atraer a éstos;
- Es menester aumentar el papel del sector privado;
- Debe mejorarse la competencia intramodal e intermodal en el transporte a fin de aumentar la eficiencia en la manipulación de la carga en las terminales; y
- Debe estudiarse la posibilidad de llevar a cabo interconexiones ferroviarias donde sea posible.

3. Transporte por carretera

a) Desarrollo del mercado

El transporte de mercancías por carretera es un mercado que no está consolidado ni maduro y que en gran medida está dominado por empresas pequeñas y medianas. Esto probablemente indique los pocos

obstáculos que hay en muchos países para ingresar en este mercado, por lo cual no existen compañías con alcance mundial exclusivamente dedicadas al transporte por carretera. Solamente algunas empresas de logística con subsidiarias que se dedican a actividades de transporte por carretera con camiones pueden considerarse de alcance mundial.

Un análisis comparativo de diversos mercados nacionales en el sector del transporte por carretera⁹⁸ indica que el mercado de los Estados Unidos es el más importante si se lo mide en ventas totales, y que el de China ocupa ese lugar si se lo mide por su número de establecimientos y de empleados (véase el cuadro 46).

b) Desarrollo de la infraestructura

Un estudio llevado a cabo en 2008 por la Unión Africana señala que ese continente cuenta con aproximadamente 2,09 millones de km de carreteras, de los cuales el 21% está pavimentado. La calidad de las carreteras y su densidad siguen siendo bajas. Por las carreteras africanas discurre aproximadamente el 90% del tráfico interurbano. La densidad de la red de carreteras es de 7,59 km por cada 100 km². Estos índices muestran una marcada insuficiencia y siguen siendo demasiado bajos para brindar a las poblaciones desfavorecidas un grado aceptable de acceso a los beneficios del transporte por carretera.

El concepto de Red de Carreteras Transafricanas (véase el cuadro 47) se formuló originariamente a comienzos del decenio de 1970. El estudio realizado por la Unión Africana reveló los siguientes eslabones faltantes en las redes de carreteras.

La Unión Africana ha llegado a la conclusión de que las lagunas existentes en la red de carreteras y en el subsector del transporte por carretera revelan una baja conectividad de las redes, que da lugar a elevados costos de transporte así como a una calidad deficiente de los servicios en comparación con las prácticas óptimas en otras regiones del mundo. Dicha organización propone las siguientes medidas para subsanar esa situación:

- Aplicación de sistemas de puestos comunes en las fronteras;
- Movilización de recursos públicos y privados para el mantenimiento y la construcción de carreteras;
- Reforma de la legislación;

Cuadro 45

Eslabones ferroviarios faltantes por región, en kilómetros y porcentajes

Región	Vínculos existentes	Eslabones faltantes en relación con el Plan Maestro de 1979	Longitud total de las líneas existentes y planeadas	Eslabones faltantes (porcentaje)
África septentrional	16.012	6.484	22.496	29
África oriental	9.341	2.299	11.640	20
África meridional	33.291	4.034	37.325	11
África central	6.414	4.574	10.988	42
África occidental	9.715	8.971	18.686	48
Total para África	74.775	26.362	101.137	26

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Estado del desarrollo del sector de los transportes en África, de la Unión Africana.

Cuadro 46

Mercados del transporte por carretera: comparaciones entre países

	Establecimientos totales	Porcentaje	Empleo total	Porcentaje	Ventas totales (millones de dólares)	Porcentaje
Brasil	27.140	66,8	527.383	61,2	12.093	8,5
China	214.759	528,5	4.173.177	484,6	35.355	24,8
Francia	9.027	22,2	175.408	20,4	23.813	16,7
Alemania	12.620	31,1	245.239	28,5	43.384	23,4
India	149.414	367,7	2.903.391	337,2	9.903	6,9
Japón	20.492	50,4	398.195	46,2	49.556	34,7
Federación de Rusia	23.897	58,8	464.354	53,9	12.793	9,0
Sudáfrica	5.320	13,1	103.372	12,0	2.687	1,9
Reino Unido	9.246	22,8	179.675	20,9	25.854	18,1
Estados Unidos	40.634	100,0	861.124	100,0	142.677	100,0

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Informes Barnes, Worldwide Freight Trucking Long Distance Industry, 2008.

Cuadro 47

**Eslabones faltantes en la Red de Carreteras
Transafricanas por región, en kilómetros
y porcentajes**

Región	Total de la Red	Secciones pavimentadas (kilómetros)	Eslabones faltantes (porcentaje)
África septentrional	13.292	13.195	1
África oriental	9.932	8.201	17
África meridional	7.988	6.817	15
África central	11.246	3.891	65
África occidental	11.662	10.581	9
Total para África	54.120	42.665	21

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Estado del desarrollo del sector de los transportes en África, de la Unión Africana.

- Mejoramiento de la facilitación del transporte por carretera y de los tiempos de tránsito; y
- Atención especial a la construcción y/o pavimentación de conexiones interestatales esenciales entre ciudades y centros comerciales importantes.

c) *El mercado mundial de la logística por contrato*⁹⁹

La consolidación del sector logístico mundial sigue teniendo influencia en la estructura del mercado. Durante los últimos diez años, la mayoría de los sectores han registrado importantes fusiones y adquisiciones, y ni siquiera las compañías más grandes son inmunes a los intentos de adquirir su control. Esta tendencia también está presente en el sector logístico, en el que las principales empresas han percibido cada vez más la necesidad de ofrecer mayor capacidad y redes mundiales más amplias para ir a la par del aumento de los volúmenes de la carga y la creciente globalización de las cadenas de suministro de sus clientes. Otro factor importante que impulsa la consolidación del mercado logístico es la creciente deslocalización de distintas actividades de gestión del transporte, el almacenamiento, la logística y la cadena de suministro por parte de empresas industriales mundiales que desean concentrarse en sus competencias básicas de fabricación y ventas.

Una de las esferas del sector logístico que ha registrado las mayores tasas de crecimiento en los últimos años -y que se considera posee el mayor potencial de crecimiento- es el de la logística por contrato.

La logística por contrato puede definirse como sigue: la planificación, aplicación y control de un sistema logístico brindado por un tercero de conformidad con un contrato¹⁰⁰.

El mercado mundial de la logística por contrato representa apenas una pequeña parte del total gastado por fabricantes, minoristas y otros usuarios de los servicios logísticos. Sin embargo, esa proporción está creciendo dado que un número cada vez mayor de clientes subcontrata sus funciones logísticas, y los participantes en este mercado siguen expandiendo sus actividades a costa de proveedores que ofrecen menor valor agregado.

El mercado mundial de logística por contrato creció un 10% en 2006 hasta alcanzar 129.000 millones de euros (véase el cuadro 48). El crecimiento en la región de Asia y el Pacífico (13,1%) impulsó a este mercado, que también encontró apoyo en los mayores niveles de crecimiento de otros mercados en desarrollo tales como el Oriente Medio y África. El mercado europeo enfrió el desarrollo general con un incremento del 7,2%, inferior a la media. América del Norte, sin embargo, demostró fortaleza con un crecimiento del 10,2%.

Cuadro 48

**Dimensión del mercado mundial de
logística por contrato
(En millones de euros)**

	2004	2005	2006
Total mundial	105.961	116.913	128.590

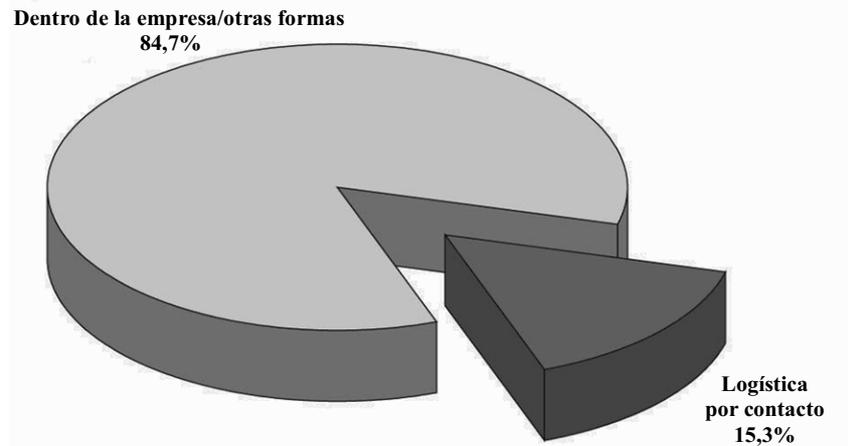
Fuente: Global Freight Forwarding 2007, de Transport Intelligence.

Las previsiones indican que el crecimiento continuará durante los próximos cinco años (véase el cuadro 49). El enfriamiento previsto en el mercado de los Estados Unidos como resultado de la "crisis crediticia" y la evolución que se produzca en China, que es uno de los motores clave de este segmento del mercado, son algunos de los factores decisivos para el desarrollo de dicho sector, en el que reina un alto nivel de confianza.

Europa es el mercado más importante de logística por contrato en el mundo, con una parte de poco menos del 40%. La siguen América del Norte (30%) y Asia y el Pacífico (27%). En cambio, los mercados del Oriente Medio, América del Sur y África son diminutos, pues cada uno de ellos representa aproximadamente del 1 al 1,5% del total.

Gráfico 20

Penetración de la logística por contrato en el mercado mundial (2006)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Global Freight Forwarding 2007*, de Transport Intelligence.

Cuadro 49

Previsiones para el mercado mundial de logística por contrato
(En millones de euros)

	2006	2010
Total mundial	128.590	187.310
Tasa de crecimiento		9,9

Fuente: *Global Freight Forwarding 2007*, de Transport Intelligence.

4. Índice de la UNCTAD de Conectividad con las Líneas Marítimas en 2008

El acceso a los mercados mundiales depende en gran medida de la disponibilidad de conexiones regulares y eficientes de transporte, especialmente con respecto a los servicios marítimos de línea. El Índice de la UNCTAD de Conectividad con las Líneas Marítimas (LSCI) procura captar el nivel de integración de un país en la red existente de líneas marítimas por conducto de la evaluación de la conectividad con dichas líneas. Este Índice fue introducido y explicado en el UNCTAD Transport Newsletter N° 27 (primer trimestre de 2005) y su meta es medir la conectividad de 162 países con las líneas marítimas. Los buques empleados para proporcionar servicios marítimos de línea a los puertos de un país son la base

de los cinco elementos que integran el Índice: a) número de buques; b) capacidad de transporte de contenedores de dichos buques, expresada en TEU; c) tamaño máximo de los buques; d) número de los servicios que prestan; y e) número de empresas. Los datos básicos los obtiene la UNCTAD de Containerisation International Online.

En julio de 2008, China continuaba al frente en el LSCI (véase el anexo 4), seguida por Hong Kong (China), Singapur, Alemania y los Países Bajos. Los países mejor conectados en África son Egipto (en el puesto 17 en la lista) y Sudáfrica (en el puesto 35), en tanto que los países mejor conectados en América Latina son México, el Brasil y Panamá (en los puestos 26, 27 y 28, respectivamente).

Los datos de 2008 confirman una creciente división en cuanto a la conectividad, es decir, que la disparidad entre los países mejor conectados y los peor conectados se está ampliando. Se puede advertir que, como tendencia, los países que estaban mejor conectados en julio de 2004 son los que más mejoraron su conectividad en los siguientes cuatro años. Por ello, los 20 países al tope de la lista en 2004 también fueron, con excepción del Canadá, los que ocuparon esa posición en 2008; y China sigue en primer lugar desde 2004.

Los países mejor conectados en África son Egipto (en el puesto 17 en la lista) y Sudáfrica (en el puesto 35), en tanto que los países mejor conectados en América Latina son México, el Brasil y Panamá (en los puestos 26, 27 y 28, respectivamente).

Los países que ocupan los últimos lugares en el Índice comprenden particularmente pequeños Estados insulares que dependen de las conexiones que ofrecen pequeños servicios auxiliares de un centro regional, como Tuvalu y Dominica, y países sin litoral que sólo tienen conexiones de vías de agua interiores con servicios brindados por buques pequeños, como es el caso del Paraguay y Suiza. Asimismo, los países que enfrentan situaciones políticas difíciles, como el Iraq, Haití y Somalia, se encuentran entre los peor conectados del mundo.

La lista de los países peor conectados cambia con más frecuencia que la de los mejor conectados, debido al bajo número de empresas y servicios con que cuentan. Si se retira un proveedor o se deja de contar con un servicio, ello repercute fuertemente en el orden de la lista, como ocurrió en el caso del Paraguay, que en 2006 y 2007 tenía dos compañías de línea que brindaban servicios, incluida una con un tamaño máximo de buque de 2.233 TEU, pero que en 2008 retrocedió al nivel de 2004 al contar sólo con una empresa que brinda sus servicios con tres buques de una capacidad máxima de 162 TEU. Granada y las Islas Vírgenes (Estados Unidos) son pequeñas islas que han venido mejorando constantemente su lugar en la lista desde 2005. Camboya y Haití, en cambio, sufrieron su peor declive en el Índice desde 2005, y en 2008 figuran entre los 20 países peor conectados.

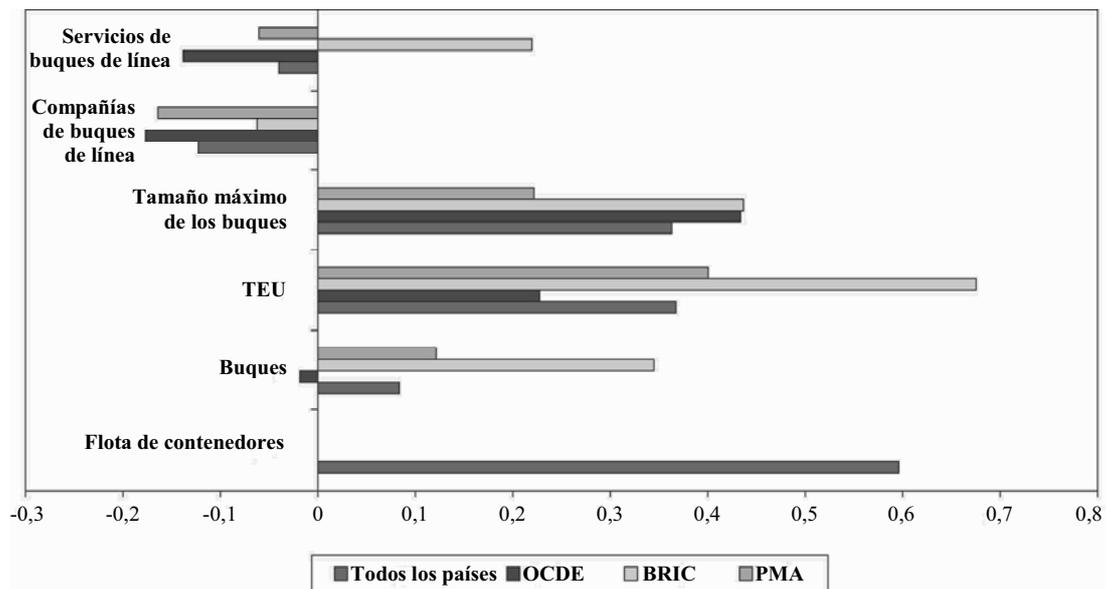
Cabe notar que algunos países han registrado mejoras excepcionales en los últimos cuatro años. Marruecos y el Líbano, países ubicados en la mitad de la lista en 2004, tuvieron un crecimiento considerable (217,2 y 173,6%, respectivamente) en el Índice y mejoraron considerablemente su posición en la lista (Marruecos subió del lugar 78 al 33 y el Líbano, del 67 al 34). A la inversa, el Yemen sufrió una de las mayores bajas en el Índice (-24,8%) y su posición en la lista bajó del puesto 38 al 66, hecho que puede atribuirse a la situación política, a los recargos por premios de riesgo de guerra y a que PSA se retiró del puerto de Aden en 2003.

En cuanto a los cinco elementos que integran el Índice, puede observarse que el número total de buques, la capacidad medida en TEU y el tamaño máximo de los buques han aumentado desde 2004 (gráfico 21). En cambio, el número de servicios y de empresas de buques de línea ha disminuido. Los servicios se redujeron en todos los países, salvo en los del grupo BRIC. El número de compañías marítimas de línea por país se ha contraído en un 7,7%. La mayor concentración de estas empresas ocurre en Europa, China y Singapur. Esta tendencia puede ocasionar preocupaciones, especialmente para los países de baja conectividad, en los que una continua disminución del número de proveedores de los servicios puede dar lugar a estructuras oligopólicas de mercado.

La variación más pronunciada en el tamaño máximo de los buques se observa en los países de la OCDE y BRIC. Efectivamente, en julio de 2008 había ocho países que recibían buques con una capacidad de transporte de más de 10.000 TEU, a saber Bélgica, China, Alemania, Hong Kong (China), Países Bajos, Singapur, España y Reino Unido. El número de buques desplegados ha aumentado, en particular en los países BRIC, y China una vez más está a la cabeza del grupo. En julio de 2008, 1.705 buques de la flota mundial de contenedores y un total de aproximadamente 4.300 buques¹⁰¹ incluían por lo menos un puerto chino en sus servicios de línea. El aumento paralelo del tamaño máximo de los buques y del número de unidades ayuda a explicar el sólido crecimiento de la capacidad de TEU desplegada en los países BRIC. A la inversa, los países de la OCDE han visto una disminución del número de buques, aunque su tamaño ha aumentado. Si bien los PMA han tenido una mejora en la capacidad medida en TEU, la diferencia que los sigue separando de los países de la OCDE y BRIC es muy elevada. Los PMA con mayor capacidad son Senegal y Angola, que cuentan respectivamente con 128.496 y 100.000 TEU, en tanto que la cifra de países como China, Alemania, el Reino Unido y Singapur excede 1 millón de TEU.

Gráfico 21

Variaciones producidas en el LSCI entre 2004 y 2008



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Capítulo 6

NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTACIÓN

En este capítulo se presenta información sobre algunas cuestiones jurídicas en materia de transporte y facilitación del comercio, así como sobre la situación de los principales convenios marítimos.

A. NEGOCIACIONES SOBRE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO EN LA OMC

Las negociaciones sobre la facilitación del comercio son una de las esferas menos contenciosas en la Ronda de Doha de la OMC, pues cuentan con el firme respaldo de los Estados miembros tanto en desarrollo como desarrollados. Básicamente, muchos países consideran que la facilitación del comercio es una situación en la que hay todo que ganar, dado que puede ofrecer verdaderos beneficios tanto a los gobiernos como a las empresas y puede constituir un factor importante para el aumento de la competitividad y la transparencia en la esfera comercial.

Las negociaciones van encaminadas a aclarar y mejorar los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que versan respectivamente sobre la libertad de tránsito, los derechos y formalidades, y la publicación y aplicación de los reglamentos comerciales, con el fin de acelerar más el movimiento y el despacho de aduana de las mercancías, incluidas en particular las que están en tránsito¹⁰². Durante el año transcurrido, el Grupo de Negociación de la OMC sobre la Facilitación del Comercio consideró una serie de propuestas técnicas nuevas y revisadas de parte de los Estados miembros y se concentró en la unificación de las más de 130 propuestas recibidas hasta la fecha en propuestas de textos jurídicos¹⁰³ que puedan utilizarse para un futuro acuerdo de la OMC sobre la facilitación del comercio.

Las deliberaciones también se centraron en el trato especial y diferenciado para la facilitación del comercio. Se trata de un elemento clave para los países en desarrollo y los países menos adelantados, que consiste en pedir un enfoque más vigoroso del trato especial y diferenciado que sobrepase la tradicional concesión de períodos de transición para la aplicación de los compromisos y que incluya el suministro de la suficiente asistencia técnica y la creación de capacidad para aplicar las medidas con anterioridad a que rija su obligatoriedad. Las propuestas actuales sobre el tema¹⁰⁴ sugieren que los países en desarrollo y los países menos adelantados notifiquen a los miembros de la OMC acerca de las propuestas con respecto a las cuales necesitarán un plazo adicional y/o asistencia técnica e implantación de capacidad antes de poder aplicarlas.

Con el fin de ayudar a dichos países a evaluar su situación actual con respecto a las propuestas, la OMC, con el concurso de las llamadas organizaciones del anexo D¹⁰⁵, ha iniciado un amplio programa de cursos prácticos para la autoevaluación nacional. Participan en dichos cursos los principales interesados de los distintos países con el fin de examinar las propuestas, determinar su nivel actual de cumplimiento (es decir, si ya se cumplen, si podrían cumplirse más adelante, o si necesitarán asistencia técnica e implantación de capacidad) y exponer sus prioridades en materia de aplicación y asistencia técnica¹⁰⁶. Los resultados de estos cursos también sirven para informar y orientar a los representantes nacionales ante la OMC.

Los países podrían utilizar los resultados de la autoevaluación para formular sus planes de creación de capacidad con el fin de aplicar las medidas. Tal como se expone en la propuesta TN/TF/W/142, tales planes podrían comprender detalles relativos a esferas tales como las obligaciones para cuyo cumplimiento se requiere asistencia técnica e implantación de capacidad, el plazo de aplicación para cada disposición concreta, la implantación de capacidad y asistencia técnica necesarias y la determinación del posible donante. Evidentemente, ello hará menester deliberaciones entre cada país y los potenciales donantes para determinar en qué medida y en qué esferas habrá de proporcionarse la asistencia técnica y la asistencia para la implantación de capacidad¹⁰⁷. Lógicamente, esta actividad tendría también que integrarse en otras iniciativas nacionales actuales o previstas para la facilitación del comercio, con el fin de proporcionar un marco estratégico general de aplicación.

Las respuestas de los países que han emprendido la autoevaluación son muy positivas. Han indicado que los cursos prácticos de autoevaluación para la facilitación del comercio representan la primera vez que han emprendido una consulta tan amplia sobre cada país en relación con cuestiones vinculadas con la OMC, con el resultado de una mayor sensibilización y aceptación por parte de los principales interesados en el proceso de negociación. Tales cursos también fortalecen la voluntad política de aplicar las medidas, que es un ingrediente clave en la facilitación del comercio.

Junto con las otras organizaciones del anexo D, la UNCTAD ofrece facilitadores que ayudan en la organización de dichos cursos prácticos. La UNCTAD también brinda un programa de apoyo a los países en desarrollo y los países menos adelantados como preparación para la autoevaluación.

B. CUESTIONES JURÍDICAS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE

1. Examen de acontecimientos recientes relacionados con la seguridad de la cadena logística marítima y de los suministros

a) Organización Mundial de Aduanas

En 2005, el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio global (Marco SAFE) fue aprobado por el Consejo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Este documento obtuvo rápida aceptación internacional como el principal marco

relativo a la seguridad de la cadena mundial de suministros. Para junio de 2008, 154 administraciones miembros de la OMA habían expresado su intención de aplicar dicho Marco Normativo.

En ediciones anteriores de *El informe sobre el transporte marítimo* se presentaron las características básicas de dicho Marco. Uno de los aspectos que integran las disposiciones relativas a la red aduanas-empresas previstas en el Marco SAFE es el concepto de Operador Económico Autorizado (OEA), al que se define como "participante en el movimiento internacional de mercancías... que ha sido aprobado por la administración nacional de aduanas o en representación de ella por cumplir las normas de la OMA o normas equivalentes relativas a la seguridad de la cadena de suministros. Los OEA comprenden, entre otros, fabricantes, importadores, exportadores, agentes, transportistas, agrupadores de carga, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, almacenes y distribuidores"¹⁰⁸. Se han publicado directrices detalladas para los OEA y en junio de 2007 fueron integradas en una versión revisada del Marco SAFE. Los requisitos para ser reconocido como Operador Económico Autorizado, que se aplican a los OEA y/o las administraciones de aduana, se presentaron brevemente en *El transporte marítimo en 2007*, y se los vuelve a exponer aquí para facilitar la consulta. Se enumeran diversos elementos obligatorios, cada uno de ellos acompañado por el detalle de los requisitos concretos que se aplican a los OEA, a las aduanas, o a ambos¹⁰⁹. Estos elementos comprenden:

- a) Cumplimiento demostrado de los requisitos de las aduanas;
- b) Sistema satisfactorio de gestión de los registros comerciales;
- c) Viabilidad financiera;
- d) Consulta, cooperación y comunicación;
- e) Educación, formación y concienciación;
- f) Intercambio, acceso y confidencialidad de la información;
- g) Seguridad de la carga;
- h) Seguridad de los transportes;
- i) Seguridad de los locales;
- j) Seguridad del personal;
- k) Seguridad de los socios comerciales;

- l) Gestión de las crisis y recuperación de los incidentes; y
- m) Medición, análisis y mejora.

Aunque el Marco Normativo y las directrices para los OEA están en vigencia desde hace algún tiempo, aún no se tiene una idea clara del progreso que se ha logrado en la aplicación efectiva de los requisitos a nivel nacional. Uno de los principales retos con respecto a una eficaz aplicación global del Marco, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo, sigue siendo el reconocimiento mutuo de los certificados de OEA expedidos por diferentes administraciones aduaneras. A la larga, el reconocimiento mutuo de la condición de OEA será esencial para garantizar que los operadores que cumplen los criterios que se fijan en el Marco y que han obtenido su certificación como OEA en su propio país puedan gozar de los beneficios previstos en el Marco y participar en el comercio internacional en pie de igualdad. Si no existe un sistema de reconocimiento mutuo global del estatuto OEA, los comerciantes de algunos países, en particular de los países en desarrollo, podrán encontrarse ante una seria desventaja competitiva, lo cual puede resultar aún más preocupante en caso de que aumenten las presiones proteccionistas que ya se están manifestando en muchos países como resultado del enfriamiento de la economía mundial. Pese a ello, los avances en esta cuestión siguen siendo lentos. Si bien en el Marco SAFE figuran algunas directrices para la formulación de acuerdos de reconocimiento mutuo, también se hace hincapié en el hecho de que "el logro de un sistema global de reconocimiento mutuo del estatuto OEA requerirá algo de tiempo". Al respecto, se observa que "a la par de la sugerencia de los miembros y la Secretaría de la OMA de que el Marco SAFE se aplique con un criterio de fases progresivas, también deben ser graduales las expectativas de aplicación futura del reconocimiento mutuo de los sistemas aduaneros de control de los programas asociados. Se están formulando iniciativas bilaterales, subregionales y regionales como pasos intermedios útiles hacia tal sistema global"¹¹⁰.

Según la información proporcionada por la OMA, en diciembre de 2007 unos cinco países tenían programas operativos en relación con los OEA. Esto indica que queda mucho por hacer y que se necesitará aún

tiempo para apreciar tanto los beneficios como las dificultades del funcionamiento de programas para los OEA en el orden mundial. Tras el establecimiento de programas en relación con los OEA, las administraciones aduaneras debieran esforzarse por formular acuerdos de reconocimiento mutuo con otras administraciones que cuenten con programas similares. El Acuerdo de Reconocimiento Mutuo Estados Unidos-Nueva Zelanda, anunciado en junio de 2007, parece haber sido el primer acuerdo

Uno de los principales retos con respecto a una eficaz aplicación global del Marco SAFE, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo, sigue siendo el reconocimiento mutuo de los certificados de OEA expedidos por diferentes administraciones aduaneras.

bilateral de reconocimiento mutuo en relación con los OEA. Este acuerdo prevé el mejoramiento de la cooperación y la coordinación entre el Programa de asociación comercial antiterrorista de la Aduana de los Estados Unidos (C-TPAT) y el Plan de seguridad para las exportaciones del servicio aduanero de Nueva Zelanda¹¹¹. Según la OMA, en diciembre de 2007 estaban en marcha otros tres programas piloto relativos a los acuerdos de reconocimiento mutuo¹¹² con la participación de Australia-Nueva Zelanda, Estados Unidos-China, y las administraciones aduaneras de la Comunidad del África Oriental¹¹³, respectivamente.

En 2006, la OMA puso en práctica varios programas de instalación de capacidad, especialmente el Programa Columbus *Aid for SAFE Trade*¹¹⁴, que tiene como objetivo contribuir a modernizar las administraciones aduaneras miembros y asistir en la aplicación del nuevo marco de seguridad, además de preparar a los países para los posibles resultados de las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio. Este programa está integrado por tres fases:

- a) Fase 1. Evaluación de las necesidades. Esta fase concluyó en junio de 2007 tras haberse llevado a cabo más de 100 misiones de diagnóstico;
- b) Fase 2. Aplicación. Esta etapa se centra en la planificación estratégica, el inicio de programas y proyectos, la elaboración de infraestructuras de gestión y la observación y apoyo de los procesos de aplicación emprendidos por los miembros de la OMA. La secretaria de esta organización ha publicado un "compendio para formular la creación de capacidad"¹¹⁵, que es una guía de técnicas de gestión esenciales para permitir a las administraciones miembros controlar su propio

desarrollo organizacional. Este compendio será actualizado periódicamente para incorporar las reformas y los procesos de modernización de las distintas administraciones aduaneras;

- c) Fase 3. Observación y evaluación. Esta etapa está dedicada a la evaluación y seguimiento de los progresos realizados por los beneficiarios del Programa Columbus en lo relativo a la aplicación.

En 2007 se publicaron dos informes, ambos con el título *WCO trends and patterns report -a capacity-building estimate*, y un nuevo informe sobre el tema se publicó en junio de 2008¹¹⁶. El primer informe, que se centra en los resultados de la fase de evaluación de

las necesidades, constata que las administraciones de aduanas miembros conocen las nuevas dificultades pero necesitan apoyo para desarrollar la capacitación comercial necesaria para aplicar el Marco SAFE. Aunque la mayoría de los miembros del Programa parecen contar con una adecuada legislación en materia de aduanas que confiere autoridad para el ejercicio de la responsabilidad aduanera -es decir, el control básico de mercancías y personas que pasan por las fronteras- parece ausente una legislación primaria y secundaria relativa, entre otras cosas, al concepto de OEA, y por ello es menester una cooperación más intensa entre las aduanas y entre éstas y los asociados comerciales para facilitar la formulación de programas en relación con los OEA.

Con respecto al equipo para el escaneo de los contenedores, también conocido como equipo no intrusivo de inspección o como equipo de inspecciones no intrusivas, cuya adquisición está creciendo rápidamente según la información de que se dispone, en ambos informes de 2007 se señala la necesidad de proceder con cautela. En el primer informe se destacan algunos de los problemas que han detectado los analistas en la primera fase del Programa Columbus¹¹⁷. Entre ellos figuran particularmente los casos en que el equipo de escaneo es instalado antes de contarse con la infraestructura necesaria para la evaluación de los riesgos con el fin de garantizar una selección efectiva de los contenedores de alto

Una tendencia inquietante, sin embargo, es que algunos países utilizan los equipos de escaneo sin evaluación de los riesgos, secuencias adecuadas, estrategias definidas o infraestructuras suficientes.

... las administraciones de aduanas están al tanto de los nuevos retos pero necesitan apoyo para desarrollar la capacitación comercial necesaria para aplicar el Marco SAFE.

riesgo para su escaneo e inspección. El informe advierte que "Una tendencia inquietante, sin embargo, es que algunos países utilizan los equipos de escaneo sin evaluación de los riesgos, secuencias adecuadas, estrategias definidas o infraestructuras suficientes". El informe también afirma que "algunas administraciones adquieren las inspecciones no intrusivas sin un análisis previo del equipo realmente necesario, de su utilización en el nuevo sistema de gestión de riesgos, de la capacitación que hará falta ni de las necesidades en materia de mantenimiento. Por lo demás, la venta de estos equipos es rentable: los analistas de la OMA observaron ejemplos de vendedores que aprovechaban la excesiva insistencia en estos escaneadores para que los utilicen algunos países que todavía no están preparados para su empleo". Como también

se hace hincapié en el informe, el equipo de escaneo es muy caro y, debido a los constantes mejoramientos tecnológicos, puede resultar prohibitivo especialmente para muchas economías en desarrollo que carecen de recursos financieros y siguen dependiendo en gran medida de donantes y de planes de pago. En relación con dicho equipo, el segundo informe de la OMA sobre tendencias y modalidades reitera las inquietudes manifestadas como parte de la fase de evaluación de necesidades en el Programa Columbus y señala: "Un gran número, o un número creciente, de escaneadores en funcionamiento puede resultar un instrumento positivo, pero sólo si va acompañado de un plan estratégico que describa su

finalidad y utilización, de un sistema de evaluación de riesgos operativos, de un proceso de mantenimiento y de planes para la eventualidad de una avería; que contribuya a facilitar el comercio y no a perjudicarlo; y que no suponga un 100% de escaneo y de inspección física"¹¹⁸. El número de 2008 del informe sobre tendencias y modalidades brinda información

sobre las actividades del Programa Columbus así como sobre los resultados concretos logrados en las seis regiones de la OMA.

b) Unión Europea

En la Unión Europea se adoptó el Reglamento (CE) N° 1875/2006¹¹⁹ en diciembre de 2006 con el fin de introducir una serie de medidas para aumentar la

seguridad de los envíos hacia y desde la Unión Europea y para aplicar el Reglamento (CE) N° 648/2005, que fue el primer documento que incorporó el concepto de OEA en el Código Aduanero Comunitario. El Reglamento (CE) N° 1875/2006 contienen normas detalladas con respecto a la aplicación del programa sobre los OEA y prevé la expedición, a partir del 1° de enero de 2008, de certificados de OEA a los operadores económicos fiables que reúnan las condiciones y criterios necesarios para el reconocimiento de dicho estatuto¹²⁰. Cabe observar que se define al "operador económico" como "una persona que, en el marco de sus actividades profesionales, efectúa actividades reguladas por la legislación aduanera"¹²¹. Esta definición abarca, por ejemplo, a los fabricantes que producen mercancías para su exportación, pero no a los proveedores de materias primas que ya circulan libremente y a los operadores de transporte que acarrear sólo mercancías de libre circulación dentro del territorio aduanero de la Comunidad Europea¹²². Según la Comisión Europea, en febrero de 2008 se recibieron en el sistema de TIC de la Comunidad formulado con este fin 266 solicitudes de OEA provenientes de toda clase de participantes en la cadena de suministros¹²³. Las compañías que procuran obtener el estatuto OEA deben cumplir, entre otros, con los siguientes requisitos:

- a) Disponibilidad de un sistema automatizado para la gestión de los datos sobre el comercio y el transporte;
- b) Solvencia financiera demostrada (en los últimos tres años);
- c) Cumplimiento de normas adecuadas de seguridad (seguridad física, control del acceso, selección del personal, etc.).

Hay tres tipos de certificado a los que se puede aspirar:

- a) Simplificación aduanera: los OEA gozan de beneficios en cuanto a ciertas simplificaciones previstas en la reglamentación aduanera;

- b) Protección y seguridad: los OEA se benefician con la facilitación de los controles aduaneros relativos a la seguridad en los puntos de entrada o de salida del territorio aduanero de la Comunidad;
- c) Simplificación aduanera/protección y seguridad: los OEA disfrutan de los beneficios que ofrecen ambos certificados.

La Comisión Europea ha preparado varios documentos e instrumentos de orientación, en particular directrices detalladas para los OEA, que se publicaron en junio de 2007; un marco común para la evaluación del riesgo de los operadores económicos, denominado COMPACT, publicado en junio de 2006¹²⁴, un manual de autoevaluación y un manual de aprendizaje por vía electrónica para los OEA¹²⁵. La UE también está negociando el reconocimiento mutuo de los programas de asociados comerciales

La UE también está negociando el reconocimiento mutuo de los programas de asociados comerciales (OEA y similares) con sus principales socios comerciales, tales como los Estados Unidos, el Canadá, el Japón y China, así como con países vecinos (por ejemplo, Suiza y Noruega).

(OEA y similares) con sus principales socios comerciales, tales como los Estados Unidos, el Canadá, el Japón y China, así como con países vecinos (por ejemplo, Suiza y Noruega).

En 2007, la UE y los Estados Unidos iniciaron negociaciones con miras al reconocimiento mutuo de los programas sobre la cadena de suministros C-TPAT (Estados Unidos) y OEA (Unión Europea). Aunque hay considerables diferencias entre ambos planes de asociación aduanas-empresas, la Aduana y Protección de las Fronteras de los Estados Unidos y la Comisión Europea adoptaron en marzo de 2008 una "Hoja de ruta conjunta hacia el reconocimiento mutuo de los programas de asociación comercial"¹²⁶. La hoja de ruta se concentra en seis esferas que han de ser abordadas por los Estados Unidos y la Unión Europea para lograr el reconocimiento mutuo: política, administrativa, jurídica, de políticas, técnica/operativa y de evaluación. Se prevé que los Estados Unidos y la Unión Europea adopten las siguientes medidas encaminadas a lograr el reconocimiento mutuo a más tardar en 2009:

- a) Formular directrices con respecto al intercambio de información, en particular sobre los resultados de certificación/auditoría

y los aspectos jurídicos vinculados con la divulgación de detalles sobre la condición de miembros;

- b) Llevar a cabo verificaciones mixtas para determinar qué lagunas existen aún entre OEA y C-TPAT;
- c) Explorar y poner a prueba un componente de exportaciones para C-TPAT;
- d) Comunicarse las prácticas óptimas mediante visitas conjuntas y conferencias;
- e) Continuar el diálogo sobre las novedades legales y de política de sus respectivas administraciones;
- f) Aprobar y firmar un acuerdo de reconocimiento mutuo; y
- g) Evaluar los beneficios del reconocimiento mutuo para los miembros OEA/C-TPAT¹²⁷.

El 30 de enero de 2008, la Unión Europea y el Japón firmaron un Acuerdo de Cooperación y Asistencia Administrativa Mutua en Asuntos Aduaneros (CCMAA)¹²⁸. El acuerdo entró en vigor el 1º de febrero de 2008. En Bruselas se celebró el 11 de febrero de 2008 la primera reunión del Comité Mixto de Cooperación Aduanera UE-Japón con el fin de examinar la aplicación del Acuerdo. Las deliberaciones versaron sobre los siguientes temas:

- a) Seguridad de la cadena de suministro: constatación de la importancia del reconocimiento mutuo de sus programas y medidas de seguridad en relación con los OEA y decisión de crear un grupo de trabajo que formule recomendaciones sobre estas cuestiones;
- b) La protección de los derechos de propiedad intelectual; y
- c) Asistencia administrativa mutua en la lucha contra fraudes e irregularidades¹²⁹.

Como se informó en *El transporte marítimo en 2007*, la Unión Europea y China pusieron en marcha

un proyecto piloto sobre rutas comerciales seguras y ágiles¹³⁰. Como parte de ese proyecto, las administraciones aduaneras del Reino Unido, los Países Bajos y China comenzaron a intercambiar en noviembre de 2007 información electrónica sobre los contenedores que salían de su territorio por vía marítima a partir de los puertos de Felixstowe, Rotterdam y Shenzhen. Según la Comisión Europea, tras una intensa cooperación técnica llevada a cabo entre la UE y China, este último país ha continuado avanzando en el proceso de adoptar y aplicar legislación sobre seguridad y facilitación del comercio basada en la legislación de la UE sobre los OEA y compatible con ésta¹³¹.

La Comisión Europea, junto con los Estados miembros, también ha emprendido un estudio a fondo del papel de las aduanas para adaptarlas al comercio global y a las nuevas amenazas del terrorismo y el cambio climático. En este contexto, la adopción de un Código Aduanero Comunitario Modernizado

La Comisión Europea, junto con los Estados miembros, ha emprendido un estudio a fondo del papel de las aduanas para adaptarlas al comercio global y a las nuevas amenazas del terrorismo y el cambio climático. En este contexto, la adopción de un Código Aduanero Comunitario Modernizado (MCCC) constituye un avance importante al simplificar la legislación y los procedimientos administrativos tanto para las aduanas como para los comerciantes

(MCCC) constituye un avance importante al simplificar la legislación y los procedimientos administrativos tanto para las aduanas como para los comerciantes. El Consejo de Ministros de la UE adoptó el 15 de octubre de 2007 una posición común sobre el MCCC¹³² y, después de la aprobación del Parlamento Europeo, se adoptó el 23 de abril de 2008 el Reglamento (CE) N° 450/2008 promulgando el Código Aduanero Comunitario Modernizado¹³³. Este reglamento entró en vigor el 24 de junio de 2008 pero, con respecto a un amplio número de disposiciones prácticas que aún no fueron redactadas, su aplicación comenzará no antes del 24

de junio de 2009 ni después del 24 de junio de 2013¹³⁴. El nuevo código:

- a) Introduce como regla el asiento electrónico de las declaraciones aduaneras y los documentos conexos;
- b) Establece el intercambio de información electrónica entre las aduanas y otras autoridades competentes nacionales;
- c) Promueve el concepto de "despacho aduanero centralizado", en virtud del cual los comerciantes autorizados podrán declarar

electrónicamente sus mercancías y pagar los derechos de aduana en el lugar donde estén establecidos, independientemente de cuál sea el Estado miembro del territorio aduanero de la UE a través del cual se han de importar o exportar las mercancías o en el que han de consumirse;

- d) Ofrece bases para la elaboración de los conceptos de "ventanilla única" y de "una sola intervención", con arreglo a los cuales los operadores económicos proporcionan información sobre las mercancías a sólo un punto de contacto (concepto de "ventanilla única"), aunque los datos deban llegar a diferentes administraciones/organismos, de modo que los controles que se realicen sobre esas mercancías con distintos fines se lleven a cabo simultáneamente y en el mismo lugar (concepto de "una sola intervención")¹³⁵.

El MCCC también incorpora las enmiendas relativas a la seguridad que figuran en el Reglamento N° 648/2005¹³⁶, tales como el estatuto OEA, las declaraciones previas a la llegada y la salida y el marco de gestión de riesgos.

c) Organización Marítima Internacional

Desde 2005 la OMI ha participado en la aplicación de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (que figura en la resolución 60/288 de la Asamblea General) y se ha dedicado plenamente a la labor del Equipo Especial para la Lucha contra el Terrorismo. Como parte de este compromiso internacional, la OMI concurrió a la quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas con organizaciones internacionales, regionales y subregionales, celebrada en Nairobi (Kenya), del 29 al 31 de octubre de 2007¹³⁷ sobre la "Prevención de la circulación de terroristas y la seguridad eficaz en las fronteras"¹³⁸. Con motivo de la reunión, la OMI presentó su normativa global contra el terrorismo, que comprende el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP, capítulo XI-2 del Convenio SOLAS), así como el Convenio de 1988 para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su Protocolo de 2005¹³⁹. Entre los obstáculos detectados en la aplicación del régimen de seguridad marítima se

encuentran la falta de acuerdos administrativos y de verificación apropiados, la carencia de marcos legislativos nacionales adecuados y eficaces, la escasez de recursos humanos cualificados y la falta de fondos¹⁴⁰. Con el fin de garantizar la eficacia de las medidas de seguridad marítima se propusieron las siguientes medidas:

- a) Un estudio permanente de la aplicación de las medidas especiales de la OMI sobre la seguridad marítima;
- b) Una colaboración permanente a nivel regional y subregional en la aplicación de planes de acción centrados en las rutas marítimas fundamentales;
- c) La capacitación de mayor número de personal de seguridad marítima con cursos modelo nuevos y revisados;
- d) La organización de seminarios y cursos prácticos con el fin de aumentar la capacidad de las partes contratantes del SOLAS para llevar a cabo el control y la observancia;
- e) Una cooperación permanente con el Equipo Especial de las Naciones Unidas para la Lucha contra el Terrorismo.

El informe de la reunión extraordinaria, así como la declaración conjunta y el plan de acción conexo que aprobó, se presentaron al 84º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, en mayo de 2008¹⁴¹. En la declaración conjunta se confirmó, entre otras cosas, la intención de:

- a) Continuar fortaleciendo las relaciones de trabajo mediante una mayor interacción y comunicación;
- b) Aumentar la eficacia de la lucha contra el terrorismo;
- c) Continuar cooperando con los Estados miembros para facilitar la aplicación de las disposiciones de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad y de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo relativas al control y la seguridad de las fronteras, y para adoptar las medidas legislativas y administrativas pertinentes;
- d) Proseguir los esfuerzos para alentar a los Estados miembros a adherir a los convenios y protocolos internacionales y regionales

- relativos a la lucha contra el terrorismo, para establecer las medidas necesarias de control y seguridad de las fronteras y para ayudarlos a aplicar las disposiciones pertinentes en la legislación y las prácticas internas;
- e) Continuar cooperando con los Estados miembros con el fin de detectar deficiencias y dificultades en la aplicación por éstos de las medidas de seguridad de las fronteras y de lucha contra el terrorismo, así como la asistencia técnica que necesitan;
- f) Continuar facilitando asistencia técnica y de otro tipo a los Estados miembros, con su consentimiento, reconociendo que la creación de capacidad es un elemento básico en la lucha contra el terrorismo;
- g) Seguir desarrollando el conjunto de prácticas y códigos y normas internacionales óptimos con el fin de lograr el control y la seguridad de las fronteras como parte de la lucha general contra el terrorismo, y promover una aplicación más amplia de estas prácticas, códigos y normas óptimos;
- h) Garantizar que toda medida que se adopte para mejorar el control y la seguridad de las fronteras cumpla el derecho internacional, en particular la Carta de las Naciones Unidas, y los convenios y protocolos internacionales pertinentes;
- i) Continuar asistiendo a los Estados miembros a garantizar la preservación e integridad de la institución del asilo y el cumplimiento eficiente de sus principios básicos al aplicar las disposiciones de la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo vinculadas con el control y la seguridad de las fronteras;
- j) Proseguir analizando los esfuerzos por fortalecer la cooperación y la coordinación de las organizaciones internacionales, regionales y subregionales en la lucha contra el terrorismo en una futura reunión extraordinaria del Comité de Lucha contra el Terrorismo, entre otras cosas mediante una evaluación periódica de los progresos realizados y su difusión a todos los participantes.
- Cabe observar que la norma V/19-1 de SOLAS sobre un Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), adoptada en 2006, entró en vigor el 1º de enero de 2008. Esta norma se aplica a los buques de más de 500 TB construidos a partir del 31 de diciembre de 2008, con un programa gradual de aplicación para los buques construidos antes de esa fecha. La finalidad de este reglamento es permitir la vigilancia permanente de todos los buques de más de 500 TB con el fin de contribuir a la lucha contra las amenazas a la seguridad global. El Sistema LRIT, que debiera entrar en funciones a partir del 31 de diciembre de 2008, consiste en lo siguiente:
- ... la norma V/19-1 de SOLAS sobre un Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), adoptada en 2006, entró en vigor el 1º de enero de 2008. Esta norma se aplica a los buques de más de 500 TB construidos a partir del 31 de diciembre de 2008, con un programa gradual de aplicación para los buques construidos antes de esa fecha.
- a) Equipo a bordo para la transmisión de información del Sistema LRIT;
- b) Proveedores de servicios de comunicaciones;
- c) Proveedores de servicios de aplicación; y
- d) Centros de datos LRIT, que abarcan sistemas de vigilancia de los buques, el Plan de distribución de datos LRIT y el Intercambio internacional de datos (IDE). Los centros de datos LRIT intercambian información a través del IDE.
- Durante su 83º período de sesiones, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aceptó el ofrecimiento de los Estados Unidos de albergar, elaborar y operar el Intercambio internacional de datos LRIT (IDE)¹⁴². En su 84º período de sesiones, el CSM adoptó una resolución sobre el "Establecimiento del Intercambio internacional de datos LRIT a título provisional". Con el fin de lograr la aplicación oportuna del sistema LRIT, el CSM adoptó varias otras decisiones sobre el tema en su 84º período de sesiones¹⁴³. Entre otras cosas, el Comité formuló diversas circulares para brindar orientación sobre la aplicación, cooperación y especificaciones técnicas del Sistema LRIT y autorizó al Grupo especial sobre

LRIT "a examinar y adoptar enmiendas a las especificaciones técnicas del Sistema LRIT en nombre del Comité entre los períodos de sesiones 84° y 85° del CSM". También se dio mandato a dicho grupo para "elaborar, decidir y adoptar la documentación para el ensayo e integración del Sistema LRIT" y para "examinar todas las cuestiones relativas a la formulación de un plan para dar continuidad al Sistema LRIT y de ser posible formular dicho plan, e informar al respecto al 85° período de sesiones del CSM"¹⁴⁴.

Entre otras decisiones que el Comité de Seguridad Marítima adoptó en relación con la seguridad en su 83° período de sesiones se encuentran las siguientes:

- a) Sobre la base de las recomendaciones del Grupo Especial de Trabajo sobre Seguridad Marítima, que volvió a constituirse, el Comité resolvió la creación de un grupo por correspondencia sobre las disposiciones de seguridad para los buques que no estén comprendidos en el capítulo XI-2 de SOLAS ni en el Código PBIP (buques no SOLAS). Se invitó al grupo por correspondencia a formular directrices con las recomendaciones pertinentes para aumentar la seguridad marítima mediante adiciones a las medidas exigidas por el capítulo XI-2 de SOLAS y por el Código PBIP;
- b) Con respecto a la seguridad de los contenedores, el CSM hizo suya la circular conjunta CSM/FAL sobre la seguridad y la facilitación del comercio internacional, que fue formulada por el Grupo mixto de trabajo CSM/FAL sobre protección y facilitación del movimiento de las unidades de transporte cerradas y contenedores de carga transportados en buques¹⁴⁵.
- c) El CSM también apoyó el proyecto de enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (Convenio STCW). Las enmiendas propuestas se refieren al capítulo VI/1 y a las secciones A-VI/1 y B-VI/1, relativas a la formación en materia de seguridad y a la información general sobre esta esfera para

En 2007, la categoría de la serie de normas ISO 28000 fue elevada de su condición de Especificaciones Disponibles para el Público a la de Normas Internacionales de pleno derecho.

la gente del mar que no cumple deberes específicos vinculados con la seguridad, así como para todo el personal a bordo. Se propuso un nuevo capítulo VI/6 y nuevas secciones A-VI/6 y B-VI/6 en relación con las normas de competencia y la formación en conocimientos sobre la seguridad para la gente del mar con deberes específicos de seguridad. Este proyecto de enmiendas será examinado en el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) y se llevará a cabo al mismo tiempo un amplio estudio del Convenio STWC y del código correspondiente. Asimismo, el CSM decidió que debe exigirse a la gente del mar que presta servicios en buques no SOLAS una formación o instrucción básica en lo relativo a la seguridad.

d) *Organización Internacional de Normalización*

Como se informó en la edición anterior de la presente publicación, la Organización Internacional de Normalización (ISO) ha elaborado una serie de normas internacionales voluntarias sobre los sistemas de gestión de la cadena de suministros para el sector respectivo. En 2005 se adoptó la serie ISO/PAS 28000 *Especificación de los sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministros*. Esta serie de normas internacionales tiene como objetivo su aplicación por las organizaciones que participan en la fabricación, el servicio, el almacenamiento o el transporte por cualquier modo de transporte y en cualquier etapa del proceso de producción o suministro. La finalidad es facilitar y mejorar el control de los flujos de transporte, luchar contra el contrabando, hacer frente a las amenazas de piratería y terrorismo y permitir una gestión segura de las cadenas de suministros. En 2007, la categoría de la serie de normas ISO 28000 fue elevada de su condición de Especificaciones Disponibles para el Público a la de Normas Internacionales de pleno derecho.

Las normas reglamentarias aplicables al transporte marítimo y a la cadena de suministros que publicó la ISO en 2007 y que reemplazan a las anteriores Especificaciones disponibles para el público comprenden en particular las siguientes¹⁴⁶:

- a) ISO 20858:2007: *Ships and marine technology - maritime port facility security assessments and security plan development*. Esta norma tiene como fin ayudar al sector a aplicar de manera uniforme el código PBIP. Reemplaza la Especificación publicada el 1º julio de 2004.
- b) ISO 28000:2007: *Specification for security management systems for the supply chain*, que resume las prescripciones para permitir a una organización establecer, implantar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la protección, incluidos los aspectos esenciales para garantizar la protección de la cadena de suministros. Esta norma puede aplicarse de manera autónoma, pero se la ha diseñado para que sea plenamente compatible con ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004, que pueden utilizar como referencia las empresas que utilizan estos sistemas de gestión.
- c) ISO 28001:2007: *Security management systems for the supply chain - best practices for implementing supply chain security - assessments and plans - requirements and guidance*, que ayudará al sector a satisfacer las mejores prácticas resumidas en el Marco normativo SAFE de la OMA, el Programa de protección de aduanas de la Unión Europea-Operadores Económicos Autorizados (OEA) y la Iniciativa de protección de fronteras y aduanas de los Estados Unidos - Acuerdo de colaboración de aduanas y comercio contra el terrorismo (C-TPAT). Establece "requisitos y orientación para que las organizaciones que participen en las cadenas internacionales de suministro formulen y apliquen procesos para su protección; establezcan y registren un nivel mínimo de seguridad en cada cadena de suministro o segmento de dicha cadena; ayuden a satisfacer los criterios aplicables a los OEA establecidos en el Marco SAFE de la OMA y a formular los programas nacionales de protección de la cadena de suministro"¹⁴⁷. También fija las exigencias en materia de documentación para permitir la verificación.
- d) ISO 28003:2007: *Security management systems for the supply chain - requirements for bodies providing audit and certification of supply chain security management systems*; referencias ISO 19011:2002: *Guidelines for quality and/or environmental management systems auditing* e ISO/IEC 17021: *Conformity assessment - Requirements for bodies providing audit and certification of management systems with any necessary security-related modifications or change*. Brinda orientación armonizada para la acreditación de los órganos de certificación que aspiran a la certificación o registro en el marco de la serie ISO 28000 (o de otros requisitos específicos en materia de sistemas de gestión de la protección de la cadena de suministro).
- e) ISO 28004:2007: *Security management systems for the supply chain - guidelines for the implementation of ISO 28000*. Esta norma ofrece asesoramiento sobre la aplicación de ISO 28000:2007, explicando los principios básicos y su objetivo, así como los insumos, procesos y productos típicos de cada requisito de ISO 28000.
- f) ISO 28005: *Ships and marine technology - computer applications - electronic port clearance (EPC)*. Esta norma está en proceso de formulación. Prevé la transmisión de datos entre computadoras.

2. Instrumentos jurídicos y otros acontecimientos relacionados con el medio ambiente

El Comité de Protección del Medio Marítimo (MEPC) de la OMI adoptó en sus períodos de sesiones 56º y 57º algunas decisiones importantes relativas a las normas del anexo VI del MARPOL¹⁴⁸ para reducir la contaminación atmosférica causada por los buques y logró avances importantes en su labor sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). El Comité también examinó el actual proyecto de convenio sobre reciclaje de los buques y prosiguió su labor en relación con el Convenio para la gestión del agua de lastre de los buques.

a) Contaminación atmosférica causada por los buques

El transporte oceánico es el modo predominante de transporte de la carga internacional. Los buques transoceánicos acarrean aproximadamente el 80% de las mercancías mundiales y constituyen el modo más eficiente de transportar carga. El transporte marítimo internacional utiliza principalmente energía

obtenida de combustibles fósiles, cuya combustión produce considerables emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y óxidos de azufre (SO_x), a las que se atribuyen diversos efectos nocivos para la salud pública¹⁴⁹, y también de dióxido de carbono, que provoca el calentamiento del planeta. Sin embargo, cabe señalar que las emisiones de los combustibles de los buques no están comprendidas en el marco normativo internacional establecido en el Protocolo de Kyoto¹⁵⁰.

El MARPOL 1973/1978, que es el principal instrumento internacional relativo a la contaminación ocasionada por los buques y que abarca distintos tipos de contaminación (petróleo, productos químicos, contaminantes embalados, cloacas y basura), no contemplaba la contaminación atmosférica hasta 1997, cuando se adoptó en una conferencia especial un nuevo anexo VI con Normas para la Prevención de la Contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques. El anexo VI del MARPOL entró en vigor en mayo de 2005 y hasta el 30 de junio de 2008 había sido ratificado por 51 países, que representan aproximadamente el 80,36% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial¹⁵¹. El anexo VI trata de las emisiones de SO_x, NO_x y partículas, pero no abarca las emisiones de CO₂, que son objeto de debates por separado en la OMI. En este contexto, es importante advertir que la labor de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, si bien se encuentra en una etapa temprana, tiene como objetivo culminar en la adopción, en 2009, de un régimen coherente y exhaustivo de la OMI para reducir las emisiones de GEI ocasionadas por los buques que se dedican al comercio internacional¹⁵².

En su 56º período de sesiones, el MEPC confirmó que era necesario actualizar un estudio sobre las emisiones de gases de invernadero que la OMI había completado en 2000¹⁵³ y llegó a un acuerdo sobre el ámbito, el mandato y el calendario para llevar a cabo dicha actualización. En cuanto al mandato, el nuevo estudio sobre dichos gases debe analizar:

- a) Las existencias mundiales actuales de los gases de efecto invernadero y sustancias afines emitidas por los buques dedicados al transporte internacional;
- b) Los aspectos metodológicos y las posibles futuras situaciones en esta esfera;

Sin embargo, cabe señalar que las emisiones de los combustibles de los buques no están comprendidas en el marco normativo internacional establecido en el Protocolo de Kyoto.

- c) El progreso logrado hasta ahora en la reducción de las emisiones de GEI y otras sustancias;
- d) Las posibles futuras medidas para reducir las emisiones de GEI y la realización de un estudio de rentabilidad, en particular con respecto a las repercusiones ambientales y de salud pública, de las opciones para la reducción actual y futura de las emisiones de dichos gases y sustancias afines resultantes del transporte marítimo internacional; y
- e) El efecto de dichas emisiones en el cambio climático¹⁵⁴.

Un consorcio internacional de instituciones de investigación lleva a cabo la actualización del estudio, que se realiza en dos fases:

- a) la fase uno abarcará un inventario de las emisiones de CO₂ ocasionadas por el transporte marítimo internacional y las posibles futuras situaciones en la materia; se presentará el informe correspondiente a la OMI a más tardar en agosto de 2008 para su consideración en el MEPC 58 en octubre del mismo año;
- b) la fase dos comprenderá las emisiones de GEI que no sean CO₂ y de sustancias afines causadas por los buques que llevan a cabo el transporte internacional, de conformidad con la metodología adoptada por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, así como el examen de las posibilidades de lograr la reducción de dichas emisiones con medidas técnicas, operativas y basadas en el mercado. Se espera que el informe final sobre ambas fases esté listo a más tardar el 1º de marzo de 2009, para su examen por el MEPC 59¹⁵⁵.

En su 56º período de sesiones, el MEPC también encargó un estudio amplio para evaluar los efectos de diferentes opciones de combustibles en el medio ambiente, la salud humana y los sectores del transporte marítimo y el petróleo, como parte del proceso de revisión del anexo VI del MARPOL¹⁵⁶. El estudio fue llevado a cabo por un grupo oficioso mixto gobierno/sector de expertos científicos financiado con donaciones de los Estados miembros y organizaciones no gubernamentales. Dicho grupo

finalizó su labor con un informe¹⁵⁷ que fue presentado al MEPC con anterioridad a su 57º período de sesiones. El informe estima que las emisiones totales de CO₂ ocasionadas por el transporte marítimo se elevaron a 1.120 millones de toneladas en 2007, cifra que representa alrededor del 4% de las emisiones mundiales de dicho gas producidas por los combustibles. Se estima que para 2020 las emisiones de los buques aumenten en más de un 30% hasta llegar a 1.470 millones de toneladas. Dado que estas cifras son considerablemente superiores a los cálculos actuales para el sector de la aviación, el sector del transporte marítimo probablemente enfrentará mayores exigencias de abordar la cuestión de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero¹⁵⁸.

En su 57º período de sesiones, celebrado del 31 de marzo al 4 de abril de 2008, el MEPC adoptó varias enmiendas a las normas del anexo VI del MARPOL relativas a las emisiones de SO_x y de partículas:

- a) A partir del 1º de marzo de 2010, el límite de azufre aplicable a las zonas de reducción de emisiones pasaría a ser del 1,00% (10.000 ppm) en lugar del 1,50% (15.000 ppm);
- b) A partir del 1º de enero de 2012, el límite mundial para el azufre se reduciría del 4,50% (45.000 ppm) al 3,50% (35.000 ppm);
- c) A partir del 1º de enero de 2015, el límite de azufre aplicable a las zonas de reducción de emisiones sería del 0,10% (1.000 ppm);
- d) El límite mundial para el azufre se reduciría al 0,50% (5.000 ppm) a partir de 2020 (con sujeción a un estudio de viabilidad por realizarse en 2018; en caso de que dicho estudio arroje conclusiones negativas, el nuevo tope mundial debería aplicarse a partir del 1º de enero de 2025);
- e) Incorporación de una disposición relativa a la disponibilidad de combustibles en virtud de la norma 18 sobre disponibilidad y

calidad del combustible, que describe las medidas apropiadas que deben tomarse en caso de no observancia de los requisitos de la norma 14.

El informe estima que las emisiones totales de CO₂ ocasionadas por el transporte marítimo fueron 1.120 millones de toneladas en 2007, cifra que representa alrededor del 4% de las emisiones mundiales de dicho gas producidas por los combustibles. Se estima que para 2020 las emisiones de los buques aumenten en más de un 30% hasta llegar a 1.470 millones de toneladas. Dado que estas cifras son considerablemente superiores a los cálculos actuales para el sector de la aviación, el sector del transporte marítimo probablemente enfrentará mayores exigencias de abordar la cuestión de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El Comité también hizo suya una circular sobre "Interpretaciones unificadas acerca de la verificación del contenido de azufre en el fueloil"¹⁵⁹. Estas interpretaciones tendrán que aplicarse hasta que las enmiendas de 2008 al anexo VI del MARPOL entren en vigor.

Otras enmiendas que aprobó el MEPC se refieren a las emisiones de NO_x ocasionadas por los buques. Las normas para las emisiones de nitrógeno de los motores del grupo III¹⁶⁰ que operen en las zonas de reducción de emisiones se reducen a 3,4 g/kWh. Fuera de tales zonas, el límite de las emisiones de NO_x será el que se aplica a los motores del grupo II¹⁶¹, es decir 14,5 g/kWh. El límite

para los motores del grupo I¹⁶² es de 17 g/kWh. El Comité también aprobó algunas enmiendas al Código Técnico sobre las NO_x¹⁶³, que incluyen un nuevo capítulo 7 relativo a la certificación de los motores existentes. El texto enmendado también incorpora disposiciones vinculadas con medidas directas de medición y vigilancia, un procedimiento de certificación para los motores existentes y ciclos de pruebas aplicables a los motores de los grupos II y III.

Con respecto a las emisiones de CO₂, el MEPC logró importantes progresos en su 57º período de sesiones¹⁶⁴. El Comité acogió con beneplácito una propuesta del Secretario General de la OMI¹⁶⁵ para acelerar la labor de dicha organización sobre las emisiones de GEI, subrayando la importancia y urgencia universalmente reconocidas de limitar y reducir las emisiones de dichos gases y la importancia de actuar en forma concertada en el marco de los esfuerzos internacionales generales por formular y adoptar un acuerdo global a más tardar en 2009 con miras a su entrada en vigor no después de 2012. En este contexto, el Comité definió ciertas características principales de un futuro Marco de referencia de la OMI sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, que debería:

- | | | |
|--|---|--|
| <p>"1. Contribuir eficazmente a la reducción de las emisiones totales de gases de efecto invernadero a escala mundial;</p> <p>2. Ser vinculante y aplicable igualmente a todos los Estados de abandamiento a fin de evitar incumplimientos;</p> <p>3. Ser rentable;</p> <p>4. Poder limitar, o al menos reducir al mínimo de forma eficaz, la distorsión de la competencia;</p> <p>5. Basarse en el desarrollo sostenible y ecológico sin perjuicio para el crecimiento y el comercio mundiales;</p> <p>6. Partir de un enfoque basado en objetivos, sin prescribir métodos específicos;</p> <p>7. Promover y facilitar los avances tecnológicos, así como la investigación y el desarrollo en todo el sector del transporte marítimo;</p> <p>8. Favorecer la aplicación de las tecnologías punteras para mejorar el rendimiento energético; y</p> <p>9. Ser práctico, transparente, exento de fraude y fácil de administrar."</p> | <p>Las medidas pertinentes a corto plazo que se están examinando incluyen, entre otras, la creación de un plan global de gravámenes sobre el combustible de los buques marítimos para sufragar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como las medidas vinculadas con las mejoras en el consumo del combustible, la utilización de la energía eólica, la reducción de la velocidad de los buques y el abastecimiento energético en tierra firme.</p> | <p>otras, la creación de un plan global de gravámenes sobre el combustible de los buques marítimos para sufragar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como las medidas vinculadas con las mejoras en el consumo del combustible, la utilización de la energía eólica, la reducción de la velocidad de los buques y el abastecimiento energético en tierra firme. Entre las medidas correspondientes a largo plazo que se están considerando figuran las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Medidas técnicas para el proyecto de los buques; b) Uso de combustibles alternativos; c) Un índice de CO₂ para los proyectos de buques nuevos; d) Plan de verificación externa del índice de CO₂; e) Límite unitario del índice de CO₂ combinado con sanciones por incumplimiento; f) Régimen de comercialización de derechos de emisión¹⁶⁸ y/o mecanismo de desarrollo limpio; g) Inclusión de un elemento obligatorio de CO₂ en las tarifas por utilización de las infraestructuras portuarias. |
|--|---|--|

Se prevé, sin embargo, un nuevo examen de sus principios en el próximo período de sesiones del MEPC, particularmente con motivo de las reservas expresadas por algunas delegaciones con respecto al principio expuesto en el punto 2.

El Comité también aprobó el informe y el conjunto de medidas propuesto por un Grupo de Trabajo recientemente creado sobre las emisiones de GEI procedentes de los buques¹⁶⁶. El Grupo de Trabajo examinó detenidamente diversas medidas a corto y largo plazo para reducir las emisiones de CO₂ ocasionadas por los buques, que habían sido delineadas en un informe del Grupo por correspondencia interperíodos sobre cuestiones vinculadas con los GEI¹⁶⁷, que había sido creado por el MEPC 56 y constituido nuevamente por el Comité en su 57º período de sesiones. Las medidas pertinentes a corto plazo que se están examinando incluyen, entre

El Comité aprobó además un amplio mandato para una reunión entre períodos de sesiones en Oslo, del 23 al 27 de junio de 2008, del Grupo de Trabajo sobre los GEI. Los resultados de dicha reunión se presentarán en un informe escrito al MEPC 58; no obstante, según un comunicado de prensa de la OMI emitido después de la reunión, el Grupo de Trabajo logró progresos sobre "la formulación de un índice de CO₂ obligatorio para los proyectos de buques nuevos y de un índice operativo provisional". También celebró amplias deliberaciones "sobre las prácticas óptimas de aplicación voluntaria y sobre los instrumentos económicos que ofrecen potencial para la reducción de los gases de efecto invernadero"¹⁶⁹. El Comité también volvió a constituir el Grupo por correspondencia interperíodos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los

buques, con el mandato de "elaborar propuestas detalladas sobre las medidas identificadas en el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 57/4/5, MEPC 57/4/5/Add.1), que no se han seleccionado para que el Grupo de Trabajo sobre los gases de efecto invernadero las examine en su reunión interperíodos de Oslo (23 a 27 junio de 2008)"¹⁷⁰. El Grupo de Trabajo por correspondencia interperíodos debe presentar un informe provisional al MEPC 58 y un informe definitivo al MEPC 59.

b) *Reciclaje de buques*

En su 56º período de sesiones, el MEPC continuó avanzando en su labor sobre el proyecto de texto de un convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. El proyecto de convenio tiene como objetivo establecer normas de reciclaje de los buques aplicables a escala mundial al transporte marítimo internacional y a las actividades de reciclaje. El Comité convino en que el nuevo proyecto de convenio sobre el reciclaje reglamentaría los siguientes aspectos:

- a) El diseño, construcción, operación y preparación de los buques con el fin de facilitar su reciclaje seguro y ambientalmente racional, sin afectar la seguridad ni la eficiencia operativa de los buques;
- b) El funcionamiento de las instalaciones de reciclaje de buques de manera segura y ambientalmente racional;
- c) La implantación de un mecanismo apropiado de cumplimiento para el reciclaje de buques, que incorpore requisitos de certificación e información¹⁷¹.

Al respecto, el Comité también decidió que el Grupo de Trabajo interperíodos sobre el reciclaje de buques celebre una nueva reunión entre período de sesiones en octubre de 2008 para preparar la versión final del proyecto de convenio, que será examinada

por el Comité en su 58º período de sesiones en octubre de ese año. En junio de 2008, el Consejo de la OMI respaldó la celebración de una conferencia diplomática especial en Hong Kong (China), en mayo de 2009, para examinar el convenio sobre reciclaje de los buques con miras a su adopción.

- c) *Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y Convenio Internacional sobre la remoción de restos de naufragio*

En sus períodos de sesiones 56º y 57º, el MEPC también exhortó a los Estados a ratificar el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM). El convenio, que trata de los organismos acuáticos dañinos presentes en el agua de lastre, ya había sido adoptado en febrero de 2004, pero hasta la fecha no ha logrado el número suficiente de ratificaciones para entrar en vigor. Se ha estimado que el transporte marítimo internacional mueve aproximadamente

Se ha estimado que el transporte marítimo internacional mueve aproximadamente 3.000 a 4.000 millones de toneladas de agua de lastre anualmente, y que una cantidad similar se utiliza en el transporte interno y regional por buques. Este movimiento ocasiona la introducción de gran número de especies exógenas invasivas de bacterias, plantas y animales en el medio marino, lo cual representa una importante amenaza a la biodiversidad marina y puede tener también repercusiones económicas generales, como por ejemplo en relación con la pesca, el turismo y los recursos genéticos del mar.

3.000 a 4.000 millones de toneladas de agua de lastre anualmente, y que una cantidad similar se utiliza en el transporte interno y regional por buques¹⁷². Este movimiento ocasiona la introducción de gran número de especies exógenas invasivas de bacterias, plantas y animales en el medio marino, lo cual representa una importante amenaza a la biodiversidad marina y puede tener también repercusiones económicas generales, como por ejemplo en relación con la pesca, el turismo y los recursos genéticos del mar. El Convenio BWM entrará en vigor 12 meses después de su ratificación por 30 Estados

que representen el 35% del tonelaje mercante mundial. Hasta junio de 2008, sólo 14 Estados, que representan aproximadamente la décima parte del tonelaje total requerido, habían ratificado el Convenio¹⁷³. En su 56º período de sesiones, el Comité adoptó directrices de medidas adicionales relativas a la gestión del agua de lastre, con la finalidad de ayudar a la aplicación del Convenio BWM¹⁷⁴. Asimismo, el MEPC adoptó un conjunto de directrices

para el cambio del agua de lastre en la zona del Tratado Antártico. En su 57º período de sesiones, el Comité adoptó un procedimiento revisado para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas (G9). En el mismo período de sesiones, el Comité otorgó la "aprobación básica" a cuatro sistemas de gestión del agua de lastre y la "aprobación definitiva" a un sistema de gestión del agua de lastre que utiliza sustancias activas.

Por último, cabe señalar el hecho de que la República de Estonia fue el primer Estado en firmar el Convenio internacional sobre la remoción de restos de naufragio, que había sido adoptado en Nairobi en mayo de 2007¹⁷⁵. Este convenio estará abierto a la firma hasta el 18 de noviembre de 2008 y entrará en vigor 12 meses después de que diez Estados lo hayan firmado sin reservas o hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con el Secretario General de la OMI.

3. Trabajadores del mar

En febrero de 2008, el Secretario General de la OMI, Sr. Efthimios E. Mitropoulos, dio su apoyo a una campaña conjunta de la Federación Naviera Internacional, la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte para promover la aplicación y observancia de las

directrices de la OMI/Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el trato justo de la gente del mar en caso de accidente marítimo¹⁷⁶. Las directrices fueron adoptadas por la Comisión Jurídica de la OMI en abril de 2006 en su 91º período de sesiones. La campaña conjunta sirve para dar amplia promoción a las directrices, que hacen hincapié en la necesidad de una mejor cooperación y comunicación entre todos los participantes¹⁷⁷ y de garantizar un trato justo de la gente del mar en caso de accidente marítimo.

C. SITUACIÓN DE LOS CONVENIOS

Hay varios convenios internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 2 se proporciona información sobre la situación de los convenios marítimos internacionales preparados o adoptados con los auspicios de la UNCTAD al 25 de junio de 2008. Se encontrará información completa y actualizada de esos y otros convenios pertinentes en la página web de las Naciones Unidas www.un.org/law. Esta página ofrece también enlaces, entre otros, 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 2

Estados Contratantes Partes en los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 14 de octubre de 2008

Título 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, Montenegro, 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 (81)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajstán, Kenya, Lesotho, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (34)
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, Lituania, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu (13)
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 sobre el Embargo Preventivo de los Buques	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 10 países 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: AMERICA LATINA Y EL CARIBE

Todos los años, El informe sobre el transporte marítimo presta especial atención a las novedades producidas en una región determinada. El año pasado la región elegida fue Asia, en tanto que el año precedente fue África. Este año, el examen regional se concentra en lo acontecido en América Latina y el Caribe. El presente capítulo examina en particular lo acaecido desde 2003. Se comprueba que los servicios marítimos de línea y la conectividad intermodal son factores clave para la competitividad comercial de la región. América Latina y el Caribe tuvieron un constante incremento del PIB per cápita del 4,9% durante el período 2003-2007, impulsado en gran medida por la demanda asiática de los recursos naturales de la región. Durante ese período, las exportaciones y las importaciones aumentaron a una tasa anual del 8 y el 10%, respectivamente. El tráfico portuario alcanzó las 1.470 millones de toneladas en 2006, movimiento que puso a dura prueba a la infraestructura portuaria. Debido a la ampliación del canal de Panamá y a los acontecimientos portuarios conexos, han cobrado nuevo impulso los debates sobre posibles centros portuarios y existen nuevos proyectos ambiciosos motivados por la expectativa de convertirse en centros logísticos regionales. En este capítulo se examinan esas novedades relativas a los puertos, así como algunos otros grupos de temas marítimos regionales.

A. SITUACIÓN ECONÓMICA

Según la CEPAL (Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe), el PIB creció en alrededor del 5,6% en 2007, acompañado de un aumento en el PIB per cápita del 3,8% (véase el cuadro 50). De esta manera, 2007 se convierte en el quinto año consecutivo en que la región registra una tasa positiva de crecimiento, que alcanzó una tasa anual promedio de aumento del 4,9% en 2003-2007, la cual más que duplica la tasa del 2,2% del período 1980-2002. En el cuadro 51 se indica la relación entre este crecimiento y la paridad del poder adquisitivo per cápita para cada país de la región¹⁷⁸.

En líneas generales, la creciente demanda de los productos básicos de la región y de los insumos para productos intermedios y finales ha beneficiado a los puertos, el transporte marítimo y la logística interna de la región. En 2006, el comercio exterior total de mercancías se elevó a 1.200 millones de

dólares (que equivale al 45% del PIB de la región, con un aumento del 20% sobre las cifras de 2005). Por consiguiente, América Latina tuvo una balanza comercial positiva de 103.000 millones de dólares para las mercancías, que representa un aumento del 27% con respecto a 2005 y de más del 80% en relación con 2004.

Durante gran parte de 2007, la región de América Latina y el Caribe estuvo en presencia de la volatilidad de los mercados financieros causada por la incertidumbre derivada de las repercusiones de la crisis financiera de los Estados Unidos. Hasta la fecha, esta crisis no ha tenido efectos importantes en el nivel de la actividad económica ni del comercio internacional, y las cifras muestran que la mayoría de las economías de la región han crecido rápidamente. Tal crecimiento ha estado promovido principalmente por la demanda interna, y se observan incrementos particularmente acusados en el consumo privado y la formación de capitales.

Cuadro 50

América Latina y el Caribe: tasas de crecimiento del PIB, 1998-2007
(En porcentaje)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
América Latina y el Caribe	2,5	0,2	3,9	0,3	-0,4	2,2	6,2	4,7	5,6	5,6
América Latina	2,4	0,1	3,9	0,3	-0,5	2,1	6,2	4,7	5,5	5,6
América del Sur										
Argentina	3,9	-3,4	-0,8	-4,4	-10,9	8,8	9,0	9,2	8,5	8,6
Bolivia	5,0	0,4	2,5	1,7	2,5	2,7	4,2	4,0	4,6	3,8
Brasil	0,0	0,3	4,3		2,7	1,1	5,7	2,9	3,7	5,3
Chile	3,2	-0,8	4,5	3,4	2,2	3,9	6,0	5,7	4,0	5,3
Colombia	0,6	-4,2	2,9	2,2	2,5	4,6	4,7	5,7	6,8	7,0
Ecuador	2,1	-6,3	2,8	5,3	4,2	3,6	8,0	6,0	3,9	2,7
Guyana	-1,7	3,8	-1,4	2,3	1,1	-0,7	1,6	-2,0	4,7	4,5
Perú	-0,7	0,9	3,0	0,2	5,0	4,0	5,1	6,7	7,6	8,2
Paraguay	0,6	-1,5	-3,3	2,1	0,0	3,8	4,1	2,9	4,2	5,5
Suriname	3,1	-2,4	4,0	5,9	1,9	6,1	7,7	5,6	5,8	5,0
Uruguay	4,5	-2,8	-1,4	-3,4	-11,0	2,2	11,8	6,6	7,0	7,5
Venezuela, República Bolivariana de	0,3	-6,0	3,7	3,4	-8,9	-7,8	18,3	10,3	10,3	8,5
América Central										
Belice	3,7	8,7	12,9	4,9	5,1	9,3	4,6	3,5	5,6	3,0
Costa Rica	8,4	8,2	1,8	1,1	2,9	6,4	4,3	5,9	8,2	7,0
Guatemala	5,0	3,8	3,6	2,3	3,9	2,5	3,2	3,5	4,9	5,5
Honduras	2,9	-1,9	5,7	2,7	3,8	4,5	6,2	6,1	6,4	6,0
México	5,0	3,8	6,6	0,0	0,8	1,4	4,2	2,8	4,8	3,3
Nicaragua	3,7	7,0	4,1	3,0	0,8	2,5	5,3	4,3	3,7	3,0
Panamá	7,3	3,9	2,7	0,6	2,2	4,2	7,5	7,2	8,7	9,5
El Salvador	3,7	3,4	2,2	1,7	2,3	2,3	1,9	3,1	4,2	4,5
Antigua y Barbuda	4,4	4,1	1,5	2,2	2,5	5,2	7,2	4,7	12,5	6,0
Bahamas	6,8	4,0	1,9	0,8	2,3	1,4	1,8	2,7	3,4	3,3
Barbados	6,2	0,5	2,3	-4,6	0,7	2,0	4,8	4,1	3,8	4,0
Caribe	4,1	3,9	3,4	1,7	3,6	6,5	4,7	4,7	6,9	3,9
Cuba	0,2	6,3	6,1	3,0	1,5	2,9	4,5	n.d.	n.d.	7,0
Dominica	3,2	0,6	0,6	-3,6	-4,2	2,2	6,3	3,4	5,3	1,0
República Dominicana	7,0	6,7	5,7	1,8	5,8	-0,3	1,3	9,3	10,7	7,5
Granada	8,2	7,0	7,3	-4,8	1,8	8,1	-7,2	14,0	0,8	3,0
Haití	2,2	2,7	0,9	-1,0	-0,3	0,4	-3,5	1,8	2,3	3,3
Jamaica	-1,2	1,0	0,7	1,5	1,1	2,3	1,0	1,4	2,5	1,5
Saint Kitts y Nevis	0,9	3,6	4,3	2,0	1,1	0,5	7,6	4,8	6,4	5,5
Santa Lucía	6,4	2,4	-0,2	-5,1	3,1	4,1	5,4	6,0	4,0	4,0
San Vicente y las Granadinas	5,2	4,4	1,8	1,0	3,7	3,2	6,2	3,6	8,7	5,0
Trinidad y Tabago	8,1	8,0	6,9	4,2	7,9	14,4	8,8	8,0	12,0	5,5

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la CEPAL y CEPALSTAT, varios años.

Cuadro 51

América Latina y el Caribe: PIB per cápita, basado en la paridad del poder adquisitivo
(Dólares internacionales actuales)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ^a
América del Sur									
Argentina	12.210	11.832	10.624	11.699	13.000	14.513	16.080	17.559	18.662
Bolivia	2.366	2.408	2.454	2.517	2.639	2.774	2.931	3.062	3.217
Brasil	7.936	8.113	8.351	8.502	9.113	9.548	10.073	10.637	11.110
Chile	9.240	9.674	9.935	10.442	11.212	12.089	12.811	13.745	14.506
Colombia	6.214	6.344	6.465	6.742	7.155	7.615	8.260	8.891	9.327
Ecuador	3.283	3.683	3.751	3.912	4.285	4.622	4.835	5.021	5.210
Guyana	4.071	4.246	4.355	4.404	4.587	4.631	5.004	5.404	5.732
Paraguay	4.312	4.417	4.404	4.582	4.847	5.060	5.339	5.638	5.848
Perú	4.881	4.932	5.190	5.430	5.782	6.274	6.856	7.410	7.869
Suriname	4.462	4.809	4.961	5.291	5.691	6.111	6.571	6.995	7.293
Uruguay	8.833	8.688	7.819	8.113	9.279	10.844	11.969	12.917	13.640
Venezuela, República Bolivariana de	5.716	5.992	5.448	5.033	6.004	6.704	7.480	8.125	8.590
América Central									
Belize	5.868	6.122	6.351	6.871	7.396	7.409	7.835	8.108	8.240
Costa Rica	8.629	8.746	8.974	9.564	10.072	10.814	11.862	12.683	13.330
El Salvador	4.600	4.702	4.807	4.925	5.072	5.303	5.600	5.885	6.111
Guatemala	3.714	3.792	3.902	3.929	4.009	4.097	4.335	4.547	4.707
Honduras	2.503	2.567	2.621	2.708	2.860	2.999	3.199	3.378	3.470
México	9.038	9.120	9.217	9.412	10.111	10.626	11.369	11.880	12.323
Nicaragua	3.217	3.294	3.290	3.357	3.544	3.719	3.886	4.055	4.224
Panamá	6.169	6.234	6.370	6.659	7.236	7.845	8.593	9.395	10.216
Caribe									
Antigua y Barbuda	10.089	10.336	10.590	11.147	11.924	12.842	14.705	15.489	15.865
Bahamas	16.883	17.169	17.614	17.985	18.578	19.398	20.440	21.360	22.336
Barbados	14.851	14.783	15.087	15.662	16.835	18.038	19.274	20.532	21.388
Dominica	4.969	4.877	4.710	4.815	5.104	5.445	5.840	6.180	6.465
República Dominicana	6.690	6.999	7.331	7.242	7.488	8.327	9.377	10.241	10.732
Granada	7.503	7.279	7.430	7.996	7.758	8.941	9.198	9.623	10.082
Haití	1.786	1.780	1.764	1.772	1.745	1.777	1.840	1.914	1.994
Jamaica	3.601	3.722	3.815	3.963	4.097	4.270	4.494	4.654	4.806
Saint Kitts y Nevis	11.768	12.312	12.533	12.665	14.009	15.130	16.282	17.424	18.527
Santa Lucía	5.813	5.661	5.762	6.012	6.393	6.754	7.300	7.679	8.071
San Vicente y las Granadinas	5.817	5.952	6.243	6.548	7.187	7.575	8.343	8.923	9.635
Trinidad y Tabago	9.119	9.693	10.571	12.289	13.668	15.181	17.494	18.975	20.381

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Perspectivas de la Economía Mundial 2008, del FMI.

^a 2008: Previsiones de la CEPAL.

La solidez de que hizo gala la demanda interna dio un fuerte impulso a las importaciones, en tanto que por primera vez desde el año 2000 el volumen de las mercancías exportadas aumentó a un ritmo más lento que el PIB de la región. Aun así, la mayoría de los exportadores de recursos naturales disfrutaron de precios más elevados, y la región registró un mejoramiento comercial del 2,6%. El aumento de los precios de las exportaciones también contribuyó al quinto superávit consecutivo de la balanza de pagos de la región, aunque el alza de las importaciones lo redujo del 1,7% del PIB en 2006 al 0,7% en 2007.

El aumento de la demanda asiática de petróleo y minerales y el aumento de los precios mundiales llevó consigo el crecimiento de la demanda de los productos básicos de la región así como una mayor especialización en la producción de materias primas y sus derivados en los últimos años, en tanto que los sectores manufactureros perdieron terreno. En el cuadro 52 se exponen las modalidades de especialización en las siete economías más importantes en la región.

También se ha incrementado la especialización, y la mayoría de las economías latinoamericanas muestran un mayor grado de concentración de las exportaciones en los productos primarios que al comienzo del decenio.

En los mercados de bienes manufacturados de Europa y los Estados Unidos, reina una fuerte competencia entre los exportadores latinoamericanos y caribeños y los exportadores asiáticos. De las mayores economías de la región, la de México es la más vulnerable a la competencia asiática. El comercio intrasectorial se desarrolló sólo parcialmente en América Latina y el Caribe, salvo en el caso del Brasil y México, y es de considerablemente menor importancia que en Asia.

Los precios de las principales exportaciones de Colombia, Chile y el Uruguay han aumentado más rápidamente que los precios de sus importaciones. También se ha incrementado la especialización, y la mayoría de las economías latinoamericanas muestran un mayor grado de concentración de las exportaciones en los productos primarios que al comienzo del decenio. La tendencia hacia una mayor especialización en los productos básicos resulta más acusada en la República Bolivariana de Venezuela, el Ecuador, Bolivia y Chile; Costa Rica y la Argentina constituyen las excepciones.

Cuadro 52

Sectores de especialización en los países latinoamericanos que se indica, 2005
Índice Balassa

Producto	Argentina	Brasil	Chile	Colombia	México	Perú	Venezuela, República Bolivariana de	Promedio ALC ^a
Alimentos y animales en pie	6,30	3,81	3,40	3,27	0,85	3,24	0,07	2,51
Bebidas y tabaco	1,57	1,72	2,68	0,51	1,29	0,11	0,12	1,31
Materias crudas, excepto alimentos y combustibles	3,13	5,46	10,52	1,77	0,46	7,94	0,16	2,82
Combustibles y lubricantes minerales	1,60	0,60	0,21	3,83	1,45	0,91	8,66	2,14
Aceites, grasas y ceras animales y vegetales	22,07	3,56	0,30	1,60	0,10	2,63	0,01	2,86
Productos químicos y productos n.e.p.	0,74	0,55	0,47	0,74	0,32	0,21	0,16	0,44
Mercancías manufacturadas	0,75	1,32	2,54	0,92	0,59	1,44	0,49	0,92
Maquinaria y equipo de transporte	0,27	0,66	0,04	0,15	1,33	0,02	0,03	0,71
Artículos manufacturados varios	0,17	0,36	0,06	0,68	1,10	0,70	0,02	0,64
Productos básicos n.e.p.	0,57	0,12	0,90	0,88	0,11	5,28	0,06	0,40

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del Centro de Desarrollo de la OCDE (2007); con datos de WITS y COMTRADE (2007).

Nota: El Índice Balassa mide el desempeño relativo de las exportaciones por país y por sector, definido como la proporción de las exportaciones de cada producto de un país en el total mundial para ese producto dividida por la proporción de las exportaciones totales del país en las exportaciones mundiales totales.

^a América Latina y el Caribe.

En el cuadro 53 se puede advertir que todos los países salvo la República Bolivariana de Venezuela han registrado un crecimiento continuo de sus exportaciones desde 2003. Las exportaciones del Paraguay (141%) y Nicaragua (134%) han sido las que crecieron más rápidamente en la región; las exportaciones de El Salvador se han incrementado el 18,2%, y las de la República Bolivariana de Venezuela han disminuido el 14,6%. El mayor incremento de las importaciones se ha producido en el Ecuador (151%), Colombia (132,6% entre 2000 y 2007), la República Bolivariana de Venezuela (123,6%) y Chile (121%). En América Central, el mayor aumento del volumen de importaciones se registró en Guatemala (96,5%), Honduras (78,1%) y Costa Rica (70,9%). Entre 2000 y 2007 el valor monetario de las exportaciones se incrementó el 45%, y el de las importaciones el 56%.

El creciente comercio de la región no ha ido acompañado de la correspondiente infraestructura de transporte ni de sus servicios. En el resto de este capítulo se examinan las dificultades que se plantean en relación con el comercio marítimo, los servicios de transporte marítimo, la reforma portuaria y los costos del transporte.

B. EL COMERCIO MARÍTIMO

Tipos de productos básicos comercializados

En los gráficos 22 y 23 se describe la composición de las exportaciones marítimas de los países latinoamericanos a otras regiones, en lo relativo a su valor (en dólares) y su volumen (en toneladas). En líneas generales, ha habido un aumento en la parte de los alimentos y los animales en pie (Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional, CUCI 0) y de las materias crudas salvo los combustibles (CUCI 2). Las materias crudas constituyeron el renglón más importante de las exportaciones a la región de Asia y el Pacífico, tanto en valor como en volumen. La maquinaria (CUCI 7) y las manufacturas clasificadas (CUCI 6) tuvieron la mayor participación en las exportaciones a América del Norte y América latina y el Caribe (comercio intrarregional) en cuanto al valor. En el gráfico 23 se muestra claramente el predominio de las materias crudas (CUCI 2) y los alimentos y animales en pie (CUCI 0) en cuanto al volumen. Cuatro productos básicos -petróleo, cobre, soja y café- representan aproximadamente dos tercios de las exportaciones latinoamericanas

totales de materias primas. La mayoría de estas exportaciones, salvo el café, son transportadas en graneleros.

El predominio de las exportaciones de las materias crudas se manifiesta también en las balanzas comerciales de las economías latinoamericanas en lo relativo a su volumen (toneladas) (gráfico 24). En 2006, el Brasil acusó el desequilibrio más considerable, al exportar siete veces más de lo que importó.

Tráfico contenedorizado

Las economías latinoamericanas y caribeñas cuentan con un superávit de volumen comercial (toneladas), debido principalmente a las exportaciones de cargas a granel; en cuanto a los bienes manufacturados y otras mercancías contenedorizadas, el saldo es deficitario. Se calcula que, en total, el comercio contenedorizado de América Latina y el Caribe alcanzó los 17,5 millones de TEU en 2007, que constituye un aumento del 26% con respecto a 2004.

En 2007, se importaron en la región 9,9 millones de TEU y se exportaron 7,6 millones de TEU. El desequilibrio más pronunciado se registró en el comercio con Asia y el Pacífico (véase el cuadro 54).

En 2007, la mayor parte de la carga contenedorizada fue la del tráfico con América del Norte (5,5 millones de TEU), seguida por Europa (4,2 millones de TEU) y la región de Asia y el Pacífico (3,8 millones de TEU). Además, 2,8 millones de TEU correspondieron al tráfico marítimo intrarregional y con las demás regiones (1,2 millones de TEU).

México y varios países del Caribe tuvieron en 2007 los mayores déficits comerciales medidos en TEU; México importó 424.000 TEU más de los que exportó. En cambio, el Brasil y Chile obtuvieron superávits de 1,7 millones y 671.000 TEU, respectivamente.

Entre 2000 y 2007, los aumentos más considerables de las importaciones contenedorizadas ocurrieron en Colombia (152%), el Brasil (128%) y Chile (10%). En lo relativo a las exportaciones en contenedores, el mayor crecimiento se observa en el Perú (135%), el Brasil (120%) y los países centroamericanos (104%). Durante este período, las exportaciones han crecido siempre más que las importaciones. En el cuadro 55 se presentan claramente las repercusiones de la crisis económica de 2002/03 en las importaciones a

Cuadro 53

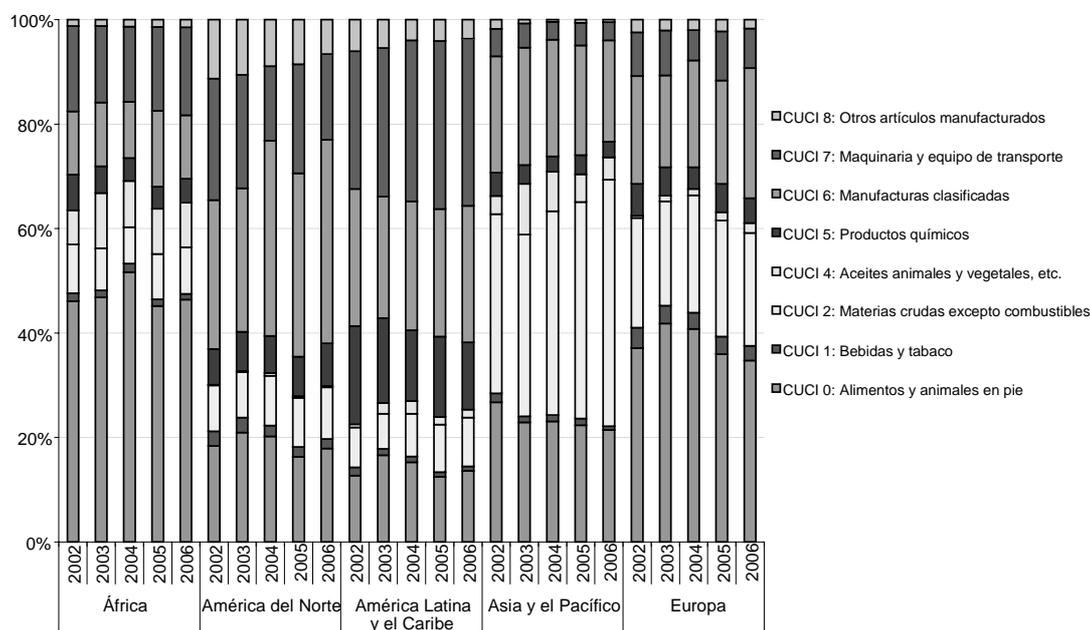
Índice del volumen del comercio, 2000-2007
Año base 2000 = 100

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Exportaciones								
América Latina	100	102,7	103,7	107,7	118,9	128,7	137,5	144,9
América del Sur								
Argentina	100	104,3	104,8	112,6	118,2	136,0	144,9	157,0
Bolivia	100	109,2	109,6	127,8	151,9	171,8	183,4	196,6
Brasil	100	109,6	119,0	137,7	163,8	178,5	185,7	198,6
Chile	100	107,4	107,4	117,5	135,7	141,2	144,0	151,9
Colombia	100	103,1	101,7	107,6	116,7	128,0	136,1	141,9
Ecuador	100	111,7	119,4	138,1	159,5	171,8	185,0	179,8
Paraguay	100	86,3	87,9	94,9	113,8	134,7	190,6	241,4
Perú	100	110,2	116,6	127,2	152,4	175,1	176,4	182,7
Uruguay	100	91,8	89,0	99,0	127,7	149,1	162,7	171,9
Venezuela, República Bolivariana de	100	97,1	92,0	81,4	92,6	95,6	91,0	85,4
América Central								
Costa Rica	100	89,8	98,6	114,2	115,7	129,0	146,6	163,3
El Salvador	100	100,6	105,9	111,7	113,6	111,2	112,3	118,2
Guatemala	100	100,6	99,7	108,2	110,2	163,1	173,9	190,7
Honduras	100	126,2	142,3	144,1	162,6	166,1	164,4	173,9
México	100	100,8	100,2	99,5	105,1	112,0	124,4	130,8
Nicaragua	100	117,4	121,9	140,7	172,1	191,7	219,5	234,3
Panamá	100	102,8	91,2	88,8	103,3	125,3	137,1	155,8
Importaciones								
América Latina	100	100,8	94,0	94,4	108,2	120,6	136,5	155,9
América del Sur								
Argentina	100	82,4	37,7	58,4	87,7	108,4	126,6	154,3
Bolivia	100	99,5	102,9	91,3	98,3	124,3	138,8	160,3
Brasil	100	102,9	90,5	87,1	103,1	108,8	126,2	158,7
Chile	100	101,3	101,9	112,4	134,3	163,8	183,7	212,0
Colombia	100	114,8	114,2	121,7	136,2	162,9	191,5	232,6
Ecuador	100	139,2	166,6	168,0	193,1	223,9	241,7	251,0
Paraguay	100	93,1	79,4	88,2	104,7	121,3	176,5	205,5
Perú	100	102,2	104,2	111,3	122,6	137,3	157,2	198,2
Uruguay	100	93,7	64,1	67,8	87,4	96,9	115,1	117,3
Venezuela, República Bolivariana de	100	114,3	79,9	61,5	93,3	126,5	166,3	223,6
América Central								
Costa Rica	100	99,5	114,6	123,8	125,5	143,1	162,5	170,9
El Salvador	100	108,3	109,7	118,6	124,5	129,2	137,4	146,6
Guatemala	100	113,7	127,5	132,0	140,9	173,1	183,5	196,5
Honduras	100	121,7	128,4	135,2	152,8	157,4	161,5	178,1
México	100	99,1	97,8	96,9	106,5	114,4	126,3	135,7
Nicaragua	100	102,3	105,0	111,0	124,6	136,3	147,4	153,2
Panamá	100	98,5	92,6	89,3	103,2	115,0	125,4	151,5

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la CEPAL y CEPALSTAT, varios años.

Gráfico 22

Exportaciones de las economías latinoamericanas y caribeñas^a por grupos de productos, 2002-2006
(En dólares actuales)



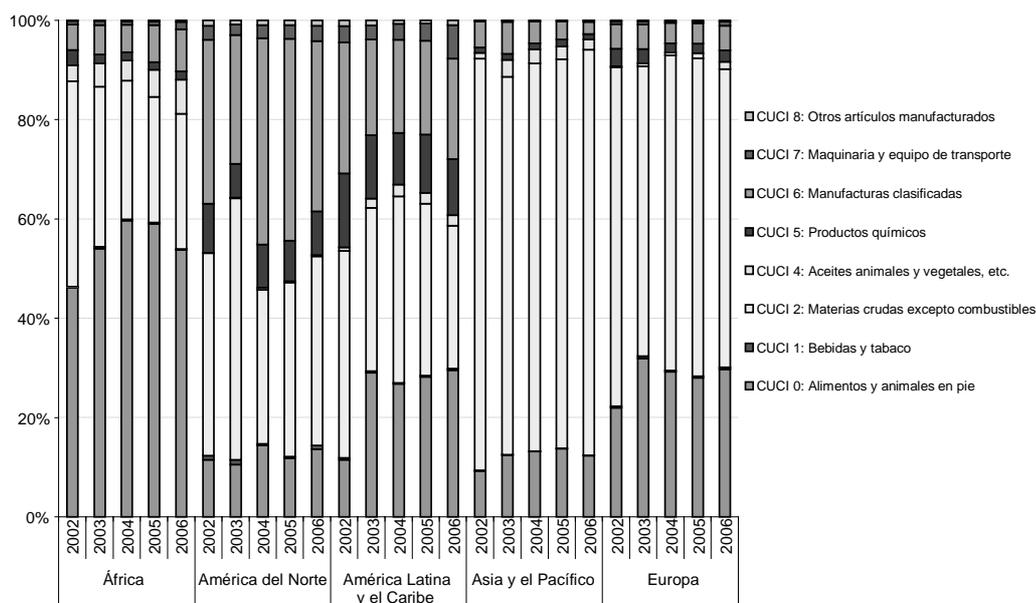
Fuente: Secretaría de la UNCTAD con la base de datos sobre transporte internacional (BTI), CEPAL 2006.

Nota: los productos CUCI 3 y CUCI 9 no están incluidos en esta cifra.

^a Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Perú, Ecuador, México, Colombia, Paraguay y la República Bolivariana de Venezuela.

Gráfico 23

Exportaciones de las economías latinoamericanas y caribeñas^a por grupos de productos, 2002-2006
(Volumen en toneladas)



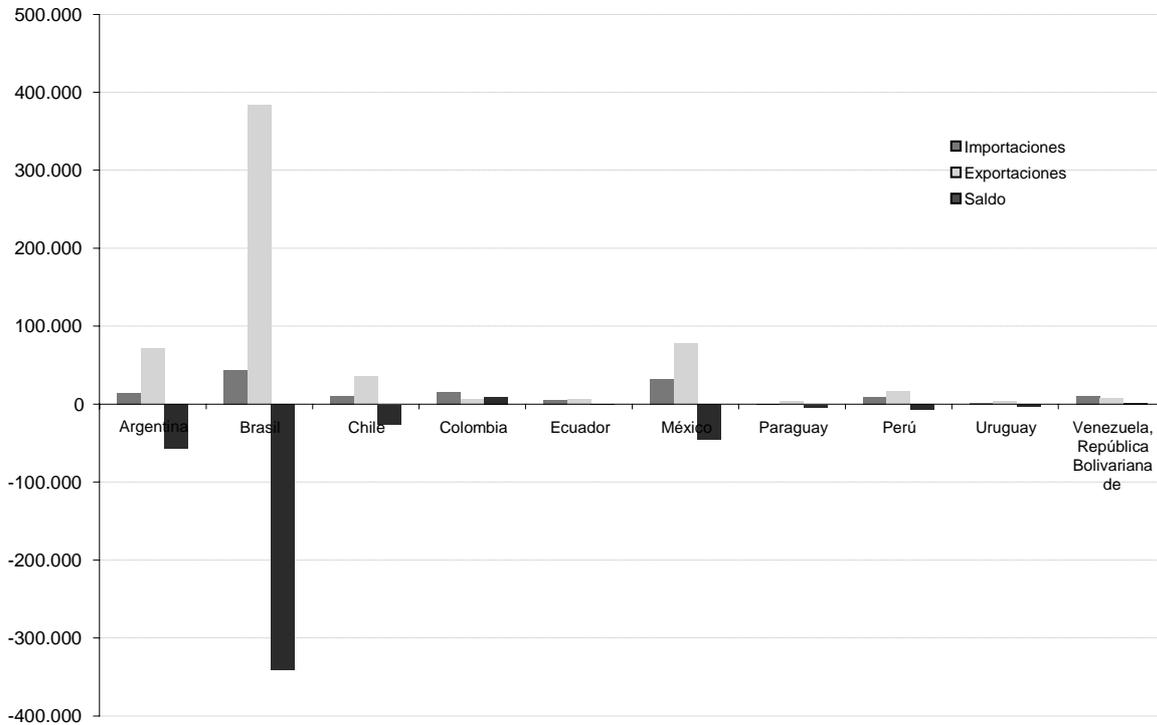
Fuente: Secretaría de la UNCTAD con la base de datos sobre transporte internacional (BTI), CEPAL 2006.

Nota: Los productos CUCI 3 y CUCI 9 no están incluidos en esta cifra.

^a Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Perú, Ecuador, México, Colombia, Paraguay y República Bolivariana de Venezuela.

Gráfico 24

Saldo de las importaciones y exportaciones del comercio marítimo, 2006
(En miles de toneladas métricas)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con la base de datos sobre transporte internacional (BTI), CEPAL 2006.

Nota: Los productos CUCI 3 y CUCI 9 no están incluidos en esta cifra.

la Argentina, el Uruguay y el Brasil. Desde 2003, la reactivación económica se manifiesta sólidamente en el aumento de las importaciones.

En el cuadro 56 se muestra la evolución del tráfico marítimo contenedorizado en TEU durante el período 2004-2007. Las importaciones de Asia en la región manifestaron algunas de las mayores tasas de crecimiento. Las importaciones provenientes de esa región en Colombia aumentaron 82%, en la Argentina 78%, en el Brasil 68%, en Chile 58% y en México 52% durante dicho período. Los volúmenes de las exportaciones de América Latina y el Caribe a la región de Asia y el Pacífico fueron considerablemente inferiores, lo cual contribuyó al creciente desequilibrio comercial entre las regiones. América Central¹⁷⁹ tuvo el mayor crecimiento del tráfico contenedorizado en las exportaciones a América del Norte. Las exportaciones contenedorizadas del Caribe y México a América del Norte disminuyeron en un 49 y un 16%, respectivamente, en el mismo período. México logró aumentar sus exportaciones a

Asia y el Pacífico en un 73%. El tráfico de México y el Caribe a otros países latinoamericanos y caribeños mostró tasas de crecimiento del 45 y el 39%, respectivamente.

El reciente crecimiento de la demanda de productos de exportación y la expansión de las actividades comerciales en toda la región crean nuevas oportunidades y desafíos para el sector marítimo y portuario, especialmente en cuanto a la oferta de servicios de transporte marítimo y el desarrollo de la infraestructura de los puertos.

C. EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Servicios de transporte con buques de línea

El efecto de la concentración de los servicios marítimos de línea y de su calidad son especialmente importantes para las regiones con menor movimiento comercial, que se prestan más fácilmente a la aparición de estructuras oligopólicas de mercado.

Cuadro 54

Saldo del comercio contenedorizado, 2007
(En TEU)

	Argentina	Brasil	América Central	Chile	Colombia	El Caribe	México	Otros países de la costa oriental de América del Sur	Otros países de la costa occidental de América del Sur	Perú	Venezuela, (República Bolivariana de)
África											
Exportaciones	66.002	244.526	2.993	10.356	4.780	9.756	7.546	8.437	6.853	3.095	3.589
Importaciones	3.822	10.816	1.290	1.430	2.831	6.006	13.127	3.898	611	2.210	1.868
Saldo	62.180	233.710	1.703	8.926	1.949	3.750	-5.581	4.539	6.242	885	1.721
Asia y el Pacífico											
Exportaciones	85.598	453.080	18.281	304.842	12.470	12.016	131.456	22.638	8.125	43.063	21.207
Importaciones	133.709	909.696	260.088	213.797	142.194	138.050	619.099	44.687	56.671	133.698	78.731
Saldo	-48.111	-456.616	-241.807	91.045	-129.724	-126.034	-487.643	-22.049	-48.546	-90.635	-57.524
Europa											
Exportaciones	296.356	1.161.029	220.390	287.743	120.879	166.122	218.287	62.701	55.725	80.070	56.744
Importaciones	99.981	425.690	123.982	76.474	57.371	249.348	217.505	43.672	27.189	53.601	97.809
Saldo	196.375	735.339	96.408	211.269	63.508	-83.226	782	19.029	28.536	26.469	-41.065
América del Norte											
Exportaciones	176.422	924.135		305.402	312.825	347.100	183.898	32.644	187.801	86.376	120.861
Importaciones	89.307	253.236	388.050	103.196	139.312	368.948	73.991	24.892	53.280	65.034	120.066
Saldo	87.115	670.899	718.492	202.206	173.513	-21.848	109.907	7.752	134.521	21.342	795
América Latina y el Caribe											
Exportaciones	120.708	379.121	74.397	215.248	129.862	85.428	219.619	31.553	28.424	65.028	63.130
Importaciones	86.934	91.497	201.720	89.369	134.129	223.572	256.463	43.895	49.016	95.298	140.625
Saldo	33.774	287.624	-127.323	125.879	-4.267	-138.144	-36.844	-12.342	-20.592	-30.270	-77.495
Total mundial											
Exportaciones	825.433	3.428.569	1.442.984	1.165.825	623.446	632.864	788.075	169.036	311.912	281.155	265.899
Importaciones	440.862	1.730.331	1.022.140	494.353	562.732	1.019.311	1.211.643	165.638	195.318	359.621	445.731
Saldo	384.571	1.698.238	420.844	671.472	60.714	-386.447	-423.568	3.398	116.594	-78.466	-179.832

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil marítimo 2008* de la CEPAL y *Global Insight*: varias publicaciones.

Nota: las cifras de 2007 son preliminares.

Cuadro 55

Importaciones y exportaciones contenedorizadas
(Índice, año base, 2000)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Importaciones								
Argentina	1,00	0,88	0,40	0,62	0,86	0,97	1,08	1,20
Chile	1,00	0,97	1,10	1,19	1,48	1,70	1,89	2,10
Colombia	1,00	1,12	1,17	1,28	1,57	1,86	2,25	2,52
Otros países de la costa occidental de América del Sur	1,00	0,94	1,02	1,00	1,25	1,27	1,35	1,44
Venezuela, República Bolivariana de	1,00	1,25	0,90	0,66	1,12	1,29	1,45	1,56
América Central	1,00	1,09	1,15	1,24	1,46	1,54	1,90	2,04
Perú	1,00	0,97	1,05	1,10	1,41	1,66	1,82	2,00
Otros países de la costa oriental de América del Sur	1,00	0,89	0,72	0,74	0,99	1,02	1,24	1,34
El Caribe	1,00	1,09	1,09	1,04	1,25	1,36	1,48	1,52
México	1,00	1,13	1,23	0,92	1,06	1,14	1,30	1,39
Brasil	1,00	1,00	0,83	0,83	1,51	1,73	2,06	2,28
Total ALC	1,00	1,05	1,00	0,95	1,27	1,41	1,62	1,76
Exportaciones								
Argentina	1,00	1,10	1,23	1,47	1,56	1,68	1,81	2,00
Chile	1,00	1,11	1,09	1,27	1,56	1,59	1,82	1,86
Colombia	1,00	0,95	1,07	1,31	1,50	1,66	1,78	1,86
Otros países de la costa occidental de América del Sur	1,00	0,97	0,98	1,03	1,11	1,18	1,36	1,40
Venezuela, República Bolivariana de	1,00	0,93	0,84	0,84	1,05	1,05	0,97	0,91
América Central	1,00	1,02	1,04	1,11	1,22	1,31	1,90	2,04
Perú	1,00	1,25	1,31	1,30	1,68	1,92	2,24	2,35
Otros países de la costa oriental de América del Sur	1,00	1,15	1,00	1,37	1,55	1,85	1,87	1,96
El Caribe	1,00	1,00	1,06	1,18	1,47	1,63	0,99	1,01
México	1,00	1,70	1,35	1,25	1,39	1,45	1,55	1,65
Brasil	1,00	1,09	1,28	1,55	1,88	1,97	2,13	2,20
Total ALC	1,00	1,11	1,15	1,30	1,54	1,63	1,74	1,82

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la CEPAL proporcionados por Global Insight Inc. (www.globalinsight.com).

En general, las líneas de transporte marítimo han adoptado dos estrategias para lograr economías de escala en los servicios de los buques de línea: en primer lugar, mediante las economías de escala internas que se logran con aumentar el tamaño de los buques, y en segundo término mediante el aumento del tamaño de la empresa por conducto del crecimiento orgánico o de fusiones y adquisiciones. Cuando las estrategias para adquirir el control de otras compañías no resultaron posibles o eficaces,

los transportistas marítimos de línea procuraron obtener economías de escala a través de conferencias y alianzas.

El éxito de las economías de escala se manifiesta en el constante crecimiento del tamaño de los buques que operan en el mercado. En el gráfico 25 se expone el aumento del tamaño de los buques que realizan el tráfico entre América del Sur y el mercado de Europa/Mediterráneo desde el año 2000. El incremento del

Cuadro 56

Tráfico contenedorizado, 2004-2007
(En TEU)

Origen/destino		2004	2005	2006	2007	Variación 2004-2007 (porcentaje)	
Argentina	África	Exportaciones	48.459	56.223	60.882	66.002	36
		Importaciones	2.910	3.409	3.549	3.822	31
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	69.244	74.720	80.594	85.598	24
		Importaciones	75.121	95.454	114.919	133.709	78
	Europa	Exportaciones	260.292	273.844	282.481	296.356	14
		Importaciones	77.049	86.510	93.252	99.981	30
	América del Norte	Exportaciones	121.347	124.159	136.321	176.422	45
		Importaciones	74.645	77.094	82.318	89.307	20
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	101.179	110.201	114.971	120.708	19
		Importaciones	67.806	73.263	78.667	86.934	28
Total mundial	Exportaciones	641.836	693.924	744.939	825.433	29	
	Importaciones	316.934	357.141	396.885	440.862	39	
Brasil	África	Exportaciones	191.063	206.086	225.366	244.526	28
		Importaciones	7.791	7.890	10.164	10.816	39
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	338.384	390.149	432.252	453.080	34
		Importaciones	540.058	642.669	796.923	909.696	68
	Europa	Exportaciones	966.941	1.022.407	1.097.907	1.161.029	20
		Importaciones	308.852	352.669	413.288	425.690	38
	América del Norte	Exportaciones	939.028	938.437	966.183	924.135	-2
		Importaciones	197.868	201.390	224.322	253.236	28
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	316.066	315.896	357.315	379.121	20
		Importaciones	63.378	76.129	83.076	91.497	44
Total mundial	Exportaciones	2.940.584	3.079.350	3.319.649	3.428.569	17	
	Importaciones	1.144.342	1.310.341	1.563.646	1.730.331	51	
América Central	África	Exportaciones	2.471	2.645	2.774	2.993	21
		Importaciones	1.108	1.116	1.257	1.290	16
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	14.509	16.175	17.872	18.281	26
		Importaciones	162.240	184.758	235.037	260.088	60
	Europa	Exportaciones	142.863	171.732	206.745	220.390	54
		Importaciones	85.810	89.495	122.015	123.982	44
	América del Norte	Exportaciones	635.063	654.309	1.028.031	1.106.542	74
		Importaciones	319.740	325.747	364.327	388.050	21
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	54.051	63.019	69.905	74.397	38
		Importaciones	134.384	139.998	187.632	201.720	50
Total mundial	Exportaciones	864.777	924.250	1.343.660	1.442.984	67	
	Importaciones	732.676	775.483	954.002	1.022.140	40	

Cuadro 56 (continuación)

Origen/destino		2004	2005	2006	2007	Variación 2004-2007 (porcentaje)	
Chile	África	Exportaciones	6.875	7.207	9.221	10.356	51
		Importaciones	1.301	1.240	1.323	1.430	10
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	270.453	269.384	282.278	304.842	13
		Importaciones	135.574	160.307	189.735	213.797	58
	Europa	Exportaciones	247.662	241.140	273.220	287.743	16
		Importaciones	58.622	70.616	74.104	76.474	30
	América del Norte	Exportaciones	261.772	274.325	335.508	305.402	17
		Importaciones	70.965	80.438	87.903	103.196	45
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	162.854	170.192	200.134	215.248	32
		Importaciones	72.713	78.924	82.496	89.369	23
Total mundial	Exportaciones	979.406	995.867	1.137.348	1.165.825	19	
	Importaciones	347.043	399.780	444.856	494.353	42	
Colombia	África	Exportaciones	3.887	3.868	4.451	4.780	23
		Importaciones	2.329	2.480	2.706	2.831	22
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	12.337	11.374	11.865	12.470	1
		Importaciones	78.200	97.086	123.442	142.194	82
	Europa	Exportaciones	91.554	99.494	113.059	120.879	32
		Importaciones	42.610	48.884	54.587	57.371	35
	América del Norte	Exportaciones	272.670	315.983	311.926	312.825	15
		Importaciones	92.349	105.355	121.005	139.312	51
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	97.464	99.763	117.743	129.862	33
		Importaciones	90.765	107.613	121.324	134.129	48
Total mundial	Exportaciones	503.867	558.510	597.992	623.446	24	
	Importaciones	351.777	415.830	503.084	562.732	60	
El Caribe	África	Exportaciones	6.909	7.392	8.632	9.756	41
		Importaciones	5.087	5.309	5.861	6.006	18
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	10.938	10.665	11.958	12.016	10
		Importaciones	87.718	102.156	125.836	138.050	57
	Europa	Exportaciones	147.788	143.103	154.628	166.122	12
		Importaciones	203.589	226.103	247.746	249.348	22
	América del Norte	Exportaciones	682.011	770.587	352.906	347.100	-49
		Importaciones	306.093	339.150	360.198	368.948	21
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	61.449	76.312	81.539	85.428	39
		Importaciones	210.553	207.140	217.824	223.572	6
Total mundial	Exportaciones	918.286	1.017.712	620.550	632.864	-31	
	Importaciones	839.758	908.666	989.597	1.019.311	21	

Cuadro 56 (continuación)

Origen/destino			2004	2005	2006	2007	Variación 2004-2007 (porcentaje)	
México	África	Exportaciones	3.350	6.700	6.999	7.546	125	
		Importaciones	12.419	12.552	12.956	13.127	6	
	Asia y el Pacífico	Exportaciones	76.028	109.989	123.045	131.456	73	
		Importaciones	407.192	461.950	558.487	619.099	52	
	Europa	Exportaciones	204.720	187.437	203.309	218.287	7	
		Importaciones	194.718	201.047	216.049	217.505	12	
	América del Norte	Exportaciones	218.678	190.848	185.031	183.898	-16	
		Importaciones	66.921	67.689	73.200	73.991	11	
	América Latina y el Caribe	Exportaciones	151.272	179.382	198.751	219.619	45	
		Importaciones	218.127	224.916	244.782	256.463	18	
	Total mundial	Exportaciones	666.983	695.590	742.033	788.075	18	
		Importaciones	922.852	994.902	1.134.773	1.211.643	31	
	Otros países de la costa oriental de América del Sur	África	Exportaciones	6.505	7.011	7.867	8.437	30
			Importaciones	3.172	3.329	3.784	3.898	23
Asia y el Pacífico		Exportaciones	17.035	19.975	20.996	22.638	33	
		Importaciones	27.366	30.382	39.910	44.687	63	
Europa		Exportaciones	48.136	53.773	59.039	62.701	30	
		Importaciones	31.173	34.147	42.496	43.672	40	
América del Norte		Exportaciones	31.145	43.272	32.833	32.644	5	
		Importaciones	23.311	21.472	21.529	24.892	7	
América Latina y el Caribe		Exportaciones	25.578	28.334	30.444	31.553	23	
		Importaciones	34.591	33.978	40.611	43.895	27	
Total mundial		Exportaciones	133.505	159.226	160.643	169.036	27	
		Importaciones	122.204	126.142	152.526	165.638	36	
Otros países de la costa occidental de América del Sur		África	Importaciones	4.069	4.764	6.112	6.853	68
			Exportaciones	308	523	581	611	98
	Asia y el Pacífico	Importaciones	5.825	6.585	7.713	8.125	39	
		Exportaciones	38.831	46.380	51.504	56.671	46	
	Europa	Importaciones	44.059	50.939	51.112	55.725	26	
		Exportaciones	23.255	26.424	27.250	27.189	17	
	América del Norte	Importaciones	157.957	160.270	188.336	187.801	19	
		Exportaciones	63.223	50.060	51.394	53.280	-16	
	América Latina y el Caribe	Importaciones	21.692	23.234	26.566	28.424	31	
		Exportaciones	39.847	43.240	46.371	49.016	23	
	Total mundial	Importaciones	247.742	262.082	301.374	311.912	26	
		Exportaciones	170.744	172.276	184.093	195.318	14	

Cuadro 56 (continuación)

Origen/destino		2004	2005	2006	2007	Variación 2004-2007 (porcentaje)		
Perú	África	Importaciones	2.241	2.263	2.791	3.095	38	
		Exportaciones	1.785	2.031	2.154	2.210	24	
	Asia y el Pacífico	Importaciones	30.842	33.591	39.492	43.063	40	
		Exportaciones	87.728	101.075	119.749	133.698	52	
	Europa	Importaciones	57.930	62.598	75.092	80.070	38	
		Exportaciones	37.126	47.091	51.608	53.601	44	
	América del Norte	Importaciones	61.306	73.790	86.100	86.376	41	
		Exportaciones	59.747	61.285	56.651	65.034	9	
	América Latina y el Caribe	Importaciones	46.510	55.003	61.201	65.028	40	
		Exportaciones	60.548	78.553	88.285	95.298	57	
	Total mundial	Importaciones	201.673	230.090	267.854	281.155	39	
		Exportaciones	253.358	297.988	327.185	359.621	42	
	Venezuela, (República Bolivariana de)	África	Importaciones	3.060	3.229	3.225	3.589	17
			Exportaciones	1.602	1.691	1.814	1.868	17
Asia y el Pacífico		Importaciones	18.290	19.660	20.701	21.207	16	
		Exportaciones	45.105	56.988	69.049	78.731	75	
Europa		Importaciones	38.956	46.025	54.299	56.744	46	
		Exportaciones	80.228	88.915	94.938	97.809	22	
América del Norte		Importaciones	190.377	181.238	145.248	120.861	-37	
		Exportaciones	83.538	98.557	113.383	120.066	44	
América Latina y el Caribe		Importaciones	57.489	57.690	60.661	63.130	10	
		Exportaciones	102.892	115.272	128.162	140.625	37	
Total mundial		Importaciones	308.540	308.163	284.461	265.899	-14	
		Exportaciones	318.428	366.879	413.424	445.731	40	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil marítimo 2008* de la CEPAL y *Global Insight*: varias publicaciones.

Nota: las cifras de 2007 son preliminares a septiembre de ese año.

tamaño de los buques en la costa occidental de América del Sur podría ser mayor si se eliminaran las restricciones de calado en algunos de los principales puertos. En el caso del tráfico entre la costa occidental de Sudamérica y Europa, el Mediterráneo y la costa oriental de los Estados Unidos y el Golfo de México, la dimensión de los buques también se ve limitada por el canal de Panamá. Su ampliación abrirá nuevas oportunidades para la prestación de servicios por buques más grandes.

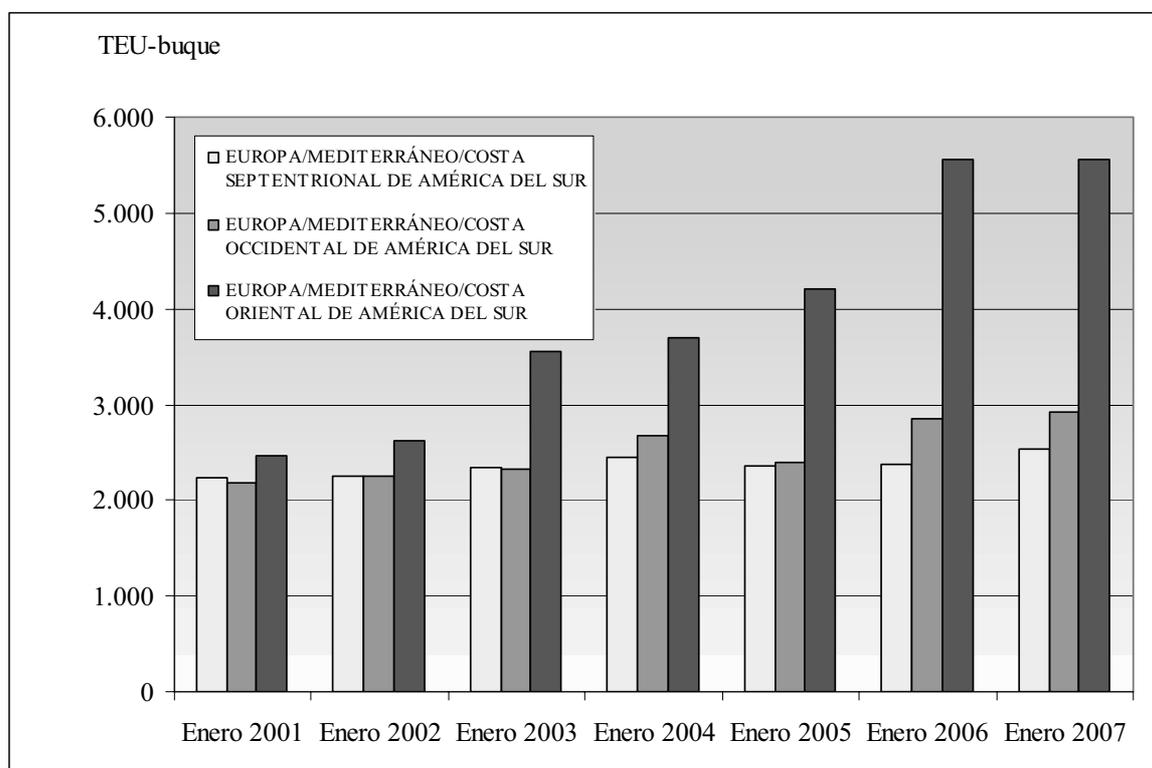
La capacidad de transporte en las rutas de América del Sur ha aumentado como respuesta a la demanda

La capacidad de transporte en las rutas a América del Sur ha aumentado.

del mercado. La capacidad en las rutas entre la costa septentrional de América del Sur y América del Norte, entre la costa oriental de América del Sur y América del Norte, entre Asia y la costa occidental de América del Sur y entre Europa y la costa oriental de América del Sur se ha más que duplicado entre 2000 y 2007. El efecto directo de los cambios producidos en el desarrollo económico, tales como la crisis económica de 2002 y 2003, que golpeó especialmente a los países de la costa oriental de América del Sur, resulta patente en las cifras (cuadro 57), que demuestran que el sector del transporte marítimo reacciona rápidamente ante los cambios del mercado. Mientras duró la crisis económica,

Gráfico 25

Evolución del tamaño de los portacontenedores, rutas América del Sur-Europa/Mediterráneo, 2000-2007
(Índice: año base, 2000)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de ComPair Data 2000-2007.

Cuadro 57

Evolución de la capacidad del transporte marítimo de línea en las principales rutas comerciales de América del Sur, 2000-2007
(Índice: año base, 2000)

	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007
	Julio	Enero	Julio												
Asia-costa oriental de América del Sur	100	99,4	120,0	124,3	120,2	106,5	107,0	121,3	127,2	136,1	164,8	210,6	209,3	194	
Asia-costa occidental de América del Sur	100	125,0	127,7	136,5	141,2	141,4	127,0	164,5	174,3	190,9	240,7	260,8	277,7	236	
Europa-costa oriental de América del Sur	100	106,9	142,9	142,9	149,0	176,3	193,0	190,6	191,8	211,2	241,5	241,8	n.d.	253	
Europa-costa septentrional de América del Sur	100	87,5	129,8	134,7	147,4	147,4	141,6	137,2	135,4	109,8	124,4	127,7	132,0	171	
Europa-costa occidental de América del Sur	100	78,9	91,4	92,1	105,4	106,9	127,0	128,4	126,4	119,2	143,6	137,8	139,7	148	
América del Norte-costa oriental de América del Sur	100	205,3	133,5	n.d.	149,8	189,5	198,7	181,6	158,9	238,5	245,4	246,1	252,6	240	
América del Norte-costa septentrional de América del Sur	100	113,8	123,1	141,1	147,6	181,9	163,0	139,4	179,6	150,9	155,5	193,2	193,3	223	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de American Shipper, varios años.

la capacidad no aumentó e incluso disminuyó en ciertas rutas (por ejemplo, Asia-costa oriental de América del Sur y Asia-costa occidental de América del Sur entre julio de 2002 y enero de 2003).

Además del aumento general de la capacidad del transporte marítimo, ha crecido considerablemente la capacidad de transporte de contenedores frigoríficos¹⁸⁰. Las variaciones en la composición del comercio y la creciente importancia de los productos alimenticios (por ejemplo, frutas y pescado) han dado lugar al incremento de la demanda de capacidad para el transporte de carga refrigerada. El sector de servicios de transporte marítimo respondió ofreciendo capacidades refrigeradas que en 2007 equivalían a más del triple de las existentes en 2000 (véase el cuadro 58).

En el transporte contenedorizado, la edad de la flota es un indicio del grado de aplicación tecnológica en la región. En el cuadro 59 se señala la evolución de la flota de servicios contenedorizados hacia y desde las tres principales regiones costeras de América del Sur durante el período 2000 a 2007. La ruta donde

se ha producido la mayor renovación de la flota es Europa-costa occidental de América del Sur. Los servicios en esta ruta, así como en la ruta de Europa a la costa oriental de América del Sur, contaban con la flota más moderna, de una edad promedio de siete años.

La flota más antigua y más variada opera en las rutas Asia-costa occidental de América del Sur, América del Norte-costa oriental de América del Sur y América del Norte-costa septentrional de América del Sur. El movimiento más bajo de renovación de la flota puede observarse en la ruta Asia-costa occidental de América del Sur en el período 2000 a 2007.

América Latina y el Caribe exhiben un nivel de integración muy diverso en la red mundial del transporte marítimo de línea. Como promedio, los países sudamericanos cuentan con un mayor nivel de conectividad que los países centroamericanos y caribeños (véase el capítulo 5), tal como se presenta en el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (LSCI).

Ha crecido considerablemente la capacidad de transporte de contenedores frigoríficos.

Cuadro 58

Evolución de la capacidad refrigerada en las principales rutas comerciales de América del Sur, 2000-2007
(Índice, año base, 2000)

	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero	Julio	Enero
Asia-costa oriental de América del Sur	100	88,7	196,9	227,7	209,2	207,7	202,9	233,7	254,4	277,9	329,0	444,4	453,3	379,6		
Asia-costa occidental de América del Sur	100	129,1	147,4	182,5	194,4	203,4	188,7	215,9	243,3	263,2	319,6	368,5	381,3	299,3		
Europa-costa oriental de América del Sur	100	110,6	171,1	171,1	164,3	172,8	247,7	265,3	272,3	290,6	343,0	329,4	n.d.	362,2		
Europa-costa septentrional de América del Sur	100	78,7	137,9	175,4	204,5	204,5	189,0	185,3	183,2	144,2	167,2	167,5	174,3	249,1		
Europa-costa occidental de América del Sur	100	59,4	79,4	111,7	136,3	136,0	228,9	315,0	351,6	294,9	419,4	386,3	373,8	421,8		
América del Norte-costa septentrional de América del Sur	100	107,1	121,5	172,2	180,2	221,9	213,2	177,5	230,3	196,4	211,9	282,9	268,8	302,5		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de American Shipper, varios años.

Cuadro 59

Evolución de la edad de la flota en las principales rutas a América del Sur, 2000-2007

		Asia-costa oriental de América del Sur	Asia-costa occidental de América del Sur	Europa-costa oriental de América del Sur	Europa-costa septentrional de América del Sur	Europa-costa occidental de América del Sur	América del Norte-costa oriental de América del Sur	América del Norte-costa septentrional de América del Sur	
2000	Julio	Año promedio de construcción	1991	1995	1994	1993	1991	1993	1992
		Desviación estándar	7,3	5,4	6,2	7	8,1	6,2	7,6
2001	Enero	Año promedio de construcción	1992	1996	1994	1993	1990	1994	1992
		Desviación estándar	7	4,5	5,7	7,1	8,4	6,9	7,7
	Julio	Año promedio de construcción	1993	1996	1995	1992	1990	1993	1992
		Desviación estándar	6,9	3,4	5	6,8	8,8	7,8	7,4
2002	Enero	Año promedio de construcción	1993	1997	1995	1992	1990	..	1994
		Desviación estándar	7,1	3,4	5	6,8	8,9	..	6,2
	Julio	Año promedio de construcción	1992	1997	1995	1993	1992	1995	1994
		Desviación estándar	7,4	3,9	5,1	7,2	8,7	6,4	6,2
2003	Enero	Año promedio de construcción	1992	1998	1995	1993	1992	1995	1995
		Desviación estándar	9,2	2,4	5,9	7,2	8,7	6	5,6
	Julio	Año promedio de construcción	1991	1998	1996	1994	1996	1994	1995
		Desviación estándar	9	2,3	5,6	6,3	6,4	7,7	6
2004	Enero	Año promedio de construcción	1994	1997	1996	1994	1997	1995	1995
		Desviación estándar	6,3	4,4	6,2	7,1	6,8	7,7	5,7
	Julio	Año promedio de construcción	1994	1998	1997	1994	1997	1998	1994
		Desviación estándar	7	3	6,4	7,1	7	4,8	6,4
2005	Enero	Año promedio de construcción	1996	1998	1996	1993	1996	1995	1996
		Desviación estándar	7,3	3,5	7,6	7,4	6,8	7,9	5,8
	Julio	Año promedio de construcción	1997	1997	1996	1994	1997	1995	1996
		Desviación estándar	5,5	4,7	7,2	7,4	6,8	8,6	5,3
2006	Enero	Año promedio de construcción	1998	1997	1996	1993	1997	1996	1996
		Desviación estándar	5,7	5,2	7,8	7,6	6,8	7,8	6,3
	Julio	Año promedio de construcción	1998	1998	..	1995	1998	1997	1996
		Desviación estándar	5,8	4,4	..	7,1	5,5	6,6	6,6
2007	Enero	Año promedio de construcción	1999	1997	2000	1996	2000	1997	1997
		Desviación estándar	5,9	6,9	5,5	6,7	2,8	6	6,8
Mejoramiento promedio de la edad de la flota 2000-2007 (años)			-1	-7	-2	-5	2	-5	-3

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de American Shipper, varios años.

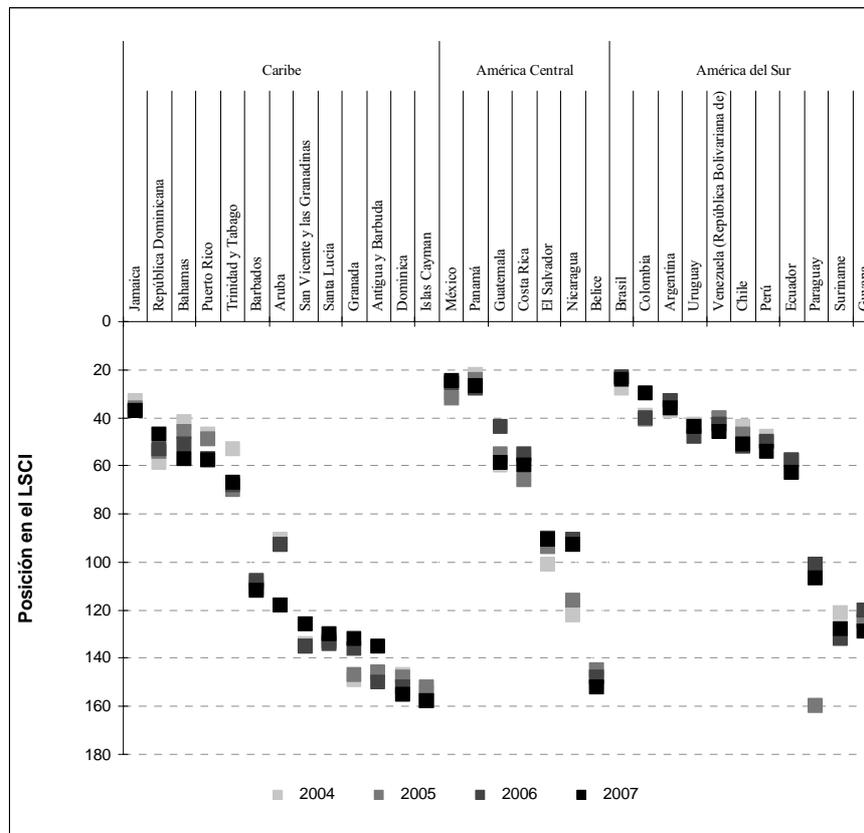
La evidente ventaja de los centros portuarios en cuanto a la conectividad se manifiesta en el gráfico 26, en el que aparecen Jamaica, la República Dominicana, las Bahamas y Puerto Rico -en el Caribe- y México y Panamá -en América Central- como los países que disfrutaban del mayor nivel de conectividad en dichas regiones.

Las variaciones en el nivel de conectividad durante el período 2004-2007 también demuestran que la posición de los sitios tradicionales de centros portuarios (es decir, Jamaica y Panamá) es bastante estable, en tanto que el nivel de conectividad de las economías de tamaño mediano acusa las mayores

variaciones en el mismo período. Asimismo, los países más periféricos y las economías pequeñas aparecen en puestos más retrasados en el LSCI de 2007 que en el de 2004/05, lo cual indica que estos países han tenido un desempeño menos satisfactorio en la extensión de su conectividad directa con otros países. Como la UNCTAD informó anteriormente, parece existir en América Latina y el Caribe una creciente "división de conectividad". Ese cambio también puede interpretarse como un indicio del mayor desarrollo de las estructuras de redes de centros y de redes radiales en la región hecho que reduce la cantidad y alcance de los servicios de punto a punto que visitan los puertos más pequeños.

Gráfico 26

La conectividad en América Latina y el Caribe, 2004-2007



Fuente: Índice de Conectividad con las Líneas Marítimas (LSCI) de la secretaría de la UNCTAD, calculado con datos proporcionados por *Containerisation International*.

Costos del transporte

A la par de la tendencia mundial (véase también el capítulo 4), las tarifas de los fletes marítimos de línea en América Latina y el Caribe han aumentado considerablemente desde 2002. El índice de la CEPAL de tarifas de los fletes de la costa oriental de América del Sur, de la costa occidental de América del Sur y de América Central a la costa septentrional de América del Sur era en el segundo trimestre de 2007 un 55% más elevado que en 2002. Las tarifas en las rutas que se muestran han registrado modalidades similares de evolución entre 2001 y 2007 (véase el gráfico 27). El avance más sólido puede observarse entre el primer trimestre de 2003 y el tercer trimestre del 2004, cuando el índice se elevó casi en un 60%.

Las tarifas de los fletes marítimos de línea en América Latina y el Caribe han aumentado considerablemente desde 2002.

En el cuadro 60 se presenta la relación de los valores c.i./f.o.b. en el transporte marítimo internacional para indicar los costos del transporte de las importaciones a los países sudamericanos desde otras regiones del mundo en 2005 y 2006. Las importaciones intrarregionales deben hacer frente a costos de transporte más elevados en relación con el valor del producto que las importaciones desde Europa, América del Norte y la región de Asia y el Pacífico. Puede advertirse que las importaciones en los países de la costa oriental de América del Sur tienen costos de transporte menores en relación con los valores mayores de los productos en ambos años.

Un análisis del nivel de envíos para distintos grupos de productos (gráfico 28) indica que las economías

Cuadro 60

**Costos del transporte de las importaciones a los países sudamericanos
que se indica, 2005 y 2006**
(Como porcentajes del valor c.i.f.)

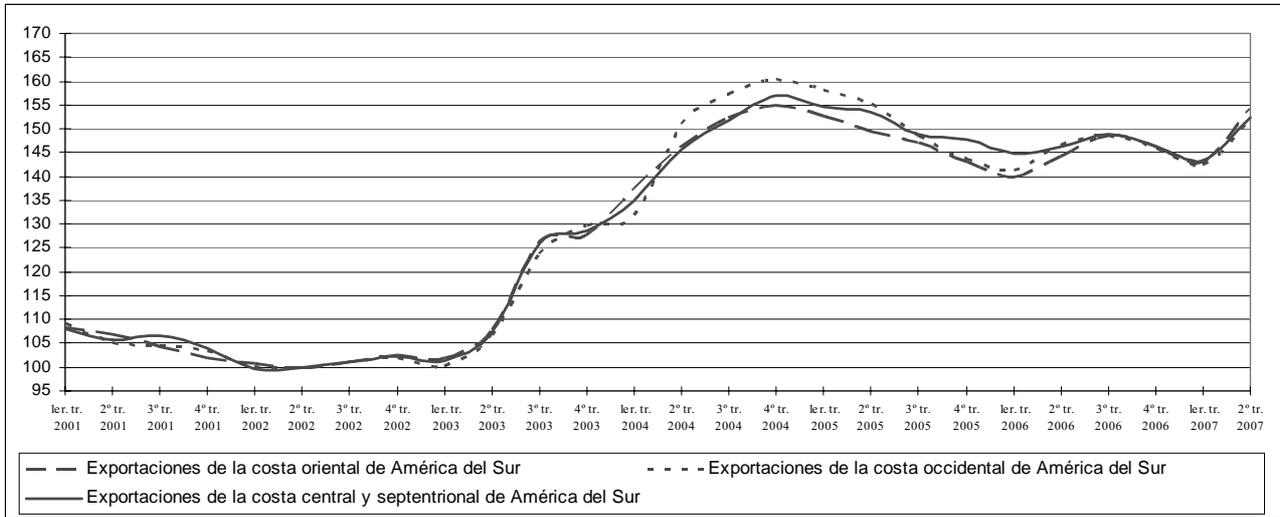
Importaciones a	Regiones de exportación	2005	2006
Argentina	África	6,9	7,6
	Asia y el Pacífico	9,6	8,5
	Europa	5,2	5,0
	América Latina y el Caribe	7,5	6,6
	América del Norte	6,3	6,7
Brasil	África	8,4	9,4
	Asia y el Pacífico	11,1	9,4
	Europa	6,0	5,8
	América Latina y el Caribe	7,4	7,3
	América del Norte	6,2	6,0
Chile	África	11,6	12,7
	Asia y el Pacífico	12,4	11,0
	Europa	8,1	7,4
	América Latina y el Caribe	8,8	7,9
	América del Norte	9,3	7,5
Colombia	África	14,7	16,0
	Asia y el Pacífico	13,3	12,7
	Europa	8,6	8,4
	América Latina y el Caribe	10,9	11,1
	América del Norte	9,0	9,3
Ecuador	África	..	16,1
	Asia y el Pacífico	..	12,7
	Europa	..	9,5
	América Latina y el Caribe	..	11,4
	América del Norte	..	11,5
Paraguay	África	10,0	10,5
	Asia y el Pacífico	16,0	13,2
	Europa	12,3	10,1
	América Latina y el Caribe	10,6	9,5
	América del Norte	15,9	9,2
Perú	África	13,5	13,0
	Asia y el Pacífico	12,0	11,4
	Europa	11,5	11,6
	América latina y el Caribe	9,7	10,3
	América del Norte	12,7	12,1
Uruguay	África	9,5	9,0
	Asia y el Pacífico	8,9	8,5
	Europa	7,0	7,3
	América latina y el Caribe	7,9	6,7
	América del Norte	7,6	8,7

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados en la base de datos sobre el transporte internacional (BTI) de la CEPAL.

Nota: se excluyen los productos CUCI 3 y CUCI 9.

Gráfico 27

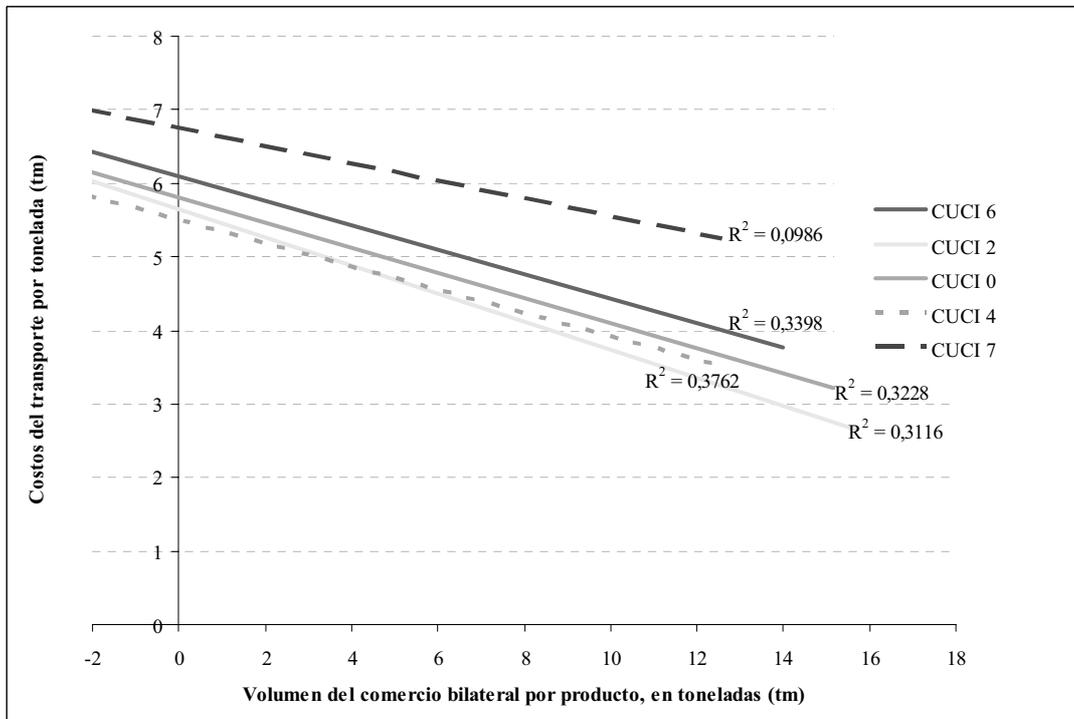
Índices de las tarifas de los fletes de contenedores, 2001-2007
(Base 100: segundo trimestre de 2002)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la CEPAL, *Perfil Marítimo 2008*.

Gráfico 28

Economías de escala en el transporte marítimo de las importaciones a los países sudamericanos, por grupos CUCI de productos, 2006



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados en la base de datos sobre el transporte internacional (BTI), 2006.

de escala más importantes se logran con el transporte de productos que normalmente son acarreados en graneleros (CUCI 2, 4 y 10). Las menores economías de escala son las que pueden lograrse en el transporte de maquinaria (CUCI 7).

D. PUERTOS

Los puertos de América latina y el Caribe movieron aproximadamente el 6,8% del tráfico mundial de contenedores en 2006. Esta parte se distribuye equitativamente entre los puertos de América del Sur y los puertos de América Central y el Caribe.

Los puertos latinoamericanos han tenido importantes tasas de crecimiento en los últimos diez años.

Los puertos de contenedores han merecido la mayor atención, pero los puertos y las terminales para las cargas a granel muestran tasas de crecimiento todavía superiores, impulsadas por la demanda de productos básicos. Los datos sobre las terminales graneleras no abundan, porque muchas de ellas son operadas por compañías privadas, que no comunican datos sobre el movimiento portuario.

Los puertos de América Latina y el Caribe manipularon aproximadamente 1.500 millones de toneladas métricas¹⁸¹. En cuanto al volumen general del tráfico (en toneladas), el Brasil figura a la cabeza con más de 714 millones de toneladas, seguido por México (271 millones de toneladas), la Argentina (141 millones de toneladas) y Chile (112 millones de toneladas) (véase el cuadro 61).

En el período 2004-2007, Belice, Colombia y el Uruguay tuvieron las mayores tasas de crecimiento en el volumen (en toneladas) del tráfico portuario. Las cifras relativas al movimiento portuario en toneladas también dan cuenta del predominio del tráfico granelero en países como el Brasil, la Argentina y Chile. De continuar las actuales tasas promedio de crecimiento, el tráfico portuario se duplicará en siete años. La rapidez de esta evolución plantea una serie de oportunidades y dificultades a los puertos y al desarrollo del acceso al interior del territorio.

En relación con el tráfico portuario contenedorizado, en el cuadro 62 se indica que el Brasil (con 8,7 millones de TEU) siguió siendo el país con el mayor volumen de tráfico portuario en 2007, seguido por Panamá (3,9 millones de TEU) y México (3 millones de TEU). La tasa media de crecimiento anual en América Latina y el Caribe entre 2004 y 2007 fue del 19%. En caso de continuar la tendencia actual, el movimiento portuario en 2008 duplicará el registrado en 2004. En 2007, el tráfico portuario total de contenedores en América Latina fue de aproximadamente 33,6 millones de TEU.

La necesidad de duplicar la capacidad de los puertos en un breve período de tiempo obliga a conceder alta prioridad al mejoramiento de la capacidad en las políticas portuarias nacionales. Esta evolución hará menester inversiones considerables.

Los puertos latinoamericanos han tenido importantes tasas de crecimiento en los últimos diez años.

Los tres mayores puertos de contenedores: Santos (Brasil), Kingston (Jamaica) y Colón-Manzanillo (Panamá) manipularon más de 2

millones de TEU cada uno en 2007 (véase el cuadro 63). Su parte de mercado equivale al 19,65% del tráfico portuario total en América Latina y el Caribe. Los principales diez puertos representan el 45% del tráfico total de contenedores en la región.

Los centros principales de transbordo de la región son: a) Manzanillo (Panamá), el 84,4% de cuyo tráfico general es transbordado; b) Kingston (Jamaica) (85,9%); Freeport, (Bahamas) (99%), y d) Balboa (Panamá) (84,9%)¹⁸². Los puertos de Cartagena (Colombia) y Point Lisas (Trinidad y Tabago) comenzaron recientemente a desafiar a los tradicionales centros portuarios con el aumento de su parte en el tráfico de transbordo. El éxito de estos nuevos competidores se observa en parte en la reducción más reciente de concentración del tráfico portuario en la costa septentrional de América del Sur (gráfico 29).

Los principales diez puertos representan el 45% del tráfico total de contenedores en la región.

La construcción de terminales en los puertos más pequeños -por ejemplo, Río Grande (Brasil), Manta (Ecuador) y Mejillones (Chile)- ha creado nuevas oportunidades para los servicios de buques de línea.

Cuadro 61

Tráfico portuario en América Latina, por país
(En miles de toneladas)

	Región	2004	2005	2006	2007	Variación 2004-2007 (porcentaje)
Brasil	América del Sur	618.796	645.560	629.177	714.817	15,5
México	América Central	264.530	282.720	286.724	271.638	2,7
Argentina	América del Sur	100.843	101.495	134.758	141.258	40,1
Colombia	América del Sur	99.000	100.500	102.610	112.973	14,1
Chile	América del Sur	91.453	104.922	103.123	112.650	23,2
Ecuador	América del Sur	70.642	69.685	75.250	40.716	^a
Panamá	América Central	26.246	34.198	36.685	32.386	23,4
Jamaica	Caribe	16.998	18.624	20.177	19.998	17,6
Perú	América del Sur	16.998	17.946	19.005	18.561	9,2
Guatemala	América Central	14.717	15.755	16.081	15.968	8,5
República Dominicana	Caribe	15.208	14.987	15.055	15.586	2,5
Costa Rica	América Central	10.794	11.051	12.706	13.615	26,1
Venezuela, República Bolivariana de	América del Sur	11.205	9.843	10.544	11.426	2,0
Uruguay	América del Sur	7.670	8.416	10.528	10.215	33,2
Honduras	América Central	8.765	9.273	9.464	9.902	13,0
El Salvador	América Central	4.686	5.098	5.965	4.372	-6,7
Guadalupe	Caribe	2.741	2.973	3.137	3.436	25,3
Nicaragua	América Central	2.328	2.505	2.707	2.919	25,4
Barbados	Caribe	1.189	1.202	1.308	1.313	10,4
Antillas Neerlandesas	Caribe	809	895	915	985	21,8
Belize	América Central	251	247	256	723	187,9
Santa Lucía	Caribe	418	498	535	548	31,2
Bolivia	América del Sur	625	n.d.	n.d.	n.d.	
Trinidad y Tabago	Caribe	6.254	6.520	13.239	n.d.	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo* (CEPAL), de *Containerisation International* y datos particulares del sector portuario, para 2006 y 2007.

^a Los datos para algunos de los puertos son estimaciones. Los datos del Ecuador para 2007 no incluyen datos de terminales privados.

Cuadro 62

Ranking de la actividad portuaria por país en América Latina y el Caribe
(TEU)

	2004	2005	2006	2007	Crecimiento anual medio 2004-2007 (porcentaje)
Brasil	4.977.180	5.302.242	7.122.054	8.713.984	25,03
Panamá	2.428.762	2.731.705	2.949.072	3.907.839	20,30
México	1.902.754	2.133.476	2.676.774	3.063.539	20,34
Chile	1.544.935	1.715.999	2.041.145	2.680.939	24,51
Jamaica	1.356.034	1.670.800	2.150.408	2.016.792	16,24
Argentina	1.251.895	1.490.378	1.800.000	1.863.954	16,30
Colombia	875.415	953.331	1.333.764	1.835.018	36,54
Bahamas	1.059.581	1.121.285	1.390.000	1.636.000	18,13
Perú	806.567	991.681	1.085.040	1.175.329	15,24
Venezuela, República Bolivariana de	920.884	1.069.008	1.218.798	1.125.221	7,40
Costa Rica	734.088	778.651	828.781	976.621	11,01
Ecuador	564.093	632.237	670.237	894.320	19,51
Guatemala	750.343	785.868	809.348	830.936	3,58
Trinidad y Tabago	449.468	322.466	632.266	714.972	19,69
Honduras	555.703	553.013	593.800	636.435	4,84
Uruguay	423.343	454.517	519.218	596.487	13,63
República Dominicana	537.316	355.404	366.255	309.344	-14,14
Guadalupe	108.658	154.263	154.506	168.839	18,46
El Salvador	45.315	49.151	124.331	144.458	72,93
Barbados	82.028	88.758	98.511	99.623	7,15
Antillas Neerlandesas	82.087	89.229	90.759	97.271	6,17
Nicaragua	16.983	18.951	47.854	58.614	81,71
Belice	35.565	35.891	38.005	39.191	3,40
Santa Lucía	24.965	60.747	30.656	32.339	9,85

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo* (CEPAL) y del sector portuario.

Cuadro 63

**Los 25 principales puertos de América Latina y el Caribe, por tráfico portuario
(TEU)**

País	Puerto	2004	2005	2006	2007	Crecimiento anual medio 2004-2007 (porcentaje)
Brasil	Santos	1.882.838	2.267.921	2.855.480	2.532.900	10,39
Jamaica	Kingston	1.356.034	1.670.800	2.150.408	2.016.792	14,15
Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panama Port)	1.943.712	2.054.285	1.946.986	2.056.095	1,89
Argentina	Buenos Aires (incluye Exolgan)	1.138.503	1.370.015	1.624.077	1.710.905	14,54
Bahamas	Freeport	1.059.581	1.121.285	1.390.000	1.636.000	15,58
México	Manzanillo	829.603	872.386	1.249.630	1.411.146	19,37
Panamá	Balboa	465.091	664.185	988.583	1.833.778	57,98
Perú	Callao	727.840	887.035	938.119	1.022.246	11,99
Venezuela, República Bolivariana de	Puerto Cabello	597.930	746.810	844.952	831.732	11,63
Brasil	Itajai	564.012	644.000	842.519	668.521	5,83
Costa Rica	Puerto Limón-Moin	667.344	688.563	765.672	842.903	8,10
Brasil	Río Grande	617.808	665.111	712.907	607.275	-0,57
Colombia	Cartagena (incluye S.P.R., El Bosque, Contecar)	397.186	549.860	711.529	795.380	26,05
México	Veracruz	591.736	620.858	674.872	729.717	7,24
Chile	San Antonio	639.762	773.048	673.000	650.697	0,57
Colombia	S.P.R. Buenaventura	347.938	403.471	622.233	914.720	38,02
Chile	Valparaíso	388.353	377.275	613.889	845.234	29,59
Brasil	Paranagua	379.068	420.000	609.840	595.261	16,23
Ecuador	Guayaquil	516.557	567.608	603.693	597.622	4,98
Uruguay	Montevideo	423.343	454.517	519.218	596.487	12,1
Honduras	Puerto Cortés	466.805	468.563	507.980	553.139	5,82
Brasil	Rio de Janeiro	343.082	326.000	375.570	636.299	22,86
México	Altamira	297.017	324.601	342.656	407.625	11,13
Venezuela, República Bolivariana de	La Guaira	261.036	269.114	341.846	341.846	9,41
Guatemala	Santo Tomás de Castilla	323.045	332.251	333.816	376.666	5,25

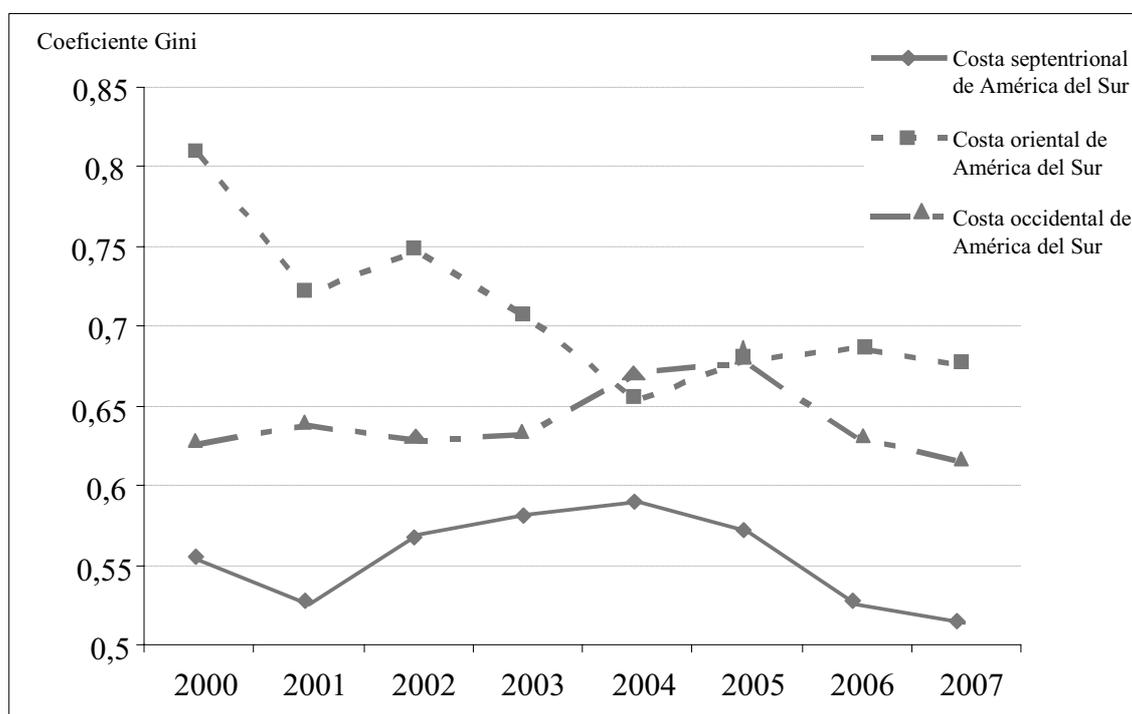
Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo* (CEPAL) y del sector portuario.

Participación del sector privado en los puertos

La participación de las empresas del sector privado en las operaciones portuarias ha conducido a importantes inversiones en infraestructura y al mejoramiento de la eficiencia. La participación del sector privado en América Latina ha sido fomentada por las reformas portuarias desde el decenio de 1990.

En la actualidad, aproximadamente el 65% de todos los puertos de la región operan al amparo de un plan de propiedad de las instalaciones. Los estudios realizados recientemente¹⁸³ recalcan el efecto positivo de la privatización de los puertos en la eficiencia portuaria y en las operaciones conexas en América Latina y el Caribe. Un factor clave para una operación satisfactoria es un marco institucional y efectivo

Gráfico 29

Índice Gini: concentración del tráfico portuario por costa, 2000-2007

Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

sólido capaz de adaptarse a los cambios del mercado, reducir los costos de las transacciones y organizar y dirigir diversos sectores¹⁸⁴.

Debido al aumento de las oportunidades para la participación del sector privado, se ha incrementado la presencia de operadores internacionales de terminales en la región, que están operando en las terminales de casi todos los puertos principales de América del Sur, Panamá, México y los principales centros portuarios de contenedores en el Caribe (es decir, Jamaica, Bahamas, Puerto Rico y Trinidad y Tabago). Los operadores internacionales continúan ampliando sus partes de mercado en la región y aumentando el control de los puertos estratégicamente importantes para el comercio (véase el gráfico 30).

En junio de 2007, APM Terminals (APMT) asumió la plena propiedad de la Terminal de Contenedores do Vale do Itajai S.A. en el puerto de Itajai, en la parte meridional del Brasil. Un plan de expansión de la terminal ha de aumentar la capacidad de las instalaciones a más de 1 millón de TEU. APMT aumentó aún más su presencia en la región en octubre de 2007, al adquirir la parte mayoritaria de Alinport S.A. en el puerto de Posorja, cerca de Guayaquil (Ecuador). Las obras han comenzado y se espera la

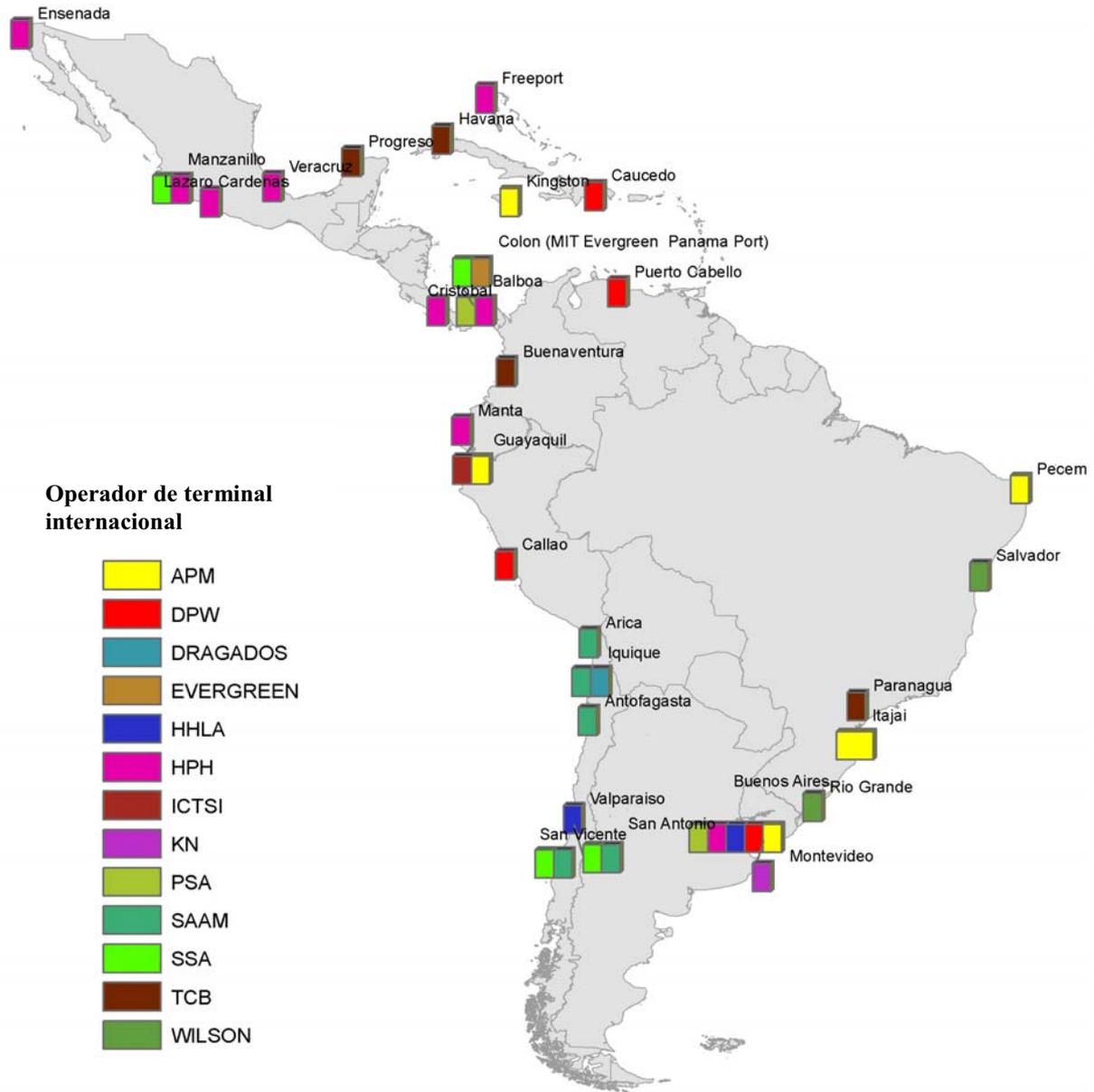
apertura de las instalaciones de la terminal con una capacidad de 700.000 TEU para fines de 2009. Esta adquisición eleva a tres el número de operadores internacionales de terminales que compiten en el Ecuador: ICTSI en Guayaquil, Hutchison Whampoa en Manta y APMT en Posorja.

En el Brasil, se calcula que el sector privado ha invertido 600 millones de dólares en instalaciones para contenedores desde el comienzo del proceso de privatización en el decenio de 1990. Empero, se espera que la evolución actual y los nuevos proyectos y expansiones de puertos en Santos, Río Grande, Santa Catarina, Itajai, Manaus y otros sitios requieran 2.500 millones de dólares adicionales en los próximos cinco años.

Las ofertas para obtener concesiones y la preparación del marco jurídico para la operación de las terminales portuarias en los puertos principales de los países centroamericanos excepto México están sufriendo retrasos. Los esfuerzos anteriores de reforma, como la reforma laboral en el puerto de Acajutla, El Salvador, dieron lugar a un considerable aumento de la eficiencia pero no a nuevas inversiones en el puerto. Se espera que el nuevo puerto de La Unión, El Salvador, que podría también prestar servicios a Nicaragua y Honduras, entre en operaciones en 2009.

Gráfico 30

Distribución geográfica de los operadores de terminales internacionales en América Latina y el Caribe, 2008



Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos actualizados de Wilmsmeier G. y Sánchez R. (2006), Desarrollo de los puertos en América Latina. La complementariedad y la divergencia de los sistemas. Reunión anual de geógrafos estadounidenses. AAG. Chicago.

Nota: Las fronteras y los nombres que figuran en este mapa no significan apoyo o aceptación oficial de las Naciones Unidas. Abreviaturas utilizadas: APM: APM Terminals; DPW: Dubai Ports World; HHLA: Hamburger Hafen und Logistik AG; HPH: Hutchison Whampoa Inc.; ICTSI: International Container Terminal Services, Inc.; KN: Katoen Natie; PSA: PSA Singapore; SAAM: Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.; SSA: SSA Marine; TCB: Terminales de contenedores e instalaciones multipropósito Grupo TCB.

La infraestructura y la eficiencia portuarias varían considerablemente en toda América Latina, e incluso los puertos de mejor desempeño tienen un rango inferior al de los puertos de otras regiones que muestran un tráfico similar. Las inversiones en los puertos han venido aumentando con la participación del sector privado desde el comienzo de los procesos de traspaso de facultades (*devolution*)¹⁸⁵ a los puertos en el decenio de 1990. La liberalización y los marcos reglamentarios e institucionales elaborados no siempre han sido eficaces para crear el entorno más propicio para el éxito. En una reciente encuesta sobre el entorno para las inversiones, más de la mitad de los empresarios latinoamericanos consideraron que la infraestructura inadecuada constituía un problema serio¹⁸⁶.

Pese al éxito de la participación del sector privado en el negocio de los puertos y a un creciente tráfico portuario, el acceso a las instalaciones portuarias y al interior del territorio se ha convertido en un factor esencial para el transporte y la eficiencia portuaria. Es necesario hacer considerable hincapié en el desarrollo de la infraestructura para mejorar la accesibilidad al interior del territorio desde los puertos.

Los persistentes costos elevados del transporte en el comercio marítimo latinoamericano pueden atribuirse parcialmente a factores legales y de gestión, así como a las limitaciones en materia de infraestructura y superestructura. Las comprobaciones empíricas han demostrado que la deficiente infraestructura portuaria y los excesivos mecanismos reguladores ocasionan costos más elevados del transporte, como también se pone de manifiesto en los resultados del *Doing Business Report 2007* del Banco Mundial¹⁸⁷.

La integración regional y el desarrollo de la infraestructura han sido reconocidos como elementos clave de éxito para la región. La IIRSA (Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica)¹⁸⁸ y el Plan Puebla Panamá¹⁸⁹ para América Central se han abocado al desarrollo de la infraestructura, proporcionando mecanismos de financiación y llevando a cabo proyectos de infraestructura de alcance regional.

E. EL REGISTRO DE BUQUES

El 33% de la flota mundial está matriculada en América Latina y el Caribe (véase el cuadro 64). En 2008, equivalía a 363 millones de TPM. Cinco de los diez

principales registros internacionales y de libre matrícula están situados en América Latina y el Caribe; representan el 56% del tonelaje. Su mayor participación es en el sector de los cargueros (72%), los graneleros (65%) y los portacontenedores (50%).

Panamá, las Bahamas y Antigua y Barbuda abanderan el 89% de todos los buques registrados en América Latina y el Caribe.

En el cuadro 65 se expone el crecimiento del registro de buques en América latina y el Caribe. La matrícula de buques en la región ha gravitado de los países sudamericanos hacia los países caribeños, que han dirigido su atención al registro de buques como una nueva fuente de actividad económica. A comienzos de 2008, el 10,7% de la flota registrada en América Latina y el Caribe enarbolaba pabellones de la costa oriental de América del Sur, mientras que en 1980 lo hacía el 58,7% de dicha flota. Puede observarse un fenómeno similar en la costa occidental de América del Sur: en 2008, el 4,2% de la flota latinoamericana y caribeña estaba abanderada en esta región, lo que representaba un tercio de la participación que tenía en 1980.

Los países centroamericanos tienen una participación pequeña en la flota mundial, con excepción de Panamá y México. La composición de la flota en 2008 era la siguiente: el 23,0%, petroleros; el 25,4%, graneleros; el 27,6%, cargueros; el 16,1%, portacontenedores, y el 7,7%, buques de otros tipos. Desde 2000, la parte de los petroleros (23,6%), ha permanecido constante. La participación de los portacontenedores ha aumentado, en tanto que la que corresponde a los graneleros ha disminuido. La parte correspondiente a los petroleros probablemente aumentará en los próximos años, dado que Petrobras (Brasil) proyecta ampliar considerablemente su flota en los próximos años y contribuir también de esta manera a las actividades de construcción naval en el Brasil.

La composición de los registros internacionales y de libre matrícula en la región demuestra que dichos países se han especializado en ciertos tipos de buques. Por ejemplo, el 51,6% de los buques matriculados en Panamá en 2008 son graneleros. La flota abanderada en las Bahamas está integrada en un 51,1% por petroleros, en tanto que las Bermudas parecen concentrarse en los graneleros (43,7%) y los cargueros (42,4%) (véanse más detalles en el cuadro 66).

El 33% de la flota mundial está matriculada en América Latina y el Caribe.

Cuadro 64

Participación de los pabellones latinoamericanos y caribeños en el registro de buques^a, por tipo de buque^b
(En TPM, al 1° de enero de 2008)

	Total de la flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Portacontenedores	Buques de otro tipo
Porcentaje en los diez principales registros internacionales y de libre matrícula	56	45	65	72	50	68
Porcentaje en el total mundial	33	27	40	34	27	33

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por Lloyd's Register - Fairplay.

^a Las denominaciones utilizadas y la presentación del material que contiene este cuadro se refieren a los pabellones de matrícula y no significan una expresión de opinión alguna por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas con respecto a la condición jurídica de ningún país o territorio ni de sus autoridades, ni con respecto a la delimitación de sus fronteras.

^b Buques de 100 TB y más, con exclusión de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Largos y de la Flota de Reserva de los Estados Unidos.

^c Comprende los cargueros mixtos (carga y pasajeros).

Cuadro 65

Flotas mercantes del mundo y de los países de América Latina y del Caribe^a, en los años que se indica
(En miles de TPM)

	Año	Total	Petroleros	Graneleros	Cargueros	Portacontenedores	Buques de otro tipo
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
	2004	895.843	336.156	320.584	92.048	98.064	48.991
	2008	1.117.779	407.881	391.127	105.492	144.655	68.624
América Latina - Total^a	1980	21.794	7.914	6.183	6.547	37	1.113
	1990	25.529	7.501	9.025	6.348	364	2.291
	2000	34.051	7.645	9.934	9.837	3.540	3.095
	2004	36.741	8.687	10.299	9.672	5.345	2.738
	2008	41.802	9.615	10.621	11.563	6.760	3.244
Costa oriental de América del Sur	1980	12.649	4.866	3.893	3.491	0	399
	1990	14.459	5.119	6.303	1.907	214	916
	2000	6.923	3.039	2.625	687	196	376
	2004	5.131	2.444	1.403	528	189	567
	2008	4.514	2.286	945	416	246	621
Costa occidental de América del Sur	1980	2.717	484	929	1.212	0	92
	1990	2.770	558	973	1.022	0	217
	2000	1.646	615	370	236	77	348
	2004	1.740	818	323	189	21	389
	2008	1.783	864	299	196	21	403
Otros (incluye a México, el Caribe y América Central)^a	1980	6.428	2.564	1.361	1.844	37	622
	1990	8.300	1.824	1.749	3.419	150	1.158
	2000	25.482	3.991	6.939	8.914	3.267	2.371
	2004	29.871	5.425	8.574	8.955	5.135	1.783
	2008	35.505	6.464	9.376	10.951	6.493	2.220

Fuente: El informe sobre el transporte marítimo de la UNCTAD, varios números.

^a Los buques registrados en Antigua y Barbuda, las Bahamas, las Bermudas, Panamá y San Vicente y las Granadinas no están incluidos, puesto que éstos figuran en los principales diez registros internacionales y de libre matrícula. Véase también el anexo III.

Cuadro 66

Flotas mercantes de América Latina y el Caribe por pabellón de registro^a y tipo de buque^b, al 1º de enero de 2008
(En miles de TPM)

	Total de la flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta-contenedores	Buques de otro tipo
Anguila	1	0	0	1	0	0
Argentina	1.143	628	144	115	18	238
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	1.006	242	389	301	0	74
Belice	1.490	50	294	918	9	219
Bolivia	127	50	7	49	0	21
Brasil	3.296	1.645	802	289	227	334
Islas Vírgenes Británicas	11	0	0	1	0	10
Islas Caimán	4.358	2.238	1.719	259	0	142
Chile	1.088	459	299	101	21	207
Colombia	111	13	0	55	0	43
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	77	25	9	13	0	31
Dominica	1.734	755	796	148	0	36
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Ecuador	377	309	0	3	0	65
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Islas Malvinas ^d	36	0	0	1	0	35
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	42	7	0	28	0	7
Haití	2	0	0	1	0	0
Honduras	795	265	108	325	2	94
Jamaica	248	3	200	33	11	0
México	1.519	1.005	28	78	0	409
Antillas Neerlandesas	1.713	51	374	909	102	278
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	59	4	0	47	6	1
Perú	207	83	0	37	0	87
Saint Kitts y Nevis	977	205	219	520	2	30
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	19	4	0	0	0	14
Islas Turcas y Caicos	0	0	0	0	0	0
Uruguay	75	14	0	12	0	49

Cuadro 66 (continuación)

	Total de la flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta-contenedores	Buques de otro tipo
Venezuela, República Bolivariana de	1.574	875	281	58	2	358
Guyana Francesa	0	0	0	0	0	0
Guadalupe	5	0	0	2	0	4
Antigua y Barbuda	11.183	29	1.229	3.635	6.205	85
Bahamas	59.744	30.510	13.239	6.610	1.998	7.387
Bermudas	9.870	2.100	3.438	123	813	3.397
Panamá	252.564	66.342	130.433	17.274	30.007	8.508
San Vicente y las Granadinas	8.503	651	3.723	3.610	154	365
Total	363.981	108.567	157.731	35.569	39.578	22.536

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Fairplay* 2008.

^a Las denominaciones utilizadas y la presentación del material que contiene este cuadro se refieren a los pabellones de matrícula y no significan una expresión de opinión alguna por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas con respecto a la condición jurídica de ningún país o territorio ni de sus autoridades, ni con respecto a la delimitación de sus fronteras.

^b Buques de 100 TB y más, con exclusión de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Largos y de la Flota de Reserva de los Estados Unidos.

^c Comprende los cargueros mixtos (carga y pasajeros).

^d 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.

¹ Un análisis más amplio del desarrollo económico mundial aparece en *Trade and Development Report, 2008*, www.unctad.org, publicación de la UNCTAD.

² FMI (2008). *Estudio Económico y Social Mundial, Global Financial Stability Report, Containing Systemic Risks and Restoring Financial Soundness*, abril, pág. 10.

³ Los 27 miembros de la Unión Europea son: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, República Checa, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania y Suecia.

⁴ Con datos publicados por la OMC en *World Trade 2007, Prospects 2008*, comunicado de prensa, abril de 2008; base de datos estadísticas de la OMC *Estadísticas del Comercio Internacional, 2007* e *Informe sobre el Comercio Mundial, 2007* (www.wto.org).

⁵ Cabe observar que cuando los datos se extraen de fuentes externas, como el ejemplo particular de la OMC, se hace referencia a la CEI y no a las economías en transición. La CEI está integrada por las repúblicas que constituían la Unión Soviética.

⁶ Véase, por ejemplo, "Major Deals Between China and Africa", Reuters, 2 de noviembre de 2006, donde se informa que en enero de ese año el principal productor chino de petróleo mar adentro, CNOOC, cerró trato con el pago de 2.300 millones de dólares para adquirir una participación en un yacimiento de petróleo y gas en Nigeria; y en abril de 2006, China concertó un acuerdo de exploración mar adentro con Kenya. Véase también DynaLiners, *Liner Trade 2006*.

⁷ Con respecto al comercio Sur-Sur, véase por ejemplo una nota de información preparada por la Secretaría de la UNCTAD titulada "Sectores Nuevos y Dinámicos del Comercio: la Dimensión Sur-Sur," TD/B/COM.1/EM.34/2, 10 de agosto de 2007; y una recopilación de la UNCTAD titulada *Some key issues in South-South trade and economic cooperation: outcome and papers presented to the workshop on trade*, UNCTAD/DITC/TNCD/2005/6, 28 de abril de 2005. Véase también un informe conjunto de la UNCTAD y JETRO titulado *South-South trade in Asia: the role of regional trade agreements*, UNCTAD/DITC/TAB/MISC/2008/2, 2008.

⁸ Véase *Acid News* de marzo de 2008, que informa acerca de un estudio de J. Corbett, J. Winebrake, E. Green, V. Eyring y A. Lauer titulado *Mitigating Health Impacts of Ship Pollution through Low Sulfur Fuel Options: Initial Comparison of Scenarios*. Se puede encontrar más información sobre la labor respectiva en www.catf.us/projects/international_air_quality/shipping.

⁹ OMI (2007). Examen del anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los Nox, Informe sobre las conclusiones del Grupo científico mixto oficioso de expertos gubernamentales y sectoriales encargado de evaluar los efectos de las distintas opciones de combustible propuestas en virtud de la revisión del anexo VI del MARPOL: anexo VI, BLG 12/6/1, 20 de diciembre.

¹⁰ Secretaría de la UNCTAD con datos de varias fuentes especializadas, entre otras *Oil Market Report*, de la Agencia Internacional de la Energía (AIE), varios números; *Statistical Review of World Energy*, 2008 (www.bp.com), de British Petroleum (BP); *Review 2007*, de Fearnley's; *Shipping Review and Outlook*, de Clarkson Research Services, primavera de 2008; *Dynamar*, DynaLiners, varios números; y varios artículos de prensa de Fairplay en <http://www.fairplay.co.uk> y de Lloyd's List en <http://www.lloydslist.com/ll/home/index.htm>.

¹¹ Arabia Saudita, Argelia, Emiratos Árabes Unidos, Indonesia, República Islámica del Irán, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Kuwait, Nigeria, Qatar y República Bolivariana de Venezuela. Angola ingresó en la OPEP el 1º de enero de 2007.

¹² Energy Information Administration (EIA), *International Energy Price Information*, consultada el 23 de septiembre de 2008 (<http://www.eia.doe.gov/emeu/international/prices.html#Crude>).

¹³ Puede encontrarse una buena reseña en Kjell Aleklett, *Reserve Driven Forecasts for Oil, Gas and Coal and Limits in Carbon Dioxide Emissions, Peak Oil, Peak Gas, Peak Coal and Peak CO₂*, documento de debate N° 2007-18, diciembre de 2007, Universidad de Uppsala (Suecia). Véase también M. R. Simmons, *The Peak Oil Debate as the EIA Turns 30*, Conferencia sobre la Energía de 2008 de la EIA, 7 de abril de 2008; Paul Roberts, *Tapped Out*, *National Geographic Magazine*, junio de 2008.

¹⁴ Energy Information Administration (EIA) (2007). *International Energy Outlook 2007*, cap. 3. Mayo.

¹⁵ BP (2008). *Statistical Review of World Energy*.

¹⁶ Véase *Facing the Hard Truth About Energy, A Comprehensive View to 2030 of Global Oil and Natural Gas*, 18 de julio de 2007, del Consejo Nacional del Petróleo. Las previsiones comprenden las de la AIE, la Energy Information Administration (AIE) y de la Asociación para el estudio del cenit del petróleo (ASPO), de Francia. Véase información adicional acerca del debate sobre el cenit del petróleo en el sitio web de ASPO <http://www.peakoil.net>. También puede consultarse *World Crude Production Has Peaked: Pickens*, Reuters, 17 de junio de 2008; Paul Roberts, *Tapped Out, National Geographic Magazine*, junio de 2008. Véase asimismo, por ejemplo, una película documental estrenada en 2007 con el título *A Crude Awakening*. Puede encontrarse información conexa en <http://www.oilcrashmovie.com/film.html>.

¹⁷ Comprende el petróleo crudo, los esquistos bituminosos, las arenas bituminosas y los LGN (el contenido líquido del gas natural cuando se lo recupera por separado). Están excluidos los combustibles líquidos de otras fuentes, tales como la biomasa y los derivados del carbón.

¹⁸ Comprende la demanda terrestre, la aviación internacional, el combustible utilizado en los buques y el combustible y las pérdidas de las refinerías, así como el etanol para combustible y el biodiésel.

¹⁹ *Lloyd's List* (2008). "Middle East Refining Will Increase EU Gasoline Glut, The European Surplus is Expected to Rise from Today's 40 m Tons to nearly 60 m by 2020" (El refinado del Oriente Medio aumentará la plétora de gasolina de la UE; se espera que el excedente europeo aumente de los 40 millones de toneladas actuales a casi 60 millones en 2020). 13 de marzo.

²⁰ Secretaría de la UNCTAD con datos de varias fuentes especializadas, en particular el Instituto Internacional del Hierro y del Acero (IISI) (www.worldsteel.org); *Dry Bulk Trade Outlook*, de mayo de 2008, de Clarkson Research Services; *Shipping Review & Outlook*, primavera de 2008, de Clarkson; *Review 2007*, Fearnleys; *Historical Statistics*, Instituto Internacional del Aluminio; Consejo Internacional de Cereales (www.igc.org.uk), Mineral Information Institute (MII) (www.mii.org) y varios artículos de prensa de *Fairplay* y *Lloyd's List*.

²¹ Instituto Internacional del Hierro y del Acero (IISI) (2007). *A global Sector Approach to CO₂ Emissions Reduction for the Steel Industry*, documento de posición, diciembre.

²² Knut A. Dohle, DBV, Environmental aspects of container transportation, How will requirements in the future influence container transportation at sea? 2006.

²³ Sobre la crisis alimentaria puede obtenerse información adicional, por ejemplo, en "Addressing the Global Food Crisis: Key trade, investment and commodity policies in ensuring sustainable food security and alleviating poverty". UNCTAD/OSG/2008/1, 30 de mayo de 2008.

²⁴ Basado en información publicada en *Shipping Review & Outlook*, Clarkson Research Services, otoño de 2007 y primavera de 2008; *Container Intelligence Monthly*, varios números; *Containerisation International Magazine*, varios números; y *Containerisation International Online* (www.ci-online.co.uk); datos proporcionados por Drewry Consultants Ltd.; y DinaLiners, *Liner Trade 2007, an Overview*, 2008.

²⁵ Estimaciones de la UNCTAD basadas en datos suministrados por Drewry Shipping Consultants en 2007 así como en información publicada en Drewry, *Container Market Review 2006/2007*.

²⁶ Drewry Shipping Consultants, 2007.

²⁷ Con respecto a los flujos del comercio con el Lejano Oriente; África comprende el África occidental, oriental y meridional.

²⁸ Jeff Rubin and Benjamin Tal, Will Soaring Transport Costs Reverse Globalization? CIBC World Markets Inc., StrategEcon, 27 de mayo de 2008. Los autores sostienen que "el aumento de los precios de la energía está repercutiendo en los costos del transporte a un nivel sin precedentes. Tanto es así que el costo del movimiento de las mercancías y no el costo de los aranceles constituye hoy en día el mayor obstáculo al comercio mundial. En efecto, en términos equivalentes a los aranceles, la explosión de los costos del transporte en todo el mundo ha contrarrestado todos los esfuerzos de los últimos tres decenios en pro de la liberalización del comercio. Esto hace pensar no sólo en una gran desaceleración del crecimiento del comercio mundial, sino también en un realineamiento fundamental de las modalidades del comercio".

²⁹ *Transport Intelligence*, "Soaring fuel prices have yet to dent demand for freight transport", reunión informativa de TI, 28 de mayo de 2008. Se indicó en particular que, pese a los recientes aumentos de los precios del petróleo, "los volúmenes de los fletes marítimos y, en menor grado, de los fletes aéreos siguen creciendo módicamente".

- ³⁰ Estimación de la UNCTAD basada en datos sobre el comercio marítimo internacional para 2007 y datos sobre el comercio mundial suministrados por Global Insight en 2007. Debe advertirse que esta proporción equivale al 90% del comercio mundial de mercancías si se excluye el comercio intraeuropeo.
- ³¹ Basándose en los datos sobre los precios del combustible para los buques (promedios mensuales en dólares por tonelada) publicados en *Containerisation International*, ci-online, <http://www.ci-online.co.uk>.
- ³² Dynamar B.V Transport and Shipping Information, DynaLiners, *Weekly News Summary, Analysis and Commentary on Liner Shipping*, 47/2007, 23 de noviembre de 2007, pág. 6.
- ³³ Véase World Shipping Council (WSC), *Record Fuel Prices Places Stress on Ocean Shipping*, 2 de mayo de 2008.
- ³⁴ Sobre la base de una comunicación privada con Bunkerworld, fuente experta en información sobre el mercado de los combustibles marítimos (www.bunkerworld.com). Puede encontrarse información adicional sobre los impuestos a los combustibles en la página web del Transport, Health and Environment Pan-European Program (PEP) <http://www.thepep.org/chwebsite/chviewer.aspx?cat=d10>.
- ³⁵ Véase, por ejemplo, *The Slow Route to Fuel Savings*, Loyd's Ship Manager (LSM), mayo de 2008; Bonita Nightingale, *Life in the Slow Lane*, Lloyd's Shipping Economist (LSE), marzo de 2008, y Erik Kirschbaum, "Harnessing Kite Power to a Ship", *International Herald Tribune*, 20 de enero de 2008.
- ³⁶ Véase el sitio web de Hapag-Lloyd www.hapag-loyd.com.
- ³⁷ Mike Wackett, *Maersk Suspends AE5 Service as Fuel Crisis Deepens*, Asia Mediterranean Northern Europe Financial Services, 20 de junio de 2008.
- ³⁸ Véase *Transport Newsletter* de la UNCTAD, varios números (<http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=2651&lang=1>), así como el capítulo 4 de *El informe sobre el transporte marítimo*, varios números (<http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=2618&lang=1>).
- ³⁹ Mike Wackett, *Are Carriers Justified in Charging Non-Freight Paying Consignees BAF?* Asia Financial Services, 11 de julio de 2008.
- ⁴⁰ Verbigracia, Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL), un proveedor de transporte marítimo sueco/noruego, ha diseñado un buque ro-ro y para el transporte de automotores, el *EC Orcele*, que puede utilizar fuentes de energía renovable, entre ellas el sol, el viento y las olas, al igual que la tecnología de las células de combustible, para todas las necesidades de propulsión y de energía a bordo. La energía solar se aprovecha mediante paneles fotovoltaicos en las tres velas del buque, que también contribuyen a la propulsión utilizando la energía eólica. Puede encontrarse mayor información en la página web de WWL <http://www.2wglobal.com/www/WEP/index.jsp>. Véase también World Cargo News en <http://www.worldcargonews.com/htm/n20050405.548544.htm>. Véase asimismo la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la seguridad de la navegación marítima y la protección del medio ambiente marino en www.imo.org.
- ⁴¹ Puede encontrarse información adicional sobre los sistemas SkySails y MV "Beluga SkySails" en <http://www.skysails.info/index.php?L=1>.
- ⁴² Véase, por ejemplo, Mike Wackett, *Cavotec Cold Ironing for CSL Vessel at LA*, *Containerisation International*, 17 de julio de 2008 y Mike Wackett, *Is there a practical alternative to marine diesel?* *Containerisation International*, 9 de mayo de 2008. Véase también Christ Thorby, *NYK tests new 'cold ironing' device*, *Containerisation International*, 4 de septiembre de 2007.
- ⁴³ Bill DiBenedetto, *Fuel Burn: Rising Energy Costs are Spurring Companies to Re-evaluate Supply Chains*, *The Journal of Commerce Online*, 18 de junio de 2008.
- ⁴⁴ Esta situación es distinta de la del brusco aumento en los precios del petróleo en 1979, cuando los transportistas simplemente trasladaron el aumento a los cargadores y fabricantes antes de que afectara a los clientes minoristas. Esto reviste particular interés para el sector de la indumentaria y los textiles. Véase por ejemplo Mike Flanagan, *Analysis: Will Rising Oil Prices Boost Local Sourcing?* *just-style.com*, 3 de julio de 2008.
- ⁴⁵ Las tarifas son promedios para los fletes hacia el Este y hacia el Oeste. Los precios de los combustibles marítimos son para el fueloil Cst 380 Rotterdam. Los datos se descargaron de www.ci-online.co.uk.

⁴⁶ Sobre la base de datos obtenidos de *Containerisation International*, ci-online, www.ci-online.co.uk.

⁴⁷ Véase, por ejemplo, D. Hummels, *Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization*, *Journal of Economic Perspectives*, vol. 21, 3(2007) 131-154. Véase también UNCTAD Transport Newsletter N° 31, marzo de 2006, *Ports and International Transport Costs*; y Transport Newsletter N° 24, junio de 2004, *Recent Trends in Liner Shipping Freight Rates*.

⁴⁸ Véase, por ejemplo, D. Hummels, *Towards a Geography of Trade Costs*, University of Chicago, enero de 1999 y *Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization*, *Journal of Economic Perspectives*, vol. 21, N° 3, 2007 (págs. 131 a 154); J. Korinek, *Clarifying Trade Costs in Maritime Transport*, Working Party of the Trade Committee, OCDE, 25 de abril de 2008 (TAD/TC/WP(2008)10) y N. Limão y A. J. Venables, *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade*, *Journal of Economic Literature*, diciembre de 2000. Véase también UNCTAD Transport Newsletter N° 38, marzo de 2008, *The modal split of international goods transport*; y N° 33, septiembre de 2006, *Trade, Liner Shipping Supply, and Maritime Freight Rates*.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ World Trade Organization (WTO), Statistics Database, Merchandise Trade by Commodity, 2006 (www.wto.org).

⁵¹ Véase también Larry Rohter, "Shipping Costs Start to Crimp Globalization", *International Herald Tribune*, 2 de agosto de 2008: "Los sectores que probablemente se verán más afectados por el marcado aumento de los costos del transporte son los que producen mercancías voluminosas cuyo transporte es relativamente caro con respecto a su precio de venta. Un ejemplo es el acero... Podrán verse afectados también los motores y la maquinaria de todo tipo, las piezas de automotores, los televisores y otros electrodomésticos".

⁵² *Ibid.*

⁵³ Véase Mike Flanagan, Analysis: Will Rising Oil Prices Boost Local Sourcing? jus-style.com, 3 de julio de 2008.

⁵⁴ Drewry Supply Chain Advisors, China's Apparel Supply Chains - Will They Become Uncompetitive? noviembre de 2007.

⁵⁵ Frank Pendle y Renata Stiles, Global Market Review of Luxury of Apparel-Forecasts to 2014, septiembre de 2008.

⁵⁶ Véase China Loses its Competitive Edge in Clothing, juste-style.com, 22 de julio de 2008.

⁵⁷ Profesor Alan McKinnon, *The Potential of Economic Incentives to Reduce CO₂ Emissions from Goods Transport*, Logistics Research Centre, Heriot-Watt University, Edinburg (Reino Unido), mayo de 2008.

⁵⁸ Véase Dynamar, DynaLiners Trades Review 2008, pág. 20.

⁵⁹ Profesor Alan McKinnon, *The Potential of Economic Incentives to Reduce CO₂ Emissions from Goods Transport*, Logistics Research Centre, Heriot-Watt University, Edinburg (Reino Unido), mayo de 2008.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Jeff Rubin y Benjamin Tall, *The Carbon Tariff*, CIBC World Markets Inc., 27 de marzo de 2008. Véase también Issue Brief N° 2, del Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible (ICTSD), *Climate, Equity and Global Trade*, diciembre de 2007.

⁶² European Community Shipowners' Associations (ECSA) e International Chamber of Shipping (ICS), *Climate Change and Shipping*, documento de posición de ECSA, 10 de enero de 2008.

⁶³ Véase Mike Flanagan, Analysis: Will Rising Oil Prices Boost Local Sourcing? jus-style.com, 3 de julio de 2008.

⁶⁴ Con datos de Network for Transport and the Environment publicados en *Environment*, 10 de enero de 2008, Container Shipping Information Service (CSIS), <http://www.shipsandboxes.com/eng>.

⁶⁵ Véase por ejemplo K. J. Wilson, J. Falkingham, H. Melling y R. De Abeu, *Shipping in the Canadian Arctic: Other Possible Climate Change Scenarios*, IEEE International 2004.

⁶⁶ Con base en los datos del FMI sobre el PIB nominal mundial en 2007 y en los datos sobre la producción mundial de petróleo en 2007 publicados en *BP Statistical Review 2008*. Véase también Robert F. Wescott, Ph.D, *What Would \$120 Oil Mean for the Global Economy?* Securing America's Future Energy, abril de 2006.

⁶⁷ Véase Stern Review: the Economics of Climate Change, octubre de 2006 (http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_Report.cfm).

⁶⁸ *Ibíd.*

⁶⁹ La información que contiene este capítulo se basa en datos sobre los buques de 1.000 TB y más, puesto que no siempre puede averiguarse el país de control de los buques más pequeños. Los buques de 1.000 TB y más totalizan el 92,8% (1.038 millones de TPM) de la flota mundial de 1.118 TPM integrada por todos los buques de 100 TB y más.

⁷⁰ La información que contiene este capítulo se basa en datos sobre los buques de 100 TB y más, salvo cuando se trata de la nacionalidad del propietario del buque, en cuyo caso los datos se refieren a los buques de 1.000 TB y más.

⁷¹ Las cifras sobre la productividad operativa de la flota mundial son sólo cálculos aproximados. Si bien los datos relativos a la flota mundial abarcan todos los buques mercantes, incluidos los que se utilizan en el tráfico de cabotaje, las estimaciones de la UNCTAD sobre el tráfico marítimo internacional no incluyen el de cabotaje.

⁷² Secretaría de la UNCTAD con datos de *Shipping Insight*, publicación de Drewry Shipping Consultants, varios números; *Review 2006*, de Fearnleys; *Shipping Review and Outlook, 2006 y 2007*, de Clarkson Research Services.

⁷³ <http://www.nytimes.com/2008/01/02/business/02cnd-oil.html?hp>.

⁷⁴ http://www.economist.com/business/displaystory.cfm?story_id=11332313.

⁷⁵ <http://www.telegraph.co.uk/money/main.jhtml?view=DETAILS&xml=/money/2008/04/22/cnoil122.xml&CMP=ILC-mostviewedbox>.

⁷⁶ <http://www.telegraph.co.uk/money/main.jhtml?xml=/money/2008/04/17/cnoil117.xml>.

⁷⁷ <http://omrpublic.iea.org/currentissues/full.pdf>.

⁷⁸ *Shipping Insight*. Febrero de 2008.

⁷⁹ Se puede encontrar información adicional sobre el sistema WS en www.worldscale.co.uk. Véase también Worldscale Association Ltd. (Londres) y Worldscale Association NYC Inc.

⁸⁰ Denominación arcaica derivada del máximo tamaño de buque permitido por el procedimiento del Average Freight Rate Assessment para ajustar las tarifas de los contratos de fletamentos petroleros a largo plazo.

⁸¹ http://www.teekay.com/index.aspx?page=newsletter&article_id=121.

⁸² Reglamento (CE) N° 457/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de abril de 2007 por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, DO L 113, 30.4.2007, págs. 1 y 2. Este reglamento entró en vigor el 20 de mayo de 2007; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2007/l_113/l_11320070430_en00010002.pdf.

⁸³ *Shipping Insight*. Abril de 2007, cuadro 31.

⁸⁴ Secretaría de la UNCTAD con datos de *Shipping Insight*, publicación de Drewry Shipping Consultants, varios números; *Review 2006*, de Fearnleys; *Shipping Review and Outlook, 2006 y 2007* y *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo y junio de 2000, de Clarkson Research Services.

⁸⁵ *Dry Bulk Trade Outlook*, de Clarkson, varios números.

⁸⁶ <http://fearnbulk.com/index.gan?id=146&subid=0>.

⁸⁷ *Dry Bulk Trade Outlook*, de Clarkson, vol. 14, N° 5, mayo de 2008, pág. 5.

- ⁸⁸ Secretaría de la UNCTAD con datos de *Shipping Insight*, publicación de Drewry Shipping Consultants, varios números; *Containerisation International*, varios números; Containerisation International Online (www.ci-online.co.uk); *Container Intelligence Monthly*, de Clarkson Research Services, varios números, y *Shipping Review & Outlook, 2006 and 2007*; *Dynaliners Trades Review, 2007*; *Lloyds Shipping Economist*, varios números; y *Fairplay*, varios números.
- ⁸⁹ Touristik International GmbH & Co.
- ⁹⁰ <http://www.mpb.md.go.th/knowledge/containertype.pdf>.
- ⁹¹ F.o.b. (*free on board*): expresión que indica que el costo de cargar las mercancías en el principal modo de transporte está incluido en su precio de compra.
- ⁹² Secretaría de la UNCTAD con datos tomados de información publicada en *Containerisation International*, números de 2006 y 2007.
- ⁹³ <http://www.thehindu.com/2008/05/29/stories/2008052957600300.htm>.
- ⁹⁴ <http://kpwd.gov.in/pdf/portpolicy.pdf>.
- ⁹⁵ Pueden encontrarse mayores detalles sobre las TNC y la infraestructura en *World Investment Report 2008*, publicado por la UNCTAD.
- ⁹⁶ Drewry (2007). *Global Terminal Operators Report*.
- ⁹⁷ Esta cifra se basa en la parte total de los mercados en los que cada operador tiene intereses. En cambio, el cálculo de la proporción patrimonial arrojaría una cifra inferior en el índice.
- ⁹⁸ Barnes Reports (2008). *Worldwide Freight Trucking Long Distance Industry*.
- ⁹⁹ *Transport Intelligence, Global Freight Forwarding 2007*.
- ¹⁰⁰ <http://www.businessdictionary.com>.
- ¹⁰¹ Esta cifra incluye sólo portacontenedores totalmente celulares; la capacidad total de transporte de contenedores de la flota es mayor que esta cifra, dado que otros tipos de buques (por ejemplo, cargueros o buques ro-ro mixtos) también pueden transportar contenedores.
- ¹⁰² WT/L/579, Programa de Trabajo de Doha, decisión adoptada por el Consejo General el 1º de agosto de 2004, anexo D.
- ¹⁰³ Negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio: recopilación de textos propuestos por los miembros, TN/TF/W/43/Rev.14.
- ¹⁰⁴ Grupo de Negociación de la OMC sobre Facilitación del Comercio, TN/TF/W/137, TN/TF/W/142 y TN/TF/W/147.
- ¹⁰⁵ Las organizaciones del anexo D comprenden la UNCTAD, la OMA, el Banco Mundial, la OCDE y el FMI.
- ¹⁰⁶ Negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio: guía para la autoevaluación, TN/TF/W/143/Rev.2.
- ¹⁰⁷ Grupo de Negociación de la OMC sobre Facilitación del Comercio, TN/TF/W/137, pág. 3.
- ¹⁰⁸ Marco SAFE de normas para asegurar y facilitar el comercio mundial, rev. junio de 2007, pág. 6, nota 1.
- ¹⁰⁹ Véase el Marco SAFE, rev. junio de 2007, subsección 5.2, pág. 37.
- ¹¹⁰ Marco SAFE, rev. junio de 2007, pág. 55.
- ¹¹¹ *WCO News*, N° 54, octubre de 2007, pág. 30.
- ¹¹² Informe de la OMA sobre tendencias y modalidades: *A Capacity Building Estimate*, N° 2, diciembre de 2007, pág. 16 (<http://www.wcoomd.org>).
- ¹¹³ Burundi, Kenya, Rwanda, República Unida de Tanzania y Uganda.

- ¹¹⁴ Folleto de la OMA sobre el Programa Columbus: *Enhancing the global dialogue on capacity-building* (<http://www.wcoomd.org>).
- ¹¹⁵ Instrumento para la aplicación de la Fase 2 del Programa Columbus, que puede consultarse en www.wcoomd.org.
- ¹¹⁶ Informe de la OMA sobre tendencias y modalidades: *A Capacity Building Estimate, Moving from words to action*, N° 1 (CBE 1), junio de 2007; Informe de la OMA sobre tendencias y modalidades: *A Capacity Building Estimate, The Implementation Path*, N° 2 (CBE 2), diciembre de 2007; Informe de la OMA sobre tendencias y modalidades: *A Capacity Building Estimate; from words to action to implementation*, N° 3, junio de 2008. Los tres informes pueden descargarse en www.wcoomd.org.
- ¹¹⁷ Véase CBE 1, págs. 15 y 18.
- ¹¹⁸ Véase CBE 2, pág. 9.
- ¹¹⁹ El Reglamento N° 1875/2006 fue publicado en el *Official Journal* L 360, 19 de diciembre de 2006, pág. 64.
- ¹²⁰ Puede encontrarse información adicional sobre la aplicación del programa OEA en la página web de la Comisión Europea <http://ec.europa.eu>.
- ¹²¹ Véase el artículo 1.12 del Reglamento (CEE) N° 2454/93, enmendado por el artículo 1 del Reglamento (CE) N° 1875/2006.
- ¹²² Véanse las directrices sobre los OEA (TAXUD/2006/1450), pág. 8.
- ¹²³ Código Aduanero Comunitario Modernizado - preguntas frecuentes (MEMO/08/101) de 19 de febrero de 2008.
- ¹²⁴ Las directrices sobre los OEA (TAXUD/2006/1450) y el modelo COMPACT (TAXUD/2006/1452) pueden consultarse en <http://ec.europa.eu>.
- ¹²⁵ Puede descargarse información conexa del sitio web de la Comisión Europea <http://ec.europa.eu>.
- ¹²⁶ Comunicado de prensa, 27 de marzo de 2008. Puede verse información más detallada en el sitio web de la Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP) (<http://www.cbp.gov>).
- ¹²⁷ Comisión Europea, comunicado de prensa, Impuestos y Unión Aduanera: *United States Customs and Border Protection and European Commission adopt the joint roadmap towards mutual recognition trade partnership programmes*, 27 de marzo de 2008.
- ¹²⁸ Comunicado de prensa de la UE, IP/08/203, 11 de febrero de 2008. Los comunicados de prensa de la UE pueden consultarse en <http://ec.europa.eu>.
- ¹²⁹ *Ibid.*
- ¹³⁰ Véase comunicado de prensa de la UE, IP/06/1821. Véase también *El transporte marítimo en 2007*, pág. 103.
- ¹³¹ Véase comunicado de prensa de la UE, IP/08/87. 25 de enero de 2008.
- ¹³² La posición común fue publicada en el *Official Journal* C 298E/1, 11 de diciembre de 2007. El documento puede descargarse de <http://eur-lex.europa.eu>.
- ¹³³ Reglamento (CE) N° 450/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, 23 de abril de 2008. En el Reglamento se expone el Código Aduanero Comunitario (Código Aduanero Modernizado), OJ L/145/1, 4.6.2008.
- ¹³⁴ Artículo 30 1) sobre costos y derechos. Las disposiciones de este artículo entrarán en vigor el 1° de enero de 2011.
- ¹³⁵ Figura una breve reseña en MEMO/08/101, de 19 de febrero de 2008.
- ¹³⁶ Reglamento N° 648/2005 adoptado el 13 de abril de 2005 y publicado en el *Official Journal* del 4 de mayo de 2005.
- ¹³⁷ Organización Marítima Internacional (OMI), Comité de Seguridad Marítima (CSM) (2008), Medidas para Incrementar la Protección Marítima. Quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo con organizaciones

internacionales, regionales y subregionales. Nairobi (Kenya), 29 a 31 de octubre de 2007. Nota de la secretaría, MSC 84/4, 14 de enero de 2008.

¹³⁸ Los documentos distribuidos durante las reuniones pueden descargarse de la siguiente dirección: <http://www.un.org/sc/ctc/nairobi/docs.html>.

¹³⁹ Véase también *El transporte marítimo en 2007*, pág. 105.

¹⁴⁰ La presentación de PowerPoint titulada "Prevención de la circulación de terroristas y la seguridad eficaz en las fronteras" puede descargarse de <http://www.un.org/sc/ctc/nairobi/docs.html>.

¹⁴¹ Organización Marítima Internacional (OMI), Comité de Seguridad Marítima, *Medidas para Incrementar la Protección Marítima. Quinta reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo con organizaciones internacionales, regionales y subregionales. Nairobi (Kenya), 29 a 31 de octubre de 2007*. Nota de la secretaría, MSC 84/4, 14 de enero de 2008.

¹⁴² Véase la resolución MSC 243 (83) sobre el establecimiento del IDE a título provisional.

¹⁴³ Véase *Informe del Comité de Seguridad Marítima sobre su 48º período de sesiones*. MSC 84/24, 23 de mayo de 2008.

¹⁴⁴ OMI, reunión informativa sobre las reuniones de la OMI, 84º período de sesiones del CSM, 7 a 16 de mayo de 2008.

¹⁴⁵ El contenido de esta circular se presentó en *El transporte marítimo en 2007*, pág. 104.

¹⁴⁶ OMI, CSM, *Measures to Enhance Maritime Security, ISO Maritime and supply chain security standards (Update)*. ISO, MSC 84/4/5, 5 de marzo de 2008.

¹⁴⁷ Puede consultarse información adicional en el sitio web de la Organización Internacional de Normalización (ISO) <http://www.iso.org/iso/home.htm>.

¹⁴⁸ Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 sobre la cuestión (MARPOL).

¹⁴⁹ Aumento del riesgo de muerte prematura debida a enfermedades pulmonares o al agravamiento de enfermedades respiratorias.

¹⁵⁰ OMI, Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC), *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 57º período de sesiones*. MEPC 57/21, 7 de abril de 2008. Véase también la página web del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC) en http://unfccc.int/methods_and_science/emissions_from_intl_transport/items/1057.php.

¹⁵¹ Véase el Resumen de la Situación de los Convenios de la OMI, 30 de junio de 2008, disponible en www.imo.org.

¹⁵² Véase sólo *IMO Briefing* 34, 1º de julio de 2008. *Oslo meeting prepares ground on GHG reduction mechanism*, disponible en www.imo.org.

¹⁵³ MEPC, *Report on the Outcome of the IMO Study on the Greenhouse Gas Emissions from Ships*. MEPC 45/8, 29 de junio de 2000.

¹⁵⁴ MEPC, *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 56º período de sesiones*. MEPC 56/23, 30 de julio de 2007, anexo 9.

¹⁵⁵ MEPC, *Prevención de la Contaminación Atmosférica Ocasionada por los Buques. Informe sobre la actualización del Estudio 2000 de la OMI sobre los gases de efecto invernadero - informe preliminar acerca de los avances en la actualización del Estudio*. MEPC 57/4/18, 20 de enero de 2008. Véase también *Work on the Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships*, publicado en junio de 2008 en la página web de la OMI.

¹⁵⁶ MEPC, *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 56º período de sesiones. Informe de los resultados del grupo oficioso mixto gobierno/sector de expertos científicos establecido para evaluar los efectos de las diferentes opciones de combustibles propuestas en el marco de la revisión del anexo VI del MARPOL*. MEPC 56/23, 30 de julio de 2007.

- ¹⁵⁷ Véase el anexo del MEPC, *Revisión del Anexo VI del MARPOL y del Código Técnico sobre los NOx*. MEPC 57/4, 30 de enero de 2008.
- ¹⁵⁸ Véase, por ejemplo, John Vidal, CO₂ output from shipping twice as airlines. *The Guardian*, 13 de marzo de 2007.
- ¹⁵⁹ MEPC, *Interpretaciones unificadas del anexo VI del Convenio MARPOL relativas a los límites del contenido de azufre en el combustible y la verificación del fueloil*. MEPC 1/Circ.614, 15 de abril de 2008.
- ¹⁶⁰ Los instalados en los buques construidos después del 1° de enero de 2016.
- ¹⁶¹ Los instalados en los buques construidos el 1° de enero de 2011 o con posterioridad a esa fecha.
- ¹⁶² Motor diésel instalado en un buque construido el 1° de enero de 2000 o después de esa fecha pero antes del 1° de enero de 2011.
- ¹⁶³ MEPC, *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 57° período de sesiones*. MEPC 57/21/Add. 1, 1° de mayo de 2008.
- ¹⁶⁴ Véase el mandato del Grupo de Trabajo sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. MEPC. *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 57° período de sesiones*. MEPC 57/21, 7 de abril de 2008.
- ¹⁶⁵ MEPC. Posible aceleración de la labor de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por los buques. Nota del Secretario General, MEPC 57/4/7, 21 de enero de 2008.
- ¹⁶⁶ MEPC. *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 57° período de sesiones*. MEPC 57/21, 7 de abril de 2008.
- ¹⁶⁷ MEPC *Informe del Grupo de trabajo por correspondencia interperíodos sobre las cuestiones relacionadas con los gases de efecto invernadero*. Nota presentada por Australia y los Países Bajos. MEPC 57/4/5, 21 de diciembre de 2007, párrs. 5.2 a 6.8.
- ¹⁶⁸ Criterio basado en el mercado para lograr objetivos ambientales, que permite a quienes reducen las emisiones de GEI por debajo de un umbral determinado, utilizar o canjear las reducciones excedentes para compensar las emisiones de otras fuentes en el plano nacional o internacional.
- ¹⁶⁹ *IMO Briefing* 34, 1° de julio de 2008. *Oslo meeting prepares ground on GHG reduction mechanism*, disponible en www.imo.org.
- ¹⁷⁰ Véase el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia interperíodos. MEPC. *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 57° período de sesiones*. MEPC 57/21, 7 de abril de 2008.
- ¹⁷¹ MEPC, *Informe del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino sobre su 56° período de sesiones*. MEPC 56/23, 30 de julio de 2007, e *IMO Briefing* 26, 20 de julio de 2007 (www.imo.org).
- ¹⁷² Véase el sitio web del Programa GEF/UNDP/IMO Global Ballast Water Management Programme (GloBallast) <http://globallast.imo.org/>.
- ¹⁷³ Véase el Resumen de la Situación de los Convenios de la OMI, 30 de junio de 2008, disponible en www.imo.org.
- ¹⁷⁴ Véase *IMO Briefing* 26, 20 de julio de 2007.
- ¹⁷⁵ Véase *IMO Briefing* 10, 28 de marzo de 2008. Puede encontrarse información adicional sobre los convenios en *El transporte marítimo en 2007*, págs. 109 y 110.
- ¹⁷⁶ Véase *IMO Briefing* 03, 25 de febrero de 2008.
- ¹⁷⁷ El puerto o el Estado costero, el Estado de abanderamiento, el Estado de la gente del mar, el propietario del buque y la propia gente del mar.
- ¹⁷⁸ Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean 2006: http://www.cepal.org/publicaciones/xml/3/27543/lcg2327_i_.pdf y 2007: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/31994/lcg2355i.pdf> (edición 2007).
- ¹⁷⁹ Panamá, Costa Rica, Honduras, El Salvador, Guatemala, Belice y Nicaragua.

¹⁸⁰ Contenedor refrigerado: contenedor con elementos de refrigeración (unidad de compresión mecánica, unidad de absorción, etc.) para regular la temperatura de la carga.

¹⁸¹ Las cifras se basan en datos de BTI, los datos de 287 puertos presentados en *Maritime Profile* de la CEPAL y datos de COCATRAM (Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo). Las estadísticas portuarias para 2007 son aún escasas y pocos puertos han publicado sus cifras relativas a ese año.

¹⁸² Fuente: Drewry Shipping Consultants, Londres.

¹⁸³ Wilmsmeier G., Hoffmann J. y Sánchez R. (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs (los efectos de las características de los puertos en los costos del transporte marítimo internacional), en *Research in Transportation Economics*, vol. 16, págs. 119 a 142, Elsevier; Clark X., Dollar D. y Micco A. (2004). Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade (la eficiencia portuaria, los costos del transporte marítimo y el comercio bilateral), *Journal of Development Economics*. 75, págs. 417a 450; Sánchez R., Hoffmann J., Micco A., Pizzolotti G., Sgut M. y Wilmsmeier G. (2002). Port efficiency and international trade: port efficiency as a determinant of maritime transport costs (la eficiencia de los puertos y el comercio internacional: la eficiencia portuaria como factor determinante de los costos del transporte marítimo). *Maritime Economics and Logistics*, vol. 5, N° 2, junio; Wilmsmeier G. y Hoffmann J. (2008). Liner shipping freight rates in the Caribbean (las tarifas de los buques de línea en el Caribe). *Maritime Economics and Logistics*, vol. 10 N° 1, enero.

¹⁸⁴ Sánchez R., Wilmsmeier G. (2006). The River Plate Basin. En *Research in Transportation Economics*, vol. 17, Elsevier; Wilmsmeier G. y Sánchez R. (2008). Interport competition in a single market under port devolution: lessons from the Southern Cone (la competencia interportuaria en un mercado único y con traspaso de competencias a los puertos: lecciones del Cono Sur. En *The Human Element at the Ship/Port Interface*. Wittig W. y Prieser C. (eds.). Bremen, Alemania.

¹⁸⁵ "Devolution" es el traspaso de ciertas facultades o responsabilidades y la delegación de ciertas funciones, de un gobierno central soberano a un gobierno local o al sector privado.

¹⁸⁶ Fay and Morrison (2006). Infrastructure in Latin America and the Caribbean: recent development and key challenges (la infraestructura en América Latina y el Caribe: novedades y dificultades fundamentales). *Directions in Development: Infrastructure*. Washington, DC. Banco Mundial.

¹⁸⁷ Wilmsmeier G., Hoffmann J., Sánchez R. (2006). The impact of port characteristics on international maritime transport costs (los efectos de las características de los puertos en los costos del transporte marítimo internacional). En *Research in Transportation Economics*, vol. 16, págs. 119 a 142. Elsevier.

¹⁸⁸ Véanse detalles en <http://www.iirsa.org>.

¹⁸⁹ Ahora denominado Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica; véanse detalles en <http://www.planpuebla-panama.org/>.

Anexo I

Clasificación de los países y territorios^{a b c d}**I. Economías desarrolladas**

Grupo 1	Bermudas Canadá Estados Unidos de América	Groenlandia San Pedro y Miquelón
Grupo 2	Alemania Austria Bélgica Bulgaria Chipre Dinamarca Eslovaquia Eslovenia España Estonia Finlandia Francia Gibraltar Grecia Guadalupe Guyana Francesa Hungria Irlanda Islandia	Islas Feroe Italia Letonia Lituania Luxemburgo Malta Martinica Mónaco Noruega Países Bajos Polonia Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte República Checa Reunión Rumania Suecia Suiza
Grupo 3	Israel	Japón
Grupo 4	Australia	Nueva Zelanda

II. Economías en transición

Grupo 5.1 Europa	Albania Belarús Bosnia y Herzegovina Croacia ex República Yugoslava de Macedonia	Federación de Rusia Montenegro República de Moldova Serbia Ucrania
Grupo 5.2 Asia	Armenia Azerbaiyán Georgia Kazajstán	Kirguistán Tayikistán Turkmenistán Uzbekistán

III. Economías en desarrollo

Grupo 6.1 África del Norte	Argelia Egipto Jamahiriya Árabe Libia	Marruecos Túnez
Grupo 6.2 África occidental	Benin Burkina Faso Cabo Verde Côte d'Ivoire Gambia Ghana Guinea Guinea-Bissau Liberia	Mali Mauritania Níger Nigeria Santa Elena Senegal Sierra Leona Togo
Grupo 6.3 África oriental	Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenya Madagascar Malawi Mauricio	Mozambique República Unida de Tanzania Rwanda Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia Zimbabwe
Grupo 6.4 África central	Angola Camerún Chad Congo Gabón	Guinea Ecuatorial República Centroafricana República Democrática del Congo Santo Tomé y Príncipe
Grupo 6.5 África meridional	Botswana Lesotho Namibia	Sudáfrica Swazilandia
Grupo 7.1 Caribe	Anguila Antigua y Barbuda Antillas Neerlandesas Aruba Bahamas Barbados Cuba Dominica Granada Haití Islas Caimán	Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes de los Estados Unidos Islas Vírgenes Británicas Jamaica Montserrat República Dominicana Saint Kitts y Nevis San Vicente y las Granadinas Santa Lucía Trinidad y Tabago

Grupo 7.2 Centroamérica	Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá
Grupo 7.3 América del Sur- costa septentrional	Guayana Suriname	Venezuela, República Bolivariana de
Grupo 7.4 América del Sur- costa occidental	Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 7.5 América del Sur- costa oriental	Argentina Bolivia Brasil	Islas Malvinas (Falkland) ^c Paraguay Uruguay
Grupo 8.1 Asia occidental	Arabia Saudita Bahrein Emiratos Árabes Unidos Iraq Jordania Kuwait	Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Turquía Yemen
Grupo 8.2 Asia meridional	Afganistán Bangladesh Bhután India Irán (República Islámica del)	Maldivas Nepal Pakistán Sri Lanka
Grupo 8.3 Asia oriental	China Hong Kong (China) Macao (China) Mongolia	Provincia china de Taiwán República de Corea República Popular Democrática de Corea
Grupo 8.4 Asia sudoriental	Brunei Darussalam Camboya Filipinas Indonesia Malasia Myanmar	República Democrática Popular Lao Singapur Tailandia Timor-Leste Viet Nam
Grupo 9 Oceanía	Fiji Guam Islas Christmas (Australia) Islas Marshall Islas Salomón Isla Wake Kiribati Nauru	Nueva Caledonia Papua Nueva Guinea Polinesia Francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

Notas del anexo I

^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 y territorios desarrollados: Grupos 1, 2, 3 y 4

Economías en transición: Grupos 5.1 y 5.2

Países y territorios en desarrollo: Grupos 6, 7, 8 y 9

de ellos:

en África: Grupos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5

en América: Grupos 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5

en Asia: Grupos 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4

en Oceanía: Grupo 9

^c En algunos cuadros, cuando procede, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado.

^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 tal 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
(En millones de toneladas)

Zona ^a	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^b			Crudo	Derivados ^b		
Economías desarrolladas									
América del Norte	2006	22,1	86,3	490,8	599,2	510,8	155,6	492,0	1.158,4
Grupo 1	2007	23,3	90,9	516,4	630,6	524,2	159,7	504,9	1.188,8
Europa	2006	100,8	262,6	816,0	1.179,4	546,0	281,4	1.243,4	2.070,8
Grupo 2	2007	100,5	264,6	819,9	1.185,0	528,4	275,6	1.304,5	2.108,5
Japón e Israel	2006	0,0	11,7	152,4	164,1	210,5	55,8	582,5	848,7
Grupo 3	2007	0,0	11,9	165,4	177,3	220,9	55,0	590,5	866,4
Australia y Nueva Zelandia	2006	12,3	4,0	662,1	678,4	27,1	16,5	52,5	96,1
Grupo 4	2007	12,3	4,0	662,8	679,1	28,6	16,7	53,6	98,9
Subtotal: economías desarrolladas	2006	135,2	364,6	2.121,3	2.621,1	1.294,3	509,3	2.370,4	4.174,0
	2007	136,1	371,4	2.164,5	2.672,0	1.302,1	507,1	2.453,6	4.262,8
Economías en transición									
Grupos 5.1 y 5.2	2006	115,0	47,3	95,3	257,6	5,6	2,7	46,3	54,6
	2007	128,5	50,6	104,6	283,7	6,3	2,6	48,7	57,6
Economías en desarrollo									
África del Norte	2006	132,8	37,7	75,0	245,5	8,1	11,0	125,9	145,0
Grupo 6.1	2007	139,6	39,2	81,4	260,2	9,2	14,3	147,0	170,5
África occidental	2006	221,0	9,1	21,1	251,2	6,7	12,3	54,8	73,8
Grupo 6.2	2007	238,6	9,9	22,7	271,2	7,1	12,5	57,2	76,8
África oriental	2006	12,0	1,1	14,2	27,3	2,4	7,5	28,7	38,6
Grupo 6.3	2007	12,7	1,3	15,4	29,4	2,5	8,0	31,1	41,6
África central	2006	109,3	5,8	5,6	120,7	0,0	1,0	9,1	10,1
Grupo 6.4	2007	117,4	6,3	6,1	129,8	0,0	0,9	9,1	10,0
África meridional	2006	0,0	6,0	129,7	135,7	25,6	2,6	36,8	65,0
Grupo 6.5	2007	0,0	6,3	137,6	143,9	25,7	2,6	39,1	67,4
Subtotal: África en desarrollo	2006	475,1	59,7	245,6	780,4	42,8	34,4	255,3	332,5
	2007	508,3	63,0	263,2	834,5	44,5	38,3	283,5	366,3
Caribe y América Central	2006	124,0	15,0	85,9	224,9	13,2	36,0	104,8	154,0
Grupos 7.1 y 7.2	2007	119,8	15,9	90,5	226,2	14,2	39,6	99,6	153,4
América del Sur: costas septentrional y oriental	2006	115,6	44,2	538,2	698,0	20,8	8,1	96,1	125,0
Grupos 7.3 y 7.5	2007	117,4	45,5	601,1	764,0	21,9	8,4	101,4	131,7
América del Sur: costa occidental	2006	31,9	10,6	123,9	166,4	15,4	6,5	40,1	62,0
Grupo 7.4	2007	33,5	11,1	139,0	183,6	16,0	7,0	42,0	65,0
Subtotal: América en desarrollo	2006	271,5	69,8	748,0	1.089,3	49,4	50,6	241,0	341,0
	2007	270,7	72,5	830,6	1.173,8	52,1	55,0	244,0	351,1

Anexo II (continuación)

Zona ^a	Año	Mercancías cargadas			Total de mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total de mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^b			Crudo	Derivados ^b		
Asia occidental	2006	709,4	115,8	192,6	1.017,8	36,2	37,0	336,8	410,0
Grupo 8.1	2007	726,7	117,8	206,7	1.051,2	37,6	37,6	363,9	439,1
Asia meridional y oriental	2006	27,6	72,5	985,4	1.085,5	405,8	103,1	1.407,5	1.916,4
Grupos 8.2 y 8.3	2007	27,6	76,5	1.054,1	1.158,2	424,8	101,9	1.466,4	1.993,1
Asia sudoriental	2006	64,2	62,5	667,0	793,7	95,2	94,9	329,7	519,8
Grupo 8.4	2007	64,2	62,7	715,2	842,1	95,8	89,5	364,0	549,3
Subtotal: Asia en desarrollo	2006	801,2	250,8	1.845,0	2.897,0	537,2	235,0	2.074,0	2.846,2
	2007	818,5	257,1	1.976,1	3.051,7	558,2	229,0	2.194,3	2.981,5
Oceanía en desarrollo	2006	4,3	0,1	2,2	6,6	0,0	6,5	5,8	12,3
Grupo 9	2007	4,3	0,1	2,4	6,8	0,0	6,7	6,2	12,9
Subtotal: economías y territorios en desarrollo	2006	1.552,1	380,4	2.840,8	4.773,3	629,4	326,5	2.576,1	3.532,0
	2007	1.601,8	392,7	3.072,3	5.066,8	654,8	329,0	2.728,0	3.711,8
Total mundial	2006	1.802,3	792,3	5.057,4	7.652,0	1.929,3	838,5	4.992,8	7.760,6
	2007	1.866,4	814,7	5.341,4	8.022,5	1.963,2	838,7	5.230,3	8.032,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes, fuentes especializadas y páginas web de puertos.

^a Véase el anexo I para la composición de los grupos.

^b Comprenden GNL, GLP, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, petróleo ligero, fueloil pesado y otros.

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 2008**
(En miles de TB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	57	5	0	10	0	42
Argelia	736	16	121	45	0	554
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	29	3	0	9	0	18
Camerún	17	0	0		0	14
Comoras	766	158	115	400	4	89
Congo	4		0	0	0	4
Côte d'Ivoire	9	1		0	0	8
Djibouti	4	0	0	0	0	4
Egipto	1162	295	388	266	48	164
Eritrea	14	2	0	10	0	3
Etiopía	123	5	0	118	0	0
Gabón	14	1	0	4	0	9
Gambia	35	4	0	27	0	4
Ghana	116	3	0	13	0	100
Guinea	20	0	0	1	0	19
Guinea-Bissau	7	0	0	1	0	5
Guinea Ecuatorial	29	0		3	0	25
Jamahiriya Árabe Libia	98	8	0	44	0	45
Kenya	15	5	0	0	0	10
Madagascar	35	5	0	15	0	16
Marruecos	490	78	0	30	72	309
Mauricio	40	0	0	14	0	27
Mauritania	52	0	0	1	0	51
Mozambique	38	0	0	6	0	33
Namibia	126	0	0	2	0	124
Nigeria	431	280	10	18	0	124
República Democrática del Congo	14	1	0	0	0	12
República Unida de Tanzania	38	8	0	21	0	10
Santa Elena	4	0	0	0	0	4
Santo Tomé y Príncipe	30	1	4	21	0	4
Senegal	46	0	0	1	0	45
Seychelles	183	95	0	43	0	45
Sierra Leona	476	61	11	309	14	81
Somalia	10	1	0	4	0	5
Sudáfrica	193	0	0	0	27	165
Sudán	26	1	0	22	0	3
Togo	19	0	0	4	0	14
Túnez	140	16	17	3	0	104
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	5.644	1.052	666	1.465	166	2.292

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	1.274	30	200	740	81	222
Argentina	837	363	87	85	13	289
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	727	156	234	244	0	93
Belice	1.258	36	192	754	7	268
Bolivia	103	31	4	37	0	30
Brasil	2.290	1.031	471	246	195	347
Chile	908	275	179	154	17	284
Colombia	89	8	0	39	0	42
Costa Rica	4	0	0	0	0	4
Cuba	61	15	6	9	0	30
Dominica	998	422	424	106	0	45
Ecuador	300	179	0	3	0	119
El Salvador	7	0	0	0	0	7
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	6
Guyana	42	5	0	23	0	14
Haití	2	0	0	1	0	0
Honduras	710	147	63	248	2	250
Islas Caimán	2.850	1.309	1.016	405	0	121
Islas Malvinas (Falkland) ^d	49	0	0	1	0	48
Islas Turcas y Caicos	1	0	0	0	0	1
Islas Vírgenes Británicas	16	0	0	1	0	15
Jamaica	171	2	118	39	8	4
México	1.218	613	19	86	0	500
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	51	3	0	38	6	5
Perú	273	51	0	25	0	196
República Dominicana	10	0	0	5	0	4
Saint Kitts y Nevis	687	133	134	376	2	43
Suriname	5	2	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	51	4	0	3	0	44
Uruguay	114	9	0	9	0	96
Venezuela	1.057	507	170	44	2	334
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</i>	16.175	5.332	3.316	3.728	332	3.467
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	943	333	0	303	149	157
Bahrein	326	81	43	2	96	104
Bangladesh	441	68	52	254	35	31
Brunei Darussalam	483	1	0	2	0	480
Camboya	2.065	91	416	1.412	34	112
China	25.064	4.736	10.208	4.831	3.447	1.842
Emiratos Árabes Unidos	809	243	87	82	214	182
Filipinas	5.032	432	2.465	1.361	166	608

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
Hong Kong (China)	35.700	8.064	18.324	2.278	6.559	476
India	9.098	4.917	2.431	488	157	1.106
Indonesia	5.670	1.419	575	2.059	392	1.226
Irán (República Islámica del)	3.140	1.652	836	324	157	171
Iraq	159	48	0	39	0	72
Jordania	369	139	16	121	14	79
Kuwait	2.426	1.838	54	98	214	222
Líbano	136	1	34	91	0	10
Macao (China)	2	0	0	0	0	2
Malasia	6.971	2.798	314	491	694	2.675
Maldivas	126	10	0	104	0	12
Mongolia	687	27	402	237	0	21
Myanmar	203	3	35	136	0	29
Omán	24	2	0	2	0	21
Pakistán	351	160	36	130	0	25
Provincia china de Taiwán	2.751	777	1.198	112	481	183
Qatar	620	303	15	32	184	86
República Árabe Siria	354	1	34	308	8	3
República de Corea	13.227	2.222	7.173	1.254	1.372	1.207
República Democrática Popular Lao	3	0	0	3	0	0
República Popular Democrática de Corea	979	91	154	625	22	87
Singapur	35.942	16.536	7.212	3.419	6.535	2.240
Sri Lanka	161	11	30	84	16	20
Tailandia	2.846	397	892	1.093	255	208
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquía	4.987	724	2.122	1.437	365	339
Viet Nam	2.541	576	420	1.223	90	231
Yemen	29	11	0	5	0	13
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA	164.664	48.711	55.579	24.440	21.655	14.279
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	32	0	0	9	0	22
Guam	3	0	0	0	0	3
Islas Salomón	12	0	0	2	0	10
Kiribati	152	29	16	96	0	11
Nueva Caledonia	10	0	0	2	0	7
Papua Nueva Guinea	85	2	6	60	0	17
Polinesia Francesa	47	0	0	22	0	25
Samoa	10	0	0	8	0	2
Samoa Americana	7	0	0	0	0	7
Tonga	68	1	6	47	0	14
Tuvalu	855	608	42	137	9	58
Vanuatu	1.956	95	872	344	25	620
TOTAL DE ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA	3.235	736	943	728	35	794
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO	189.718	55.831	60.503	30.361	22.187	20.833

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	12.910	494	156	234	11.327	699
Australia	1.829	252	410	145	7	1.015
Austria	14	0	0	10	4	0
Bélgica	4.091	1.280	1.364	286	153	1.008
Bulgaria	928	24	635	149	66	53
Canadá	2.765	512	1.117	100	16	1.019
Dinamarca	9.486	1.784	369	455	5.565	1.314
Eslovaquia	238	0	42	196	0	1
Eslovenia	2	0	0	0	0	2
España	3.054	590	27	326	263	1.848
Estados Unidos	11.369	2.328	1.217	1.588	3.204	3.031
Estonia	390	8	0	21	0	360
Finlandia	1.570	363	26	458	29	694
Francia	6.280	2.598	176	93	1.608	1.805
Grecia	35.875	20.634	10.154	363	2.574	2.151
Guadalupe	8	0	0	1	0	7
Guyana Francesa	1	0	0	0	0	0
Irlanda	187	13	0	99	5	71
Islandia	180	0	0	1	0	178
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	3	0	0	0	0	3
Israel	728	3	0	4	712	9
Italia	12.837	3.419	1.954	2.342	1.159	3.964
Japón	12.765	2.262	2.772	2.240	384	5.106
Letonia	262	66	0	57	0	139
Lituania	426	3	20	219	3	180
Luxemburgo	884	152	209	186	89	247
Martinica	1	0	0	0	0	0
Noruega	18.152	6.878	2.439	4.026	167	4.641
Nueva Zelanda	391	74	12	157	0	148
Países Bajos	6.125	437	3	2.345	1.432	1.907
Polonia	193	11	0	34	0	148
Portugal	1.071	284	100	344	26	317
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	14.975	1.335	1.451	2.429	6.630	3.130
Reunión	4	0	0	0	0	4
Rumania	270	32	0	82	0	156
San Pedro y Miquelón	1	0	0	0	0	1
Suecia	4.045	584	33	2.346	0	1.081
Suiza	562	46	286	55	170	4
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS	164.870	46.465	24.972	21.398	35.594	36.441

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	69	0	0	68	0	1
Azerbaiyán	708	227	0	101	0	381
Croacia	1.374	512	594	127	0	141
Federación de Rusia	7.529	1.193	517	2.944	92	2.782
Georgia	1.046	83	305	535	17	107
Kazajstán	55	29	0	3	0	22
Moldova	49	14	4	31	0	1
Montenegro	13	0	0	12	0	1
Turkmenistán	52	6	0	17	0	29
Ucrania	1.145	34	100	612	29	370
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	12.041	2.098	1.520	4.449	138	3.835
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	8.562	18	758	2.839	4.874	72
Bahamas	43.780	16.655	7.457	6.600	1.782	11.287
Bermuda	9.197	1.124	1.776	119	770	5.408
Chipre	18.800	3.700	8.977	1.679	3.749	695
Isla de Man	8.448	4.812	1.678	396	160	1.402
Liberia	76.546	32.250	13.209	3.904	22.979	4.204
Malta	28.201	8.659	13.063	3.563	1.452	1.465
Islas Marshall	36.103	18.544	9.105	1.649	4.056	2.749
Panamá	168.291	36.710	71.862	22.169	26.893	10.657
San Vicente y las Granadinas	5.966	357	2.128	2.833	125	523
<i>TOTAL DE LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	403.896	122.828	130.013	45.751	66.840	38.463
Pabellón no conocido	4.254	763	554	1.370	54	1.512
TOTAL MUNDIAL^c	774.779	227.986	217.563	103.330	124.814	101.085

Anexo III b)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países
y por tipos de buque^b, a 1º de enero de 2008**
(En miles de TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	47	8	0	12	0	27
Argelia	744	26	204	55	0	458
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	22	4	0	12	0	6
Camerún	10	0	0	3	0	6
Comoras	1.045	273	198	501	5	68
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	17	2	0	1	0	14
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Egipto	1.073	508	679	311	58	148
Eritrea	16	3	0	10	0	3
Etiopía	159	9	0	150	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	3
Gambia	12	5	0	5	0	2
Ghana	86	5	0	16	0	64
Guinea	10	0	0	0	0	10
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya Árabe Libia	97	13	0	57	0	27
Kenya	14	8	0	0	0	6
Madagascar	32	7	0	18	0	7
Marruecos	336	113	0	28	72	124
Mauricio	37	0	0	12	0	25
Mauritania	25	0	0	1	0	24
Mozambique	30	0	0	11	0	19
Namibia	77	0	0	4	0	73
Nigeria	626	477	13	26	0	111
República Unida de Tanzania	79	24	26	4	0	25
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	38	1	7	27	0	2
Senegal	19	0	0	2	0	17
Seychelles	243	156	0	57	0	30
Sierra Leona	588	101	17	418	18	34
Somalia	9	2	0	4	0	4
Sudáfrica	117	0	0	0	30	87
Sudán	29	1	0	26	0	1
Togo	40	14	0	24	0	2
Túnez	13	0	0	4	0	9
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	6.357	1.762	1.145	1.808	182	1.459

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antillas Neerlandesas	1.713	51	374	909	102	278
Argentina	1.143	628	144	115	18	238
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	1.006	242	389	301	0	74
Belice	1.490	50	294	918	9	219
Bolivia	127	50	7	49	0	21
Brasil	3.296	1.645	802	289	227	334
Chile	1.088	459	299	101	21	207
Colombia	111	13	0	55	0	43
Costa Rica	0	0	0	0	0	0
Cuba	77	25	9	13	0	31
Dominica	1.734	755	796	148	0	36
Ecuador	377	309	0	3	0	65
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	42	7	0	28	0	7
Haití	2	0	0	1	0	0
Honduras	795	265	108	325	2	94
Islas Caimán	4.358	2.238	1.719	259	0	142
Islas Malvinas (Falkland) ^d	36	0	0	1	0	35
Islas Turcos y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes Británicas	11	0	0	1	0	10
Jamaica	248	3	200	33	11	0
México	1.519	1.005	28	78	0	409
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	59	4	0	47	6	1
Perú	207	83	0	37	0	87
República Dominicana	7	0	0	6	0	1
Saint Kitts y Nevis	977	205	219	520	2	30
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	19	4	0	0	0	14
Uruguay	75	14	0	12	0	49
Venezuela	1.574	875	281	58	2	358
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</i>	22.111	8.935	5.668	4.315	401	2.791
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	1.104	558	0	319	156	72
Bahrein	394	154	60	2	100	78
Bangladesh	617	118	89	346	48	17
Brunei Darussalam	423	2	0	3	0	419
Camboya	2.824	145	662	1.903	43	70
China	37.124	8.063	17.469	6.315	4.105	1.171
Emiratos Árabes Unidos	1.028	408	142	90	227	163
Filipinas	6.659	696	3.954	1.573	183	252

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
Hong Kong (China)	59.210	14.623	33.518	3.067	7.508	494
India	15.041	8.791	4.201	664	203	1.182
Indonesia	6.859	2.289	944	2.651	516	459
Irán (República Islámica del)	5.222	3.048	1.420	419	211	123
Iraq	202	78	0	54	0	70
Jordania	508	293	26	148	18	24
Kuwait	3.974	3.337	93	86	227	230
Líbano	154	1	54	92	0	8
Macao (China)	2	0		0	0	2
Malasia	9.448	5.087	538	587	842	2.395
Maldivas	164	21	0	138	0	6
Mongolia	1.061	48	679	315	0	19
Myanmar	237	5	49	169	0	14
Omán	16	3	0	2	0	11
Pakistán	565	288	66	184	0	27
Provincia china de Taiwán	4.308	1.327	2.183	154	583	61
Qatar	894	546	22	48	202	77
República Árabe Siria	517	2	53	452	8	2
República de Corea	21.141	3.984	13.166	1.498	1.606	888
República Democrática Popular Lao	5	0	0	5	0	0
República Popular Democrática de Corea	1.388	158	254	892	30	55
Singapur	55.550	29.576	13.308	2.576	7.709	2.382
Sri Lanka	215	19	49	115	21	12
Tailandia	4.224	700	1.471	1.550	346	157
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquía	7.300	1.265	3.631	1.815	455	135
Viet Nam	3.893	943	684	1.906	114	247
Yemen	26	17	0	2	0	6
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	252.297	86.591	98.783	30.139	25.459	11.325
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	16	0	0	7	0	9
Guam	2	0	0	0	0	2
Islas Solomón	6	0	0	2	0	5
Kiribati	193	46	27	115	0	5
Nueva Caledonia	5	0	0	3	0	2
Papua Nueva Guinea	98	3	9	75	0	11
Polinesia Francesa	32	0	0	25	0	7
Samoa	10	0	0	9	0	1
Samoa Americana	1	0	0	0	0	1
Tonga	75	1	7	58	0	9
Tuvalu	1.441	1.108	72	212	13	35
Vanuatu	2.486	191	1.450	223	29	593
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	4.365	1.350	1.565	729	41	679
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO</i>	285.129	98.638	107.161	36.992	26.084	16.253

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	15.031	816	324	301	13.234	357
Australia	2.144	430	649	136	10	919
Austria	18	0	0	12	6	0
Bélgica	6.467	2.438	2.642	191	173	1.023
Bulgaria	1.314	35	1.017	160	78	25
Canadá	3.169	849	1.708	90	17	505
Dinamarca	11.075	2.933	705	401	6.189	847
Eslovaquia	327	0	60	266	0	1
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
España	2.746	1.061	43	206	331	1.105
Estados Unidos	12.139	3.981	2.316	916	3.389	1.537
Estonia	110	13	0	27	0	70
Finlandia	1.203	609	38	375	37	144
Francia	7.914	4.718	346	55	1.776	1.020
Grecia	61.384	38.273	18.928	417	2.820	945
Guadalupe	5	0	0	2	0	4
Guyana Francesa	0	0	0	0	0	0
Irlanda	184	18	0	136	7	22
Islandia	73	0	1	1	0	71
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	1	0	0	0	0	1
Israel	855	5	0	5	840	5
Italia	13.267	5.616	3.651	1.478	1.301	1.221
Japón	14.810	4.217	4.893	2.278	402	3.020
Letonia	255	108	0	59	0	88
Lituania	385	6	29	274	4	72
Luxemburgo	1.120	237	368	103	108	304
Martinica	1	0	0	1	0	0
Noruega	23.949	12.046	4.416	3.347	199	3.941
Nueva Zelanda	362	121	17	174	0	50
Países Bajos	6.217	687	6	2.886	1.621	1.017
Polonia	115	17	0	26	0	72
Portugal	1.125	509	170	264	33	148
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	15.888	2.100	2.724	1.947	7.547	1.570
Reunión	2	0	0	0	0	2
Rumania	273	51	0	100	0	123
San Pedro y Miquelón	0	0	0	0	0	0
Suecia	2.424	868	47	1.260	0	248
Suiza	887	69	504	74	236	5
TOTAL DE LAS ECONOMÍAS DESARROLLADAS	207.241	82.833	45.603	17.969	40.356	20.481

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Cargueros ^c	Porta- contenedores	Buques de otros tipos
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	99	0	0	98	0	1
Azerbaiyán	611	315	0	112	0	183
Croacia	2.191	959	1.049	147	0	36
Federación de Rusia	7.135	1.720	726	3.328	92	1.270
Georgia	1.473	141	508	738	25	60
Kazajstán	68	50	0	2	0	17
Moldova	72	25	4	42	0	1
Montenegro	14	0	0	14	0	1
Turkmenistán	46	8	0	15	0	22
Ucrania	1.149	56	160	698	27	207
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	12.858	3.275	2.447	5.194	144	1.798
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	11.183	29	1.229	3.635	6.205	85
Bahamas	59.744	30.510	13.239	6.610	1.998	7.387
Bermuda	9.870	2.100	3.438	123	813	3.397
Chipre	29.431	6.561	15.964	2.061	4.570	277
Isla de Man	13.850	8.529	3.207	447	206	1.460
Islas Marshall	59.600	33.720	16.504	1.884	5.008	2.485
Liberia	117.519	57.990	23.938	3.667	27.257	4.667
Malta	45.218	15.354	23.339	4.124	1.785	616
Panamá	252.564	66.342	130.433	17.274	30.007	8.508
San Vicente y las Granadinas	8.503	651	3.723	3.610	154	365
<i>TOTAL DE LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	607.484	221.788	235.015	43.433	78.002	29.246
Pabellón no conocido	5.067	1.348	901	1.904	67	846
TOTAL MUNDIAL^e	1.117.779	407.881	391.127	105.492	144.655	68.624

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 TB 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 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.

^e 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.

Anexo IV

UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (LSCI)

	2004		2005		2006		2007		2008		Variación porcentual 2008-2004
	LSCI	Puesto									
China	100,0	1	108,3	1	113,1	1	127,9	1	137,4	1	37,4
Hong Kong (China)	94,4	2	96,8	2	99,3	2	106,2	2	108,8	2	15,2
Singapur	81,9	4	83,9	4	86,1	3	87,5	4	94,5	3	15,4
Alemania	76,6	7	78,4	7	80,7	7	89,0	3	89,3	4	16,5
Países Bajos	78,8	6	80,0	5	81,0	6	84,8	5	87,6	5	11,1
Estados Unidos	83,3	3	87,6	3	85,8	4	83,7	6	82,5	6	-1,0
Reino Unido	81,7	5	79,6	6	81,5	5	76,8	9	78,0	7	-4,5
Bélgica	73,2	8	74,2	8	76,2	8	73,9	10	78,0	8	6,6
Malasia	62,8	12	65,0	12	69,2	10	81,6	7	77,6	9	23,5
República de Corea	68,7	10	73,0	9	71,9	9	77,2	8	76,4	10	11,2
España	54,4	15	58,2	15	62,3	14	71,3	11	67,7	11	24,3
Japón	69,2	9	66,7	11	64,5	13	62,7	13	66,6	12	-3,6
Francia	67,3	11		10	67,8	11	64,8	12	66,2	13	-1,6
Provincia china de Taiwán	59,6	13	63,7	13	65,6	12	62,4	14	62,6	14	5,1
Italia	58,1	14	62,2	14	58,1	15	58,8	15	55,9	15	-3,9
Emiratos Árabes Unidos	42,9	16	49,2	16	50,0	16	45,4	17	52,5	16	22,6
Egipto	38,1	18	39,2	18	46,7	17	48,2	16	48,8	17	28,2
Arabia Saudita	35,8	19	36,2	20	40,7	19	45,0	18	47,4	18	32,4
Sri Lanka	34,7	20	33,4	21	37,3	20	42,4	19	46,1	19	32,9
India	34,1	21	36,9	19	42,9	18	40,5	20	42,2	20	23,5
Australia	26,6	26	28,0	27	27,0	30	26,8	33	38,2	21	43,7
Tailandia	31,0	23	31,9	22	33,9	22	35,3	21	36,5	22	17,7
Turquía	25,6	29	27,1	28	27,1	29	32,6	23	35,6	23	39,2
Portugal	17,5	41	16,8	43	23,6	36	25,4	38	35,0	24	99,4
Canadá	39,7	17	39,8	17	36,3	21	34,4	22	34,3	25	-13,6
México	25,3	30	25,5	32	29,8	26	31,0	25	31,2	26	23,2
Brasil	25,8	28	31,5	23	31,6	23	31,6	24	30,9	27	19,5
Panamá	32,1	22	29,1	24	27,6	28	30,5	27	30,4	28	-5,0
Omán	23,3	31	23,6	35	20,3	42	29,0	31	30,4	29	30,4
Suecia	14,8	48	26,6	29	28,2	27	25,8	35	30,3	30	105,1
Filipinas	15,5	45	15,9	45	16,5	49	18,4	48	30,3	31	95,9
Malta	27,5	25	25,7	31	30,3	25	29,5	29	29,9	32	8,7
Marruecos	9,4	78	8,7	84	8,5	85	9,0	81	29,8	33	217,2
Líbano	10,6	67	12,5	62	25,6	34	30,0	28	28,9	34	173,6
Sudáfrica	23,1	32	25,8	30	26,2	31	27,5	32	28,5	35	23,2
Grecia	30,2	24	29,1	25	31,3	24	30,7	26	27,1	36	-10,2
Dinamarca	11,6	64	24,3	34	25,4	35	22,1	42	26,5	37	129,2
Rumania	12,0	61	15,4	48	17,6	45	22,5	41	26,4	38	119,2
Argentina	20,1	37	25,0	33	25,6	33	25,6	36	25,7	39	27,9
Indonesia	25,9	27	28,8	26	25,8	32	26,3	34	24,8	40	-4,0

Anexo IV (continuación)

	2004		2005		2006		2007		2008		Variación porcentual 2008-2004
	LSCI	Puesto									
Pakistán	20,2	36	21,5	37	21,8	38	24,8	39	24,6	41	21,9
Ucrania	11,2	65	10,8	68	14,9	56	16,7	55	23,6	42	111,3
Irán (República Islámica del)	13,7	52	14,2	53	17,4	47	23,6	40	22,9	43	67,4
Uruguay	16,4	43	16,6	44	16,8	48	21,3	44	22,9	44	39,1
Colombia	18,6	39	19,2	41		40	29,1	30	21,6	45	16,3
Nueva Zelanda	20,9	34	20,6	38	20,7	39	20,6	45	20,5	46	-1,9
Venezuela (República Bolivariana de)	18,2	40	19,9	40	18,6	43	20,3	46	20,5	47	12,3
República Dominicana	12,5	59	14,0	54	15,2	53	19,9	47	20,1	48	61,3
Israel	20,4	35	20,1	39	20,4	41	21,4	43	19,8	49	-2,7
Viet Nam	12,9	55	14,3	52	15,1	54	17,6	50	18,7	50	45,7
Nigeria	12,8	56	12,8	59	13,0	60	13,7	68	18,3	51	42,6
Jamaica	21,3	33	22,0	36	23,0	37	25,5	37	18,2	52	-14,5
Ghana	12,5	58	12,6	61	13,8	59	15,0	61	18,1	53	45,3
Senegal	10,2	72	10,1	78	11,2	67	17,1	53	17,6	54	73,7
Mauricio	13,1	54	12,3	63	11,5	64	17,2	52	17,4	55	32,8
Chile	15,5	44	15,5	47	16,1	52	17,5	51	17,4	56	12,5
Perú	14,8	47	15,0	50	16,3	50	16,9	54	17,4	57	17,5
Côte d'Ivoire	14,4	50	14,5	51	13,0	61	15,0	62	16,9	58	17,6
Jordania	11,0	66	13,4	57	13,0	62	16,5	56	16,4	59	48,8
Bahamas	17,5	42	15,7	46	16,2	51	16,5	57	16,4	60	-6,5
Eslovenia	13,9	51	13,9	55	11,0	70	12,9	69	15,7	61	12,6
Puerto Rico	14,8	46	15,2	49	14,7	57	16,0	58	15,6	62	5,4
Guatemala	12,3	60	13,9	56	18,1	44	15,4	59	15,4	63	25,7
Croacia	8,6	85	12,2	64	10,5	72	12,3	70	15,4	64	79,1
Federación de Rusia	11,9	62	12,7	60	12,8	63	14,1	66	15,3	65	28,7
Yemen	19,2	38	10,2	76	9,4	75	14,3	64	14,4	66	-24,8
Ecuador	11,8	63	12,9	58	14,2	58	14,3	63	13,2	67	11,2
Trinidad y Tabago	13,2	53	10,6	71	11,2	68	13,7	67	12,9	68	-2,3
Costa Rica	12,6	57	11,1	67	15,1	55	15,3	60	12,8	69	1,5
República Árabe Siria	8,5	86	11,8	65	11,3	66	14,2	65	12,7	70	49,0
Togo	10,2	71	10,6	70	11,1	69	10,6	75	12,6	71	23,2
Benin	10,1	73	10,2	75	11,0	71	11,2	72	12,0	72	18,7
Chipre	14,4	49	18,5	42	17,4	46	18,0	49	11,8	73	-17,9
Congo	8,3	87	9,1	81	9,1	77	9,6	79	11,8	74	42,3
Namibia	6,3	102	6,6	99	8,5	86	8,4	89	11,1	75	77,1
Camerún	10,5	69	10,6	69	11,4	65	11,7	71	11,0	76	5,6
Kenya	8,6	84	9,0	82	9,3	76	10,9	73	10,9	77	27,4
República Unida de Tanzania	8,1	90	8,6	86	8,7	81	10,6	76	10,5	78	29,1
Djibouti	6,8	98	7,6	91	7,4	95	10,5	77	10,4	79	54,3
Fiji	8,3	88	8,3	87	7,2	97	7,4	97	10,3	80	24,9
Angola	9,7	76	10,5	73	9,5	74	9,9	78	10,2	81	5,7

Anexo IV (continuación)

	2004		2005		2006		2007		2008		Variación porcentual 2008-2004
	LSCI	Puesto									
Finlandia	9,5	77	10,2	77	8,6	84	10,7	74	9,7	82	2,9
Polonia	7,3	92	7,5	92	7,5	94	7,9	94	9,3	83	28,1
Honduras	9,1	80	8,6	85	8,3	88	8,8	84	9,3	84	1,6
Nueva Caledonia	9,8	75	10,3	74	9,0	78	8,8	83	9,2	85	-6,1
Polinesia Francesa	10,5	70	11,1	66	8,9	79	8,6	86	9,0	86	-13,8
Gabón	8,8	81	8,8	83	8,7	80	8,6	87	8,9	87	1,8
Nicaragua	4,8	122	5,3	116	8,1	91	7,9	93	8,9	88	87,5
Mozambique	6,6	99	6,7	98	6,7	99	7,1	99	8,8	89	32,7
El Salvador	6,3	101	7,3	94	8,1	90	7,9	91	8,7	90	37,6
Guam	10,5	68	10,5	72	9,6	73	8,7	85	8,6	91	-18,4
Antillas Neerlandesas	8,2	89	8,2	89	7,8	92	9,2	80	8,6	92	4,9
Mauritania	5,4	112	6,0	106	6,3	102	7,9	92	7,9	93	48,0
Noruega	9,2	79	8,3	88	7,3	96	7,8	96	7,9	94	-14,4
Madagascar	6,9	96	6,8	96	8,3	87	8,0	90	7,8	95	13,4
Lituania	5,2	115	5,9	108	5,7	105	6,8	101	7,8	96	48,7
Argelia	10,0	74	9,7	79	8,7	83	7,9	95	7,8	97	-22,5
Irlanda	8,8	82	9,7	80	8,2	89	8,9	82	7,6	98	-13,0
Túnez	8,8	83	7,6	90	7,0	98	7,2	98	7,0	99	-20,7
Papua Nueva Guinea	7,0	94	6,4	103	4,7	119	6,9	100	6,9	100	-0,6
Samoa	5,4	110	5,3	113	5,1	113	6,5	104	6,7	101	22,5
Samoa Americana	5,2	117	5,3	115	4,9	115	6,3	106	6,4	102	24,5
Guinea	6,1	104	6,9	95	8,7	82	8,5	88	6,4	103	4,6
Bangladesh	5,2	116	5,1	119	5,3	109	6,4	105	6,4	104	23,2
Saint Kitts y Nevis	5,5	108	5,3	114	5,6	106	6,2	109	6,2	105	12,8
Kuwait	5,9	106	6,8	97	4,1	127	6,2	108	6,1	106	4,6
Cuba	6,8	97	6,5	101	6,4	100	6,7	102	6,1	107	-9,7
Bahrein	5,4	111	4,3	126	4,4	124	6,0	110	5,8	108	6,7
Letonia	6,4	100	5,8	110	5,1	112	5,9	111	5,5	109	-13,4
Estonia	7,1	93	6,5	100	5,8	103	5,8	113	5,5	110	-22,3
Maldivas	4,2	126	4,1	130	3,9	131	4,8	121	5,4	111	31,3
Sudán	7,0	95	6,2	104	5,7	104	5,7	114	5,4	112	-22,5
Jamahiriya Árabe Libia	5,3	114	5,2	118	4,7	118	6,6	103	5,4	113	2,2
Barbados	5,5	109	5,8	111	5,3	108	5,8	112	5,4	114	-2,1
Guinea-Bissau	2,1	152	5,2	117	5,0	114	5,1	117	5,3	115	151,9
Comoras	6,1	105	5,8	109	5,4	107	5,5	115	5,2	116	-15,1
Aruba	7,4	91	7,5	93	7,5	93	5,1	118	5,1	117	-30,9
Bulgaria	6,2	103	5,6	112	4,5	122	4,8	120	5,1	118	-17,5
Gambia	4,9	119	6,1	105	4,8	116	4,7	122	5,0	119	1,1
Sierra Leona	5,8	107	6,5	102	5,1	111	5,1	119	4,7	120	-18,9
Islandia	4,7	123	4,9	121	4,8	117	4,7	123	4,7	121	0,0
San Vicente y las Granadinas	3,6	134	3,6	135	3,4	135	4,3	126	4,5	122	27,1
Seychelles	4,9	120	4,9	120	5,3	110	5,3	116	4,5	123	-8,0
Vanuatu	3,9	128	4,5	123	4,4	126	4,3	127	4,4	124	11,3
Guyana	4,5	124	4,4	125	4,6	120	4,3	129	4,4	125	-4,0
Suriname	4,8	121	4,2	129	3,9	132	4,3	128	4,3	126	-10,7

Anexo IV (continuación)

	2004		2005		2006		2007		2008		Variación porcentual 2008-2004
	LSCI	Puesto									
Liberia	5,3	113	6,0	107	4,6	121	4,5	124	4,3	127	-19,6
Santa Lucía	3,7	132	3,7	133	3,4	134	4,2	130	4,2	128	14,9
Tonga	3,8	131	4,8	122	4,5	123	4,1	133	4,2	129	11,1
Islas Feroe	4,2	125	4,4	124	4,4	125	4,5	125	4,2	130	-0,4
Granada	2,3	149	2,5	147	3,4	136	4,1	132	4,2	131	82,6
Islas Salomón	3,6	133	4,3	127	4,0	129	4,1	131	4,2	132	14,8
Georgia	3,5	137	3,8	132	2,9	143	3,2	141	4,0	133	16,5
Guinea Ecuatorial	4,0	127	3,9	131	3,8	133	3,4	138	3,9	134	-4,6
Micronesia (Estados Federados de)	2,8	144	2,9	144	1,9	155	3,1	142	3,9	135	37,5
Antigua y Barbuda	2,3	146	2,6	146	2,4	150	3,8	135	3,8	136	63,8
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	1,8	155	3,0	142	3,2	139	3,8	134	3,8	137	115,3
Palau	1,0	158	1,0	159	1,9	156	3,1	144	3,8	138	264,1
Mariana del Norte	2,2	151	2,2	153	1,9	157	2,9	150	3,8	139	73,4
Brunei Darussalam	3,9	129	3,5	136	3,3	137	3,7	136	3,7	140	-5,9
Myanmar	3,1	139	2,5	149	2,5	149	3,1	143	3,6	141	16,4
Cabo Verde	1,9	153	2,3	151	2,8	146	2,5	154	3,6	142	91,1
Camboya	3,9	130	3,3	140	2,9	144	3,3	140	3,5	143	-10,8
Haití	4,9	118	3,4	137	2,9	145	2,9	149	3,4	144	-29,9
República Democrática del Congo	3,1	142	3,0	141	2,7	147	2,7	151	3,4	145	10,0
Eritrea	3,4	138	1,6	155	2,2	154	0,0	162	3,3	146	-2,9
Somalia	3,1	140	1,3	158	2,4	151	3,1	147	3,2	147	4,8
Qatar	2,6	145	4,2	128	3,9	130	3,6	137	3,2	148	21,7
Montenegro	2,9	143	2,9	143	3,0	142	3,0	148	3,2	149	9,6
República Checa	0,4	161	0,4	161	0,4	161	0,4	161	3,2	150	627,0
Islas Marshall	3,5	136	3,7	134	3,3	138	3,1	145	3,1	151	-12,5
Kiribati	3,1	141	3,3	139	3,1	141	3,1	146	3,1	152	-0,2
Suiza	3,5	135	3,4	138	3,2	140	3,3	139	3,0	153	-14,6
Santo Tomé y Príncipe	0,9	159	1,3	157	1,6	159	1,6	159	2,5	154	179,2
Belice	2,2	150	2,6	145	2,6	148	2,6	152	2,3	155	5,9
Dominica	2,3	147	2,5	148	2,3	152	2,4	155	2,3	156	-0,7
Groenlandia	2,3	148	2,3	150	2,3	153	2,3	157	2,3	157	-2,2
Albania	0,4	162	0,4	162	0,4	162	2,3	156	2,0	158	396,1
Tuvalu	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1,8	159	n.d.
Islas Caimán	1,9	154	2,2	152	1,8	158	1,8	158	1,8	160	-6,2
Bermuda	1,5	156	1,6	156	1,6	160	1,6	160	1,6	161	2,0
Iraq	1,4	157	1,6	154	4,1	128	2,6	153	1,2	162	-13,9
Paraguay	0,5	160	0,5	160	6,3	101	6,3	107	0,7	163	23,4

Fuente: UNCTAD, con datos de Containerisation International Online, www.ci-online.co.uk.