

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2004

Informe de la secretaría de la UNCTAD

NACIONES UNIDAS

Nueva York y Ginebra, 2004

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/2004

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.04.II.D.34

ISBN 92-1-312314-0

ISSN 0252-5410

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Lista de cuadros, gráficos y recuadros	v
Siglas y notas explicativas	viii
Introducción	ix
Resumen de los principales acontecimientos	x
 <i>Capítulo</i>	 <i>Página</i>
1. La evolución del tráfico marítimo internacional	1
A. Consideraciones generales sobre la economía mundial	1
B. El tráfico marítimo mundial	4
2. Estructura y propiedad de la flota mundial.....	21
A. La estructura de la flota mundial.....	21
B. La propiedad de la flota mundial	28
C. El registro de buques.....	34
D. La construcción naval y el mercado de segunda mano	41
3. Productividad de la flota mundial y oferta y demanda en el transporte marítimo mundial .	47
A. Productividad	47
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial.....	49
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota	52
4. Comercio y mercados de fletes.....	55
A. El mercado de fletes del petróleo y sus derivados	55
B. El mercado de fletes de carga seca a granel.....	60
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular	63
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial	74

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
5. Desarrollo portuario	77
A. Tráfico portuario de contenedores.....	77
B. Mejoras en el desempeño portuario	80
C. Cambio institucional	83
D. Medidas de seguridad en los puertos.....	85
6. El comercio y la eficiencia del transporte	87
A. Transporte eficiente y facilitación del comercio	87
B. Marco legal del transporte internacional	88
C. Producción y arriendo de contenedores	93
D. Evolución del transporte interno	95
E. Situación de las convenciones.....	96
7. Examen de los acontecimientos en el plano regional: Asia	99
A. La situación económica.....	99
B. El comercio marítimo y la demanda de servicios de transporte marítimo en Asia	105
C. La oferta de servicios marítimos en Asia.....	110
D. Casos destacados	119
 Anexos	
I. Clasificación de los países y territorios	127
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 2000-2003	131
III.a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2003 (en miles de TRB)	136
III.b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2003 (en miles de TPM)	141

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

<i>Cuadros</i>	<i>Página</i>
1. Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003	2
2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2001-2003	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica.....	5
4. Tráfico marítimo mundial en 1970, 1980, 1990, 1999-2003, por tipos de carga y grupos de países	16
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica.....	19
6. Flota mundial por principales tipos de buque, 2002-2004	22
7. Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países en 2001, 2002, 2003 y 2004	24
8. Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1º de enero de 2004...	25
9. Entregas de buques nuevos en los años que se indica	26
10. Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1999 a 2003	27
11. Ventas para desguace comunicadas de 1999 a 2003, por tipos de buque	27
12. Edad media del tonelaje desguazado de 1999 a 2003	28
13. Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2002, 2003 y 2004	29
14. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 y 2003	31
15. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2004	34
16. Los 35 países y territorios marítimos más importantes, al 1º de enero de 2004	35
17. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula, al 1º de enero de 2004	38
18. Tonelaje que es propiedad de nacionales del país o territorio de matrícula y está abanderado en dicho país, en porcentaje de la flota total de los registros de libre matrícula y los registros internacionales más importantes, al 1º de enero	40
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2004.....	42
20. Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques en 1993-2003.....	44
21. Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2004	45
22. Precio representativos de los buques nuevos en los años que se indica.....	47
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1998-2003	46
24. Toneladas de carga transportada y toneladas-milla por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	48
25. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en los años que se indican.....	48
26. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en los años que se indican.....	49
27. Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1999 a 2003	50
28. Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1997 a 2003	50

<i>Cuadros</i>	<i>Página</i>
29. Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 2000-2003.....	53
30. Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes.....	54
31. Índices de fletes de petroleros, 2001-2004.....	57
32. Índices de fletes de cargueros, 2001-2004.....	61
33. Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares.....	64
34. Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2003, por número de buques y capacidad total de transporte (TEU).....	65
35. Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores.....	68
36. Tarifas de los fletes (medias del mercado) en las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2002-2004.....	69
37. Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales.....	71
38. Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico.....	71
39. Índice de los fletes de los buques de línea regular, 2002-2004.....	73
40. Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos.....	74
41. Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial por grupos de países.....	76
42. El tráfico de los puertos de contenedores de 50 países y territorios en desarrollo en 2002, 2001 y 2000.....	78
43. Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2003 y 2001.....	80
44. Desgloses de las respuestas al cuestionario de la UNCTAD sobre documentos de transporte en el comercio internacional.....	90
45. Crecimiento de la producción de los países asiáticos.....	100
46. Tasas de crecimiento del comercio de mercancías en los países asiáticos.....	102
47. Origen y destino de los intercambios comerciales; las exportaciones de mercancías.....	103
48. Origen y destino de los intercambios comerciales; importación de mercancías.....	104
49. El comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2003.....	106
50. Previsión del comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2005.....	107
51. Exportaciones contenedorizadas de los países de Asia meridional y oriental, en 2003 y previsiones para 2005.....	107
52. Previsión del crecimiento del comercio contenedorizado entre los países de Asia meridional y oriental, 2003-2005, tasa de crecimiento anual.....	108
53. Los 20 mayores puertos de contenedores de Asia en 2001, 2002 y 2003.....	109
54. Atribución de portacontenedores a países asiáticos, mayo de 2004.....	111
55. Despliegue de la flota de portacontenedores en las rutas entre países asiáticos, abril de 2004.....	112
56. Empresas asiáticas de transporte marítimo por buques de línea regular.....	113

<i>Cuadros</i>	<i>Página</i>
57. Flotas con pabellón nacional de los países asiáticos en desarrollo, enero de 2004.....	115
58. Participación de las economías asiáticas en los distintos servicios marítimos	118
59. Los diez primeros puertos de contenedores de China continental, 2002 y 2003	119
<i>Gráficos</i>	<i>Página</i>
1. Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2000-2003	5
2. Tráfico marítimo internacional en determinados años.....	6
3. Tráfico marítimo mundial por grupos de países	19
4. Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años.....	21
5. Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2004	28
6. Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1993-2003	47
7. Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años	51
8. Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países, en los años que se indican.....	75
9. Producción anual de contenedores	93
10. Producción de cajas no estándar	93
11. Producción de cajas por región	94
12. Precio medio de las cajas	95
13. Tarifas medias trimestrales de los alquileres, 2003	95
14. Estructura de las escalas portuarias de Asia sudoriental y oriental.....	109
15. Perfil marítimo de Asia	112
16. Movimiento de los puertos chinos, 2001-2003	120
17. Perfil marítimo de China.....	120
18. El transporte nacional en China	121
19. Comparación entre los costos del cruce de fronteras	124
<i>Recuadros</i>	<i>Página</i>
1. Clasificación de buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo.....	xiii
2. Seguridad operacional del buque	62
3. Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 30 de septiembre de 2004.....	97

SIGLAS

CEE	Comunidad Económica Europea
c.i.f.	costo, seguro y flete
f.i.o.	franco de carga y descarga
FIT	Federación Internacional de Trabajadores del Transporte
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
mbpd	millones de barriles por día
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PDEM	países desarrollados de economía de mercado
PIB	producto interior bruto
PMA	países menos adelantado
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TIC	Tecnología de la información y las comunicaciones
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UE	Unión Europea
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<i>Worldscale</i> (Índice a escala mundial)

Notas explicativas

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

INTRODUCCIÓN

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

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

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y el tráfico marítimo internacional

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

Desarrollo de la flota mundial

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

Productividad de la flota mundial y oferta y demanda

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

Los mercados de fletes

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

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

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

Desarrollo portuario

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

El comercio y la eficiencia del transporte

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

Examen de la evolución regional

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

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

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

intenso e importante tráfico marítimo entre países asiáticos.

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

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

Recuadro 1

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

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

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

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

Ex Yugoslavia

Se han asignado casi todos los buques a Croacia (CRT) o Eslovenia (SLO), quedando muy pocos para Yugoslavia (YUG).

Principales países de libre matrícula

Este grupo de países comprende los pabellones de Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá.

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

<i>Petroleros para el transporte de crudos</i>		<i>Graneleros de carga seca</i>	
Superpetroleros	300.000 TPM o más	Tamaño El Cabo	80.000 TPM o más
Grandes petroleros	150.000 a 299.999 TPM	Panamax	50.000 a 79.999 TPM
Suezmax	100.000 a 149.999 TPM	Tamaño mediano grande	35.000 a 49.999 TPM
Aframax	50.000 a 99.999 TPM	Tamaño mediano	20.000 a 34.999 TPM

Fuente: Lloyd's Register – Fairplay.

Capítulo 1

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

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

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial

Aspectos generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

^a Estimaciones.

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

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

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

Perspectivas

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

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

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

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

Cuadro 2

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

(variación porcentual anual)

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

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

^a Con exclusión de las duplicaciones importantes.

^b Incluye a Israel.

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

Tendencias de importaciones y exportaciones

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

3. La producción industrial de los países de la OCDE

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

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

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

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

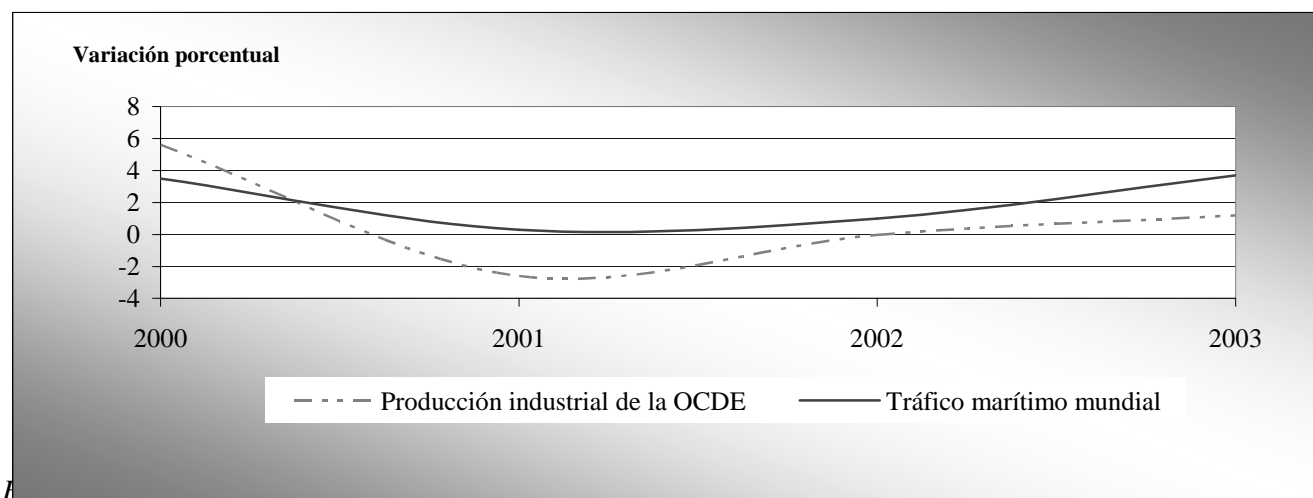
El tráfico marítimo mundial experimentó un fuerte aumento en 2003, alcanzando un total de 6.170 millones de toneladas de mercancía cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos provisionales disponibles para 2003, fue del 3,7%, como puede verse en el cuadro 3 y la figura 2.

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

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

Gráfico 1

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



Cuadro 3

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

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

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

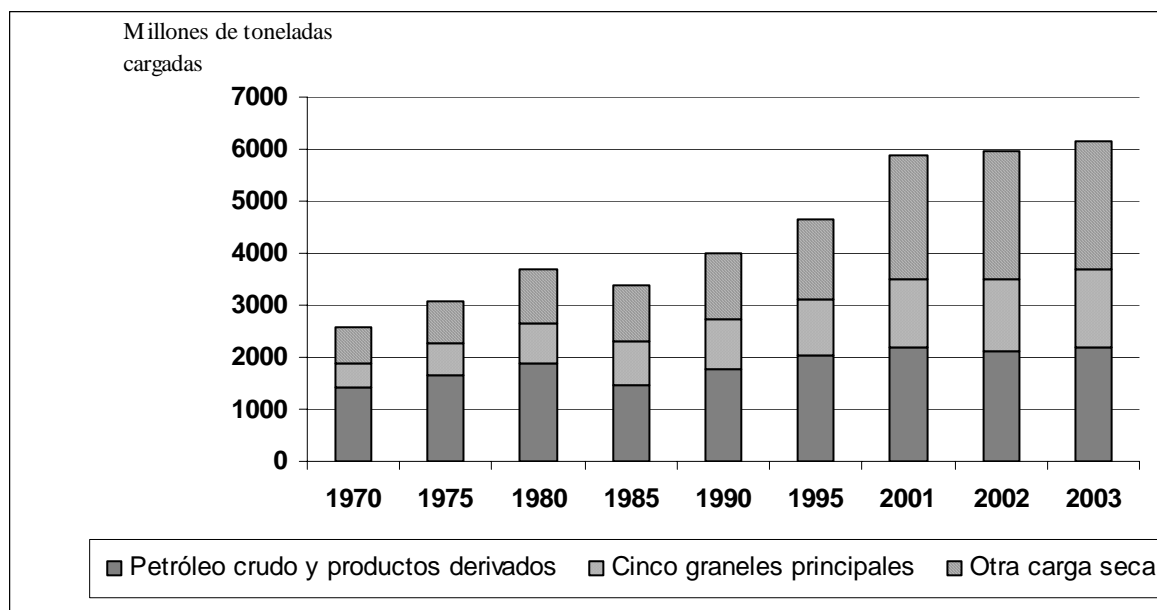
^a Includo el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo.

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

^c Estimaciones.

Gráfico 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: *El transporte Marítimo*, varios números.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

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

Producción de petróleo crudo

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

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

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

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

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

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

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

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

OPEP y aumentaron de hecho su producción durante 2003.

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

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

La situación de las refinerías

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

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

Producción de gas natural

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

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

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

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

Los envíos de petróleo crudo

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

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

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

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

Envíos de productos derivados del petróleo

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

Envíos de GNL

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

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

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

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

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

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

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

Producción mundial de acero bruto

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

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

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

Consumo mundial de acero

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

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

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

El tráfico de mineral de hierro

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

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

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

El tráfico de carbón

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

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

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

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

El tráfico de cereales

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

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

Otro comercio de mercancías a granel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. La demanda de transporte marítimo

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

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

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

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

Cuadro 4

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

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

Cuadro 4 (continuación)

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

Cuadro 4 (continuación)

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

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

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

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

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

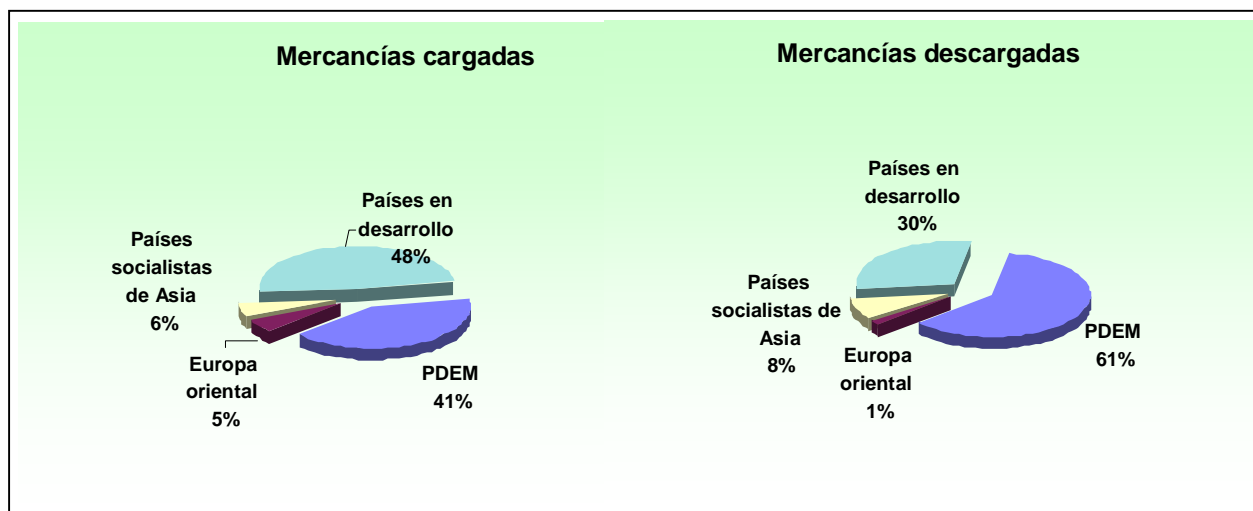
^d Se incluya la ex URSS en los datos correspondientes a 1970 y 1980.

^e Estimaciones.

Gráfico 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países

(Variación porcentual del tonelaje, 2003)



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

Cuadro 5

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

(Miles de millones de tonelada-milla)

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

Fuente: Fearnleys, *Review 2003*.

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

Capítulo 2

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

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

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

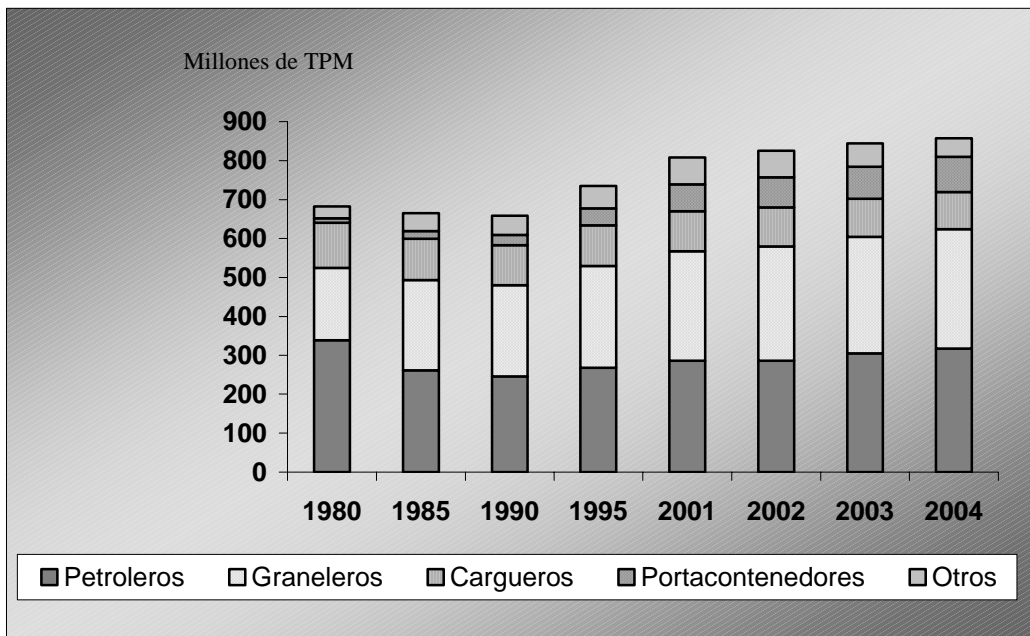
1. Tipos principales de buques

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2002, 2003 y 2004. Al 1° de enero de 2004 los buques mercantes de todo el mundo desplazaban

857,0 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esta cifra supone un incremento del 1,5% respecto al año 2003, en que la flota mundial aumentó un 2,3% respecto al tonelaje de 2002. Este aumento es inferior al de los dos años anteriores. Las entregas de buques nuevos representaron 49,2 millones de TPM mientras que se desguazaron o perdieron 25,6 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 23,6 millones de TPM en 2003.

Gráfico 4

Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años



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

Cuadro 6

Flota mundial por principales tipos de buque, 2002-2004^a

Tipos principales	2002	2003	2004	Variación porcentual 2003/2004
Petroleros	285 519 <i>34,6</i>	304 396 <i>36,1</i>	316 759 <i>37,0</i>	4,1
Graneleros	294 588 <i>35,7</i>	300 131 <i>35,6</i>	307 661 <i>35,9</i>	2,5
Mineraleros/graneleros/petroleros	14 456 <i>1,8</i>	12 612 <i>1,5</i>	12 110 <i>1,4</i>	-4,0
Mineraleros/graneleros	280 132 <i>33,9</i>	287 519 <i>34,1</i>	295 551 <i>34,5</i>	2,8
Buques de carga general	99 872 <i>12,1</i>	97 185 <i>11,5</i>	94 768 <i>11,1</i>	-2,5
Buques portacontenedores	77 095 <i>9,3</i>	82 793 <i>9,8</i>	90 462 <i>10,6</i>	9,3
Otros tipos de buques	68 578 <i>8,3</i>	59 730 <i>7,1</i>	47 324 <i>5,5</i>	-20,8
Cargueros de gas licuado	19 074 <i>2,3</i>	19 469 <i>2,3</i>	20 947 <i>2,4</i>	7,6
Cargueros de productos químicos	7 974 <i>1,0</i>	8 027 <i>1,0</i>	8 004 <i>0,9</i>	-0,3
Buques tanque diversos	785 <i>0,1</i>	906 <i>0,1</i>	947 <i>0,1</i>	4,5
Transbordadores y buques de pasaje	5 319 <i>0,6</i>	5 495 <i>0,7</i>	5 561 <i>0,6</i>	1,2
Otros	35 426 <i>4,3</i>	25 833 <i>3,1</i>	11 865 <i>1,4</i>	-54,1
Total mundial	825 652 <i>100,0</i>	844 235 <i>100,0</i>	856 974 <i>100,0</i>	1,5

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

En 2003, el tonelaje de petroleros aumentó en un saludable 4,1% y el de graneleros en un 2,5%. Estos dos tipos representaron conjuntamente el 72,9% del tonelaje total, con un ligero aumento en relación con el 71,6% de 2003. La flota de buques de carga general volvió a aumentar en 2003 a un ritmo ligeramente inferior al del año precedente, concretamente a un 2,5%; esta categoría representa en la actualidad el 11,1% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron 7,7 millones de TPM, es decir, un 9,3%, y ahora representan el 10,6% de la flota total mundial. Este

incremento relativamente elevado refleja la creciente proporción de manufacturas que normalmente se desplaza en contenedores. El tonelaje en TPM de buques que transportan gas licuado (principalmente GNL y GPL) y de transbordadores/buques de pasajeros ha registrado un alza constante.

2. La flota mundial de portacontenedores

La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando considerablemente en 2003 tanto en lo que hace al número de buques

como a la capacidad en unidades; al comienzo de 2004, había 3.054 buques con una capacidad total de 6.437.218 TEU, lo que representa un aumento del 5,7% del número de buques y un 9,2% de la capacidad TEU con respecto al año anterior (véase cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 1.944 TEU en 2002 a 2.108 TEU en 2004, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2003, la tendencia bien definida a construir mayores portacontenedores continuó su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 3.000 TEU supusieron el 70,5% de las entregas totales de tonelaje celular durante el año y el 81,6% de los pedidos.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial

El cuadro 8 contiene datos sobre la distribución por edad media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota en 2003 disminuyó marginalmente para situarse en 12,5 años. Por tipo de buque, la edad media de los petroleros disminuyó casi 1 año pasando a ser de 10,9 años en 2003. La proporción de estos buques con 15 o más años de edad disminuyó del 33,5% en 2002 al 29,9% en 2003, lo que refleja un nivel semejante de actividades de desguace, que en 2003 sumaron un total de 18,4 millones de TPM (frente a los 18,1 millones de TPM en 2002). La media de edad de la flota de graneleros aumentó marginalmente a 12,9 años en 2003. Los portacontenedores siguieron siendo en 2003 los buques más jóvenes con una media de edad de 9,2 años, ligeramente superior a la edad media de 9,1 años de edad del año anterior. Esta tendencia se refleja en la parte del tonelaje entre 0 y 4 años de edad, a saber, un 32,3%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado tuvieron en 2003 los buques de edad más baja, 10,9 años (11,7 años en 2002). Estos países han continuado la tendencia, manifestada en los últimos años, de disminuir la edad media de su flota. Asimismo, en ese grupo, la edad media de los portacontenedores disminuyó más de 1 año situándose en 9,0 años en 2003, frente a 10,5 años en 2002, como consecuencia de la prohibición de la Unión Europea

relativa a la vetustez del tonelaje, que entró en vigor después del hundimiento del *Prestige*. Los principales países de libre matrícula tuvieron la segunda edad más baja de todos los buques (11,9 años en 2003 frente a 12,1 años en 2002), aunque disminuyó la tendencia a abanderar buques nuevos. La edad media de todos los buques registrados en los países en desarrollo (sin contar a los principales países de libre matrícula) disminuyó en casi medio año en 2003 para situarse en 13,1 años frente a 13,5 años en 2002. En este grupo, la edad media de los buques de carga general disminuyó a 18,8 años, mientras que los portacontenedores experimentaron un aumento marginal situándose en 8,8 años. En 2003, la edad media del tonelaje registrado en los países socialistas de Asia fue de 17,6 años. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,7 en 2003 frente a 20,1 años en 2002), en la que los buques de más de 15 años representaban más de los cuatro quintos de la flota total, siendo los graneleros los buques más viejos con 22,3 años.

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto hasta ahora registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 49,2 millones de TPM en 2003 (véase el cuadro 9), lo que constituye un aumento marginal con respecto a las cifras sin precedentes de 2002 (49,0 millones de TPM). El número total de buques entregados aumentó, pasando de 1.539 unidades en 2002 a 1.707 (aumento del 10,9%). Esta elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias al volumen de las entregas que alcanzó la cifra sin precedentes de 30,7 millones de TPM, lo que constituye un impresionante aumento del 31,2% respecto al nivel de 2002, al tiempo que el número de nuevos buques aumentaba de 182 unidades en 2002 a 293 unidades en 2003. El promedio de toneladas de peso muerto por buque fue de 105.000 TPM. En cambio, las entregas de graneleros descendieron 2,0 millones de TPM, aproximadamente el 14,2% con respecto al nivel de 2002. Otra característica fue el mayor tamaño de los graneleros entregados en 2003. En el año anterior, el promedio había sido de 62.400 TPM, mientras que en 2003 fue de 68.300. La construcción de otros nuevos tipos de buques, como cargueros y portacontenedores, aumentó en número pero disminuyó en toneladas de peso muerto, pasando a ser 1.235 unidades y 6,2 millones de TPM en 2003.

Cuadro 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países en 2001, 2002, 2003 y 2004^a

(cifras de comienzo de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes ^a		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Total mundial	2 755	2 890	3 054	5 356 650	5 896 154	6 437 218
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>113,2</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	759	798	824	1 785 609	2 019 918	2 147 550
	<i>27,5</i>	<i>27,6</i>	<i>27,0</i>	<i>37,7</i>	<i>34,3</i>	<i>33,4</i>
Principales países de libre matrícula	1 117	1 166	1 224	2 317 543	2 591 977	2 922 805
	<i>40,5</i>	<i>40,3</i>	<i>40,1</i>	<i>49,0</i>	<i>44,0</i>	<i>45,4</i>
Total de economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1 876	1 964	2 048	4 103 152	4 611 895	5 070 355
	<i>68,1</i>	<i>68,0</i>	<i>67,1</i>	<i>86,7</i>	<i>78,2</i>	<i>78,8</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	30	29	35	24 590	23 486	26 813
	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>
Países socialistas de Asia	98	104	136	105 344	114 112	153 727
	<i>3,6</i>	<i>3,6</i>	<i>4,5</i>	<i>2,2</i>	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>
Países en desarrollo	674	720	779	994 024	1 035 578	1 115 019
	<i>24,5</i>	<i>24,9</i>	<i>25,5</i>	<i>21,0</i>	<i>17,6</i>	<i>17,3</i>
<i>de los cuales:</i>						
África	10	9	9	10 674	8 237	9 131
	<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
América	231	249	282	273 893	301 618	361 472
	<i>8,4</i>	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>5,8</i>	<i>5,1</i>	<i>5,6</i>
Asia	432	462	488	708 883	725 723	744 416
	<i>15,7</i>	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>15,0</i>	<i>12,3</i>	<i>11,6</i>
Europa	1	0	0	574	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Oceanía	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Otros países y buques no asignados	77	73	56	129 540	111 083	71 304
	<i>2,8</i>	<i>2,5</i>	<i>1,8</i>	<i>2,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,1</i>

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

Cuadro 8

Distribución por edades de la flota mercante mundial por tipos de buque, al 1° de enero de 2004
(porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipos de buque	0–4 años	5–9 años	10–14 años	15–19 años	20 años y más	Edad media (años) 2003 ^a	Edad media (años) 2002 ^a
Total mundial	Todos los buques	22,4	21,6	16,1	12,1	27,7	12,5	12,6
	Buques tanque	28,2	20,8	21,0	11,0	18,9	10,9	11,6
	De carga general	19,2	23,8	13,9	14,5	28,7	12,9	12,7
	Cargueros	7,8	14,4	10,3	13,5	53,9	17,4	17,0
	Portacontenedores	32,3	30,5	15,1	9,5	12,6	9,2	9,1
	Todos los demás	15,9	13,7	12,9	7,8	49,8	15,8	16,0
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	27,6	23,8	16,4	12,4	19,7	10,9	11,7
	Buques tanque	35,6	23,9	18,7	10,8	11,0	9,0	10,5
	De carga general	17,6	25,1	14,1	17,0	26,1	12,8	13,1
	Cargueros	17,6	19,8	14,0	13,9	34,7	13,9	13,7
	Portacontenedores	34,2	29,5	15,5	10,6	10,2	8,8	8,7
	Todos los demás	17,6	17,3	14,8	9,7	40,7	14,5	14,7
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	23,7	23,0	16,7	11,8	24,9	11,9	12,1
	Buques tanque	27,3	20,5	23,1	10,9	18,2	10,9	11,6
	De carga general	21,7	25,1	13,3	13,4	26,5	12,3	12,0
	Cargueros	7,5	20,7	11,8	16,2	43,6	16,0	15,8
	Portacontenedores	34,5	29,1	14,6	9,1	12,7	9,0	9,1
	Todos los demás	17,9	14,3	11,5	2,9	53,3	15,8	16,0
Total parcial	Todos los buques	25,1	23,3	16,6	12,0	23,0	11,6	11,9
	Buques tanque	30,8	21,9	21,3	10,9	15,2	10,1	11,2
	De carga general	20,7	25,1	13,5	14,3	26,4	12,4	12,2
	Cargueros	11,5	20,4	12,7	15,3	40,1	15,2	15,0
	Portacontenedores	34,4	29,3	14,9	9,8	11,6	8,9	9,0
	Todos los demás	17,7	15,9	13,2	6,5	46,6	15,1	15,3
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	1,6	2,9	6,6	18,0	70,8	20,7	20,1
	Buques tanque	4,9	3,4	1,6	15,8	74,4	20,7	20,4
	De carga general	0,0	0,0	0,2	17,5	82,3	22,3	20,6
	Cargueros	1,1	3,2	9,0	17,2	69,5	20,6	20,2
	Portacontenedores	0,0	19,1	12,5	27,0	41,4	17,2	15,9
	Todos los demás	1,2	2,2	13,3	21,5	61,8	20,0	19,6
Países socialistas de Asia	Todos los buques	10,4	8,8	12,0	13,1	55,7	17,6	16,7
	Buques tanque	17,4	7,5	18,1	15,5	41,5	15,4	16,3
	De carga general	6,7	12,5	8,8	11,4	60,5	18,2	17,2
	Cargueros	3,1	4,8	4,8	11,1	76,2	20,8	20,6
	Portacontenedores	23,1	9,5	25,8	17,7	23,9	12,9	13,4
	Todos los demás	17,4	7,5	18,1	15,5	41,5	15,4	16,3
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	20,6	20,2	16,3	12,0	30,9	13,1	13,5
	Buques tanque	27,2	19,5	19,8	11,0	22,5	11,4	12,5
	De carga general	17,6	21,9	17,0	15,7	27,8	13,1	12,8
	Cargueros	6,2	10,5	8,1	10,8	64,4	18,8	19,1
	Portacontenedores	28,9	40,0	12,9	5,7	12,4	8,8	8,7
	Todos los demás	14,1	8,5	12,3	9,1	55,9	17,0	17,5

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

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

Cuadro 9

Entregas de buques nuevos en los años que se indica

Año	Buques tanque ^a		Cargueros mixtos ^a		Graneleros de carga seca ^a		Otros ^b		Total	
	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM	Nº de buques	Millones de TPM
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	95	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0,0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1 202	10,5	1 544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1 048	9,8	1 470	45,2
2002	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1 131	11,5	1 539	49,0
2003 ^c	293	30,7	2	0,2	177	12,1	1 235	6,2	1 707	49,2

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

^a Buques de más de 10.000 TPM.

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

^c Cifras provisionales.

5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, los tipos y la edad media de los buques desguazados. En 2003, el tonelaje total vendido para desguace disminuyó un 16,1% en relación con la cifra de tonelaje de 25,6 millones de TPM correspondientes al año anterior situándose en 25,6 millones de TPM que equivale al 3,0% del peso muerto total mundial frente a 3,6% en 2002. La parte mayor del desguace correspondió a petroleros. La venta de éstos con este fin aumentó un 1,6% situándose en 18,4 millones de TPM, con un aumento de los precios de demolición a más de 300 dólares por tonelada como consecuencia del efecto combinado de la inestabilidad de los fletes y de la fuerte demanda de acero en China. Las ventas de superpetroleros y grandes petroleros para el desguace disminuyeron de 35 unidades en 2002 a 28 unidades en 2003. Las de petroleros de dimensiones Suezmaxes se mantuvieron en 14 unidades en 2003, mientras que las de tamaño Aframax aumentaron

considerablemente, pasando de 20 unidades en 2002 a 35 unidades en 2003. También aumentó la demolición en la categoría de petroleros de menor tamaño, ya que de 66 buques vendidos para desguace en 2002 se pasó a 80 unidades en 2003. La edad media de los petroleros vendidos para desguace aumentó 1 año, situándose en 29,3 años en 2003. El volumen de graneleros de carga seca vendidos para desguace disminuyó un 44,1% para situarse en 3,3 millones de TPM en 2003 y el número de cargueros mixtos disminuyó en torno a los dos tercios y fue de 0,5 millones de TPM en 2003. Disminuyeron los desguaces de graneleros de todos los tamaños. La venta para la demolición de buques de más de 120.000 TPM disminuyó de 5 unidades en 2002 a 2 unidades en 2003. En lo que respecta a los buques en la gama de 60.000 a 120.000 TPM, las ventas disminuyeron de 26 unidades en 2002 a 8 unidades en 2003. En el caso de los buques de tamaño mediano, hubo un ligero descenso, pasándose de 11 unidades en 2002 a 9 unidades en 2003. La edad media de todos los

graneleros de carga seca desguazados fue de 26,5 años en 2003, cifra ligeramente inferior a la del año precedente. Otros tipos de buque también contaban en 2003 con una vida comercial media parecida, ya que la edad media de los portacontenedores vendidos a los desguazadores fue de 25,5 años, y la de los buques de carga general de 29,3 años. El desguace de buques suscitó gran interés debido a cuestiones ambientales. En octubre el Ministerio de Medio Ambiente de la India no permitió al *Hesperus*, vendido para su demolición en el país, varar en Alang (Gujarat) por considerar que contenía productos químicos peligrosos

que no habían sido eliminados antes de entrar en el país. Poco después se produjo en Turquía un suceso semejante que se consideró violaba la Convención de Basilea en la que, entre otras disposiciones, se prohíben importaciones de desechos peligrosos. En noviembre, el Organismo del Medio Ambiente del Reino Unido anuló, por razones ambientales, la autorización de importar de los Estados Unidos 13 antiguos buques de la reserva naval para su desguace. A finales del año se realizó en los Países Bajos un estudio de viabilidad para construir un "muelle verde de reciclaje" destinado al desguace de buques.

Cuadro 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1999 a 2003

Tonelaje desguazado	1990	1999	2000	2001	2002	2003
Venta para desguace (en millones de TPM)	16,9	30,7	22,2	27,8	30,5	25,6
Desguaces en porcentaje de la flota mundial	2,4	3,9	2,7	3,4	3,6	3,0

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

Cuadro 11

Ventas para desguace comunicadas de 1999 a 2003, por tipos de buque

(millones de TPM y porcentaje)

Años	Millones de TPM						Porcentajes					
	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total	Mundial	Total	Buques tanque	Cargueros mixtos	Graneleros	Otros	Total
1999	16,7	1,1	9,7	3,2	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	18,4	0,5	3,3	3,4	25,6	857,0	3,0	71,9	2,0	12,9	13,3	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados por Fearnleys, *Review*, varios números.

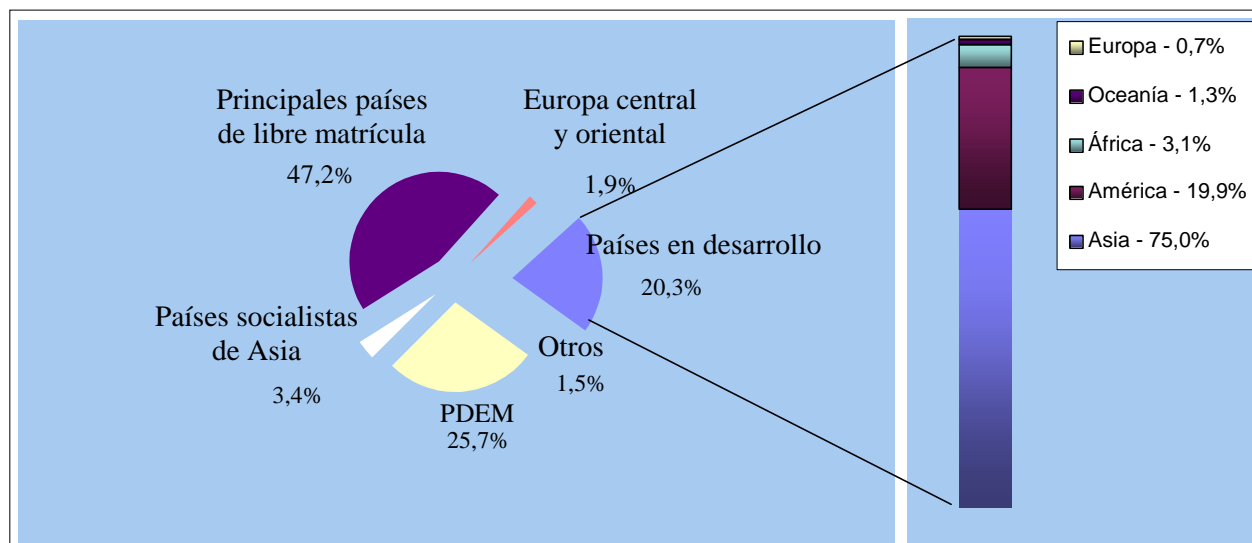
Cuadro 12
Edad media del tonelaje desguazado de 1999 a 2003^a
 (años)

Año	Buques tanque	Graneleros de carga seca	Buques portacontenedores	Buques de carga general
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD sobre la base de datos suministrados por el Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2003), Shipping Statistics and Market Review, en./feb., cuadro I-1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

Gráfico 5
Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2004
 (distribución porcentual de TPM)



B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2003; creció un 1,5% y llegó a 857,0 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). La tasa de

crecimiento del tonelaje en los países desarrollados de economía de mercado fue más de cuatro veces superior al correspondiente a la flota mundial total y alcanzó el 6,1% (un aumento de 13,3 millones de TPM para situarse en 230,4 millones de TPM). Ello podría ser consecuencia de las medidas adoptadas en algunos países de la Unión Europea para aplicar impuestos basados en el tonelaje, en vez de normas fiscales

uniformes a los buques matriculados en cada país, así como de las directrices para la ayuda estatal aprobadas por la Unión Europea en octubre de 2003. El tonelaje de los principales países de libre matrícula aumentó marginalmente en 2003, un 1,0 millones de TPM, para alcanzar los 399,5 millones de TPM. Aproximadamente dos tercios de los propietarios efectivos de esas flotas pertenecen a países desarrollados de economía de mercado y el resto a países en desarrollo. La parte de estos últimos ha seguido aumentando: en 2003 aumentó 10,1 millones de TPM (es decir, el 5,9%) y alcanzó los 181,4 millones de TPM. Este aumento fue el resultado de las inversiones hechas por propietarios de países en desarrollo asiáticos, cuyas flotas, con un crecimiento

de 9,1 millones de TPM (7,2%), alcanzaron los 136,0 millones de TPM, que representaban el 75,0% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de África y América creció una cantidad igual (0,4 millones de TPM) hasta alcanzar 5,7 y 36,0 millones de TPM, respectivamente. La flota de los países en desarrollo de Europa registró un descenso marginal de 0,1 millones de TPM, mientras que la pequeña flota de los países en desarrollo de Oceanía aumentó 0,4 millones de TPM para situarse en 2,4 millones de TPM. Las flotas de los países socialistas de Asia y los países de Europa central y oriental evolucionaron en la dirección opuesta durante 2003, aumentando las primeras 0,2 millones de TPM y las segundas 1,6 millones.

Cuadro 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM), por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2002, 2003 y 2004^a
(cifras de principios de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Tonelaje y porcentajes ^b en millones de TPM									
	1980 ^c		1990 ^d		2002		2003		2004	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Total mundial	682,8	100,0	658,4	100,0	825,7	100,0	844,2	100,0	857,0	100,0
Países desarrollados de economía de mercado	350,1	51,3	219,0	33,3	207,5	25,1	217,1	25,7	230,4	26,9
Principales países de libre matrícula	212,6	31,1	224,6	34,1	402,4	48,7	398,5	47,2	399,5	46,6
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8	5,5	44,3	6,7	15,4	1,9	15,9	1,9	15,7	1,8
Países socialistas de Asia	10,9	1,6	22,1	3,4	26,5	3,2	28,3	3,4	29,9	3,5
Países en desarrollo	68,4	10,0	139,7	21,2	159,0	19,3	171,3	20,3	181,4	21,2
<i>De los cuales en:</i>										
África	7,2		7,3		5,7		5,3		5,7	
América	21,8		25,5		34,6		35,6		36,0	
Asia	39,1		89,5		117,0		126,9		136,0	
Europa	0,2		13,8		1,1		1,3		1,2	
Oceanía	0,1		3,6		0,6		2,0		2,4	
Otros países y buques no asignados	3,0	0,4	8,7	1,3	14,8	1,8	13,1	1,6	0,0	0,0

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

^a Excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que en 2003 tenían, respectivamente, 4,3, 1,8 y 1,6 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva.

^c Cifra de mediados de año.

^d Cifra de final de año.

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

En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de las flotas por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 y 2003. La parte de los petroleros en la flota mundial total creció en 2003 un 2,9% en comparación con 2002. Esto constituye un reforzamiento de la tendencia del año anterior y fue consecuencia del alto nivel de entrega de buques tanque durante 2003. La proporción de los graneleros en la flota mundial experimentó un aumento del 0,3% para alcanzar el 35,9%, que es la más elevada en los años seleccionados. La parte de los buques de carga general siguió disminuyendo, situándose a sólo el 11,1%, mientras que la de los portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente alcanzando el 10,6%. La correspondiente a otros tipos de buques descendió al 5,5%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado prosiguió su tendencia ascendente pasando del 30% en 2000 al 32,2% en 2003. En cambio, la de los países de libre matrícula bajó al 45,7% frente al 48,6% del año anterior. Estas fluctuaciones en ambos grupos de países contrastan con la tendencia tradicional de los propietarios de los países desarrollados de economía de mercado a abanderar los petroleros con pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo también volvió a aumentar en 2003 al 19,4%, manteniendo la tendencia ascendente del año anterior. La de los países en desarrollo de Asia aumentó un 1,9% en 2003 para representar el 15,8% de la flota mundial de petroleros, mientras la de los países en desarrollo de África aumentó marginalmente al 3,0%.

En el sector de los graneleros de carga seca, la parte del tonelaje de los países desarrollados de economía de mercado en la flota mundial aumentó un 2,1% en 2003 para situarse en el 19,0%, muy por debajo de su participación en 1980 (52,7%). Los principales países de libre matrícula disminuyeron su participación, que pasó del 54,6% en 2002 al 54,1% en 2003 (31,7% en 1980). La proporción que corresponde a los países en desarrollo aumentó un 1,0% para situarse en el 21,8%. La parte en la flota mundial de los países de Europa central y oriental y de los países socialistas de Asia se modificó un 0,1% aunque en direcciones opuestas, con una disminución del 1,0% en el primer caso y un aumento del 4,1% en el segundo.

En el sector de los graneleros de carga seca, la evolución de la flota de los países desarrollados de

economía de mercado y los países de libre matrícula constituyó un reflejo de lo sucedido en el sector de los buques tanque y en el de los graneleros de carga seca. Los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte hasta el 22,7% de la flota mundial, en tanto que los países de libre matrícula registraron un descenso del 33,6%. Los países en desarrollo redujeron su participación un 0,8% para situarse en el 28,3%, con aumentos diseminados entre todas las regiones. Los buques de carga general continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque en los países en desarrollo.

En 2003, los países desarrollados de economía de mercado disminuyeron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores al 33,6%, lo que representa un 0,3% menos. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula aumentó un 0,7% para alcanzar el 45,1%, del que aproximadamente dos tercios eran buques portacontenedores con propietarios efectivos en países desarrollados de economía de mercado. Así pues, estos países poseen aproximadamente el 60% de la flota. La parte de los países en desarrollo descendió ligeramente hasta el 17,9%, disminuyendo la parte de los países en desarrollo de Asia al 12,3%, en tanto que los países en desarrollo de América aumentaron su parte un 5,4% y los de África mantuvieron su parte en el 0,1%.

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

En el cuadro 15 se facilitan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2004. En 2003, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 5,8 millones de TPM y su porcentaje de la flota total del grupo experimentó una disminución marginal para situarse en el 44,3%. La parte de los graneleros de carga seca aumentó hasta el 25,4% debido a un aumento de 7,8 millones de TPM. La parte de los buques de carga general y de los buques portacontenedores registraron evoluciones similares al alza, que fue del 9,3% para los primeros y del 13,2% para los últimos, frente al 9,1% y el 12,9% en 2002. Los principales países de libre matrícula aumentaron sus flotas totales en 1,0 millón de TPM. La parte más considerable de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 7,9% de sus flotas a comienzos de 2004. En ese año la parte de sus petroleros disminuyó 3,2 millones de TPM para situarse en el 36,2% del total de la flota del grupo,

mientras que la parte de los graneleros de carga seca aumentó ese mismo año 2,8 millones de TPM hasta el 41,7%, frente al 41,1% del año anterior. La parte de los buques de carga general aumentó en 2003 1,2 millones de TPM y representaron el 8,0% de la

flota total del grupo, menos que en 2002, que fue del 8,3%. La flota de portacontenedores de estos países aumentó en 2003 4,0 millones de TPM y llegó a representar el 10,2% de sus flotas totales (frente al 9,2% en 2002).

Cuadro 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 y 2003^{a, b}

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque^{d}
Total mundial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	358,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2002	844,2	100,0	36,1	35,6	11,5	9,8	7,1
	2003	857,0	100,0	37,0	35,9	11,1	10,6	5,5
Países desarrollados de economía de mercado	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	50,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
	2002	217,1	25,7	31,7	16,9	20,4	33,9	37,3
	2003	230,4	26,9	32,2	19,0	22,7	33,6	38,0
Países de libre matrícula	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
	2002	398,5	47,2	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3
	2003	399,5	46,6	45,7	54,1	33,6	45,1	33,1
Europa central y oriental	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,6	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
	2002	15,9	1,9	1,0	1,1	6,7	0,5	4,5
	2003	15,7	1,8	1,0	1,0	6,5	0,5	6,0

Cuadro 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque^{d}
Países socialistas de Asia	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
	2002	28,3	3,4	1,5	4,0	8,4	2,6	2,1
	2003	29,9	3,5	1,7	4,1	8,8	2,9	2,0
Países en desarrollo	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3
	2002	171,3	20,3	17,3	20,8	29,1	18,0	22,0
	2003	181,4	21,2	19,4	21,8	28,3	17,9	20,9
<i>de los cuales en:</i>								
África	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	„	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
	2002	5,3	0,6	0,4	0,4	1,5	0,1	2,1
	2003	5,7	0,7	0,6	0,4	1,4	0,1	2,2
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2002	35,6	4,2	2,9	3,3	9,5	4,9	6,0
	2003	36,0	4,2	3,0	3,2	9,6	5,4	5,8
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2002	126,9	15,0	13,9	16,5	17,1	12,8	13,4
	2003	136,0	15,9	15,8	17,4	16,6	12,3	11,9

Cuadro 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TIP	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque^{d}
Europa	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
	2002	1,3	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,2
	2003	1,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1
Oceanía	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	2002	2,0	0,2	0,1	0,3	0,7	0,0	0,3
	2003	2,4	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	0,9
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2002	13,1	1,6	0,0	2,6	1,3	0,7	5,8
	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

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

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

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

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

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje también se caracterizó por una proporción relativamente alta de petroleros y graneleros de carga seca, que supusieron el 33,9% y el 36,9% respectivamente en 2003. En cifras absolutas, su tonelaje de ambos tipos de buque en 2003 fue de 61,5 y 66,9 millones de TPM, frente a los 102,2 millones y 58,4 millones de TPM en los países

desarrollados de economía de mercado. La parte de los buques de carga general en aquel grupo disminuyó en 2003 a 26,9 millones de TPM, frente a 28,3 millones de TPM en 2002, en tanto que aumentaba el tonelaje de los buques portacontenedores 1,3 millones de TPM y en términos porcentuales un 8,9% en 2003, frente al 8,7% del año anterior. En los países de Europa central y

oriental los cargueros ocuparon un lugar relativamente destacado, aumentando su representación del 41,1% en 2002 al 39,5% en 2003. Por el contrario, los portacontenedores se han mantenido sin cambios en 0,4 millones de TPM, que equivalen al 2% del total, desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de los graneleros como de los cargueros. El tonelaje absoluto de estos tipos de buque

subió en 2003 a 12,6 y 8,4 millones de TPM, respectivamente. En cambio, su parte en el total experimentó una disminución marginal para situarse en 42,0% (42,9% en 2002) en el caso de los graneleros y en 27,9% (29,0% en 2002) en el de los buques de carga general. El tonelaje absoluto de los portacontenedores subió en 2003 a 2,7 millones de TPM, es decir, el 8,9% (frente al 7,6% en 2002).

Cuadro 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2004^a

(en millones de TPM y porcentaje)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado		Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y oriental		Países socialistas de Asia	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Flota total	857,0	100,0	230,4	100,0	399,5	100,0	181,4	100,0	15,7	100,0	29,9	100,0
Petroleros	316,8	37,0	102,2	44,3	144,6	36,2	61,5	33,9	3,1	19,9	5,4	17,9
Graneleros	307,7	35,9	58,4	25,4	166,6	41,7	66,9	36,9	3,1	20,0	12,6	42,0
De carga general	94,8	11,1	21,5	9,3	31,9	8,0	26,9	14,8	6,2	39,5	8,4	27,9
Portacontenedores	90,5	10,6	30,4	13,2	40,8	10,2	16,2	8,9	0,4	2,7	2,7	8,9
Otros buques	47,3	5,5	18,0	7,8	15,7	3,9	9,9	5,5	2,8	17,9	1,0	3,2

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

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

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 15 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2003, entre todos ellos controlaban el 97,5% de la flota mercante mundial (un 2,6% más que en el año anterior). Croacia y Chile, que habían sido el 34° y el 35° en 2002, fueron sustituidos

en 2003 por Tailandia y Ucrania, respectivamente, que por primera vez figuraban en la lista. Hubo varios cambios de orden en los otros países: Malasia subió cinco puestos y el Canadá, Suecia y Chipre tres, Alemania y Bélgica dos, y Singapur, la Federación de Rusia, la India, la República Islámica del Irán y España uno; otros países bajaron un puesto (China, Estados Unidos, Provincia china de Taiwán, Dinamarca, Arabia Saudita, Kuwait, Mónaco, Australia e Indonesia), dos (Turquía, Filipinas y Francia), y tres (los Países Bajos y el Brasil).

En esos países y territorios prosiguió en 2003 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así abanderado alcanzó en 2003 un total de 489,3 millones de TPM, que representaban el 64,6% de la flota total de los 35 países, frente a los 465,8 millones de TPM y el 64,0% en 2002. En los países y territorios en desarrollo, es de carácter reciente la tendencia a abanderar su tonelaje bajo pabellón extranjero. En 2003, los 12 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro (incluido Hong Kong (China) pero excluida la Provincia china de Taiwán) tenían el 45,2% de su tonelaje total

abanderado en el extranjero. Pese a esta continua tendencia dentro del grupo, hay diferencias apreciables entre ellos. Los buques de la Arabia Saudita y de Hong Kong (China) matriculados en otros países representaron el 92,5 y el 65,9%, respectivamente, y la República Islámica del Irán y Filipinas hicieron un uso considerablemente menor de esta práctica, que afectó únicamente al 5,8 y el 19,4% respectivamente de sus flotas. En el caso de los países desarrollados de economía de mercado, la parte del tonelaje registrada en el extranjero aumentó al 71,3% en 2003.

Cuadro 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes, al 1º de enero de 2004^a

Países de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	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
Grecia	751	2 361	3 112	50 159 627	107 179 349	157 338 976	68,12	20,26
Japón	732	2 216	2 948	13 054 209	97 036 098	110 090 307	88,14	14,17
Noruega	840	813	1 653	21 828 640	29 926 150	51 754 790	57,82	6,66
Alemania	307	2 161	2 468	6 739 997	42 247 135	48 987 132	86,24	6,31
China	1 627	788	2 415	24 206 132	23 195 756	47 401 888	48,93	6,10
Estados Unidos	592	948	1 540	10 587 584	35 240 739	45 828 323	76,90	5,90
Hong Kong (China)	254	238	492	15 375 679	15 507 833	30 883 512	50,21	3,98
República de Corea	485	380	865	8 584 810	16 651 656	25 236 466	65,98	3,25
Singapur	449	291	740	11 703 683	11 574 617	23 278 300	49,72	3,00
Taiwán provincia de China	111	426	537	5 199 044	17 678 913	22 877 957	77,27	2,95
Reino Unido	391	392	783	9 192 550	10 430 365	19 622 915	53,15	2,53
Federación de Rusia	2 142	391	2 533	8 317 313	8 507 445	16 824 758	50,57	2,17
Dinamarca	323	338	661	8 606 789	7 685 160	16 291 949	47,17	2,10
Italia	531	121	652	8 785 816	3 674 335	12 460 151	29,49	1,60
India	353	45	398	10 919 675	1 470 437	12 390 112	11,87	1,60
Arabia Saudita	50	76	126	908 754	11 175 137	12 083 891	92,48	1,56
Malasia	262	73	335	5 985 287	3 782 960	9 768 247	38,73	1,26
Irán, República Islámica del	147	9	156	8 232 477	505 645	8 738 122	5,79	1,12

Cuadro 16 (continuación)

Países de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	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
Turquía	405	171	576	6 471 308	2 210 446	8 681 754	25,46	1,12
Suiza	14	267	281	770 220	7 788 365	8 558 585	91,00	1,10
Países Bajos	549	196	745	3 785 658	3 524 525	7 310 183	48,21	0,94
Bélgica	43	122	165	1 192 165	5 197 185	6 389 350	81,34	0,82
Canadá	219	104	323	2 584 240	3 330 933	5 915 173	56,31	0,76
Suecia	162	157	319	1 460 911	4 374 954	5 835 865	74,97	0,75
Filipinas	313	37	350	4 455 395	1 073 077	5 528 472	19,41	0,71
Brasil	140	11	151	3 823 338	1 609 053	5 432 391	29,62	0,70
Francia	154	103	257	2 607 750	2 358 553	4 966 303	47,49	0,64
España	80	255	335	232 358	4 675 988	4 908 346	95,27	0,63
Indonesia	515	101	616	3 362 462	1 282 311	4 644 773	27,61	0,60
Chipre	41	68	109	1 061 970	2 519 319	3 581 289	70,35	0,46
Kuwait	32	0	32	3 359 448	0	3 359 448	0,00	0,43
Mónaco	0	95	95	0	3 032 474	3 032 474	100,00	0,39
Australia	46	42	88	1 383 636	1 455 419	2 839 055	51,26	0,37
Tailandia	221	33	254	1 895 071	298 436	2 193 507	13,61	0,28
Ucrania	298	91	389	1 077 447	1 105 126	2 182 573	50,63	0,28
Total (35 países)	13 579	13 920	27 499	267 911 443	489 305 894	757 217 337	64,62	97,49
Total mundial	14 840	14 951	29 791	276 166 653	500 564 528	776 731 181	64,45	100,00

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

^a Buques de 1.000 TRB o más, excluidas la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

^b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos ha sido necesario para ello hacer apreciaciones. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York Londres y el Pireo, aunque el propietario está domiciliado en los Estados Unidos.

^c Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios dependientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que enarbolan pabellón nacional, excepto en el caso de las Bermudas (incluidas en el cuadro 17 como país de libre matrícula).

2. Matrícula libre

La parte de la flota mundial con pabellón extranjero aumentó sólo el 0,5% en 2003 tras una disminución del 4,7% el año precedente. Ello podría ser consecuencia de los cambios registrados en las normas fiscales de los países desarrollados de economía de mercado y en la inscripción de buques en otros países de matrícula libre. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los seis principales países de matrícula libre por grandes tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países de libre matrícula de menor importancia. El total de las toneladas inscritas en 2003 en los seis principales países de matrícula libre aumentó menos de un 1% alcanzando los 357,8 millones de TPM, sobre la base de los 356,1 millones de TPM del año precedente en que el tonelaje disminuyó un 4,7%. Panamá siguió encabezando la lista en 2003 con un aumento mínimo de 0,2 millones de TPM. Se espera que el acuerdo marítimo bilateral concluido a mediados de 2003 entre Panamá y la Federación de Rusia permita un trato más equitativo en los puertos rusos de los buques extranjeros con pabellón panameño y el reconocimiento del registro ruso como una sociedad de clasificación. El cobro de entre 1.500 y 3.000 dólares por la evaluación de los planes para la protección de los buques de conformidad con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) por una empresa especializada nombrada por Panamá suscitó algunas quejas a finales de año. La flota de Liberia aumentó un 8,3%. El registro decidió formar a sus propios inspectores y distribuirlos en los puntos clave de todo el mundo para comprobar las auditorías de seguridad establecidas en el Código. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia representa el 67,8% del total de los seis principales países de libre matrícula. En 2003, Bermuda, el menor de los seis grandes países de libre matrícula, redujo su flota un 13,5% para pasar a 5,4

millones de TPM, lo que representa un tonelaje inferior al de San Vicente y las Granadinas y Antigua y Barbuda. Los otros tres grandes países de matrícula libre, Bahamas, Malta y Chipre, registraron una reducción de tonelaje de 3,6, 3,5 y 1,2%, respectivamente.

Cuatro de los países de libre matrícula de menor importancia son países en desarrollo de América (tres) y Oceanía (uno), y otros dos son países desarrollados de economía de mercado de Europa. Algunos otros países en desarrollo (como Belice, Camboya, Honduras, Sri Lanka, etc.) son también de libre matrícula aunque con menor cobertura. No siempre resulta fácil mantener la buena reputación de un pabellón, como pudo verse cuando la guardia costera de los Estados Unidos descubrió que algunos oficiales que navegaban a bordo de un buque con pabellón de San Vicente y las Granadinas no tenían la debida documentación, que había sido confirmada por las autoridades del país del pabellón. Por otra parte, Camboya comunicó resultados positivos respecto a su registro y las Islas Marshall y Gibraltar comunicaron importantes aumentos del tonelaje matriculado.

El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que en 2003 los graneleros habían reducido al 35,8% su parte en el peso muerto total, frente al 37,7% en 2002, mientras que los graneleros de carga seca aumentaron su parte en el 41,5%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de buque de los seis principales países de libre matrícula representa el 77,3% del peso muerto total y el 75,5% si se incluye a los países de menor importancia de libre matrícula. Los buques de carga general (3.422 buques) representan el 33,2% del número total de buques, seguido por los buques de carga seca (2.663 buques, o sea el 25,9% del total). Estas cifras demuestran la importancia de los registros de libre matrícula para el sector marítimo.

Cuadro 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula^a, al 1° de enero de 2004

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1° de enero de 2003
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Miles de TPM
Panamá	616	46 627	1 299	83 289	1 186	11 217	537	19 249	473	8 329	4 111	168 710	168 508
Liberia	363	37 611	263	16 371	181	3 104	367	12 572	162	4 425	1 336	74 083	68 413
Bahamas	177	22 790	144	8 662	384	5 883	58	1 764	263	3 453	1 026	42 552	44 122
Malta	225	14 296	396	17 283	342	2 889	32	613	25	268	1 020	35 348	36 649
Chipre	110	6 291	370	19 238	310	3 054	104	2 826	44	296	938	31 706	32 097
Bermudas	4	629	25	3 579	19	228	18	526	18	484	84	5 446	6 293
Total parcial	1 495	128 243	2 497	148 422	2 422	26 375	1 116	37 549	985	17 255	8 515	357 845	356 081
San Vicente y las Granadinas	29	241	98	3 896	263	2 022	22	163	78	240	490	6 562	6 554
Antigua y Barbuda	7	27	18	382	589	2 546	222	4 260	15	92	851	7 306	6 039
Islas Caymán	40	2 053	23	1 159	44	580	0	0	29	293	136	4 086	3 321
Luxemburgo	14	718	0	0	8	62	9	147	18	346	49	1 273	1 990
Vanuatu	0	0	25	1 236	16	288	1	29	87	232	129	1 785	1 381
Gibraltar	19	349	2	30	80	423	14	195	8	70	123	1 068	1 261
Total	1 604	131 630	2 663	155 126	3 422	32 296	1 384	42 343	1 220	18 528	10 293	379 923	376 628
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003													
	1 538	134 277	4 286	145 514	2 527	27 794	1 007	31 817	1 005	16 680	8 563	356 081	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2002													
	1 267	132 382	2 684	151 764	2 946	31 892	1 014	30 574	1 646	26 921	9 557	373 533	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2001													
												395 164	

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

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

3. Nacionalidad de los buques

En el cuadro 18 puede verse la participación de los nacionales en los registros de matrícula libre e internacionales más importantes durante los tres últimos años. Se comparan los datos relativos al tonelaje total registrado en algunos países de libre matrícula con los relativos al tonelaje propiedad de nacionales de esos países y con el tonelaje registrado en ellos. Los 20 países o territorios de libre matrícula aparecen divididos en tres grupos: seis grandes países de matrícula libre, seis países de matrícula libre de importancia secundaria y ocho de matrícula internacional. En los países de libre matrícula, la parte del tonelaje propiedad de nacionales de sus países es mínima, muy por debajo del 10%. En cambio, en los países de matrícula internacional se observan dos factores. En primer lugar, los nacionales del país o territorio de matrícula libre tienen una parte significativa del tonelaje matriculado, como ocurre en Dinamarca, Noruega, Hong Kong (China) y Singapur. En segundo lugar, los nacionales de un país que tiene una relación privilegiada con el territorio de matrícula poseen una parte significativa del tonelaje matriculado, como es el caso del Reino Unido en la Isla de Man, los Estados Unidos en las Islas Marshall, Francia en el Territorio Francés Antártico (Islas Kerguelen) y los Países Bajos en las Antillas Neerlandesas.

En estos registros internacionales la parte del tonelaje que es propiedad de nacionales de registros internacionales y de nacionales de países que tienen relación privilegiada con el territorio del registro es elevada, muy por encima del 30%, y, en algunos casos, superior al 80%. Los países y territorios con la parte

más considerable, a saber, Dinamarca, Noruega y Hong Kong (China) ocupaban el lugar 13º, 3º y 7º, respectivamente, entre los 35 países marítimos más importantes en 2003.

En el cuadro 19 se indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 12 principales países de libre matrícula. En 2003, 35 países o territorios representaban el 89% del tonelaje total de las 12 flotas de libre matrícula. El porcentaje fue el mismo que en 2002. La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios, que controlan el 75,0% del peso muerto de los buques abanderados en los países de libre matrícula, en tanto que los cinco primeros países o territorios controlan el 58,0%. Grecia figuró en primer lugar en 2003 por décimo año consecutivo con la mayor proporción (22,0%) de la flota de los países de libre matrícula. Ese mismo país contaba también con la mayor propiedad de tonelaje abanderado en el extranjero, con 107,2 millones de TPM (el 21,4% del total mundial matriculado en otros países), seguido del Japón, con 97,0 millones de TPM (el 19,5% del tonelaje total). El total abanderado en el extranjero por ambos países representó el 40,8% del total mundial registrado de esta forma.

En el cuadro 19 se presenta también un panorama general de la forma en que los 35 países estaban registrando sus buques al comienzo de 2004 en países de libre matrícula. En términos generales, la parte de los seis principales países se sitúa en el 93,9% y la de los países de libre matrícula de menor importancia es notablemente inferior, sólo el 6,1%.

Cuadro 18

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

(miles de TPM)

País o territorio de matrícula	Tonelaje total abanderado en el país de matrícula			Participación de nacionales del país de matrícula y de nacionales de países que tienen una relación privilegiada con el país de matrícula					
	2002	2003	2004	en tonelaje de la flota registrada			en porcentaje de la flota registrada		
				2002	2003	2004	2002	2003	2004
<i>Seis principales países de libre matrícula</i>									
Panamá	171 874	168 508	168 710	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	73 180	68 413	74 083	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	45 327	44 122	42 552	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malta	42 130	36 649	35 348	36	0	0	0,1	0,0	0,0
Chipre	32 940	32 097	31 706	756	824	1 062	2,3	2,6	3,3
Bermudas	8 082	6 293	5 446	0	0	0	0,0	0,0	0,0
<i>Seis países de libre matrícula de importancia secundaria</i>									
San Vicente y las Granadinas	8 602	6 554	6 562	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	5 856	6 039	7 306	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caymán	2 539	3 321	4 086	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	2 101	1 990	1 273	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1 534	1 381	1 785	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	999	1 261	1 068	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	395 164	376 628	379 923	0	0	0	0,0	0,0	
<i>Otros registros internacionales</i>									
Singapur	32 082	31 246	36 486	11 826	12 627	11 704	36,9	40,4	32,1
Registro Internacional Marítimo de Noruega (NIS)	28 709	27 373	24 007	24 532	23 654	19 873	85,5	86,4	82,8
Hong Kong (China)	20 333	24 892	34 468	16 530	13 207	15 376	81,3	53,1	44,6
Islas Marshall	18 058	21 860	31 625	8 023	8 667	11 018	44,4	39,6	34,8
Isla de Man	9 552	8 830	9 355	5 070	4 827	5 255	53,1	54,7	56,2
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca (DIS)	8 167	8 830	8 976	7 986	8 493	8 547	97,8	96,2	95,2
Antillas Francesas	5 055	4 748	5 043	2 379	2 073	1 811	47,1	43,7	35,9
Antillas Neerlandesas	1 335	1 442	1 940	469	592	626	35,1	41,1	32,3

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

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

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2003 se cerraron 1.159 contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos, lo que supuso un aumento del 5,0% en comparación con 2002 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros prevaleció el optimismo con 456 pedidos frente a las 447 unidades de 2002. El máximo se alcanzó en octubre con 75 pedidos, seguido por enero y julio con 48 pedidos cada mes. En 2003 los pedidos de graneleros de carga seca de nueva construcción disminuyeron a 193, lo que representa aproximadamente un 30% menos que en el año anterior (275 contratos).

El número de pedidos de portacontenedores fue más del doble; 325 contratos en 2003 frente a 135 en 2002. Este aumento siguió reflejando la reciente tendencia en favor de portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el canal de Panamá. Los pedidos de nuevos buques de carga general disminuyeron en un tercio en 2003 para situarse en 91 contratos, frente a las 136 unidades en 2002. Los pedidos de transbordadores disminuyeron un 15%, situándose en 94 contratos (111 el año precedente).

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura el tonelaje mundial encargado desglosado por grupos de países y por tipos principales de buque. Este tonelaje se situaba a principios de 2004 en 180,1 millones de TPM, lo que representa un impresionante aumento del 51,6% en relación con el año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 47 millones de TPM, que representaron el 26,1% del total mundial encargado, frente a los 40 millones de TPM, o sea el 33,7%, a principios de 2003. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que ascendían a 87,2 millones de TPM, o lo que es lo mismo, el 48,4% del total, frente a los 60,7 millones de TPM y el 51,1% a principios del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental en 2002 se mantuvo en 0,4 millones de TPM, o sea, el 0,2% del total mundial encargado, mientras que la parte de los países

socialistas de Asia casi se duplicó en 2003, finalizando el año con 6,1 millones de TPM, o sea el 3,3% de todos los pedidos mundiales.

La parte de los países en desarrollo aumentó un 41,6% con respecto al año anterior, y alcanzó los 19,7 millones de TPM, es decir, el 10,9% del tonelaje mundial encargado a principios de 2004. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia aumentaron a un ritmo superior llegando a principios de 2004 a 18,4 millones de TPM, lo que representó el 93,3% de los pedidos totales de los países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos se duplicaron y alcanzaron un total de 403.000 TPM a principios del año, al tiempo que se reducían un 42% los pedidos de los países desarrollados de América, para situarse en 0,8 millones de TPM.

En 2003, los pedidos de petroleros aumentaron un 15,1 y alcanzaron 69,9 millones de TPM, representando el 38,8% del total de los pedidos mundiales. Los países en desarrollo realizaron pedidos por un valor de 8,8 millones de TPM, lo que constituye el 12,6% de los pedidos totales de petroleros, correspondiendo a los países en desarrollo de Asia 8,7 millones de TPM, es decir el 98,9% del total de los países en desarrollo. A principios de 2004 el número de pedidos de graneleros de carga seca aumentó con respecto a 2003 en un considerable 71,4% para situarse en 52,3 millones de TPM, lo que representó el 29,0% de los pedidos mundiales. En este tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 15,1 y el 59,0%, lo que representaba conjuntamente un total del 74,1%. El volumen de los portacontenedores encargados se duplicó en 2003 para situarse en 32,9 millones de TPM a finales de año, lo que representaba el 18,3% de los pedidos mundiales. En los pedidos de portacontenedores correspondió a los países desarrollados de economía de mercado el 28,4% y a los principales países de libre matrícula más del 54,5%. A principios de 2004 las órdenes de portacontenedores efectuadas por países en desarrollo aumentaron un 22,3 hasta los 2,3 millones de TPM, es decir, el 7,1% de los pedidos totales de portacontenedores. Los países en desarrollo de Asia tenían 2,1 millones de TPM, es decir, el 93,3% de los pedidos totales de los países en desarrollo.

Cuadro 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2004

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre		
	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%
Grecia	548	22 250,0	11,9	166	9 702,7	11,8	166	8 171,8	17,1	571	27 640,7	67,4	480	21 499,6	60,9
Japón	1 807	82 795,2	44,3	109	4 863,2	5,9	43	1 644,5	3,4	3	105,0	0,3	18	262,4	0,7
Noruega	85	2 621,6	1,4	66	5 442,1	6,6	250	9 248,3	19,4	37	582,2	1,4	16	72,9	0,2
Alemania	19	947,1	0,5	510	17 175,4	20,9	17	773,3	1,6	47	907,2	2,2	220	5 452,5	15,4
China	262	8 735,6	4,7	59	2 871,6	3,5	7	221,8	0,5	16	248,1	0,6	12	215,8	0,6
Estados Unidos	134	2 566,4	1,4	107	5 792,4	7,1	173	9 896,3	20,7	9	532,6	1,3	3	9,6	0,0
Hong Kong (China)	129	8 631,3	4,6	26	1 862,8	2,3	8	283,7	0,6	0	0,0	0,0	2	37,4	0,1
República de Corea	300	15 072,0	8,1	8	538,5	0,7	1	16,6	0,0	1	11,3	0,0	3	98,0	0,3
Singapur	67	2 149,6	1,2	35	4 176,6	5,1	13	798,5	1,7	2	209,8	0,5	1	29,9	0,1
Taiwán, Provincia china de	313	11 695,3	6,3	42	1 847,3	2,3	0	0,0	0,0	1	22,3	0,1	0	0,0	0,0
Reino Unido	30	611,5	0,3	24	742,1	0,9	89	1 275,3	2,7	4	72,5	0,2	13	530,3	1,5
Federación de Rusia	7	34,8	0,0	65	5 429,3	6,6	3	13,3	0,0	91	1 082,8	2,6	67	1 215,4	3,4
Dinamarca	14	415,5	0,2	5	275,6	0,3	59	555,2	1,2	3	12,5	0,0	0	0,0	0,0
Italia	4	57,7	0,0	10	897,5	1,1	9	344,5	0,7	25	598,6	1,5	1	5,1	0,0
India	9	180,8	0,1	6	506,6	0,6	2	106,8	0,2	0	0,0	0,0	5	106,4	0,3
Arabia Saudita	8	93,6	0,1	24	7 077,1	8,6	13	2 974,6	6,2	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Malasia	15	159,5	0,1	0	0,0	0,0	13	81,7	0,2	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	0,0	0,0	4	272,7	0,7	3	225,0	0,6
Turquía	9	51,7	0,0	3	141,2	0,2	5	62,5	0,1	99	1 254,0	3,1	0	0,0	0,0
Suiza	148	5 203,6	2,8	13	373,1	0,5	2	105,9	0,2	43	852,2	2,1	5	101,9	0,3
Países Bajos	22	295,7	0,2	9	130,4	0,2	40	1 946,6	4,1	6	33,5	0,1	22	219,1	0,6
Bélgica	10	573,8	0,3	5	792,7	1,0	14	178,1	0,4	10	126,8	0,3	2	9,4	0,0
Canadá	1	15,3	0,0	4	265,5	0,3	11	373,7	0,8	8	30,6	0,1	7	313,8	0,9
Suecia	4	19,7	0,0	12	1 024,3	1,2	13	680,6	1,4	1	8,4	0,0	7	29,9	0,1
Filipinas	14	278,1	0,1	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	2	31,2	0,1
Brasil	4	561,6	0,3	5	762,5	0,9	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Francia	10	276,6	0,1	4	92,2	0,1	25	634,3	1,3	0	0,0	0,0	2	26,3	0,1
España	42	300,7	0,2	1	94,5	0,1	6	682,7	1,4	0	0,0	0,0	4	124,8	0,4
Indonesia	47	555,5	0,3	1	79,0	0,1	2	82,2	0,2	2	25,6	0,1	0	0,0	0,0
Chipre	9	636,3	0,3	1	96,1	0,1	10	521,8	1,1	3	54,5	0,1	41	1 062,0	3,0
Kuwait	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Mónaco	16	648,2	0,3	10	508,4	0,6	24	668,7	1,4	7	163,0	0,4	0	0,0	0,0
Australia	5	166,0	0,1	3	417,7	0,5	7	191,3	0,4	2	64,1	0,2	0	0,0	0,0
Tailandia	11	50,1	0,0	0	0,0	0,0	1	16,9	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Ucrania	8	60,1	0,0	3	104,9	0,1	0	0,0	0,0	25	437,0	1,1	2	27,0	0,1
Total parcial	4 111	168 710,4	90,3	1 336	74 083,4	90,3	1 026	42 551,5	89,1	1 020	35 347,8	86,2	938	31 705,5	89,7
Otros	2 190	18 149,6	9,7	225	8 001,6	9,7	264	5 198,5	10,9	285	5 650,2	13,8	246	3 626,5	10,3
Total	6 301	186 860,0	100,0	1 561	82 085,0	100,0	1 290	47 750,0	100,0	1 305	40 998,0	100,0	1 184	35 332,0	100,0

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

Cuadro 19 (continuación)

Bermudas			Seis países de libre matrícula de importancia secundaria			Total parcial			Total de la flota de pabellón extranjero		País o territorio de domicilio
Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	%	Nº de buques	000 TPM	
4	506,0	7,8	155	4 420,7	17,0	2090	94 191,6	22,1	2361	107 179,3	Grecia
0	0,0	0,0	27	751,9	2,9	2007	90 422,2	21,3	2216	97 036,1	Japón
5	58,2	0,9	53	620,6	2,4	512	18 645,9	4,4	813	29 926,2	Noruega
1	22,3	0,3	928	8 413,2	32,4	1742	33 691,0	7,9	2161	42 247,1	Alemania
0	0,0	0,0	111	1 561,7	6,0	467	13 854,6	3,3	788	23 195,8	China
14	171,4	2,6	163	1 475,8	5,7	603	20 444,5	4,8	948	35 240,7	Estados Unidos
4	593,0	9,1	14	246,8	1,0	183	11 654,9	2,7	238	15 507,8	Hong Kong (China)
0	0,0	0,0	4	11,1	0,0	317	15 747,5	3,7	380	16 651,7	República de Corea
0	0,0	0,0	2	33,0	0,1	120	7 397,4	1,7	291	11 574,6	Singapur
0	0,0	0,0	4	15,7	0,1	360	13 580,5	3,2	426	17 678,9	Taiwán, Provincia china de
29	2 601,7	40,1	33	314,9	1,2	222	6 148,4	1,4	392	10 430,4	Reino Unido
0	0,0	0,0	26	139,6	0,5	259	7 915,2	1,9	391	8 507,4	Federación de Rusia
0	0,0	0,0	23	487,1	1,9	104	1 745,9	0,4	338	7 685,2	Dinamarca
0	0,0	0,0	30	688,4	2,7	79	2 591,7	0,6	121	3 674,3	Italia
0	0,0	0,0	10	86,1	0,3	32	986,6	0,2	45	1 470,4	India
0	0,0	0,0	5	40,8	0,2	50	10 186,1	2,4	76	11 175,1	Arabia Saudita
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	28	241,3	0,1	73	3 783,0	Malasia
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	7	497,7	0,1	9	505,6	Irán, República Islámica del
0	0,0	0,0	12	42,6	0,2	128	1 552,0	0,4	171	2 210,4	Turquía
1	2,9	0,0	23	441,2	1,7	235	7 080,7	1,7	267	7 788,4	Suiza
1	273,4	4,2	39	154,1	0,6	139	3 052,8	0,7	196	3 524,5	Países Bajos
0	0,0	0,0	31	1 018,9	3,9	72	2 699,8	0,6	122	5 197,2	Bélgica
16	499,0	7,7	6	304,0	1,2	53	1 802,0	0,4	104	3 330,9	Canadá
5	576,1	8,9	19	175,6	0,7	61	2 514,6	0,6	157	4 375,0	Suecia
0	0,0	0,0	2	38,9	0,1	18	348,2	0,1	37	1 073,1	Filipinas
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	9	1 324,1	0,3	11	1 609,1	Brasil
1	6,7	0,1	28	325,9	1,3	70	1 362,0	0,3	103	2 358,6	Francia
0	0,0	0,0	3	15,3	0,1	56	1 217,9	0,3	255	4 676,0	España
1	1,9	0,0	1	4,0	0,0	54	748,2	0,2	101	1 282,3	Indonesia
0	0,0	0,0	5	49,6	0,2	69	2 420,3	0,6	68	2 519,3	Chipre
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0	0,0	Kuwait
0	0,0	0,0	9	57,6	0,2	66	2 045,9	0,5	95	3 032,5	Mónaco
2	133,8	2,1	5	39,8	0,2	24	1 012,9	0,2	42	1 455,4	Australia
0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	12	67,1	0,0	33	298,4	Tailandia
0	0,0	0,0	7	103,6	0,4	45	732,7	0,2	91	1 105,1	Ucrania
84	5 446,5	83,9	1 778	22 078,7	85,1	10 293	379 923,8	89,3	13 920	489 305,9	Total parcial
21	1 041,5	16,1	1 111	3 865,3	14,9	4342	45 533,2	10,7	1031	11 260,1	Otros
105	6 488,0	100,0	2 889	25 944,0	100,0	14 635	425 457,0	100,0	14 951	500 566,0	Total

Cuadro 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques^a en 1993-2003

(N° = N° de buques; M = miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques portacontenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	N°	M	N°	M	N°	M	N°	M	N°	M	N°	M	N°	M
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
2002	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725
2003														
Enero	48	..	23	..	0	..	14	..	33	..	14	..	132	..
Febrero	21	..	15	..	0	..	6	..	16	..	14	..	72	..
Marzo	33	..	30	..	0	..	16	..	19	..	6	..	104	..
Abril	32	..	6	..	0	..	2	..	32	..	4	..	76	..
Mayo	40	..	3	..	0	..	12	..	17	..	9	..	81	..
Junio	33	..	2	..	0	..	1	..	19	..	13	..	68	..
Julio	48	..	18	..	0	..	5	..	44	..	8	..	123	..
Agosto	30	..	18	..	0	..	3	..	21	..	12	..	84	..
Septiembre	46	..	23	..	0	..	6	..	29	..	9	..	113	..
Octubre	75	..	22	..	0	..	4	..	27	..	0	..	128	..
Noviembre	22	..	11	..	0	..	1	..	39	..	3	..	76	..
Diciembre	28	..	22	..	0	..	21	..	29	..	2	..	102	..
Total	456	..	193	..	0	..	91	..	325	..	94	..	1 159	..

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD. Las cifras hasta 2002 se basan en los datos facilitados por el Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, Jan/Feb., table II-1.1.1.1. Los correspondientes a 2003 están basados en los datos publicados en Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, January/February 2004, pág. 70, tomados de los datos facilitados por Baird Publications (Australia).

^a Buques de 300 TRB o más.

^b No se incluyen en el total los datos relativos a los pedidos para la construcción de otros tipos de buques.

Cuadro 21

Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2004

(en miles de TPM)

Grupo de países de matrícula	Total	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
Total mundial	160 379	61 076	46 560	3 020	30 584	19 139
Países desarrollados de economía de mercado	47 017	20 079	7 920	1 059	9 350	8 609
Principales países de libre matrícula	87 172	29 597	30 862	1 169	17 952	7 592
Países de Europa central y oriental	410	58	0	154	0	198
Países socialistas de Asia	6 087	2 529	2 030	66	951	511
Total de países en desarrollo	19 692	8 813	5 748	572	2 330	2 229
<i>de los cuales en:</i>						
África	403	1	0	10	0	392
América	819	87	82	256	157	237
Asia	18 375	8 725	5 666	306	2 173	1 504
Europa	95	0	0	0	0	95
Oceanía	0	0	0	0	0	0

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

Cuadro 22

Precio representativos de los buques nuevos en los años que se indica^a

(en millones de dólares)

Tipo y tamaño de los buques	1980	1985	1990	1995	2000	2002	2003	Variación porcentual 2002/2003
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	17	11	24	25	20	15	22	46,7
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	19	18	29	34	29	26	30	15,4
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	24	14	32	29	23	20	25	25,0
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	28	22	42	43	41	35	41	17,1
Graneleros de 120.000 TPM	32	27	45	40	40	31	47	51,6
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	75	47	90	85	76	67	75	11,9
Buques cargueros GNL de 125.000 a 138.000 TPM	200	200	225	245	165	164	155	-5,5
Buques cargueros GPL de 75.000 metros cúbicos	77	44	78	68	60	60	59	-1,7
Buques de carga general de 15.000 TPM	14	12	24	21	19	16	16	0,0
Buques portacontenedores puros de 2.500 TEU	-	26	52	50	35	28	38	35,7

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

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

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

En el cuadro 22 pueden verse los precios por tipos principales de buques nuevos. En 2003, con excepción de los buques GNL y GPL, aumentaron de forma significativa con respecto a los del año anterior. El aumento de los precios fue más pronunciado en el caso de los graneleros y reflejó la elevada demanda de transporte de carga seca. Los precios de los buques de carga seca de nueva construcción de tamaño El Cabo experimentaron una subida especialmente elevada del 51,6% en 2003, en tanto que los precios de los buques Panamax de pequeño tonelaje y de tonelaje medio aumentaron un 46,7 y un 25,0%, respectivamente. Los principales países constructores de buques siguieron discutiendo medidas para adaptar la capacidad de los astilleros a la demanda previsible. El aumento del precio de los petroleros de todo tamaño de nueva construcción fue en todos los casos de dos dígitos en 2003, en fuerte contraste con la reducción de los precios de 2002. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU experimentaron también notables aumentos (35,7%) en tanto que se

mantuvieron estables los precios de los buques de carga general. Se observaron modestas reducciones de los precios de 5,5 y 1,7% en el caso de los buques GNL y GPL. En general, la tendencia al alza de los precios de los astilleros durante el año reflejó el aumento de los pedidos.

Como se observa en el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda mano registraron considerables aumentos. Los graneleros de carga seca registraron ganancias superiores al 40%, correspondiendo la mayor ganancia a los buques del tipo Panamax. También aumentó el número de transacciones, de 325 en 2002 a 359, y fueron los más populares los buques de tipo Panamax y de tamaño El Cabo, correspondiendo 116 transacciones a buques de poco tonelaje. En el sector de los petroleros pudieron verse durante el año aumentos de precios de dos dígitos, habiendo registrado el tonelaje Aframax aumentos del 26,7%. Se ha informado para 2003 un número sin precedentes de transacciones, habiendo cambiado de propietario 348 unidades (138 el año anterior), de las cuales 229 con más de 50.000 TPM.

Cuadro 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1998-2003

(a finales de año, en millones de dólares)

Buque	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variación porcentual 2002/2003
Buques tanque de 40.000 TPM	20	20	27	26	24	28	16,7
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	25	26	39	33	30	38	26,7
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	37	36	50	43	42	48	14,3
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	50	50	71	60	53	75	41,5
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	13	16	15	12	15	21	40,0
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	15	17	16	14	17	28	64,7
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	24	28	25	22	26	41	57,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review* 2003.

^a Los precios corresponden al tamaño mayor de cada clase.

Capítulo 3

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

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

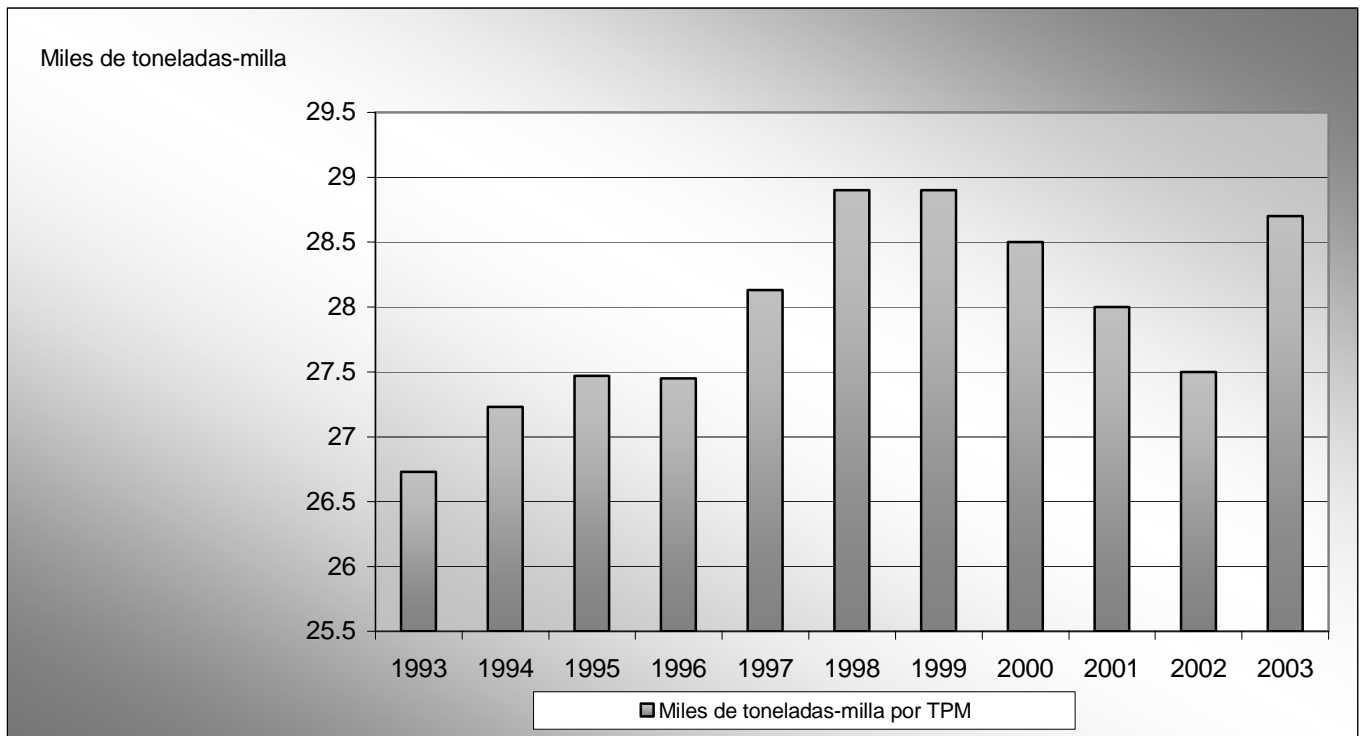
A. PRODUCTIVIDAD

Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM aumentaron ligeramente a 7,2 y los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto aumentaron también a 28,7. El aumento de la productividad medida en toneladas de carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM)

refleja la mayor tasa de crecimiento de la carga transportada en comparación con la expansión de la flota. El aumento de la productividad medido por toneladas-milla por tonelada de peso muerto se explica por las mayores distancias recorridas en el tráfico marítimo, especialmente el petróleo crudo, y la ampliación de las rutas marítimas que se dirigen a Europa occidental debido a preocupaciones ambientales.

Gráfico 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1993-2003



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

Cuadro 24

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

Año	Flota mundial (en millones de TPM)	Carga total transportada (en millones de toneladas)	Total de toneladas-milla (en miles de millones)	Toneladas de carga transportada por TPM	Miles de toneladas-milla por TPM
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5
2003	857,0	6 168	24 589	7,2	28,7

Fuente: Flota mundial: Lloyd's Register-Fairplay (datos de mitad de año para 1990 y de finales de año para los demás años indicados); carga total transportada: secretaría de la UNCTAD, toneladas-milla: Fearnley's, *Review*, varios números. Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD.

Cuadro 25

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a y el resto de la flota^b, en los años que se indican

(toneladas transportadas por TPM)

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por el resto de la flota (millones)	Toneladas transportadas del resto de la flota ^a (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0
2003	2 119	6,7	1 455	4,9	104	8,6	2 490	10,7

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

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

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

En el cuadro 25 se facilitan datos complementarios sobre la productividad en términos de carga transportada por TPM y tipo de buque. En el caso de los petroleros, ese indicador se mantuvo estable en 6,7, mientras que el correspondiente a graneleros y cargueros mixtos aumentó a 4,9 y 8,6 toneladas por TPM, respectivamente. En el resto de la flota subió a 10,7 toneladas por TPM.

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas en petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2003 los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto de los petroleros aumentaron en un 1,6% para situarse en 31,8, mientras que las toneladas-milla por tonelada de peso muerto de los graneleros y los cargueros mixtos aumentó un 5,1 y un 10,7% para situarse en

24,8 y 41,4, respectivamente. En el resto de la flota aumentó un 7,1% hasta 28,8 toneladas-milla por TPM.

B. OFERTA Y DEMANDA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

1. La capacidad excedente

En el cuadro 27 se ofrece un resumen de la relación entre oferta y demanda de tonelaje en 1990 y durante el período 1999-2003. La capacidad de excedente total en 2003 fue aproximadamente la mitad de la del año anterior, a saber, 10,3 millones de TPM, lo que en buena medida se debió al elevado nivel del desguace de buques durante los últimos años y a la mayor utilización de los buques.

Cuadro 26

Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos^a y el resto de la flota^b, en los años que se indican

(miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas-millas por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles en cargueros mixtos (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de cargueros mixtos	Toneladas-milla del resto de la flota (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM del resto de la flota
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 159	25,5
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9
2003	10 087	31,8	7 326	24,8	501	41,4	6 687	28,8

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

^a Petroleros, graneleros y cargueros mixtos indicados en el cuadro 6.

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

Cuadro 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en 1990 y de 1999 a 2003
(cifras de final de año)

	1990	1999	2000	2001	2002	2003
	Millones de TPM					
Flota mercante mundial	658,4	799,0	808,4	825,6	844,2	857,0
Excedente total^a	63,7	23,7	18,4	21,5	21,7	10,3
Flota en actividad^b	594,7	775,3	790,0	804,1	822,5	846,7
	Porcentajes					
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,0	2,3	2,6	2,6	1,2

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

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

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

Cuadro 28

Análisis del exceso de oferta del tonelaje, por principales tipos de buque, de 1997 a 2003^a
(promedios anuales en millones de TPM)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 ^b
Flota mundial de buques tanque	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7	286,0
Excedente total de buques tanque ^b	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1	6,0
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1	2,1
Flota mundial de graneleros de carga seca	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8	297,5
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^b	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2	3,6
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9	1,2
Flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3	43,4
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4	0,7
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo tradicional (%)	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7	1,6
Flota mundial de buques unitarizados^c	65,7	73,0	76,1	83,6	91,2	98,6	-
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Proporción del excedente en la flota mundial de buques unitarizados (%)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-

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

^a Las sumas de todos los sectores agrupados en el presente cuadro son los promedios correspondientes a los años indicados y, por lo tanto, no coinciden con los totales mundiales presentados en el cuadro 27. Quedan excluidos del presente cuadro los buques tanque y los graneleros de carga seca de menos de 10.000 TPM y los buques de carga general de tipo tradicional y los buques unitarizados de menos de 5.000 TPM.

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

^c En el presente cuadro, la flota de buques unitarizados comprende los buques portacontenedores totalmente celulares, los buques portacontenedores mixtos, los buques ro-ro y los buques portagabarras.

^d Los datos del año 2003 corresponden a las cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2002.

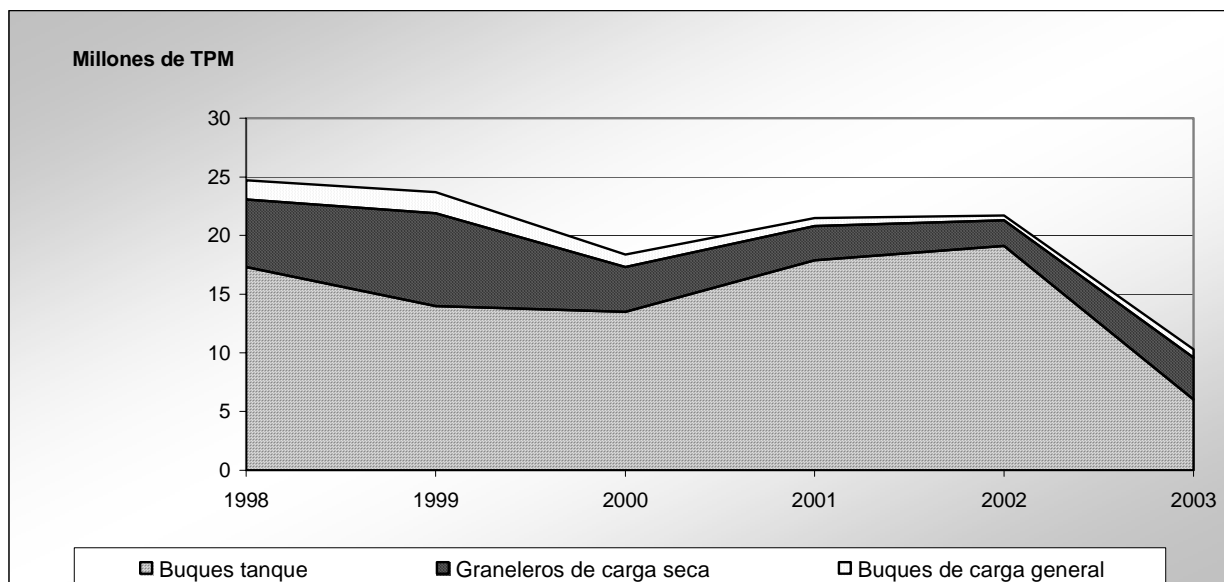
2. El mecanismo de la oferta y la demanda por tipo de buque

En 2003, la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 18,3 millones de TPM con un total de 286,0 millones de TPM, debido a que los buques nuevos entregados superaron el tonelaje desgastado, retirado o perdido (véase el cuadro 28 y el gráfico 7). Ello, sumado al aumento de los embarques y de los transportes, produjo una disminución del exceso de capacidad a 6,0 millones de TPM, o lo que es lo mismo, el 2,1% del total de la flota mundial de

petroleros. En 2003, la oferta total de la flota de graneleros aumentó 38,7 millones de TPM para pasar a 297,5 millones de TPM. El exceso de tonelaje de este tipo de buques alcanzó 3,6 millones de TPM, lo que equivale al 1,2% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad aumentó marginalmente en 2003, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM, es decir, el 1,6% de la flota mundial de este sector. Esa capacidad de excedente ha sido inferior a 1,0 millón de TPM durante los tres últimos años.

Gráfico 7

Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años



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

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

En el cuadro 29 se resume la correlación entre el volumen de carga general por los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron el 51,1% del tráfico marítimo mundial en 2003 frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo, de aproximadamente el 51% en 1980 a alrededor del 27% en 2003. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de nacionales de un país concreto pero registrado en el extranjero, y sumando ambos la parte de dichos países sube a 65%. La parte de los países en desarrollo en los movimientos mundiales de carga se ha mantenido en torno al 40%. El tonelaje de su propiedad matriculado en pabellones nacionales subió desde el 10% de la flota mundial en 1980 a aproximadamente el 21% a principios de 2004. El tonelaje registrado en otros pabellones que es propiedad efectiva de los países en desarrollo se ha incrementado a casi un tercio de su tonelaje total, lo que sitúa a éste en aproximadamente el 36% de la flota mundial. La parte de carga mundial generada por los países de Europa central y oriental se mantuvo en torno al 3% en 2003, sin variación respecto a los niveles de años anteriores, pero con un claro descenso con respecto al nivel del 4,7% de 1980. La proporción de su flota también disminuyó del 5,5% a menos del 2% en 2003. Los países socialistas de Asia aumentaron su participación en el tráfico mundial a casi el 7% en 2003, e incrementaron también su parte en el tonelaje mundial del 1,6% en 1980 al 3,5%

en 2003. Además, esos países cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de conveniencia.

En el cuadro 30 se facilita información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que practican el comercio. Se observará que esas naciones son también las principales propietarias de tonelaje, debido a un aspecto de la política de apoyo al comercio consistente en usar el transporte marítimo como complemento del comercio. Es opinión común que la capacidad marítima, en particular la propiedad de un tonelaje considerable, es fundamental para apoyar y promover el comercio de un país. En el cuadro se destacan también las semejanzas y diferencias existentes en los servicios marítimos de las principales naciones comerciantes. Las más importantes de éstas son el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca y Suecia destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico con otros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarios de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los Estados Unidos y Francia figuran en ese grupo. En 2003 los Estados Unidos generaron en torno al 13,0% del tráfico mundial y poseían el 5,9% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto de ese tonelaje abanderado en el país. De igual modo, Francia generó el 5,0% del tráfico mundial pero la proporción del tonelaje propio fue del 0,6%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

Cuadro 29

**Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota,
por grupos de países, en 1970, 1980, 1990 y 2000-2003**

Grupos de países	Año	Total de mercancía cargada y descargada (millones de toneladas)	Porcentaje del total mundial	Flota mercante (millones de TPM)	Porcentaje del total mundial
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2 812,1	54,8	282,2	86,5
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 529,0	55,7	219,0	33,3
	2000	6 285,1	51,9	203,2	25,1
	2001	6 186,8	51,3	207,5	25,1
	2002	6 210,8	50,8	217,1	25,7
	2003	6 455,3	51,1	230,4	26,9
	Principales países de libre matrícula	1970	a	a	70,3	21,6
1980		a	a	212,6	31,1
1990		a	a	224,6	34,1
2000		a	a	384,7	47,6
2001		a	a	402,4	48,7
2002		a	a	398,5	47,2
2003		a	a	399,5	46,6
Países en desarrollo		1970	2 074,9	40,4	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 065,0	37,7	139,7	21,2
	2000	4 804,0	39,6	157,0	19,4
	2001	4 806,9	39,9	159,0	19,3
	2002	4 840,8	39,6	171,3	20,3
	2003	4 891,7	38,7	181,4	21,2
	Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	202,8	4,0	20,5	6,3
1980		346,0	4,7	37,8	5,5
1990		235,9	2,9	44,3	6,7
2000		377,5	3,1	16,3	2,0
2001		372,7	3,1	15,4	1,9
2002		387,1	3,2	15,9	1,9
2003		417,3	3,3	15,7	1,8
Países socialistas de Asia		1970	43,6	0,9	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	167,7	2,1	22,1	3,4
	2000	654,4	5,4	26,1	3,2
	2001	691,8	5,7	26,5	3,2
	2002	785,8	6,4	28,3	3,4
	2003	863,5	6,8	29,9	3,5
	Total mundial^b	1970	5 134,4	100,0	326,1	100,0
1980		7 383,0	100,0	682,8	100,0
1990		8 133,3	98,3	658,4	100,0
2000		12 121,0	100,0	808,4	100,0
2001		12 058,2	100,0	825,6	100,0
2002		12 224,5	100,0	844,2	100,0
2003		12 627,8	100,0	856,9	100,0

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

^a El volumen de los países en desarrollo comprende toda la carga cargada y descargada.

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

Cuadro 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes

(a finales de 2003)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	13,0	5,9
Alemania	8,7	6,3
Japón	5,5	14,2
China	5,5	6,1
Francia	5,0	0,6
Reino Unido	4,4	2,5
Italia	3,7	1,6
Países Bajos	3,6	0,9
Canadá	3,3	0,8
Bélgica	3,1	0,8
Hong Kong (China)	2,9	4,0
República de Corea	2,4	3,3
España	2,3	0,6
México	2,2	0,0
Provincia china de Taiwán	1,8	3,0
Singapur	1,7	3,0
Federación de Rusia	1,3	2,2
Suiza	1,3	1,1
Malasia	1,2	1,3
Suecia	1,2	0,8
Austria	1,2	0,0
Tailandia	1,0	0,3
Australia	1,0	0,4
Brasil	0,8	0,7
Dinamarca	0,8	2,1
Total	78,8	62,3

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

Capítulo 4

COMERCIO Y MERCADOS DE FLETES

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

A. EL MERCADO DE FLETES DEL PETRÓLEO Y SUS DERIVADOS

1. Comercio marítimo de petróleo crudo y sus derivados

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

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

2. Los fletes de los buques tanque

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

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

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

Superpetroleros

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

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

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

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

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

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

Petroleros de tamaño mediano que transportan crudos

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

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

Cuadro 31

Índices de fletes de petroleros^a, 2001-2004^b

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

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

^b Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

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

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

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

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

Pequeños petroleros

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

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

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

Petroleros de tamaño medio que transportan productos sin refinar

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

Petroleros de todos los tamaños que transportan productos refinados

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

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

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

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

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

El mercado de fletamentos a plazo de los buques tanque

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

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

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

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

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL

1. El tráfico marítimo de carga seca

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

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

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

2. Los fletes de carga seca

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

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

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

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

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

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

Cuadro 32

Índices de fletes de cargueros, 2001-2004^a

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

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

^a Todos los índices se han redondeado al entero más próximo.

Fletamentos por tiempo determinado de carga seca (viajes)

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

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

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

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

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

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

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

Recuadro 2

Seguridad operacional del buque

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

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

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

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

Fuente: Lloyd's List Daily News.

Fletamentos por tiempo de carga seca (períodos)

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

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

Fletamentos por viaje de carga seca

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuadro 33

Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares

(en miles de TEU al comienzo del año)

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

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

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

La concentración del transporte marítimo en buques de línea

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

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

Cuadro 34

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

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

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

Nota: Todas las filiales están consolidadas.

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

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

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

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

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El mercado de los portacontenedores

La evolución del transporte mundial por líneas regulares queda muy bien reflejada en los movimientos del mercado del fletamento de portacontenedores. Este mercado está en gran medida dominado por propietarios alemanes y, más concretamente, por miembros de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo (VHSS), que controlan aproximadamente el 75% de todos los fletes de portacontenedores disponibles en el mercado libre. Desde 1998, la Asociación³ publica el Índice de Hamburgo en el que figura un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de ese tipo de buque de un mínimo de tres meses. En el período comprendido entre 1998 y junio de 2002, las tarifas de las plazas para contenedores de 14 toneladas (TEU) por día se publican todos los meses para tres grupos de buques sin aparejo de carga y descarga y seis con aparejo y se comparan con los promedios registrados en 1997. Se eligió este año como referencia por ser el último en que pudo obtenerse un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, los fletes se publican para dos tipos de buques con aparejo de hasta 1.999 TEU. En el cuadro 35 se recoge la evolución de los fletamentos por tiempo.

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

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

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

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

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

Las tarifas de los fletes en las principales rutas

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

Cuadro 35

Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores

(dólares por espacio para 14 toneladas/día)

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

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

^b Que hacen de 16 a 18 nudos.

^c Que hacen más de 18 nudos.

Cuadro 36

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

(dólares por TEU)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuadro 37

Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales

(millones de TEU)

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

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

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

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

Cuadro 38

Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico

(porcentajes)

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

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

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

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

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

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

4. El índice de los fletes marítimos

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

Cuadro 39

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

(cifras mensuales: 1995 = 100)

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

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

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

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

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

Cuadro 40

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Tendencias regionales

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

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

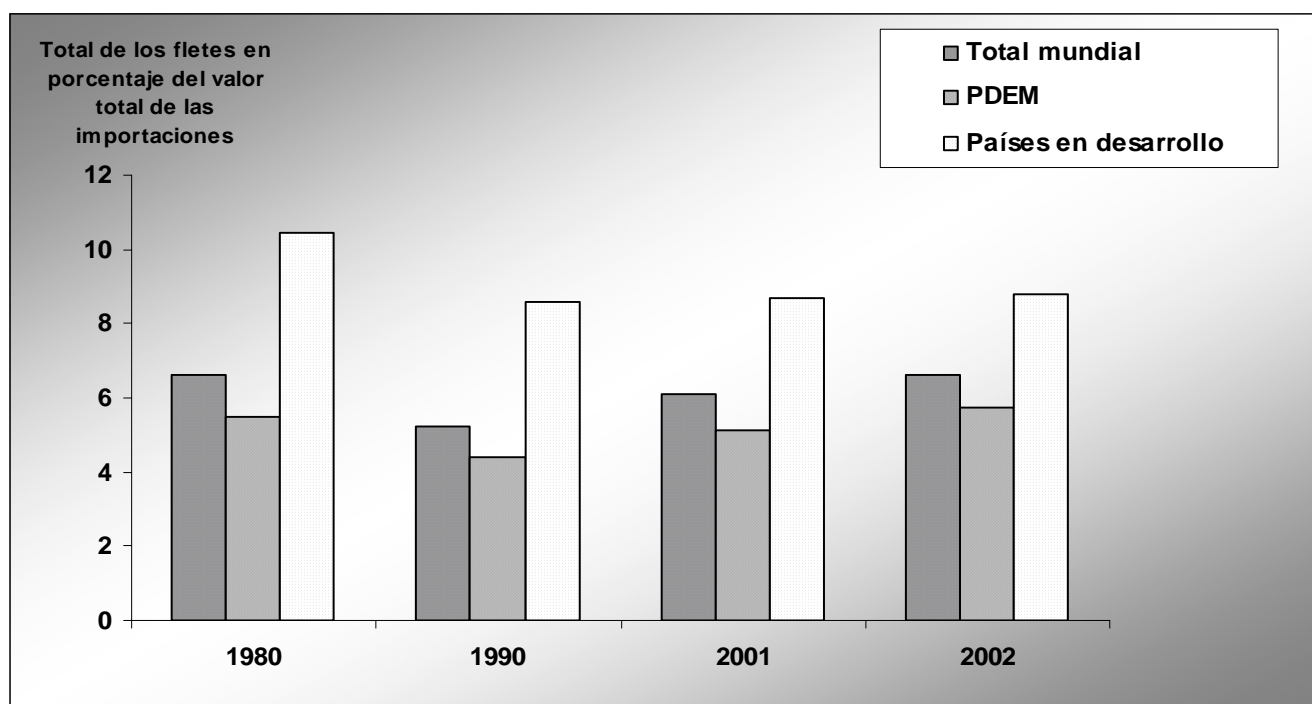
en 2001. El factor de transporte de esta región ha fluctuado en torno al 8% desde 1990 y fue del 8,3% en 2002, el mismo que en 2001.

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

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

Gráfico 8

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



Fuente: Cuadro 41 de la presente publicación.

Cuadro 41

**Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones
en el comercio mundial^a por grupos de países**

(millones de dólares)

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

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

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

Capítulo 5

DESARROLLO PORTUARIO

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

A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

En el cuadro 42 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial comunicado de los puertos de contenedores en los países y territorios en desarrollo durante el período de 2000 a 2002. El crecimiento del tráfico mundial de contenedores (número de movimientos medido en TEU) aumentó un extraordinario 9,2% en 2002, es decir, casi el doble del año anterior (5,2%) y es reflejo de la recuperación del tráfico en líneas regulares. El volumen del movimiento alcanzó en 2002 266,3 millones TEU, lo que representa un aumento anual de 22,5 millones TEU con respecto al nivel de 243,8 millones conseguido en 2001.

La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue del 9,3%, con un tráfico de 103,6 millones TEU, que representa el 38,9% del total mundial. Esa tasa fue considerablemente superior a la de 2001 (4,5%), año en que fue de 94,7 millones TEU en los países en desarrollo. Los países con un crecimiento de dos dígitos en 2001 y 2000 fueron la India, la República Islámica del Irán, Malasia, la Arabia Saudita y Venezuela, cinco países en total, un número menor que en los años 2001 y 2000. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un año a otro, debido a las fuertes fluctuaciones del tráfico y, a veces, a una mejor comunicación de los datos o a la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2003 se dispone de cifras sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se exponen en el cuadro 43. El tráfico de contenedores en esos puertos ascendió a 144,9 millones TEU tras registrar una tasa de dos dígitos en los dos últimos años. De ellos 11 estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas

de Asia, mientras que los otros 9 se encontraban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos había 5 en Europa, 3 en los Estados Unidos y 1 en el Japón. Once puertos estaban situados en Asia oriental, 5 en China y 1 en Asia occidental, mientras que 5 estaban en Europa y los restantes en América del Norte.

Hong Kong (China) se mantenía a la cabeza con aumento del 8,8%, seguido de Singapur, que registró una tasa de crecimiento ligeramente inferior del 8,7%. Los resultados de los puertos de China continental fueron especialmente buenos: Shanghai aumentó un puesto para ocupar el tercer lugar de la lista con un notable aumento del 29,1%; Shenzhen obtuvo resultados incluso mejores, ya que subió dos lugares debido al aumento casi increíble del tráfico de más del 40% en dos años consecutivos; y Qingdao pasó del 15º al 14º lugar tras un aumento del tráfico de más del 20% en dos años consecutivos. Kaoshiung perdió un lugar, pasando al sexto puesto tras crecer a la modesta tasa del 3,8%, y Busan, azotada por un tifón, bajó dos puestos en la lista tras aumentar el tráfico a la respetable tasa del 9,7%.

Otros puertos que registraron ganancias fueron Dubai y Tokio, que avanzaron dos puestos en el cuadro. Entraron en la lista dos nuevos puertos, Tanjung Pelepas y Laem Chabang, en sustitución de Manila y Felixstowe. Entre los puertos que bajaron de lugar se encuentran Gioia Tauro, tres posiciones, Bremerhaven y Long Beach, dos, y Nueva York, uno. Los puertos restantes, a saber, Rotterdam, Los Angeles, Hamburgo, Amberes y Klang, mantuvieron sus respectivas posiciones. Estos 20 primeros puertos representaron el 48,0% del tráfico portuario mundial de contenedores en 2002 (45,4% en 2001).

Cuadro 42

**El tráfico de los puertos de contenedores de 50 países y territorios
en desarrollo en 2002, 2001 y 2000**

(en TEU)

País o territorio	TEU en 2002	TEU en 2001	TEU en 2000	Variación porcentual 2002/2001	Variación porcentual 2001/2000
Hong Kong (China)	19 140 000	17 900 000	18 100 000	6,9	-1,1
Singapur	16 800 000	15 520 000	17 040 000	8,2	-8,9
República de Corea	11 542 733	9 827 221	9 030 174	17,5	8,8
Malasia	7 541 725	6 224 913	4 642 428	21,2	34,1
Emiratos Árabes Unidos	5 872 244	5 081 964	5 055 801	15,6	0,5
Indonesia	4 539 884	3 901 761	3 797 948	16,4	2,7
Tailandia	3 800 929	3 387 071	3 178 779	12,2	6,6
Filipinas	3 270 796	3 090 952	3 031 548	5,8	2,0
India	3 242 989	2 764 757	2 450 656	17,3	12,8
Brasil	2 923 120	2 323 801	2 413 098	25,8	-3,7
Arabia Saudita	1 930 051	1 676 991	1 502 893	15,1	11,6
Sri Lanka	1 764 717	1 726 605	1 732 855	2,2	-0,4
México	1 561 929	1 358 136	1 315 701	15,0	3,2
Omán	1 415 498	1 331 686	1 161 549	6,3	14,6
Malta	1 288 775	1 205 764	1 082 235	6,9	11,4
Panamá	1 248 369	2 376 045	2 369 681	-47,5	0,3
Egipto	1 233 133	1 708 990	1 625 601	-27,8	5,1
Chile	1 147 172	1 080 545	1 253 131	6,2	-13,8
Venezuela	1 078 000	924 119	674 558	16,7	37,0
Jamaica	1 065 000	983 400	765 977	8,3	28,4
Pakistán	965 610	878 892	159 919	9,9	449,6
Bahamas	860 000	570 000	572 224	50,9	-0,4
Irán, República Islámica del	808 821	618 195	415 382	30,8	48,8
Colombia	603 070	577 041	791 588	4,5	-27,1
Côte d'Ivoire	579 055	543 846	434 422	6,5	25,2
Argentina	500 171	663 811	1 144 834	-24,7	-42,0
Ecuador	462 509	414 355	414 104	11,6	0,1
República Dominicana	430 561	487 827	566 479	-11,7	-13,9
Yemen	388 436	377 367	248 177	2,9	52,1
Trinidad y Tabago	385 233	352 758	282 487	9,2	24,9
Marruecos	375 837	346 724	328 808	8,4	5,4
Guatemala	360 161	322 136	495 809	11,8	-35,0
Argelia	338 152	311 111	267 530	8,7	16,3
Líbano	298 876	299 400	n.a.	-0,2	n.a.

Cuadro 42 (continuación)

País o territorio	TEU en 2002	TEU en 2001	TEU en 2000	Variación porcentual 2002/2001	Variación porcentual 2001/2000
Uruguay	292 962	301 641	287 298	-2,9	5,0
Jordania	277 307	241 037	n.a.	15,0	n.a.
Ghana	270 878	221 468	n.a.	22,3	n.a.
República Árabe Siria	257 586	222 698	n.a.	15,7	n.a.
Chipre	233 400	235 100	257 020	-0,7	-8,5
Cuba	214 760	258 264	185 055	-16,8	39,6
Mauricio	198 177	161 574	157 420	22,7	2,6
Djibouti	178 405	147 908	157 990	20,6	-6,4
Senegal	164 341	136 076	133 325	20,8	2,1
Reunión	162 636	159 006	154 394	2,3	3,0
República Unida de Tanzania	149 223	135 632	133 660	10,0	1,5
Martinica	146 771	140 034	140 062	4,8	0,0
Camerún	146 737	139 587	n.a.	5,1	n.a.
Guam	140 990	140 158	132 689	0,6	5,6
Sudán	126 236	120 701	94 182	4,6	28,2
Eslovenia	114 863	93 187	85 742	23,3	8,7
Total	102 838 828	94 012 255	90 265 213	9,4	4,2
Otros, comunicado^a	738 828	722 544	356 078	2,3	102,9
Total comunicado^b	103 577 656	94 734 799	90 621 291	9,3	4,5
Total mundial	266 337 242	243 814 545	231 689 448	9,2	5,2

Fuente: Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2003*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

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

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

Cuadro 43

Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2003 y 2001

(millones de TEU y variación porcentual)

Puerto	TEU en 2003	TEU en 2002	TEU en 2001	2003/2002	2002/2001
Hong Kong (China)	20,82	19,14	17,8	8,78	7,53
Singapur	18,41	16,94	15,57	8,68	8,8
Shanghai	11,37	8,81	6,33	29,06	39,18
Shenzhen	10,7	7,61	5,08	40,6	49,8
Busan	10,37	9,45	8,07	9,74	17,1
Kaoshiung	8,81	8,49	7,54	3,77	12,6
Rotterdam	7,1	6,52	6,1	8,9	6,89
Los Angeles	6,61	6,11	5,18	8,18	17,95
Hamburgo	6,14	5,37	4,69	14,34	14,5
Amberes	5,44	4,78	4,22	13,81	13,27
Dubai	5,15	4,19	3,5	22,91	19,71
Port Klang	4,8	4,5	3,76	6,67	19,68
Long Beach	4,66	4,52	4,46	3,1	1,35
Quingdao	4,24	3,41	2,64	24,34	29,17
Nueva York	4,04	3,75	3,32	7,73	12,95
Tanjung Pelepas	3,5	2,67	2,05	31,09	30,24
Tokio	3,28	2,71	2,77	21,03	-2,17
Bremerhaven	3,19	3,03	2,92	5,28	3,77
Laem Chabang	3,18	2,66	2,34	19,55	13,68
Gioia Tauro	3,06	3,28	2,49	-6,71	31,73
Total de los 20 principales	144,87	127,94	110,83	13,23	15,44

Fuente: *Container Intelligence Monthly*, Clarkson Research (Londres), marzo de 2004.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

La mejora del desempeño portuario de los terminales de contenedores parece haber contribuido al establecimiento de algunas escalas directas en los puertos indios, disminuyendo de esta forma la dependencia del comercio internacional de la India de los servicios de enlace. En los puertos de Jawaharlal Nehru, Tuticorin y Chennai el número de movimientos de contenedores por hora en el muelle aumentó de 14 antes de la privatización, a más de 25 a fines de 2002. Se notificaron mejoras en el desempeño en Salalah (Omán), en donde la productividad de las grandes grúas fue de una media de 30,4 movimientos por hora con cotas de 33. El tráfico anual de este puerto aumentó en 2003 un 56% para situarse en 1,9 millones

TEU como consecuencia de las escalas de otros transportistas además de Maersk, entre ellos COSCO, MOL y Norasia. También hay que destacar el aumento del tráfico anual de contenedores en Djibouti, un 70% en dos años para situarse en 0,2 millones TEU. Los resultados mejoraron gracias al empleo de nueva maquinaria de manipulación (grúas pórtico sobre neumáticos, apiladoras telescópicas, etc.), así como de sistemas de planificación informatizados y procedimientos de facturación integrada. En 2003, pasaron por ese puerto, que siguió siendo la principal puerta del comercio internacional etíope, un total de 4,3 millones de toneladas destinadas al Cuerno de África.

Durante 2003 las actividades en algunos puertos se vieron obstaculizadas por diversas razones y afectaron

a todos o parte de los usuarios. En mayo de 2003 se encontraban varados en Port Elizabeth (Nueva York, Estados Unidos) hasta cinco portacontenedores de Evergreen debido a una huelga por el derecho a sindicarse de algunos miembros del personal de Evergreen en los puertos de los Estados Unidos. En noviembre, una huelga paralizó los puertos israelíes durante diez días al oponerse los obreros a los planes del Gobierno de modificar la legislación existente. Resultado de ello fue que 2.000 contenedores se descargaran en Port Said (Egipto) y que el Gobierno pagara una indemnización de 450 dólares por su transbordo. Fuentes comerciales consideraron que la cantidad era insuficiente y los trabajos se reanudaron cuando un tribunal prohibió la huelga. En el mismo mes se produjeron huelgas en el puerto de Gijón (España) provocadas por un conflicto sobre los niveles profesionales de los trabajadores. A principios de 2004, una colisión entre un portacontenedores y un buque costero de apoyo provocó el cierre del bajo Mississippi que afectó al puerto de Nueva Orleans, notificándose que unos 40 buques estaban parados a un lado y otro del lugar de la colisión. Un número parecido de buques quedaron parados a la entrada de Santos (Brasil) debido a una huelga de los inspectores sanitarios.

En Sudáfrica, el aumento de las importaciones contenedorizadas a través de Durban durante 2003 se debió en parte a la entrada de piezas de vehículos con destino a las nuevas factorías, lo que puso de manifiesto la escasez de la maquinaria de manipulación de carga y el retraso en las inversiones. En mayo, la espera media de los buques de 37 horas provocó un recargo por congestión de 100 dólares por TEU, que los operadores de contenedores prometieron suprimir cuando el retraso medio por buque se redujo por debajo de las 16 horas. Las autoridades portuarias anunciaron medidas para poner remedio a la situación -una inversión de 85 millones de dólares en grúas pórtico de muelle, acuerdos para garantizar muelles de atraque para algunos buques y aprobación de un segundo terminal de contenedores en Durban. Existía en este último una preocupación fundamental debido a la función que había de asignarse al sector privado en su explotación. Además, un operador mundial de terminales propuso la instalación de un terminal de contenedores en Coega, el nuevo puerto industrial en construcción a 30 km al este de Port Elizabeth, y los fabricantes de coches elaboraron planes para utilizar Maputo (Mozambique) como posible alternativa.

Desde mediados de 2003 el Acuerdo Comercial Europa-África Occidental aplicó también recargos por congestión a varios puertos de África occidental: Luanda (Angola), Tema (Ghana), Port Harcourt (Nigeria), Cotonou (Benin) y Malabo (Guinea Ecuatorial). En marzo de 2004 las empresas de transporte marítimo impusieron un recargo por el retraso de los buques de 70 dólares por TEU en Mombasa, debido a la escasa productividad, que fue consecuencia del efecto combinado de daños en el equipo (se afirmó que una sobretensión había afectado a las grúas pórtico de los muelles y al equipo informático unos meses antes) y a la proyectada compra de nueva maquinaria para manipulación de la carga. En otros países, en Umm Qasr (Iraq) se reanudaron las operaciones de socorro y comerciales a mediados de 2003 después de que las autoridades militares transfirieran la explotación del puerto a una administración civil. Unos meses después se estimaron en 50 millones de dólares los gastos de rehabilitación de este puerto.

Los problemas a que hicieron frente varios puertos de los Estados Unidos pusieron de relieve la importancia del transporte basado en tierra para el buen funcionamiento del servicio puerta a puerta. Durante el año, Savannah y Nueva Orleans sufrieron huelgas de camioneros. Los camioneros transportan los contenedores desde los terminales marítimos a los almacenes cercanos a los muelles y las vagonetas, cobrando por viaje, y solicitaban mayores salarios para compensar el aumento del combustible y las excesivas demoras en los terminales marítimos. Era corriente que el tiempo de recogida dentro del terminal durase hasta dos horas que se añadían al tiempo pasado en la cola fuera de los terminales, con la consecuente reducción del número de viajes al día. En California, el plan para organizar la llegada de vehículos establecido por razones medioambientales proporcionó un cierto alivio a los camioneros ya que podían ponerse multas de 250 dólares a los terminales por cada camión que esperase fuera del terminal más de 30 minutos. Una reglamentación de este tipo entró en vigor en Southampton en noviembre y estaba examinándose en Felixstowe en los meses siguientes.

A veces resultó difícil aumentar la parte correspondiente al ferrocarril en el transporte de la carga que pasa por los puertos. El Alameda Corridor de 30 km que une los puertos de Los Angeles y Long Beach con las estaciones de clasificación para transbordos internacionales permitió mantener la

tradicional participación del 36% en el transporte de los contenedores que pasan por esos puertos gracias fundamentalmente a la manipulación de la carga transportada a gran distancia que se transborda en ellos. Los planes para conseguir una participación en el mercado del 50% parecían depender de las nuevas inversiones encaminadas a atraer la carga a corta distancia normalmente basada en los centros de distribución situados a 90 km al este de esos puertos y cuyo transporte sólo se efectúa mediante camioneros.

El aumento de la demanda en el Lejano Oriente llevó a encargar instalaciones portuarias y planes para la construcción de otros nuevos. En julio de 2003 entró en servicio en Hong Kong (China) el primer muelle del terminal Nine presupuestado en 1.000 millones de dólares, estando previsto hasta 2005 el encargo de los otros cinco muelles. El muelle, con su calado de 15,5 metros, puede acoger a buques de 8.000 TEU y más, y estará equipado con cuatro grúas pórtico capaces de desplazar 17 cajas. En ese terminal que supondrá un aumento de 4 millones TEU de la capacidad de Hong Kong (China), trabajarán los tres principales operadores de contenedores (HPH, Modern Terminals y Asian Terminals). Está previsto para 2004 el anuncio de los detalles para la construcción del terminal Ten en Lantau Island. También avanzó con rapidez el desarrollo portuario en China continental. Modern Terminals anunció proyectos para invertir hasta 1.000 millones de dólares antes de finalizar este decenio y reveló planes sobre la primera fase del nuevo puerto de contenedores de Dachan con un presupuesto de 854 millones de dólares y situado a 60 km al oeste de Hong Kong (China), en el que posee una participación del 65%. China Merchants, otro operador portuario, invirtió 132 millones en añadir tres muelles más en Shekou, uno de los mayores terminales al otro lado de la frontera de Hong Kong (China). En la inversión participaron también transportistas de contenedores. A mediados de 2003, P&O, Maersk y COSCO iniciaron la primera fase de la ampliación de Qingdao estimada en 172 millones de dólares. Cuando en los próximos seis años esté terminado, el puerto habrá aumentado su capacidad de 1,3 en la actualidad a más de 6 millones TEU. Al mismo tiempo, avanzado el año Shanghai solicitó autorización para modificar el estatuto de su gran puerto de gran calado de Yangshan por el de un puerto franco.

La reconstrucción requiere también inversiones. En septiembre de 2003 Pusan fue azotado por el tifón Maemi, que causó pérdidas por un total de 58 millones

de dólares (12 de las 52 grúas pórtico cayeron al suelo o fueron sacadas de sus raíles). Todas las partes interesadas trabajaron 24 horas al día para reanudar las operaciones. El puerto también adelantó cinco años, a 2007, el plazo para la mejora de instalaciones que faciliten las operaciones de transbordo, que representaron aproximadamente el 40% de los 9,1 millones TEU de despacho en 2003. Durante el año, tres porteadores mundiales -MSC, Zim Y Chinese Shipping- trasladaron sus operaciones a los puertos chinos, con la consiguiente pérdida estimada de ingresos de 33 millones de dólares. A fines de 2003, se notificó que la República Democrática Popular de Corea construía su primera terminal de contenedores en el río Daedong.

Durante el año se anunciaron o estaban efectuándose varias inversiones para mejorar los transbordos. El puerto de Naha (Okinawa, Japón) invitó a presentar solicitudes a fines de año para operar con China continental y reducir los horarios de los buques. PSA redujo su participación en Hibiki (Japón) a un tercio; este puerto intentaba una red triangular de enlace con Dalian (China) e Inchon (República de Corea). Se presentaron también proyectos similares en el Caribe, en donde prosiguió con rapidez la construcción del puerto de Caucedo en la República Dominicana, y se notificó que el Puerto de América, situado cerca de Ponce (Puerto Rico) buscaba financiación.

También se anunciaron inversiones en los puertos europeos. Dunkirk dio un gran impulso a sus instalaciones para la manipulación de contenedores añadiendo dos nuevos muelles de contenedores con un calado de 16,5 metros, un nuevo puerto seco, almacenes refrigerados y unas 30 ha de tierra para el parque industrial. Se estaban elaborando planes para el puerto de contenedores Jade de 350 millones, cercano a Bremerhaven, procediendo según los informes, la financiación privada de empresas rusas y bálticas junto con Eurogate, un operador mundial con base en Alemania. La privatización del Terminal Báltico para Contenedores en Gdynia (Polonia) atrajo 42 millones de dólares en mayo de 2003 y el licitador elegido, ICTSI, había de aportar otros 80 millones en los cinco años siguientes para aumentar la capacidad a 0,9 millones TEU. En Europa meridional, se promovió la construcción de Punta Langosteira en España de un valor de 819 millones de dólares como puerto de refugio y granelero industrial para revitalizar la cornisa nororiental del país. Algeciras comenzó la ampliación por un valor de 500 millones de dólares de Isla Verde

Exterior, que supondrá un aumento de 2,3 km de muelles y 112 ha de tierra y anunció el arrendamiento de puestos de atraque para mantener la competitividad de las actividades de suministro de combustible. Al otro lado del estrecho, el Gobierno de Marruecos inició la ampliación por 264 millones de dólares del puerto de Tánger, con zonas para actividades industriales y logísticas.

También se solicitaron otras medidas para mantener la competitividad. PSA (Singapur) anunció una reducción de los sueldos entre el 8 y el 14% para los directivos superiores, entre el 4 y el 7% para los directores y menos del 4% para el personal no directivo, con la finalidad de seguir siendo competitivo frente a sus vecinos que tienen costos reducidos. También se anunció una empresa mixta para explotar en Singapur dos muelles para operaciones específicas con una capacidad anual de 1 millón de TEU.

En Port Klang (Malasia) se aumentaron un 42% las tarifas agregadas de los servicios marítimos (pilotaje y remolque), con la oposición de las agencias marítimas, que habían sugerido distribuir la subida a lo largo de varios años. En Yakarta (Indonesia) se notificó que la Comisión de Comercio había cancelado la cláusula que concedía poderes casi monopolistas a HPH, el operador de los dos mayores terminales de contenedores en Tanjung Priok, a raíz de una investigación de seis meses que estableció que la empresa controlaba el 75% del mercado. La Cámara de Comercio se había quejado de las elevadas tarifas de manipulación de la carga, aproximadamente 93 dólares por caja de 20 pies y de la mala calidad del servicio.

En otros países, se redujeron los derechos de puerto y se aumentaron los períodos de almacenaje gratuito para promover los puertos turcos como alternativa viable a los cargamentos comerciales y de socorro dirigidos al Iraq. Ucrania terminó sus sistemas de tarificación de dos niveles que discriminaban contra los buques con pabellones de libre matrícula, que pagaron hasta un 70% más. Las agencias marítimas del Brasil solicitaron judicialmente que el Gobierno dejara de imponer derechos a la importación a los contenedores transbordados.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

Durante el año se puso de relieve el papel de los operadores mundiales de terminales de contenedores. Según los informes, los inversores privados

dispusieron de 325 oportunidades de inversión en puertos, de los cuales aproximadamente el 25% eran proyectos de privatización. Las oportunidades de inversión revistieron diversas modalidades según las distintas regiones. En Europa del norte la adquisición de instalaciones existentes representó el 44% de estas oportunidades y en Asia meridional hasta el 79% fueron inversiones completamente nuevas, construcción-operación-transferencia (COT) y empresas colectivas.

Por otra parte, la concentración fue uno de los rasgos característicos de los operadores de terminales ya que los cinco principales operadores mundiales de terminales de contenedores (HPH, PSA, APM Terminals, P&O Ports y Eurogate) sumaron el 33,6% de la totalidad de los 160 millones TEU de todos los operadores en 2002. Las partes correspondientes de los 10 y los 20 principales fueron 46,1 y 56,6%, respectivamente. En junio de 2003, P&O Ports y CMA CGM, un operador marítimo francés, terminaron las negociaciones para quedarse con el 80% de Egis, el mayor operador francés de terminales. Se notificó que HPH y el operador de terminales filial de COSCO se habían asociado para hacer una oferta por el Bayonne Terminal (Nueva Jersey, Estados Unidos), convenientemente situado cerca de los centros urbanos de Nueva York y Nueva Jersey. En otros países, un consorcio de siete empresas se hizo con el control de los dos principales puertos de Ghana -Tema y Takoradi- y se comprometió a invertir hasta 200 millones de dólares para mejorar las actuales instalaciones.

El sector privado siguió participando en los puertos pese a alguna oposición ocasional. En Arica (Chile) la oposición a la decisión gubernamental de otorgar una sola concesión para la totalidad del puerto desencadenó la violencia en agosto. La población local era partidaria de dividir el puerto en dos o más partes para fomentar la competencia, y esta era también la opinión de los pequeños operadores de terminales. Avanzado 2003, el Gobierno nigeriano inició la calificación previa de los licitantes en el marco del proceso de privatización, que al parecer dejaría sin trabajo a hasta dos tercios de los 12.000 trabajadores.

Las relaciones entre los operadores de terminales del sector privado y las autoridades portuarias del sector público no siempre fueron fáciles. En los puertos de Paranagua y Rio Grande (Brasil), se ha sabido que las autoridades portuarias estaban reforzando la capacidad

de manipulación de los contenedores en los muelles públicos para evitar el establecimiento de monopolios por parte de los actuales operadores del sector privado de terminales de contenedores. En el Yemen, PSA revendió al Gobierno su parte del 60% en Aden Container Terminal. En la India se excluyó a dos operadores de contenedores de la licitación para la ampliación de las instalaciones de contenedores del Jawaharlal Nehru Port. HPH con base en Hong Kong fue descalificada por razones de seguridad interna y se excluyó a P&O Ports, que normalmente opera el terminal de contenedores del puerto, sobre la base de que no era conveniente que existiera un monopolio privado en el puerto. HPH, sin embargo, siguió invirtiendo en otros países, como en Panamá, tras convertir un derecho de concesión fijo en uno variable por contenedor, y en México, donde en agosto de 2003 se hizo con el control de Lázaro Cárdenas, puerto de la costa del Pacífico. P&O Ports compró por 195 millones de dólares instalaciones de contenedores en Mundra (Gujarat, India), al promotor privado de puertos Adani.

En tanto que en algunos países se valoró positivamente la labor de las autoridades portuarias, en otros se adoptaron medidas para aumentar su eficiencia y su competitividad. En Perú se creó una autoridad portuaria nacional para supervisar todos los puertos del país. En Brasil, los planes para transferir la dirección del mayor de los puertos, Santos, del Gobierno federal al del estado, estuvieron bloqueados durante la mayor parte del año. En la India prosiguieron los trabajos de elaboración de una política general para los 12 mayores puertos. En España una ley sobre el régimen financiero de los puertos aclaró la naturaleza legal de los derechos portuarios. En Francia quedó resuelto hacia mediados de 2003 el problema de larga data de la situación jurídica de los conductores de grúas: los contratos que habían celebrado con las autoridades portuarias quedaban en suspenso mientras estaban cedidos al operador del terminal y volvían a entrar en vigor cuando éste no podía conservarlos en nómina. En septiembre de 2003 se publicó para la Organización Europea de Puertos Marítimos un código de buena conducta ecológica puesto al día como continuación al publicado en 1994.

También se reconoció el trabajo de algunas autoridades portuarias que ensayaron medidas para mantenerse competitivos. En Pusan (República de Corea) entró en funciones a principios de 2004 una nueva autoridad portuaria. Se concedió a Constantza (Rumania) el

estatuto de puerto franco, con lo que los buques quedan exentos de los controles aduaneros antes de iniciar la descarga y los derechos de importación de las cargas se pagan cuando las mercancías abandonan realmente las instalaciones portuarias y entran en el país. Amberes amenazaba con acudir a los tribunales internacionales si las negociaciones con los Países Bajos para dragar el Scheldt no se realizaban a tiempo. Las autoridades portuarias de Osaka y Kobe (Japón) acordaron constituirse en una sola autoridad para que los buques sólo tuvieran que rellenar solicitudes de entrada y pagar derechos de entrada una vez únicamente. Esto preconizaba un avance en la estrategia de los supercentros que preconiza la integración de los puertos japoneses en cuatro entidades mayores que serían Tokio y Yokohama, Nagoya, Kobe y Osaka y Kitakyushu y Hakata.

Cuatro solicitudes de desarrollo portuario presentadas en el Reino Unido pusieron de relieve el problema de la política nacional de puertos. ABP, la autoridad portuaria de más de 20 puertos británicos, había propuesto nuevas instalaciones en Dibden Bay, cerca de Southampton, y ello provocó la oposición de los grupos ecologistas y de los residentes en las cercanías durante el año conforme avanzaban los estudios. P&O Ports propuso la construcción del London Gateway Shell Haven en el estuario del Támesis y por último HPH propuso ampliar la capacidad de Felixstowe y construir una nueva instalación en Bathside Bay, en Harwich. A finales de año, un informe del comité de transporte de la Cámara de los Comunes aceptaba la necesidad de disponer de nuevas instalaciones portuarias en el país y solicitaba un enfoque integrado en vez de dejarlo únicamente a las fuerzas del mercado. El Gobierno, sin embargo, rechazó las peticiones de un plan nacional de puertos, alegando que sería inaceptable aplazar las decisiones sobre solicitudes que se estaban estudiando, lo que fue bien acogido por la industria. A principios de 2004, se consideró discutible la conveniencia de adoptar una decisión ya que HPH solicitaba la adopción de decisiones simultáneas, y a finales de abril se rechazó la propuesta de Dibden Bay por razones ambientales.

En noviembre de 2003 se rechazó en el Parlamento Europeo la controvertida directiva de la Comisión Europea sobre servicios portuarios, que había causado huelgas en los puertos de la Unión Europea durante la mayor parte del año, debido especialmente a la oposición de los trabajadores a la manipulación automatizada. Posteriormente, la Comisión empezó a

considerar a la Ley sobre la competencia como una forma de regular los puertos y a principios de 2004 sugirió que para ello podía ser útil un proyecto de directiva propuesto con la finalidad de eliminar obstáculos a la libertad de establecimiento de proveedores de servicios y al libre movimiento de los servicios entre los Estados miembros.

D. MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

A lo largo del año muchos puertos empezaron a adoptar medidas para aplicar las medidas exigidas por el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, que está previsto entre en vigor para julio de 2004. Esto suponía la realización de comprobaciones de seguridad para determinar las medidas que habían de adoptarse y el costo de éstas y determinar las fuentes de financiación. También en los principales puertos mundiales se practicaron las medidas establecidas en las comprobaciones de seguridad estadounidenses. Para esto se elaboraron acuerdos, como el celebrado a fines de 2003 entre la Comisión Europea y los Estados Unidos sobre el procedimiento que había de seguirse en relación con la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores (CSI). Al acuerdo siguió la aceptación por algunos puertos europeos de la inspección de los contenedores destinados a los Estados Unidos por funcionarios de aduanas de este país. En el acuerdo se trataba también de equilibrar los derechos de los operadores portuarios de ambos lados del Atlántico y al mismo tiempo prevenir el trato diferencial en los puertos europeos que pudiera originar desviaciones comerciales en el seno de la Unión Europea. Se creó un grupo de trabajo para establecer los elementos técnicos del acuerdo.

Además, la Comisión Europea publicó una propuesta encaminada a fortalecer la seguridad más allá de la interfaz buque-puerto y que incluyera las instalaciones portuarias. Su finalidad era complementar las medidas de seguridad marítimas en vigor y evitar la fragmentación.

La realización de las comprobaciones de seguridad y la aplicación de medidas específicas tuvieron un desarrollo desigual en los 1.500 puertos que según las estimaciones tomaron parte en esta empresa mundial. Varios puertos encargaron estas comprobaciones a empresas especializadas extranjeras, y entre las recomendaciones que hicieron figuraba la compra de

equipo especializado y la formación de personal clave. En los puertos del Reino Unido los inspectores de seguridad del Departamento de Transporte empezaron la evaluación de los riesgos establecidos en el Código pero hacia finales de año parecía que sería difícil cumplir los plazos establecidos para los 60 puertos prioritarios seleccionados. Algunos pequeños puertos del país en los que los cruceros hacían escala de un día tenían dudas sobre la posibilidad de realizar las costosas medidas, como la instalación de vallas, recomendadas por los expertos. Los principales puertos mundiales señalaron que confiaban poner en práctica las medidas previstas en el Código PBIP en el plazo convenido. Rotterdam comunicó que tendría que tener preparados hasta 134 planes de seguridad de los terminales y ofreció compartir su experiencia en esta empresa con puertos de los países en desarrollo. Singapur y Hong Kong (China) declararon que se había iniciado la comprobación de las instalaciones. En marzo de 2004, las autoridades japonesas dieron seguridades de que 110 puertos cumplirían el plazo establecido en el Código. En otros países, se concedió prioridad a los puertos dedicados al tráfico internacional: así por ejemplo, sólo cinco de los puertos indonesios estaban adoptando medidas para aplicar el Código PBIP. En algunos países se consideró que los trabajos de seguridad revestían importancia nacional. En Mauricio, los esfuerzos realizados por las autoridades y las partes comerciales en Port Louis recibieron el respaldo del Primer Ministro.

El costo de aplicar las medidas de seguridad podría ser elevado para los puertos. Se estimó que los operadores de terminales de los Estados Unidos posiblemente tuvieran que desembolsar unos 936 millones de dólares. En el año fiscal 2003-2004 el puerto de Los Angeles asignó 17,7 millones a seguridad aunque reconoció que la cantidad no bastaba para aplicar las iniciativas federales de seguridad exigidas. La administración conjunta de los puertos de Copenhague y Malmö calculó un costo inicial de 1 millón de dólares y desembolsos anuales de 0,4 millones de dólares. Comenzaron los procedimientos de adquisición; así, Puertos de Estado, el organismo a cargo de los puertos españoles, sacó a licitación la compra de aparatos de exploración para varios puertos, y el puerto de Valencia comunicó que se estaba construyendo un nuevo almacén para instalar el equipo necesario.

El tráfico de contenedores fue una de las esferas tratadas en las comprobaciones de seguridad y figura

destacadamente en las recomendaciones, lo que parece justificado a la vista del ataque terrorista perpetrado en marzo de 2004 en el puerto de Ashdod (Israel), que causó 10 muertos y 20 heridos, ya que se dice que los autores entraron en el puerto fuertemente guardado escondidos en un contenedor.

Surgieron problemas respecto al equipo recomendado para aplicar las medidas de seguridad. Se afirmó que los exploradores de rayos gamma no permitían una penetración suficiente para descubrir objetos sospechosos en los contenedores y que los rayos X podían detectar un alambre de 1 mm de grosor y ofrecerían en consecuencia mejores resultados. También se suscitaron cuestiones respecto a la utilización de equipo fijo o móvil, ya que en una inspección de cerca sería necesario conocer el medio en que se practicaba. Se habló de las ventajas que ofrecía algún tipo de equipo para pasar las aduanas estadounidenses; se suponía que los contenedores con sellos y sensores metálicos para detectar alteraciones permitían el rápido despacho de la carga. Además se introdujeron nuevos equipos en los puertos; en marzo de 2004 se instalaron en el puerto de Nueva York monitores de detención, que anunciaban la instalación de unidades semejantes en otros puertos de los Estados Unidos y en los principales puertos de otras partes del mundo; así, Rotterdam comunicó que también instalaría ese tipo de monitor.

A principios de 2004 se suscitó en varios puertos el problema del reembolso de los gastos de seguridad. HPH, el mayor operador mundial de contenedores, trató de cobrar por los contenedores que pasaban por Felixstowe (Reino Unido) un recargo por las medidas adicionales de seguridad establecidas en el Código PBIP, recargo que había de entrar en vigor a partir de julio de 2004 y que sería de 9,20 dólares por contenedor de exportación y 17,50 por contenedor de importación. Tanto los propietarios de la carga como los transportistas marítimos manifestaron su oposición al recargo. En Rotterdam, la Asociación de Corredores y Agentes de Buques de los Países Bajos se hizo también eco de la oposición de los transportistas al recargo. Dos autoridades portuarias malayas, Port Klang y Tanjung Pelepas, declararon que no había de imponerse recargo alguno por seguridad al tráfico de contenedores, pero algunas semanas más tarde, dos operadores de terminales, Northport y Westport, en Port Klang, establecieron un recargo de 34 dólares por TEU como "recargo suplementario por transporte" de los contenedores seleccionados para ser inspeccionados en virtud de la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores. En Charleston (Estados Unidos), después de interminables negociaciones entre la autoridad portuaria, los transportistas y los operadores de terminales, la autoridad portuaria anunció la imposición de un recargo de aproximadamente 3 dólares por metro de eslora a todos los buques que fondearan en el puerto.

Capítulo 6

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

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

A. TRANSPORTE EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

Del 24 al 26 de septiembre de 2003 tuvo lugar en Ginebra la Reunión de Expertos en desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos, convocada por la UNCTAD. Su objetivo era ayudar a los gobiernos y a los sectores del comercio y el transporte a examinar, después de las últimas novedades que se habían producido, posibles alternativas y medidas para fomentar el desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos.

La amplia gama de cuestiones examinadas por los expertos se agruparon bajo los siguientes temas: desarrollo y servicios de transporte; infraestructura y tecnología; seguridad y protección; facilitación; marco jurídico; y finalmente, estructura del mercado y acceso a los mercados.

Los expertos señalaron que si se reducían los costos del transporte se impulsaría considerablemente el proceso de desarrollo de los países en desarrollo, y se facilitaron algunos ejemplos: en un determinado país cada día adicional que un barco permanecía esperando en sus puertos costaba a los cargadores 1 millón de dólares; se estimó que la ineficiencia de las operaciones portuarias y aduaneras en América Latina costaba 4.000 millones de dólares. En este contexto, la introducción del transporte multimodal y de los servicios logísticos aumentaría la competitividad de los comerciantes de los países en desarrollo. Así por ejemplo, la reducción de los plazos de tránsito representaría un ahorro de miles de millones de dólares como consecuencia de la disminución de los pagos en concepto de tipo de interés. También desencadenaría un círculo virtuoso gracias a la promoción del comercio, que a su vez promocionaría nuevos tipos de transporte multimodal y de servicios logísticos.

Los expertos reconocieron asimismo que la existencia de una infraestructura de transportes y de tecnologías de información y comunicación constituye una condición previa del transporte multimodal y los servicios logísticos. Resultaba evidente que las políticas nacionales a largo plazo en materia de desarrollo de la infraestructura y su incorporación a las iniciativas regionales era fundamental para beneficiarse del aumento del comercio debido a la globalización. Los expertos examinaron las consecuencias de las medidas de seguridad propuestas en el marco de la Convención SOLAS (Código PBIP) y las derivadas de las iniciativas estadounidenses como la CSI (Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores) y la C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo) en relación con los operadores multimodales y logísticos.

Además, los expertos estuvieron de acuerdo en que la existencia de un marco legal adecuado es primordial para el transporte multimodal y su desarrollo. En muchos países, las leyes y reglamentos en vigor estaban anticuados y necesitados de modernización. En otros no existía un marco legal específico para los operadores multimodales. Algunos países aplicaban soluciones regionales o subregionales para superar estas limitaciones y habían empezado a surgir distintas series de normas con las consecuentes incertidumbres, por ejemplo, en América Latina.

Respecto al problema de la estructura de los mercados y el acceso a éstos, los expertos reconocieron las dificultades para lograr un equilibrio entre los intereses de los comerciantes en cuanto al suministro y la disponibilidad de servicios de transporte multimodal rentables y adecuados y los de los transportistas nacionales que necesitan cierto grado de apoyo para suministrar servicios competitivos. La línea que, sin embargo, no había que traspasar era la libertad de acción del transportista. Se produjeron llamamientos a

la comunidad internacional para que ayudara a los países a crear servicios competitivos de transporte multimodal mediante la transferencia de conocimientos especializados, el aumento de la capacidad de gestión, y la promoción del uso de tecnologías de la información y las comunicaciones.

Se reconoció la necesidad de que las mejoras operacionales en el sector privado corrieran parejas con las correspondientes mejoras en la administración pública y los órganos reglamentarios. Los expertos señalaron la conveniencia de fomentar la competencia en los servicios de transporte para conseguir reducciones de los costos y promover el desarrollo de las empresas que facilitan logística. En este contexto se consideró que el acceso a los mercados que se está negociando en la OMC como parte del AGCS constituía una cuestión importante que podía utilizarse como estímulo a los suministradores de servicios de transporte de los países en desarrollo y su conversión en suministradores de servicios logísticos.

En las recomendaciones convenidas de la reunión se pide a la UNCTAD que examine y analice la evolución del transporte eficiente y la facilitación del comercio, con inclusión del transporte multimodal y los servicios logísticos; facilite orientación y asistencia a los países en desarrollo sobre la utilización de tecnologías de la información y la comunicación en los servicios internacionales de transporte, especialmente a través de sus programas SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado) y SIAC (Sistema de Información Anticipada sobre la Carga); estudie las consecuencias de las iniciativas sobre seguridad en el comercio y el transporte internacional; coopere con otras organizaciones intergubernamentales en sus trabajos para elaborar instrumentos legales e internacionales que influyen en el transporte y el comercio internacionales; y prosiga el análisis de la ayuda a los países en materia de facilitación del comercio, en especial la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

Las Naciones Unidas convocaron una Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito para examinar los problemas específicos a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral, incluidos los relacionados con la elaboración de acuerdos de tránsito para mejorar su conectividad

con los países con quienes comercian. La Conferencia se celebró en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003. Se examinó la actual situación de los sistemas de transporte de tránsito con inclusión del Marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito de 1995. También se estudiaron las especiales necesidades de los países en desarrollo sin litoral, lo que llevó a la formulación de medidas y de un programa de acción, conocido como el Programa de Acción de Almaty (A/CONF.202/3, anexo I), que estableció un nuevo marco mundial de acción para elaborar sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los que estuvieran reconocidos los intereses de estos países. Serían características de esos sistemas asegurar un acceso al mar utilizando todos los medios de transporte, de conformidad con las normas aplicables de derecho internacional, reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de las exportaciones de la región, reducir el costo de las importaciones, reducir los plazos y las incertidumbres de las rutas comerciales, establecer redes nacionales adecuadas, reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito, sentar las bases para el aumento de las exportaciones y, por último, mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de tránsito.

B. MARCO LEGAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

1. La utilización de los documentos de transporte en el comercio internacional

El conocimiento de embarque negociable ha desempeñado tradicionalmente un papel clave en el comercio internacional, por cumplir diversas funciones de facilitación del comercio a nivel internacional. Funciona como un recibo que aporta la prueba de que los bienes descritos en el contrato se han enviado conforme estaba estipulado y se hallan en la posesión física del operador para su entrega al consignatario en destino. El conocimiento de embarque contiene asimismo los términos del contrato con el transportista o es prueba de esos términos. Sin embargo, lo más importante es que funciona como un documento transferible del título y es este aspecto el que lo diferencia de las cartas de porte marítimo no negociables. De esta forma, el vendedor puede transmitir la posesión y la propiedad de las mercancías, mientras éstas se encuentran en tránsito en la posesión

física del transportista, a un ulterior comprador, mediante la simple entrega del documento negociable del título⁴. Del mismo modo, el documento puede entregarse en garantía a un banco para conseguir financiación.

Sin embargo, como es necesaria la transferencia física del documento al consignatario último, posiblemente después de una cadena de compradores y bancos, el uso de conocimientos de embarque negociables puede suscitar diversos problemas, como los elevados costos administrativos de la emisión, tramitación y transferencia de un documento al puerto de descarga, en especial cuando el viaje dura poco, por ejemplo, en las travesías cortas. Aunque en la práctica es posiblemente frecuente que el operador acceda a entregar las mercancías contra una carta de garantía, esto puede poner en una situación muy comprometida al vendedor o banco que no ha cobrado y exponer al transportista a una reclamación por error en la entrega⁵. Si se consiguiera establecer una alternativa electrónica al conocimiento de embarque negociable se evitarían potencialmente en gran medida estos problemas. Al mismo tiempo, todos los esfuerzos en ese sentido resultan más difíciles debido a la necesidad de a) conseguir una "reproducción electrónica" del único documento del título y b) de la equivalencia jurídica plena de cualquier alternativa electrónica.

Al objeto de evaluar hasta qué punto siguen siendo necesarios los conocimientos de embarque negociables en el comercio internacional de nuestros días y en qué medida podrían ser reemplazados por documentos no negociables y alternativas electrónicas, la secretaría de la UNCTAD preparó un cuestionario que alcanzó una alta distribución en el sector. Está centrado en a) los porcentajes y pautas de utilización en la actualidad de los distintos tipos de documentos de transporte y los factores que influyen en la elección del documento;

b) el grado en que se utilizan las alternativas electrónicas o se considera su utilización; y c) los principales obstáculos y ventajas que se observan en la utilización de las alternativas electrónicas.

El estudio confirma que se siguen utilizando en la mayoría de las transacciones más documentos de transporte negociables que no negociables, pese a ser común en algunos sectores y rutas la utilización de cartas de porte marítimo. Es interesante señalar que aunque una de las principales razones de las partes comerciales para optar por documentos de transporte negociables es la seguridad y/o los requisitos derivados de disposiciones financieras, en muchos casos estos tipos de documentos se utilizan únicamente por ser práctica normal sin que exista necesidad de utilizar un documento acreditativo del título. Además, los requisitos legales reglamentarios impuestos por algunos gobiernos normalmente exigen la utilización de documentos de transporte negociables incluso cuando las partes no tengan necesidad de acreditar el título. Es evidente que se trata de materias en las que sería adecuado examinar las prácticas comerciales relevantes y los requisitos gubernamentales. Por lo que respecta a la posibilidad de transición a un sistema electrónico, los resultados del estudio confirman que el uso de estas alternativas electrónicas no está extendido. En este contexto, vale la pena señalar que uno de los principales obstáculos citados en la respuesta es que el marco legal no es suficientemente claro o no es adecuado.

Los resultados completos del estudio se exponen, junto con un análisis general de las cuestiones relevantes y algunos acontecimientos recientes, en un informe titulado "The use of transport documents in international trade" (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3)⁶. En el cuadro 44 puede verse un desglose de las respuestas recibidas al cuestionario.

Cuadro 44

Desgloses de las respuestas al cuestionario de la UNCTAD sobre documentos de transporte en el comercio internacional

(Un asterisco () indica que se trata de porcentajes del número total de respuestas (= 100%) recibidas sobre una cuestión)*

1. ¿Qué documentos de transporte utiliza/emite/exige principalmente?	
- conocimiento de embarque negociable	88%
- carta de porte marítimo no negociable	51%
- documento de transporte multimodal/combinado negociable	53%
no negociable	37%
27%	
- otros documentos	20%
2. Sírvase indicar las razones de que utilice/emita/exija un documento negociable (es posible más de una respuesta)	
- se exige el documento como garantía en virtud de una carta de crédito (u otro requisito para la financiación)	75%
- tiene intención de vender en tránsito las mercancías que figuran en el documento	25%
- el documento asegura la aplicación de las normas de la legislación obligatoria sobre transporte	31%
- no existe razón especial ni práctica corriente	20%
- por petición o sugerencia de la otra parte	35%
- por razones de seguridad	14%
- otras razones	5%
3. Sírvase facilitar, de ser posible, una estimación del porcentaje de documentos de transporte negociables, que se negocian en la práctica con al menos otra parte (es posible más de una respuesta)	% de respuestas
Ninguno	8%
1%-19%	27%
20%-49%	17%
50%-79%	16%
80%-99%	22%
100%	10%
4. ¿En qué medida sigue siendo necesaria, en su opinión, la utilización de conocimientos de embarque negociables en el moderno comercio internacional?	No disponible
5. Sírvase indicar en qué transacciones (es decir, tipo de transacción y/o rutas) normalmente utiliza/emite/exige documentos de transporte no negociables, como las cartas de porte marítimo	No disponible
6. ¿Qué características de esas transacciones hacen conveniente o ventajosa la utilización de documentos de transporte no negociables?	No disponible
7. Caso de no utilizar/emitir/exigir documentos de transporte no negociables, sírvase indicar la razón, señalando una o más de las siguientes posibilidades:	
- está prohibido por la ley	15%
- la ley exige otros documentos	15%
- son inadecuados en razón de los requisitos gubernamentales	17%
- son inadecuados en razón de los requisitos bancarios	31%
- el carácter no negociable del documento	14%
- insuficiente seguridad	28%
- falta de interés/conocimiento	9%
- no adecuados ni ventajosos por otras razones	4%
8. ¿Suele	
a) Utilizar una alternativa electrónica en vez de los documentos tradicionales de transporte?	Sí 22% No 79%
b) considerar la posibilidad de utilizar alternativas electrónicas en vez de los documentos tradicionales de transporte o está estudiando o adoptando otras medidas a este aspecto?	32% 68%

9. Caso de responder negativamente a la cuestión 8, sírvase indicar si considera que se debe a uno o más de los siguientes obstáculos:			
- la infraestructura/el mercado/las partes comerciales todavía no están preparadas para la utilización de alternativas electrónicas			51%
- el marco legal no es suficientemente explícito o no es adecuado			44%
- la tecnología y/o la conexión con los equipos electrónicos es demasiado cara			12%
- los equivalentes electrónicos de los documentos de transporte no son suficientemente seguros			25%
- preocupaciones sobre confidencialidad			10%
- otros obstáculos			2%
10. ¿Utiliza normalmente aparatos electrónicos de comunicación en sus relaciones comerciales? En caso afirmativo, ¿en qué medida y con qué finalidad?			No disponible
11. ¿Cuáles son, en su opinión, las principales ventajas posibles de sustituir los documentos tradicionales de transporte por sus equivalentes electrónicos?			
- velocidad			84%
- costo			68%
- competitividad			43%
- sustraerse a la responsabilidad derivada del retraso en la llegada de los documentos			56%
- otras ventajas			6%
12. *¿Cree que la transición a un procedimiento electrónico es más fácil en el caso de los documentos de transporte negociables que en los no negociables?	Sí	No	
	85%	15%	
13. *¿Cuáles son las características del documento de transporte negociable? (en virtud de la ley de su país y/o de la ley elegida para regular la transacción)	% de respuestas		
- el documento está "a la orden"			18%
- el documento está "a nombre del consignatario o a la orden de éste"			22%
- el documento está al "portador" o no se indica parte alguna en la casilla dedicada al consignatario			7%
- el documento estipula que las mercancías se entregarán contra presentación del documento			13%
- <u>no</u> está indicado "no negociable"			10%
- está indicado "negociable"			14%
- título del documento			15%
- otras características			1%
14. *¿Qué efectos tiene la utilización de un documento de transporte negociable? (en virtud de la ley de su país y/o de la elegida para regular la transacción)	% de respuestas		
- se puede transferir el derecho a solicitar al transportistas la entrega de las mercancías mediante endoso y/o transferencia del documento			22%
- puede transferirse la propiedad de las mercancías mediante endorso y/o transferencia del documento			19%
- sólo el tenedor legítimo del documento tiene derecho a solicitar al operador la entrega de las mercancías. El documento proporciona seguridad			22%
- las mercancías pueden venderse en tránsito y el endorso y/o transferencia del documento a otra persona tiene el mismo efecto que la entrega física de las mercancías			16%
- el operador sólo tiene derecho a entregar las mercancías contra presentación del documento			20%
- otros efectos			1%
15. *¿Existe una clara diferencia entre la carta de porte marítimo y el conocimiento de embarque propiamente dicho?	Sí	No	No sabe
a) en la ley de su país	51%	20%	29%
b) en la ley elegida para regular la transacción, caso de ser distinta	19%	19%	62%
16. *¿Debería ser distinto, en su opinión, el valor probatorio de las estipulaciones relativas a las mercancías (por ejemplo peso, cantidad, contenido de los contenedores) según que el documento de transporte sea o no negociable?	Sí	No	
	7%	93%	

2. Seguridad de los contenedores: principales iniciativas y acontecimientos internacionales con ellas relacionados

Tras los sucesos del 11 de septiembre de 2001, las consideraciones de seguridad y protección han ocupado el primer lugar de las preocupaciones internacionales y se han elaborado o están en estudio una diversidad de iniciativas legislativas y de reglamentos sobre medidas de seguridad de carácter unilateral y multilateral. Por depender el comercio mundial en buena medida del transporte marítimo, gran parte de los esfuerzos han estado centrados en conseguir una mayor seguridad en el transporte marítimo y abordar los problemas específicos que plantea el transporte contenedorizado. Es necesario comprender debidamente las distintas series de normas y medidas que se han aplicado o se están examinando a nivel internacional y también evaluar sus posibles consecuencias en el comercio y en el transporte.

Dentro de este contexto, la secretaría de la UNCTAD ha publicado recientemente un informe⁷, que constituye un primer paso en ese sentido. El informe está centrado en las principales medidas relativas a la seguridad de los contenedores en el mar, especialmente las aplicadas por los Estados Unidos, como son la Asociación aduanas-comercio contra el terrorismo (C-TPAT) y la Iniciativa para la seguridad de los contenedores (CSI) y la Regla de presentación del manifiesto con 24 horas de antelación, o Regla de las 24 horas.

También se examinan en el informe las actividades legislativas con ellas relacionadas en los Estados Unidos⁸ y en otros países, por ejemplo en el Canadá y en la Unión Europea y aun algunos de los más importantes acontecimientos generacionales en la OMI (Organización Marítima Internacional), OIT (Organización Internacional del Trabajo), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos).

En particular, el informe expone con cierto detalle las recientes enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), y también al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)⁹. Este nuevo sistema de seguridad entra en vigor en julio de 2004 y su aplicación en esa fecha es obligatoria para todos los Estados miembros de

SOLAS sin distinción alguna debido a su nivel de desarrollo. En razón de su importancia capital para cuantos participan en el transporte marítimo se hace un examen general de los principales requisitos del nuevo régimen impuesto a los gobiernos, los propietarios de buques y/o las empresas explotadoras, así como las instalaciones portuarias, y se analizan brevemente sus consecuencias en los costos y otros posibles efectos.

Para terminar se dice en el informe que:

"Como resulta evidente, se han elaborado o están en estudio una diversidad de medidas, reglamentaciones e iniciativas legislativas sobre seguridad de carácter unilateral y multilateral, que imponen a cuantos participan en el transporte marítimo internacional una diversidad de obligaciones de gran alcance.

Pese a haber acuerdo universal sobre la necesidad de aumentar la seguridad del transporte marítimo, es evidente que las disposiciones sobre seguridad pueden tener graves consecuencias. Las preocupaciones que suscitan especialmente para los países en desarrollo pueden agruparse a grandes líneas en cuatro categorías, que son:

Costos y gastos, tanto directos como indirectos;

Retrasos e interrupción del comercio legítimo;

Dificultad para aplicar diversos requisitos con detalle, debido a la falta de infraestructura técnica y de conocimientos especializados y prácticos;

Desequilibrios en la competitividad y marginalización como consecuencia de lo expuesto..."

El informe continúa diciendo que:

Existe consenso general sobre la necesidad de mejorar la seguridad del transporte marítimo pero también sobre la necesidad de que las medidas sean internacionalmente uniformes¹⁰ y se elaboren en cooperación internacional, estén basadas en una evaluación de los riesgos, sean proporcionadas y equilibradas y perturben lo menos posible el tráfico legítimo¹¹. Existe finalmente consenso en que las medidas de seguridad no deben servir de pretexto al proteccionismo ni crear obstáculos innecesarios al comercio¹². Pese a haberse realizado ya ciertos esfuerzos para analizar los costos relacionados con

la seguridad y sus consecuencias¹³, así como las posibles estrategias internacionales¹⁴, es necesario hacer mucho más en este sentido.

Habida cuenta de que las medidas de seguridad en el transporte van a formar parte integrante del comercio internacional, conviene tener en cuenta consideraciones como las mencionadas en cualquier nuevo debate sobre el tema. En este contexto, tal vez sea necesario prestar especial atención a la postura de los países en desarrollo."

Puede verse el informe completo en la página web de la UNCTAD (en inglés únicamente)¹⁵.

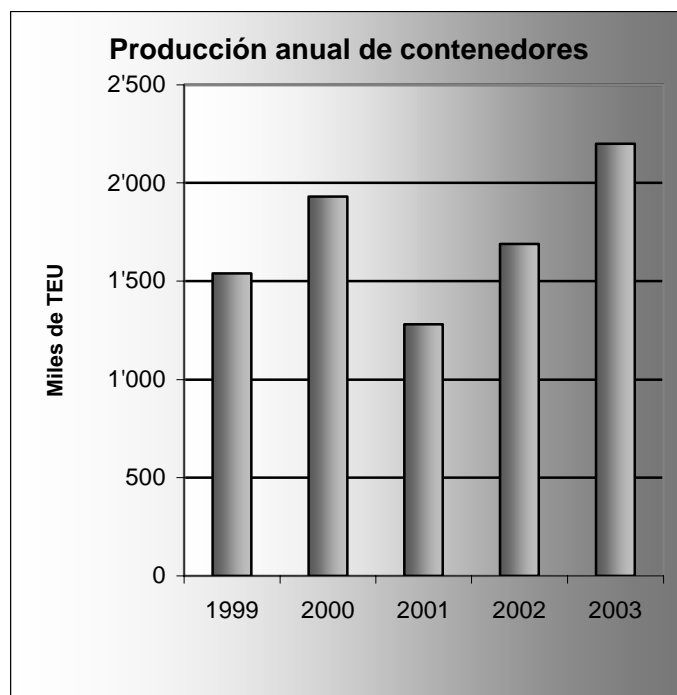
C. PRODUCCIÓN Y ARRIENDO DE CONTENEDORES

En los tres últimos años, la producción de contenedores (véase el gráfico 9) ha seguido una tendencia ascendente de conformidad con la ampliación de la flota mundial, situándose por primera vez la producción mundial por encima de la cota de 2 millones de TEU en 2003. Los contenedores de carga estándar representaron aproximadamente el 90% de la producción mundial, siendo el resto contenedores no normales (véase el gráfico 10), principalmente contenedores totalmente frigoríficos cuya producción superó los 120.000 TEU en 2003. En ese año aumentaron ligeramente otras categorías de contenedores no estándar como las cajas y los

contenedores tanque europeos y norteamericanos no ISO, y disminuyeron en el caso de las cajas especiales para cargas secas.

Gráfico 9

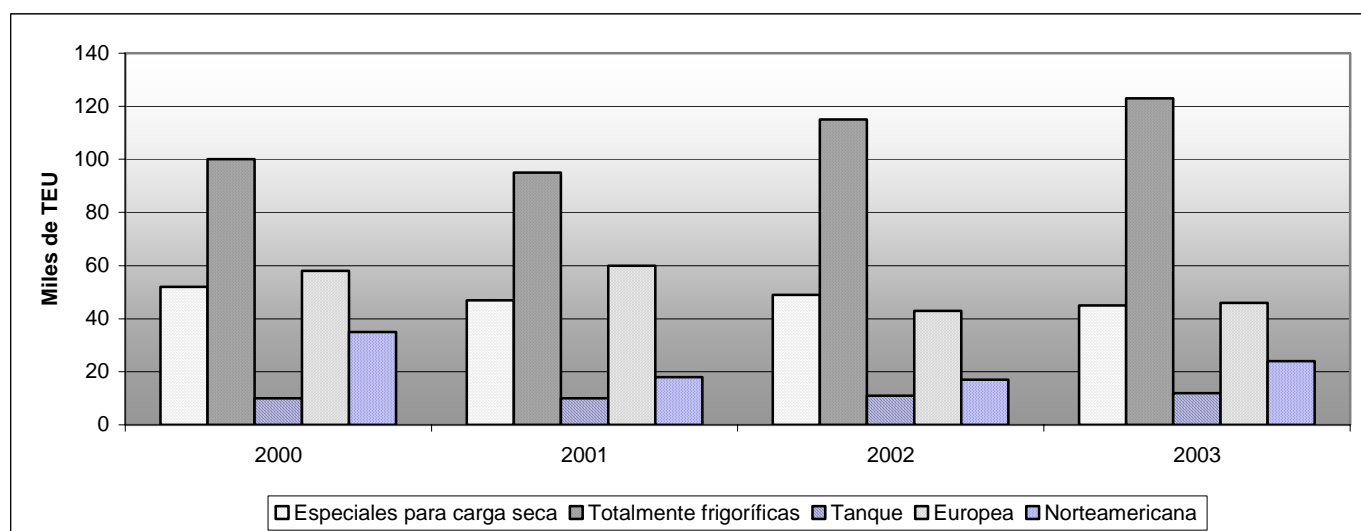
Producción anual de contenedores



Cargo News, números 1999 a 2004.

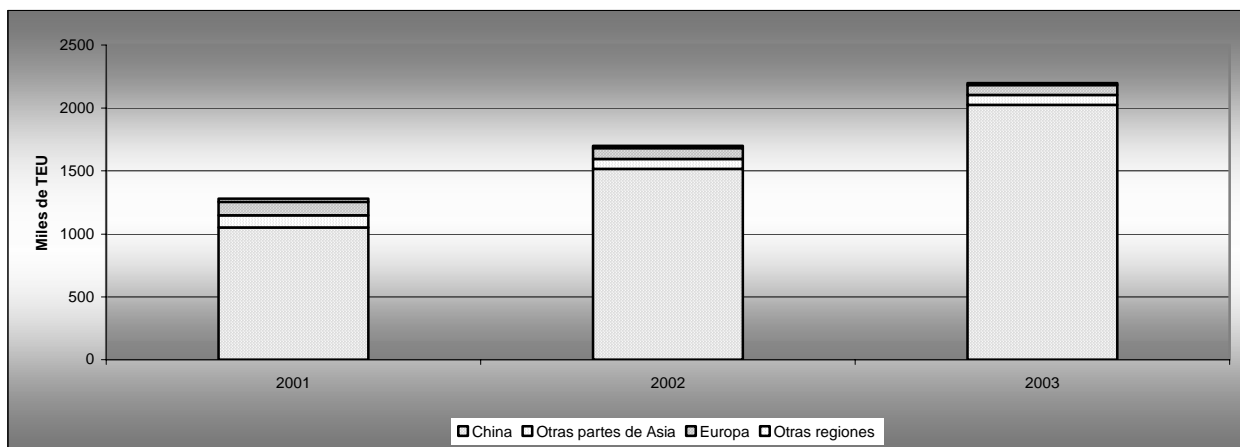
Gráfico 10

Producción de cajas no estándar



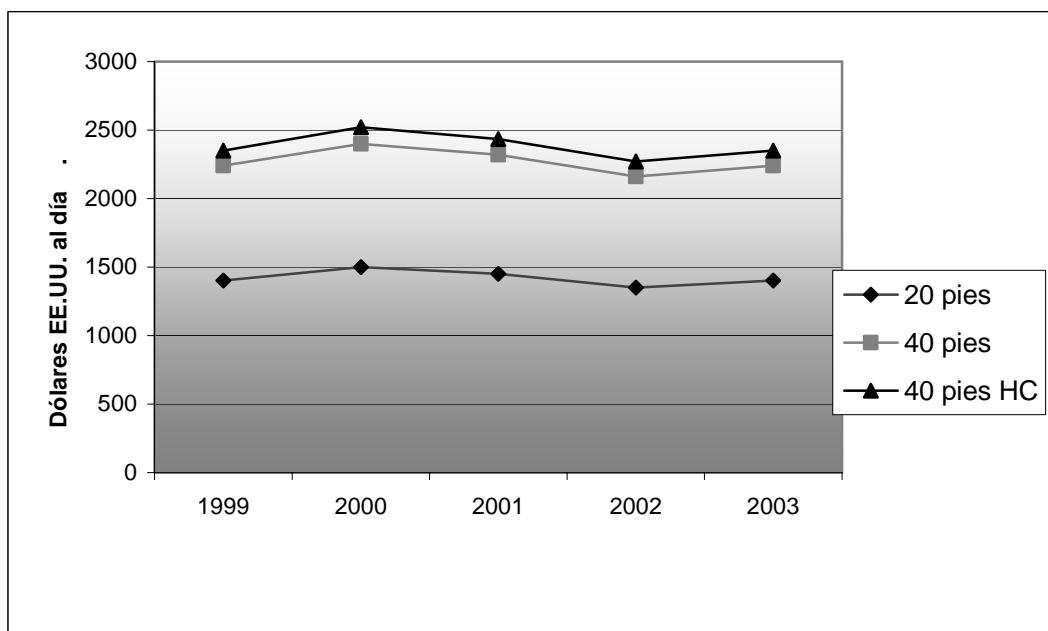
Fuente: Containerisation International, números 2000 a 2004.

Gráfico 11
Producción de cajas por región



Fuente: Containerisation International, números 2001 a 2004.

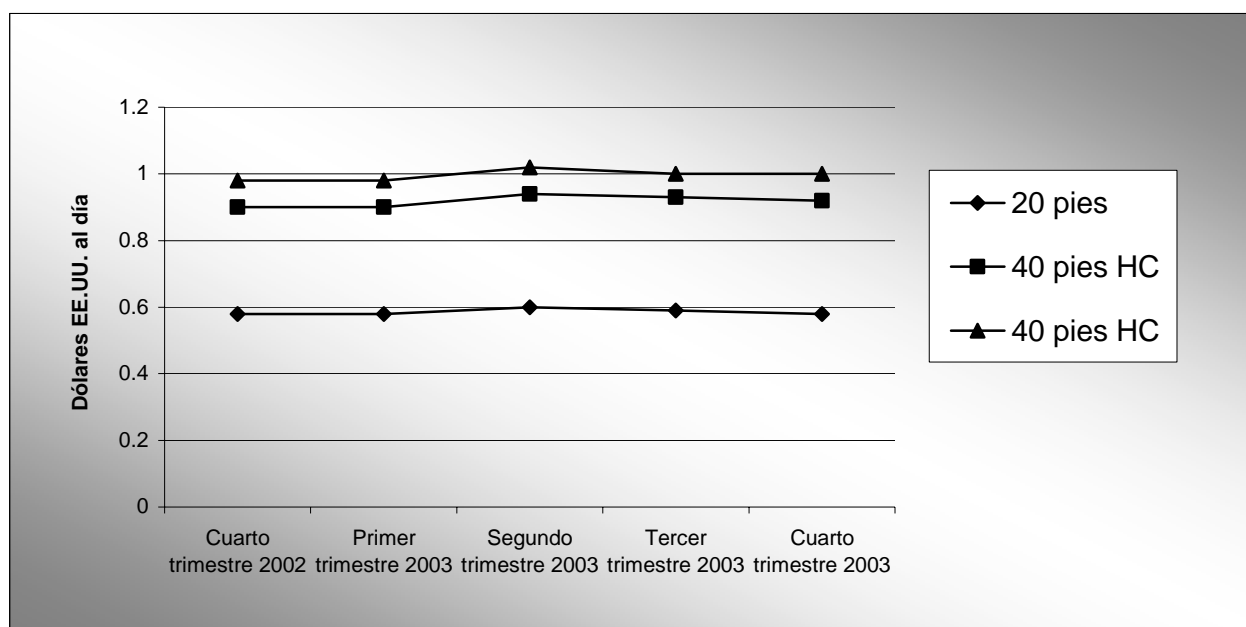
Gráfico 12
Precio medio de las cajas



Fuente: Containerisation International, números 1999 a 2004

Gráfico 13

Tarifas medias trimestrales de los alquileres, 2003



Fuente: *Containerisation International*, números 2002 a 2004.

La producción de contenedores siguió concentrada en China, con algo más del 90% de la producción mundial en 2003 (véase el gráfico 11). Las fábricas existentes volvieron a producir a pleno rendimiento y se instalaron varias nuevas fábricas para hacer frente al crecimiento de la demanda. El menor costo de la mano de obra y de los materiales e insumos intermedios explican el predominio de China en este mercado. En 2003, la competitividad china aumentó como consecuencia de la apreciación del euro y la depreciación del dólar estadounidense, al que está vinculado el yuan.

Los precios de las nuevas cajas han disminuido de forma continuada desde 2000, como consecuencia de la producción en las zonas de bajos costos y de las economías de escala obtenidas en las fábricas más grandes. La tendencia ascendente de los precios en 2003 (véase el gráfico 12) se atribuyó al aumento del costo de las materias primas para alimentar a un mercado boyante y a la reacción ante la sugerencia de un tipo de cambio más flexible entre el yuan y el dólar estadounidense. Constituyó también una reacción anticipada ante los cambios previstos en el IVA sobre

las exportaciones chinas que habían de introducirse en 2004.

Una parte de la demanda de contenedores procedió de los arrendatarios que facilitaron contenedores adecuados a los operadores marítimos y otros transportistas. Los precios medios de los arriendos en 2003 (véase el gráfico 13) aumentaron durante el segundo y el tercer trimestre, para volver a caer durante el último trimestre hasta los niveles vigentes a principios del año. La tendencia ascendente de los precios de las cajas nuevas hacia fines de 2003 posiblemente anuncie un aumento de los alquileres en 2004.

D. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNO

La ampliación de la Unión Europea prevista para 2004 dio impulso al transporte interno sostenible. En julio de 2003 los ministros de transporte de la UE reafirmaron la prioridad concedida a dos alternativas al transporte por carretera contempladas desde hacía tiempo, que eran la promoción del transporte marítimo en trayectos cortos y la liberalización de los

transportes. Para promover la primera se procedía en varios países a introducir medidas tales como la aplicación de derechos de arqueo y la exención de impuestos a las tripulaciones. Gracias a estas últimas podrían transportarse mercancías por ferrocarriles internacionales a través de las fronteras de los Estados miembros en virtud del segundo grupo de medidas sobre liberalización de los ferrocarriles, al que precedería un acuerdo para transportar mercancías internacionales sólo a través de las principales rutas transfronterizas. Los Estados miembros de la UE estuvieron de acuerdo en la necesidad de que el sector industrial preparase normas sobre el rendimiento de los ferrocarriles y en los términos empleados para reconocer los permisos de conducir y las condiciones de trabajo al otro lado de las fronteras. Sin embargo, a principios de 2004, el Consejo de Estados Miembros y los representantes del Parlamento Europeo no pudieron llegar a un acuerdo en el Comité de Conciliación, por lo que hubo de aplazarse el segundo grupo de medidas para la liberalización de los ferrocarriles.

Algunas compañías de ferrocarriles adoptaron disposiciones para convertirse en proveedores de servicios logísticos. Por ejemplo, DB (Alemania) había adquirido Schenker, un importante comisionista de transporte, y la SNCF (Francia) empezó a conceder prioridad a los trenes internacionales de su red. Sin embargo, algunos usuarios criticaron el elevado precio y la rigidez de los servicios por ferrocarril. Un estudio realizado durante el cuarto trimestre de 2003 entre 1.500 altos directivos de operaciones logísticas de minoristas y fabricantes de Europa señaló que las compañías podían realizar considerables mejoras en la selección de proveedores de servicios logísticos en terceros países. En la mayoría de los casos la selección se efectuó a nivel nacional entre unas pocas compañías conocidas cuyos resultados se consideraron decepcionantes y que carecían de capacidad técnica y de ideas innovadoras. Pese a ello, algunos importantes transitarios y proveedores de servicios logísticos siguieron prosperando. Kuehne & Nagel, con base en Suiza, notificó un gran aumento de sus actividades en 2002, año en que transportó 1 millón de TEU. Esta empresa y la Exel de base en el Reino Unido son los líderes mundiales, con ingresos superiores a los 6.000 millones de dólares cada una de ellas.

Los sucesos acaecidos en Alemania y el Reino Unido ilustraron las dificultades de disminuir la parte correspondiente al transporte por carretera en los Estados miembros de la UE. Por problemas técnicos del concesionario, se aplazó una iniciativa anunciada con gran publicidad para introducir un sistema informatizado para el cobro de peaje a los camiones en las autopistas alemanas (recargo LKW Maut). El sistema de millas sensibles para camiones no consiguió desviar muchos camiones de las autopistas completamente atestadas de tráfico del Reino Unido. En realidad, el anuncio hecho por el Gobierno del Reino Unido de asignar más de 11.000 millones de dólares al ensanche de autopistas y carreteras para tráfico pesado constituyó un reconocimiento de la necesidad de nuevas inversiones en el sistema viario.

Estas inversiones tuvieron también carácter prioritario en la Ley sobre transporte seguro, responsable, flexible y eficiente de 2003 (SAFETEA) propuesta por el Secretario de Transporte de los Estados Unidos. En el proyecto de esta ley se estipula que los estados dediquen un 2% de los fondos federales a conectores intermodales, hasta un 90% de los cuales estaría financiado con dinero federal. Además, la ley estimula también las asociaciones con el sector privado.

E. SITUACIÓN DE LAS CONVENCIONES

Hay varias convenciones internacionales sobre las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo. En el recuadro 3 figura la situación en septiembre de 2004 de los convenios marítimos internacionales adoptados bajo los auspicios de la UNCTAD. Se encontrará información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes en la página web de las Naciones Unidas www.un.org/law. Esta página ofrece también enlaces con, entre otras, las páginas de las siguientes organizaciones en las que figura información sobre los convenios adoptados bajo los auspicios de cada organización: Organización Marítima Internacional (OMI) (www.imo.org/home.html), Organización Internacional del Trabajo (OIT) (www.ilo.org) y Comisión de las Naciones Unidas para el Desarrollo Mercantil Internacional (CNUDMI) (www.uncitral.org).

Recuadro 3

Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 30 de septiembre de 2004

Título de la Convención	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, 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, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia y Montenegro, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Zambia (78)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1º de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Lesotho, Líbano, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Árabe Siria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (29)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Mónaco, Nigeria, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu (11)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 30 países contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia (10)
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	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, México, Omán, República Árabe Siria, (12)
Convenio Internacional relativo al Embargo Preventivo de Buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor - requiere 10 partes contratantes	Albania, Argelia, Bulgaria, España, Estonia, Letonia, República Árabe Siria (7)

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

CAPÍTULO 7

EXAMEN DE LOS ACONTECIMIENTOS EN EL PLANO REGIONAL: ASIA

Este capítulo está centrado en el desarrollo en Asia¹⁶. Figura dividido en cuatro secciones: 1) la situación económica; 2) el comercio marítimo y la demanda de servicios de transporte marítimo en buques de líneas regulares; 3) la oferta de las empresas marítimas; y 4) la situación en algunos países seleccionados, con inclusión de China, los PMA de Asia del sudeste y los países sin litoral de Asia central.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

Crecimiento económico

La mayoría de los países asiáticos siguieron notificando elevadas tasas de crecimiento positivo en 2003. La media de 20 países en desarrollo (cuadro 45) aumentó del 4,6% en 2002 al 5,2% en 2003. Doce de los 20 países registraron mayores crecimientos en 2003 que en 2002. Las tasas más elevadas de crecimiento fueron comunicadas por Kazajstán (9,5%), seguido por China (9,1%), la India (7,4%), los Emiratos Árabes Unidos (7,0%), Tailandia (6,7%) y la Arabia Saudita (6,4%). A la Arabia Saudita correspondió el cambio positivo más elevado entre 2002 y 2003 (un aumento de 5,4 puntos porcentuales), seguida por los Emiratos Árabes Unidos (+5,2), la India (+2,8), Pakistán (+2,6) y el Líbano (+2,0).

Crecimiento del comercio

El crecimiento del comercio en 2003 ha sido positivo para la inmensa mayoría de las 40 economías asiáticas que figuran en el cuadro 46. Sólo cuatro países (Iraq, Myanmar, República Árabe Siria y Bhután) registraron un crecimiento negativo de las exportaciones y sólo uno (Iraq) un crecimiento negativo de las importaciones. En cambio, en 2001, la mayoría de los países asiáticos notificaron tasas negativas de crecimiento del comercio. La tasa media de crecimiento de las exportaciones de los 40 países

aumentó del 5,2% en 2002 al 14,8% en 2003, y la tasa media de crecimiento de las importaciones, del 5,6 al 14,8%. De las 40 economías recogidas en el cuadro, 32 experimentaron un crecimiento de las exportaciones mayor en 2003 que en 2002.

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

Dirección del comercio

Por término medio, algo más de la mitad de las exportaciones de los 42 países asiáticos incluidos en el cuadro 47 están dirigidas a otros países asiáticos, es decir constituyen el comercio intrarregional. En el caso de 29 países, Asia es la región de destino más importante, seguida por Europa, que es la más importante para 9 países, y América, que es la principal región de destino de 4 países. Omán (88,5%), Qatar (88%) y Yemen (93,3%) son los países asiáticos que más dependen de las exportaciones a Asia. Azerbaiyán (79,7%), Turkmenistán (70,6%) y Turquía (70,7%) son los países con mayor dependencia de las exportaciones a Europa, representando Camboya (61,6%), Iraq (58,8%) y las Maldivas (45,4%) la mayor proporción de las exportaciones a América.

Cuadro 45

Crecimiento de la producción de los países asiáticos

(variación porcentual)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Arabia Saudita	2,8	-0,7	4,9	1,3	1,0	6,4
China	7,8	7,1	8,0	7,5	8,0	9,1
Emiratos Árabes Unidos	1,4	4,4	12,3	3,5	1,8	7,0
Filipinas	-0,6	3,4	4,0	3,4	4,4	4,5
Hong Kong (China)	-5,0	3,4	10,2	0,5	2,3	3,3
India	6,0	7,1	4,0	5,5	4,6	7,4
Indonesia	-13,1	0,8	4,9	3,4	3,7	4,1
Irán, República Islámica del	2,0	2,5	5,9	4,8	6,7	5,9
Jordania	3,0	3,0	4,2	4,3	4,9	3,2
Kazajstán	-1,9	2,7	9,8	13,5	9,8	9,5
Líbano	3,0	1,0	0,0	1,3	1,0	3,0
Malasia	-7,4	6,1	8,5	0,3	4,1	5,2
Pakistán	2,5	3,7	4,3	2,5	2,9	5,5
República de Corea	-6,7	10,9	9,3	3,1	6,4	3,1
Singapur	-0,9	6,4	9,4	-2,4	2,3	1,1
Tailandia	-10,5	4,4	4,6	1,8	5,4	6,7
Taiwán, Provincia china de	4,6	5,4	5,9	-2,2	3,6	3,2
Turquía	3,1	-4,7	7,4	-7,5	7,9	5,8
Viet Nam	5,8	4,8	6,8	6,9	7,0	6,0
Yemen	6,5	2,7	6,5	4,7	3,6	3,8
Media aritmética	0,1	3,7	6,5	2,8	4,6	5,2

Fuente: UNCTAD.

Nota: Las medias aritméticas no están ponderadas.

En líneas generales, la parte de las exportaciones intrarregionales y de las exportaciones a América aumentó ligeramente entre 1990 y 2003, la parte de las exportaciones a África y a Europa disminuyó y la de las exportaciones a Oceanía se mantuvo prácticamente igual. Algunos países, sin embargo, experimentaron por separado modificaciones mucho más profundas en la estructura de sus exportaciones. En Jordania por ejemplo, en 1990 el 83,4% de sus exportaciones estuvieron dirigidas a Asia y sólo el 0,7% a América; en 2003, las exportaciones a Asia disminuyeron al 63% y la parte de las exportaciones a América aumentó casi

30 veces para llegar al 22,7%. Durante ese mismo período, la parte de las exportaciones chinas a América se multiplicó por más de 2 para situarse en el 25,1%, mientras que su parte de las exportaciones a Asia disminuyó al 50,8%. De igual forma, la parte de las exportaciones de Camboya dirigidas a América se multiplicó por 80, en tanto que su parte de las exportaciones a Asia disminuyó un 90%. La India, por otra parte, aumentó un 40% su parte en las exportaciones entre países asiáticos, en tanto que su parte de las exportaciones a Europa disminuyó casi la mitad, pasando del 49,5 al 26,6%.

Por lo que respecta a las importaciones (cuadro 48), las características son similares a las de las exportaciones asiáticas. En la mayoría de los países, la parte de las importaciones intrarregionales ha aumentado desde 1990, alcanzando una media del 57,1% en 2003. Camboya (92,8%), la República Democrática Popular Lao (92,2%) y Myanmar (95,1%) son los países cuyas importaciones dependen en mayor medida de otros países asiáticos. A la República de Corea (17,5%), Kuwait (16,8%) y Filipinas (20,1%) corresponden las partes más elevadas de las importaciones procedentes de América, y Kazajstán (66,6%), el Líbano (61,9%) y Turquía (69,3%) son los países con mayores partes de las importaciones procedentes de Europa; Indonesia, Iraq y Kuwait de las importaciones procedentes de Oceanía; y Sri Lanka, Turquía y Yemen de las procedentes de África.

Entre 1990 y 2003, China aumentó su parte de importaciones intrarregionales del 54,2 al 63,9%, en tanto que la de las importaciones procedentes de América disminuyó del 18 al 13,7%. De forma semejante, también la India aumentó su parte de importaciones procedentes de Asia, que alcanzó el 43,8% en 2003, al tiempo que disminuía su parte de importaciones procedentes de África al 13% y las procedentes de Europa al 32,9%.

La integración regional en Asia

Como se ha expuesto más arriba, la mayoría de los países asiáticos cada vez realizan en mayor medida importaciones y exportaciones con otros países asiáticos. Este crecimiento del comercio es al mismo tiempo causa y efecto del progreso general de la integración regional en Asia. En la región existen economías muy distintas que van desde PMA, países sin litoral y los más poblados países en desarrollo a los países más adelantados como el Japón. En un marco como este, en el que puede parecer difícil la integración regional, se están realizando pese a todo importantes progresos.

Por lo que hace a Asia sudoriental, en enero de 2003, los países pertenecientes a la zona de libre comercio, la ASEAN, reiteraron su compromiso de promover el comercio regional con la firma del protocolo de enmienda del Acuerdo sobre el Proyecto Común de

Aranceles Aduaneros Preferenciales Efectivos, que eliminaría los derechos a las importaciones. En virtud de esta enmienda, los signatarios iniciales del ASEAN (Brunei Darussalam, Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia), llamados también ASEAN-6) suprimirán a más tardar el 1º de enero de 2010 todos los derechos a la importación de los productos que figuran en sus listas de inclusión. Los restantes Estados miembros -Camboya, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Viet Nam- harán lo mismo a más tardar el 1º de enero de 2015. La secretaría del ASEAN comunica que desde el 1º de enero de 2003 se han reducido al tramo arancelario del 0,5% los aranceles que gravan el 99,55% de los productos que figuran en la lista de inclusión de 2003 de los ASEAN-6. El arancel medio de los ASEAN-6 en virtud del Proyecto del ASEAN es ahora del 2,39% frente al 12,76% al iniciarse en 1993 la reducción arancelaria. Los miembros más recientes del ASEAN tienen todavía que alcanzar el tramo arancelario del 0,5% en el comercio entre países del ASEAN -Viet Nam en 2006, la República Democrática Popular Lao y Myanmar en 2008 y Camboya en 2010. En líneas generales, se aplicarán provisionalmente aranceles comprendidos entre el 0 y el 5% al 87,85% de todos los productos de la lista de inclusión de los diez países miembros, el 11% aproximadamente de los cuales tienen aranceles superiores al 5%. Por último, los aranceles quedarán completamente abolidos para 2010 en el caso de los ASEAN-6, y para 2015 en el de los nuevos miembros, concediéndose una cierta flexibilidad hasta 2018 a algunos productos sensibles¹⁷.

Con respecto a los países vecinos, la India y China firmaron un tratado de amistad y cooperación el 8 de octubre de 2003 para asegurar su participación en un esfuerzo de cooperación mutua para desarrollar y mantener la prosperidad y la seguridad de la región. El mismo día se firmó también el compromiso de cooperación económica entre los países del ASEAN, y China, el Japón y la India en forma de acuerdos y asociaciones marco¹⁸. El acuerdo contempla varios aspectos del comercio, con inclusión de las cuestiones clasificadas dentro de la facilitación del comercio, como son la cooperación aduanera, las medidas no arancelarias, los acuerdos de reconocimiento mutuo, la evaluación de la conformidad, los procedimientos de acreditación y las normas y recomendaciones técnicas.

Cuadro 46

Tasas de crecimiento del comercio de mercancías en los países asiáticos

(en dólares de los EE.UU. y porcentajes)

Crecimiento anual del comercio de mercancías	Exportaciones			Media aritmética	Importaciones			Media aritmética
	2001	2002	2003	1995-2003	2001	2002	2003	1995-2003
Afganistán	-48,6	-5,3	16,7	-2,5	0,0	72,7	4,7	14,2
Arabia Saudita	-5,4	-2,0	23,0	11,3	3,3	3,5	5,5	4,5
Azerbaiyán	32,6	-6,3	19,6	20,5	22,1	16,4	57,6	16,2
Bahrein	-10,0	-3,7	17,7	8,4	-7,1	15,8	2,3	4,1
Bangladesh	-4,9	-0,1	12,2	10,2	-0,1	-5,2	22,1	9,3
Bhután	2,9	13,2	-3,3	8,0	-5,9	0,0	7,3	10,0
Camboya	15,4	11,3	12,5	17,2	2,2	5,8	11,9	11,1
China	6,8	22,4	34,6	16,0	8,2	21,2	39,9	16,0
Emiratos Árabes Unidos	-2,1	1,7	17,1	9,6	12,6	4,1	9,9	6,3
Filipinas	-17,9	11,7	1,5	13,0	-5,7	6,5	5,7	7,1
Hong Kong (China)	-5,7	5,7	11,0	4,7	-5,6	3,0	11,8	4,3
India	2,3	13,8	11,0	9,4	-2,2	12,2	23,4	11,5
Indonesia	-9,1	1,3	6,1	5,3	-7,5	0,9	3,5	2,2
Irán, República Islámica del	-16,3	18,8	18,4	9,5	25,5	23,7	24,3	9,0
Iraq	-22,8	-16,1	-15,0	n.a.	-1,4	-27,2	-17,7	n.a.
Jordania	20,7	20,8	8,3	9,0	5,4	3,6	11,1	6,1
Kazajstán	-5,4	12,3	32,9	19,5	27,9	2,1	26,5	11,0
Kirguistán	-5,6	2,1	19,8	7,1	-15,7	25,7	22,1	13,9
Kuwait	-16,6	-5,1	40,2	10,9	9,9	14,4	24,0	6,4
Líbano	21,7	20,2	39,4	17,1	17,1	-11,6	9,1	2,5
Malasia	-10,4	6,0	8,0	6,7	-9,9	8,1	1,5	4,8
Maldivas	0,0	18,4	25,6	11,2	1,0	-0,3	17,3	8,8
Mongolia	-3,9	0,4	14,7	5,6	2,4	9,7	13,9	14,3
Myanmar	44,7	27,9	-8,0	16,7	19,8	-18,4	7,1	14,7
Nepal	-8,3	-22,9	14,4	8,1	-6,4	-3,7	21,9	5,7
Omán	1,7	1,8	6,6	10,9	15,0	3,6	1,7	5,5
Pakistán	2,3	7,3	20,1	5,7	-6,2	10,2	16,0	5,2
Qatar	-6,2	1,0	12,8	18,1	15,6	7,8	29,9	15,1
Rep. Dem. Popular Lao	0,3	-10,0	24,5	2,9	-1,3	-18,4	17,9	-0,3
República Árabe Siria	13,2	18,7	-4,0	9,2	6,2	5,6	13,0	-0,6
República de Corea	-12,7	8,0	19,6	8,8	-12,1	7,8	17,5	8,8
Singapur	-11,6	2,8	15,1	5,2	-13,8	0,4	9,8	3,5
Sri Lanka	-11,3	-2,4	7,7	5,6	-16,8	2,2	5,7	3,9
Tailandia	-5,7	5,6	16,7	7,0	0,2	4,2	17,0	5,4
Taiwán, Provincia china de	-16,9	7,3	11,5	6,1	-23,3	4,9	13,1	5,5
Tayikistán	-17,2	13,5	8,1	7,4	1,9	4,8	22,2	6,9
Turkmenistán	7,7	5,6	19,4	15,6	26,0	-5,8	18,7	8,1
Uzbekistán	-3,7	-14,8	10,8	2,7	6,0	-18,9	5,1	2,5
Viet Nam	4,5	9,5	18,9	19,7	2,3	18,8	26,4	18,1
Yemen	-21,2	7,5	26,0	26,9	-0,6	12,8	11,0	4,7
Media aritmética de 40 economías	-3,1	5,2	14,8	10,4	2,2	5,6	14,8	7,9

Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos facilitados por la OMC.

Nota: Las medias aritméticas no están ponderadas.

Cuadro 47

Origen y destino de los intercambios comerciales; las exportaciones de mercancías

(parte porcentual de las exportaciones)

País de origen:	Región de destino:			África			América			Asia			Europa			Oceanía		
	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afganistán	0,3	4,6	2,8	4,5	8,5	28,7	21,1	62,1	37,5	73,9	24,6	30,9	0,3	0,3	0,1			
Arabia Saudita	4,0	5,2	5,0	28,3	21,0	23,0	47,6	56,6	55,0	19,2	16,0	16,1	1,0	1,2	0,9			
Armenia	..	0,0	0,0	..	9,3	7,4	..	38,2	29,2	..	52,3	63,4	..	0,1	0,0			
Azerbaiyán	..	0,2	0,3	..	2,9	0,9	..	19,4	19,1	..	77,5	79,7	..	0,0	0,0			
Bahrein	0,9	8,1	8,6	18,0	14,8	12,2	70,4	62,3	63,6	10,4	13,4	13,4	0,3	1,4	2,2			
Bangladesh	4,2	1,2	0,9	32,8	35,7	32,7	19,0	10,4	9,3	42,1	52,4	56,7	2,0	0,4	0,4			
Camboya	0,2	0,3	0,3	0,8	60,6	61,6	90,9	14,0	12,7	7,8	25,0	25,2	0,2	0,1	0,1			
China	2,1	2,1	2,3	10,5	25,7	25,1	71,7	52,6	50,8	14,9	17,9	20,1	0,9	1,6	1,6			
Emiratos Árabes Unidos	3,1	3,1	3,0	5,8	3,2	3,1	77,9	84,4	83,1	10,9	8,3	8,8	2,3	0,9	2,0			
Filipinas	0,3	0,2	0,2	40,6	27,0	23,1	38,6	53,1	60,0	19,0	18,6	15,3	1,6	1,1	1,4			
Georgia	..	1,7	1,5	..	4,0	7,9	..	37,8	39,7	..	56,4	50,9	..	0,0	0,1			
Hong Kong (China)	1,7	0,6	0,7	28,0	25,0	21,4	48,2	58,4	62,0	20,4	14,6	14,6	1,8	1,4	1,4			
India	2,7	5,0	5,0	17,2	28,0	25,9	29,5	39,2	41,1	49,5	26,5	26,6	1,2	1,3	1,3			
Indonesia	0,7	2,1	2,0	14,0	15,6	15,4	70,5	63,6	63,6	12,9	14,9	15,0	1,9	3,8	4,0			
Irán, República Islámica del	0,0	1,7	1,5	6,5	1,1	0,9	37,4	68,1	68,0	56,1	28,8	29,3	0,0	0,3	0,2			
Iraq	2,3	4,6	5,2	39,7	50,0	58,8	28,4	19,2	19,3	29,5	26,0	16,2	0,0	0,2	0,5			
Jordania	8,1	7,0	6,5	0,7	17,4	22,7	83,4	67,2	63,2	7,7	8,3	7,5	0,0	0,1	0,1			
Kazajistán	..	0,5	0,4	..	23,0	20,9	..	26,7	24,3	..	49,8	54,4	..	0,0	0,0			
Kirguistán	..	0,0	0,0	..	8,4	4,2	..	47,0	52,4	..	44,6	43,4	..	0,0	0,0			
Kuwait	2,1	2,1	2,2	9,7	12,1	12,3	60,3	75,1	74,3	26,8	10,0	10,3	1,1	0,7	0,9			
Líbano	9,4	11,3	11,4	5,6	7,5	9,1	44,2	50,8	49,8	40,4	29,9	29,2	0,5	0,5	0,5			
Malasia	0,8	1,1	1,1	18,4	21,9	22,1	62,2	61,1	60,5	16,6	13,3	13,6	2,0	2,7	2,7			
Maldivas	0,0	2,9	3,3	26,3	53,2	45,4	47,0	34,6	42,1	26,5	9,3	9,1	0,2	0,0	0,0			
Mongolia	20,7	0,0	0,0	2,4	32,0	34,1	31,7	48,3	53,8	45,2	16,3	11,4	0,0	3,4	0,7			
Myanmar	1,2	0,4	0,4	2,9	15,7	12,0	82,8	67,4	70,4	12,3	16,1	16,7	0,8	0,4	0,4			
Nepal	0,1	0,0	0,0	24,2	29,4	27,6	15,6	53,7	56,2	60,0	16,6	16,0	0,1	0,3	0,3			
Omán	4,4	1,3	1,3	3,7	4,5	6,5	78,9	88,2	88,5	13,0	4,6	2,4	0,0	1,4	1,3			
Pakistán	2,3	4,7	5,3	15,1	28,4	25,7	38,3	36,6	38,3	42,8	28,8	29,4	1,4	1,5	1,4			
Qatar	0,7	1,1	1,1	10,8	4,8	2,8	85,6	88,6	88,0	2,4	4,0	6,8	0,5	1,5	1,3			
Rep. Dem. Popular Lao	1,0	0,1	0,1	2,3	1,7	2,5	85,5	57,8	59,5	11,1	40,2	37,6	0,1	0,1	0,1			
República Árabe Libia	2,8	3,7	4,3	1,0	3,0	5,3	19,3	28,9	34,1	76,9	64,4	56,3	0,0	0,0	0,0			
República de Corea	2,0	2,4	2,4	37,3	27,2	25,1	41,7	52,4	55,4	17,1	16,2	15,2	1,9	1,7	1,9			
Singapur	1,6	1,1	1,2	23,9	17,6	16,4	52,9	63,7	63,3	17,7	14,0	14,9	4,0	3,5	4,2			
Sri Lanka	5,7	1,0	1,0	30,6	43,5	39,5	29,8	24,1	25,5	32,2	30,1	32,5	1,7	1,3	1,5			
Tailandia	2,5	2,1	2,0	25,6	22,7	19,7	44,6	55,7	58,3	25,5	16,7	16,8	1,9	2,8	3,1			
Taiwán, Provincia china de	1,1	0,9	0,9	37,3	24,0	21,7	40,8	59,3	61,6	18,6	14,4	14,2	2,3	1,4	1,5			
Tayikistán	..	0,0	0,0	..	0,1	1,0	..	34,8	47,6	..	65,1	51,3	..	0,0	0,0			
Turkmenistán	..	0,0	0,0	..	2,6	3,5	..	24,0	25,8	..	73,4	70,7	..	0,0	0,0			
Turquía	5,7	5,1	4,6	8,3	11,5	10,1	19,1	14,6	14,3	66,7	68,4	70,6	0,2	0,4	0,4			
Uzbekistán	..	0,3	0,3	..	5,1	4,4	..	43,5	51,0	..	51,1	44,3	..	0,0	0,0			
Viet Nam	0,2	1,1	1,0	0,7	17,2	23,4	45,6	45,9	42,6	53,2	27,9	25,2	0,3	7,9	7,8			
Yemen	1,4	3,1	2,6	24,2	5,4	1,3	15,5	89,7	93,3	57,3	1,8	2,4	1,5	0,0	0,4			
Promedio (sin ponderar)	2,8	2,2	2,2	16,4	18,4	18,3	49,3	49,5	50,2	30,5	28,8	28,2	1,0	1,1	1,1			

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por la Dirección de Estadísticas Comerciales del FMI, CD-ROM, junio de 2004.

Nota: Se indican en negrita los tres porcentajes más elevados por región de importación.

Cuadro 48

Origen y destino de los intercambios comerciales; importación de mercancías

(parte porcentual de las importaciones)

País de destino:	África			América			Asia			Europa			Oceania		
	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afganistán	0,0	5,6	5,3	1,6	8,9	5,7	81,1	66,4	66,5	17,1	18,8	22,2	0,1	0,2	0,2
Arabia Saudita	2,0	1,3	2,1	19,1	16,7	15,2	33,1	34,2	35,4	44,2	43,8	43,7	1,6	4,0	3,6
Armenia	..	0,1	0,1	..	15,6	11,7	..	32,7	32,9	..	51,6	55,2	..	0,0	0,1
Azerbaiyán	..	0,3	0,2	..	6,7	6,4	..	42,7	38,7	..	49,6	54,3	..	0,7	0,3
Bahrein	0,1	0,7	1,4	8,8	14,1	13,8	67,4	55,3	55,7	18,0	28,3	27,3	5,7	1,7	1,7
Bangladesh	0,3	0,7	0,7	11,4	5,2	5,0	60,8	77,5	79,3	25,4	14,0	12,8	2,1	2,7	2,2
Camboya	0,1	0,0	0,0	0,6	1,4	2,3	68,3	92,9	92,8	28,5	5,3	4,5	2,5	0,4	0,4
China	0,7	1,9	2,2	18,0	14,0	13,7	54,2	63,1	63,9	24,3	18,6	18,0	2,8	2,4	2,2
Emiratos Árabes Unidos	0,6	1,3	1,2	10,8	9,4	9,2	49,5	47,4	45,4	37,0	39,4	41,4	2,2	2,3	2,8
Filipinas	0,7	0,2	0,2	23,6	22,6	20,1	58,2	66,1	68,1	13,2	8,8	9,4	4,3	2,3	2,2
Georgia	..	0,2	0,1	..	13,7	13,8	..	28,6	27,8	..	57,1	57,8	..	0,5	0,5
Hong Kong (China)	0,6	0,3	0,4	9,2	6,9	6,7	76,6	81,3	81,9	12,4	10,6	10,1	1,1	0,9	0,8
India	3,1	6,7	6,7	14,6	13,1	13,0	37,3	43,7	43,8	41,5	33,4	32,9	3,4	3,2	3,6
Indonesia	0,7	5,4	4,6	15,7	11,6	9,1	54,9	62,8	66,5	22,5	14,3	14,2	6,0	5,9	5,6
Irán, República Islámica del	0,0	0,6	0,5	6,9	6,6	5,5	30,9	34,9	36,3	62,2	56,2	56,8	0,0	1,7	1,0
Iraq	2,1	5,1	6,5	15,9	3,1	10,1	26,2	41,2	41,6	52,7	43,7	37,9	3,1	6,8	3,9
Jordania	3,0	2,6	2,6	18,6	11,2	10,7	39,2	48,9	48,5	37,8	35,6	36,3	1,4	1,6	1,9
Kazajistán	..	0,3	0,3	..	9,8	4,0	..	17,8	29,1	..	71,9	66,6	..	0,2	0,0
Kirguistán	..	0,0	0,0	..	10,6	5,4	..	51,2	60,9	..	38,2	33,6	..	0,1	0,0
Kuwait	0,1	0,9	0,8	15,4	14,5	16,8	33,7	42,2	41,7	49,6	38,6	36,9	1,3	3,8	3,9
Líbano	1,4	2,2	2,0	6,1	7,7	6,5	33,9	30,3	29,4	58,7	59,5	61,9	0,1	0,3	0,3
Malasia	0,5	0,4	0,4	19,7	18,2	13,3	57,5	66,0	72,2	18,0	13,2	12,3	4,3	2,2	1,8
Maldivas	0,0	0,5	0,4	0,6	2,2	2,2	85,8	81,0	79,8	13,3	11,7	14,3	0,3	4,7	3,2
Mongolia	0,7	0,0	0,0	0,1	3,9	3,0	33,1	48,1	45,2	66,0	46,2	49,7	0,1	1,8	2,2
Myanmar	0,5	0,1	0,1	3,2	0,4	0,3	69,3	90,9	95,1	23,4	8,0	4,2	3,7	0,6	0,3
Nepal	0,2	0,1	0,1	3,2	2,9	2,2	70,6	82,5	82,7	20,1	12,2	12,7	5,8	2,3	2,3
Omán	0,5	0,5	0,5	10,0	8,7	7,5	54,4	62,0	62,9	32,4	26,6	26,5	2,7	2,2	2,6
Pakistán	2,4	3,3	2,8	15,3	8,1	8,0	50,1	65,5	67,8	29,8	20,5	19,6	2,4	2,6	1,8
Qatar	0,4	0,2	0,2	12,1	10,3	10,2	38,7	36,1	33,0	46,3	52,1	54,9	2,7	1,3	1,7
Rep. Dem. Popular Lao	0,1	0,0	0,0	1,0	0,6	0,6	88,3	91,2	92,2	9,7	6,3	6,0	0,9	1,8	1,2
República Árabe Siria	2,9	2,6	2,5	15,2	9,5	7,7	21,2	36,9	38,0	60,7	50,7	51,5	0,0	0,3	0,3
República de Corea	0,9	1,4	1,4	30,9	18,8	17,5	48,2	61,0	64,5	15,0	14,2	13,1	4,9	4,5	3,5
Singapur	0,6	0,6	0,6	18,0	15,7	15,4	63,2	66,9	66,5	16,0	14,7	15,5	2,2	2,1	1,9
Sri Lanka	4,4	0,6	0,6	9,8	4,6	3,4	65,0	76,4	76,1	18,0	14,4	17,0	2,8	4,0	2,9
Tailandia	1,0	1,4	1,3	14,0	12,1	12,2	63,2	69,5	71,1	19,9	14,2	12,7	2,0	2,8	2,6
Taiwán, Provincia china de	0,5	1,9	1,9	27,7	19,0	16,5	50,3	62,8	67,2	18,0	13,3	12,1	3,5	3,0	2,4
Tayikistán	..	0,9	0,9	..	0,1	6,4	..	53,2	56,5	..	45,6	36,1	..	0,1	0,1
Turkmenistán	..	0,0	0,0	..	8,0	2,1	..	43,5	44,1	..	48,5	53,9	..	0,0	0,0
Turquía	5,9	5,3	5,0	13,3	8,1	6,2	23,7	19,5	19,1	56,4	66,4	69,3	0,6	0,6	0,3
Uzbekistán	..	0,0	0,0	..	7,5	11,3	..	36,5	37,5	..	55,9	51,0	..	0,0	0,1
Viet Nam	0,1	0,3	0,2	0,7	4,7	6,8	61,6	79,6	78,0	36,9	13,6	13,3	0,7	1,9	1,6
Yemen	5,4	4,7	3,8	6,6	11,2	10,8	40,6	64,0	60,9	41,4	18,6	22,5	6,0	1,5	2,0
Promedio (sin ponderar)	1,2	1,5	1,4	11,7	9,5	8,8	52,7	56,1	57,1	32,0	31,1	31,0	2,5	2,0	1,7

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por la Dirección de Estadísticas Comerciales del FMI, CD-ROM, junio de 2004,

Nota: Se indican en negrita los tres porcentajes más elevados por región de exportación.

En Asia central y occidental, la Organización de Cooperación Económica (OCE) reúne a los Estados signatarios de la República Islámica del Irán, el Pakistán y Turquía, a los que en 1992 se sumaron Afganistán, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán. En mayo de 2004 tuvo lugar un seminario de tres días sobre transporte multimodal y facilitación del comercio en la región de la OCE. Durante su celebración, el Secretario General de la OCE declaró que la Organización concedía gran prioridad al desarrollo del transporte y las comunicaciones en la región. En el seminario se recomendó el establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado, así como la creación de enlaces fronterizos y de relaciones comerciales entre asociaciones que se ocupan del comercio y el transporte, las mejoras de las normas de servicio y la simplificación de los procedimientos aduaneros. El seminario terminó con una serie de recomendaciones sobre, entre otras materias, la organización del comercio y las políticas arancelarias, los procedimientos aduaneros, la formación de oficiales de aduanas, el establecimiento de vínculos entre las asociaciones en materia de transporte y las zonas de tránsito, y la preparación de una guía comercial y de una página web con información sobre el comercio, el transporte, el tránsito y las instituciones y actividades de facilitación aduanera.

En Asia meridional, los Estados miembros de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (ASAMCOR), Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka firmaron en enero de 2004 un acuerdo para crear el Acuerdo de Libre Comercio para el Asia Meridional. En él se establece un programa de liberación comercial que incluye con carácter general plazos y categorías para reducir una diversidad de obstáculos al comercio durante los dos próximos decenios. Como primera medida, el arancel nominal de todas las mercancías objeto de tráfico intrarregional deben reducirse progresivamente hasta alcanzar la horquilla de 0-5% para 2016. Se prevé la iniciación de este proceso de reducción poco después de la entrada en vigor del acuerdo en enero de 2006. Los países miembros que no sean PMA han de reducir todos los aranceles al 20% como máximo durante los dos próximos años contados desde la entrada en vigor del acuerdo. Durante los cinco años siguientes debe proseguirse la reducción hasta situarse en el tramo de 0-5%. Los Estados miembros PMA deben disminuir sus tarifas al 30% como máximo durante los dos próximos años a partir

de enero de 2006 y al 0-5% durante los ocho años siguientes.

Ya en 1993 se había firmado el Acuerdo de Comercio Preferencial de la ASAMCOR (ACOPAM) que entró en vigor dos años más tarde. Su objetivo era mejorar el comercio interregional concediendo un cierto carácter preferencial a los países de acuerdo con sus necesidades de desarrollo. A diferencia del acuerdo ACOPAM, el nuevo acuerdo constitutivo de la SAFTA prevé también el establecimiento de las medidas de facilitación del comercio necesarias para apoyar y complementar el programa de liberalización comercial y otras iniciativas para aplicar el SAFTA. Una de las finalidades de esas medidas es el establecimiento de procedimientos sencillos y rápidos para que las mercancías transportadas y los operadores crucen las fronteras de los Estados miembros de la ASAMCOR con el menor retraso posible. En la lista de medidas figura un acuerdo de facilitación del tránsito encaminado a garantizar también a los países miembros sin litoral de Bhután y Nepal todas las ventajas del comercio interregional.

B. EL COMERCIO MARÍTIMO Y LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN ASIA

El comercio contenedorizado

Los 12 principales exportadores de Asia meridional y oriental (cuadros 49 a 51) representaron conjuntamente el 49,3% de las exportaciones contenedorizadas mundiales en 2003. Se prevé que esta participación aumente al 52,1% en 2005, presumiendo una tasa media anual de crecimiento del 11,2% en 2004 y 2005.

China es con mucho el mayor exportador mundial de carga contenedorizada, con 14,4 millones de TEU en 2003, que se espera pase a 18,6 millones de TEU en 2005, sobre la hipótesis de una tasa de crecimiento anual de casi el 18%, que es también la más elevada de la región. China representará entonces el 24% de las exportaciones contenedorizadas mundiales. De hecho, la mayor corriente de tráfico contenedorizado bilateral es, globalmente, la de las exportaciones chinas a los Estados Unidos. En 2003 aumentaron un 13% para sumar 4,6 millones de TEU¹⁹.

El segundo mayor exportador asiático es el Japón, cuyas exportaciones contenedorizadas se espera que crezcan un 6,2% anualmente entre 2003 y 2005, para alcanzar 4,5 millones de TEU en ese último año. La segunda mayor tasa de crecimiento de la región, con

casi un 9%, es la de Viet Nam, cuyas exportaciones contenedorizadas se espera que alcancen 442.000 TEU en 2005. Se prevé que la India aumente anualmente sus exportaciones contenedorizadas en un porcentaje relativamente reducido del 3,8%, lo que colocará al país en la octava posición entre los principales exportadores de Asia meridional y oriental.

El comercio entre los 12 principales exportadores de Asia meridional y oriental representa más de la mitad de las exportaciones contenedorizadas en el caso de Singapur (66,7%), Filipinas (54,4%) y la Provincia china de Taiwán (50,9%). Es menor importante para la India (14% de las exportaciones indias), Hong Kong (China) (20,3%) y también para China (22,1%). En el comercio de esta última dominan sus exportaciones a América del Norte.

Las corrientes más importantes de comercio contenedorizado entre países asiáticos en 2003 fueron

las exportaciones de China al Japón (1.041.961 TEU), seguidas por las exportaciones chinas a Hong Kong (China) (720.734 TEU), las de la Provincia china de Taiwán a China (688.334 TEU), las de la República de Corea a China (504.081 TEU) y las japonesas a China (502.895 TEU). Las importaciones chinas y las exportaciones procedentes de otros países asiáticos son también las de mayores tasas de crecimiento. Se prevé que en 2004 y 2005 las exportaciones chinas a la India crezcan un 25,2% anual, las exportaciones a la República de Corea un 23% y las dirigidas al Japón un 22,8%. Se prevé que las exportaciones de Viet Nam a los otros 11 principales países de Asia meridional y oriental crezcan un 7,4%, las del Japón un 7,3% y las de la República de Corea un 7,2%. Con una tasa anual del 13,4%, el Japón y la República de Corea son los dos países con mayor crecimiento previsto de las importaciones en comparación con los 11 restantes principales exportadores de Asia meridional y oriental (véase cuadro 52).

Cuadro 49

El comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2003

(en TEU)

País importador	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam	Totales
China	0	91485	720 734	71 869	57 872	1 041 961	144 926	354 039	156 711	59 389	205 680	53 105	2 957 771
Filipinas	43 791	0	23 241	1 561	3 093	121 514	8 605	33 078	15 133	8 378	24 667	1 899	284 960
Hong Kong (China)	80 669	9 171	0	1 222	2 788	6 761	3 114	2 207	3 503	4 245	5 510	1 543	120 733
India	29 962	12 608	17 053	0	8 102	18 811	56 716	27 880	14 244	7 234	7 912	3 638	204 160
Indonesia	154 312	39 468	60 745	29 728	0	184 992	62 571	68 969	161 317	28 341	65 357	23 542	879 342
Japón	502 895	76 813	349 081	32 850	72 111	0	105 933	224 358	113 090	121 695	223 735	36 007	1 858 568
Malasia	126 816	69 223	100 454	93 846	21 914	117 646	0	35 711	0	36 060	65 577	34 508	701 755
República de Corea	504 081	55 745	139 308	34 878	43 675	174 896	43 073	0	50 468	35 067	60 366	72 484	1 214 041
Singapur	116 799	42 972	78 472	54 272	54 474	41 710	80 762	13 653	0	76 003	59 354	24 501	642 972
Tailandia	114 917	29 838	119 830	24 663	32 054	155 149	47 375	30 949	57 284	0	46 823	14 046	672 928
Taiwán, Provincia china de	688 334	56 006	228 297	8 846	33 295	157 070	80 214	32 808	43 734	39 165	0	0	1 367 769
Viet Nam	17 744	21 965	5 495	1 065	1 577	32 754	8 189	30 442	9 351	892	0	0	129 474
Totales	2 380 320	505 294	1 842 710	354 800	330 955	2 053 264	641 478	854 094	624 835	416 469	764 981	265 273	11 034 473

Fuente: Global Insight, abril de 2004, Robert.West@GlobalInsight.com.

Cuadro 50

Previsión del comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2005
(en TEU)

País exportador	País importador													Totales
	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam		
China	0	130 472	867 439	112 682	79 843	1 572 209	202 627	535 560	218 453	84 355	305 410	75 420	4 184 470	
Filipinas	57 597	0	25 514	1 794	3 288	124 738	9 582	36 309	17 002	9 350	27 356	2 027	314 557	
Hong Kong (China)	91 617	9 515	0	1 318	2 942	7 123	3 338	2 424	3 828	4 580	5 938	1 665	134 288	
India	36 142	13 795	18 513	0	8 969	19 715	60 932	31 462	15 605	8 066	8 444	4 006	225 649	
Indonesia	201 304	43 095	66 042	34 762	0	197 285	68 666	78 599	174 253	31 336	72 960	26 087	994 389	
Japón	687 059	79 911	363 853	36 995	77 546	0	112 353	251 228	119 746	131 537	240 263	37 846	2 138 337	
Malasia	162 597	72 095	109 549	108 632	23 923	126 409	0	41 317	0	41 841	71 668	37 239	795 270	
República de Corea	615 627	60 302	154 794	38 253	48 020	185 722	48 959	0	55 306	39 853	68 703	80 359	1 395 898	
Singapur	151 345	46 529	87 120	63 355	56 340	44 420	89 778	15 641	0	85 837	67 883	26 814	735 062	
Tailandia	152 273	32 641	131 078	28 401	34 852	165 595	51 686	35 039	63 873	0	52 321	15 403	763 162	
Taiwán, Provincia china de	805 815	58 622	240 460	8 955	34 594	162 214	86 758	35 974	47 519	42 258	0	0	1 523 169	
Viet Nam	24 223	25 073	5 866	1 231	1 693	36 302	8 912	34 799	10 211	1 023	0	0	149 333	
Totales	2 985 599	572 050	2 070 228	436 378	372 010	2 641 732	743 591	1 098 352	725 796	480 036	920 946	306 866	13 353 584	

Fuente: Global Insight, abril de 2004, *Robert.West@GlobalInsight.com*.

Cuadro 51

Exportaciones contenedorizadas de los países de Asia meridional y oriental, en 2003 y previsiones para 2005
(en TEU y porcentajes)

	Total exportaciones 2003	Total exportaciones 2005	Crecimiento anual, 2003-2005	Exportaciones a 11 países asiáticos, porcentaje del total, 2003	Exportaciones a 11 países asiáticos, porcentaje del total, 2005
China	13 398 646	18 621 399	17,89	22,08	22,47
Filipinas	524 438	587 277	5,82	54,34	53,56
Hong Kong (China)	594 667	681 825	7,08	20,3	19,7
India	1 452 672	1 564 897	3,79	14,05	14,42
Indonesia	2 209 628	2 514 987	6,69	39,8	39,54
Japón	3 954 325	4 456 581	6,16	47	47,98
Malasia	1 679 098	1 931 752	7,26	41,79	41,17
República de Corea	2 764 818	3 133 394	6,46	43,91	44,55
Singapur	964 371	1 101 162	6,86	66,67	66,75
Tailandia	1 790 701	2 023 801	6,31	37,58	37,71
Taiwán, Provincia china de	2 689 246	2 982 094	5,30	50,86	51,08
Viet Nam	372 531	442 387	8,97	34,76	33,76
Total 12 países	32 395 141	40 041 556	11,18	34,06	33,35
Porcentaje mundial de 12 países	49,33%	52,10%			
Mundo	65 666 521	76 859 314	8,19		

Fuente: Cuadro recopilado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Global Insight, abril de 2004.

Cuadro 52

Previsión del crecimiento del comercio contenedorizado entre los países de Asia meridional y oriental, 2003-2005, tasa de crecimiento anual

(en porcentajes)

País exportador	País importador												Totales
	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam	
China		19,4	9,7	25,2	17,5	22,8	18,2	23,0	18,1	19,2	21,9	19,2	18,9
Filipinas	14,7		4,8	7,2	3,1	1,3	5,5	4,8	6,0	5,6	5,3	3,3	5,1
Hong Kong (China)	6,6	1,9		3,9	2,7	2,6	3,5	4,8	4,5	3,9	3,8	3,9	5,5
India	9,8	4,6	4,2		5,2	2,4	3,7	6,2	4,7	5,6	3,3	4,9	5,1
Indonesia	14,2	4,5	4,3	8,1		3,3	4,8	6,8	3,9	5,2	5,7	5,3	6,3
Japón	16,9	2,0	2,1	6,1	3,7		3,0	5,8	2,9	4,0	3,6	2,5	7,3
Malasia	13,2	2,1	4,4	7,6	4,5	3,7		7,6	0,0	7,7	4,5	3,9	6,5
República de Corea	10,5	4,0	5,4	4,7	4,9	3,0	6,6		4,7	6,6	6,7	5,3	7,2
Singapur	13,8	4,1	5,4	8,0	1,7	3,2	5,4	7,0		6,3	6,9	4,6	6,9
Tailandia	15,1	4,6	4,6	7,3	4,3	3,3	4,5	6,4	5,6		5,7	4,7	6,5
Taiwán, Provincia china de	8,2	2,3	2,6	0,6	1,9	1,6	4,0	4,7	4,2	3,9		n.a.	5,5
Viet Nam	16,8	6,8	3,3	7,5	3,6	5,3	4,3	6,9	4,5	7,1	n.a.		7,4
Totales	12,0	6,4	6,0	10,9	6,0	13,4	7,7	13,4	7,8	7,4	9,7	7,6	10,0

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Global Insight, abril de 2004.

Los puertos y los servicios de transporte marítimo de los buques de línea

El 62% del movimiento mundial de los puertos de contenedores se realiza en Asia (estimación basada en los datos para 2002). En 2003, 20 de los 30 principales puertos mundiales de contenedores estaban situados en Asia (cuadro 53).

Shenzhen es el puerto que en 2003 registró el máximo crecimiento absoluto de todos los puertos del mundo, con un crecimiento anual de 3 millones de TEU. Salalah (Omán), que ocupa el 34º puesto del mundo, registró la máxima tasa de crecimiento anual entre los 70 principales puertos mundiales, con un aumento de más del 65% entre 2002 y 2003.

Hong Kong (China) y Singapur siguen siendo con mucho los mayores puertos de contenedores del mundo. La mayoría de las rutas intercontinentales del transporte marítimo de los buques de línea que unen Asia con Europa o América del Norte hacen escala en ellos. Existe también, sin embargo, un número cada vez mayor de otros puertos de distribución de carga y de puertos secundarios de escala directa, y la mayoría de las alianzas de transporte marítimo por buques de línea regular suelen ofrecer otras alternativas, como se expone en el gráfico 14. Port Klang y Tanjung Pelepas, que figuran en el primer recuadro, por ejemplo, se han convertido en puertos de distribución de carga por importantes redes de enlace. En Laem Chabang hacen principalmente escala directa las rutas interregionales principales y también los servicios costeros intrarregionales.

Cuadro 53

Los 20 mayores puertos de contenedores de Asia en 2001, 2002 y 2003

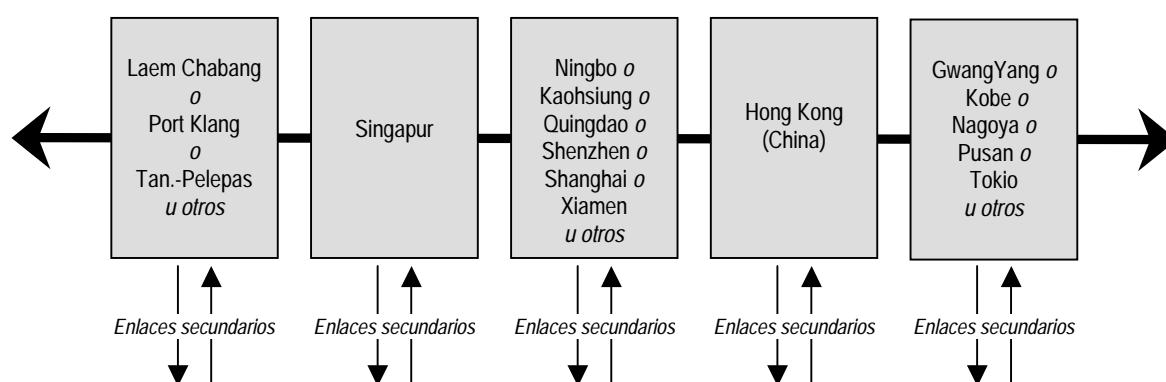
Puesto	Puerto	País	2001	2002	2003	Crecimiento porcentual 2002-2003
			TEU	TEU	TEU	
1	1	Hong Kong	17 900	19 144	20 450	6,82
2	2	Singapur	15 520	16 941	18 100	6,84
3	3	Shanghai	6 330	8 612	11 370	32,03
4	4	Shenzhen	5 079	7 614	10 650	39,87
5	5	Busan	8 073	9 453	10 368	9,68
6	6	Kaoshiung	7 540	8 493	8 844	4,13
11	7	Dubai	3 502	4 194	5 152	22,84
12	8	Port Kelang	3 760	4 533	4 840	6,77
14	9	Qingdao	2 639	3 410	4 230	24,05
16	10	T, Pelepas	2 049	2 669	3 487	30,65
17	11	Tokio	2 750	3 028	3 314	9,45
19	12	Laem Chab,	2 367	2 749	3 180	15,68
21	13	Tianjin	2 011	2 408	3 020	25,42
22	15	Ningbo	1 213	1 859	2 772	49,11
23	14	Guangzhou	1 628	2 173	2 760	27,01
24	16	Jakarta	2 222	2 398	2 758	15,01
26	17	Manila	2 296	2 462	2 561	4,02
28	18	Yokohama	2 304	2 365	2 503	5,84
29	19	Xiamen	1 295	1 754	2 330	32,84
30	20	J. Nehru Port	1 462	1 946	2 269	16,6

Fuente: Cargo Systems, agosto de 2004; Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, páginas web de la compañía.

Nota: Singapur incluye PSA Corp y el puerto Jurong. Shenzhen incluye Chiwan, Shekou y Yantian.

Gráfico 14

Estructura de las escalas portuarias de Asia sudoriental y oriental



Fuente: UNCTAD, sobre la base de una idea expuesta por Shigeru Yoshida en "Structural changes of container route network in East Asia", en el III International Port Forum, Gwang Yang, República de Corea, abril de 2004.

Si se compara con la competencia en las economías vecinas, los puertos de Singapur y Hong Kong (China) tienen la ventaja de atraer ya el mayor número de servicios de transporte marítimo en buques de línea regular. Esto contribuye por sí mismo a generar economías de escala y a obtener los máximo niveles de conectividad, lo que a su vez aumenta su atractivo como puertos de escala.

Sin embargo, otros puertos de incorporación reciente han podido sustraer ciertas actividades a los principales puertos tradicionales de distribución de carga. Port Klang en Malasia, por ejemplo, ha conseguido atraer al tráfico de transbordo que solía pasar por Singapur, y Shenzhen ha podido atraer al comercio internacional chino que en años anteriores hubiera pasado por Hong Kong (China).

Para conseguir ser competitivo en materia de transbordo, Malasia ha suprimido las limitaciones relativas al cabotaje en las principales rutas de transporte marítimo en buques de líneas regulares. Se permite a las empresas internacionales que realizan este transporte recoger carga en puertos secundarios de Malasia y transbordarlos, por ejemplo, en Port Klang o Tanjung-Pelepas. Más al norte, Gwang Yang (República de Corea) espera beneficiarse de las limitaciones al cabotaje en los países vecinos. Tiene concretamente la esperanza de convertirse en uno de los principales centros de transbordo entre los puertos del Japón y de China septentrional. En los cuatro primeros meses de 2004, Gwang Yang creció un 24% en comparación con el mismo período de 2003.

La importancia de los países asiáticos y de sus puertos en las redes mundiales de transporte marítimo por líneas regulares queda también de manifiesto en el cuadro 54, en el que se expone la capacidad en TEU de las empresas navieras y los buques que tienen en servicio. China (3,7 millones de TEU), Hong Kong (China) (3,5 millones de TEU) y Singapur (2,4 millones de TEU) son las tres economías con mayores flotas. Los puertos de estas economías, así como los de Malasia y la Provincia china de Taiwán, son los únicos en los que en la actualidad hacen escala los mayores portacontenedores del mundo en funcionamiento, que tienen una capacidad registrada de

8.063 TEU. Pese a que Singapur atrae a los mayores portacontenedores mundiales, el tamaño medio de los buques en Singapur es en la actualidad comparativamente bajo (2.606 TEU), como consecuencia de ser fundamentalmente un puerto de transbordo que depende en gran medida de la conexión entre los servicios de transporte a gran distancia y los regionales de distribución, utilizándose en estos últimos buques relativamente más pequeños. Corresponde por otra parte a Hong Kong (China) el mayor tamaño medio de los buques por ser muy inferior la parte dedicada a transbordo y centrarse en las importaciones y exportaciones de China continental, así como en las reexportaciones de su zona franca.

Si observamos la distribución de la flota en las tres principales rutas intraasiáticas (cuadro 55), vemos que la mayor capacidad (741.879 TEU) corresponde a Asia oriental y Asia nororiental, seguida por la ruta Lejano Oriente-Oriente Medio. Esta última es parte de la gran ruta principal Este-Oeste y por ello el tamaño medio de los buques es muy elevado. Los menores tamaños se registran en las rutas dedicadas fundamentalmente a servicios de enlace como el transporte costero de Asia del sudeste y los servicios que conectan Asia nororiental y sudoriental.

Como ya se examinó en el capítulo 4, los fletes del tráfico de Asia con Europa y América del Norte dependen en gran medida de la oferta y la demanda mundiales y de los desequilibrios comerciales. El excedente comercial de Asia con América del Norte y con Europa se refleja en los fletes, que son dos veces superiores para las exportaciones asiáticas que para las importaciones de ese continente.

C. LA OFERTA DE SERVICIOS MARÍTIMOS EN ASIA

Pese a ser importante la presencia de países asiáticos en la mayoría de los sectores marítimos (gráfico 15), no todos ellos participan por igual en todos los sectores, sino que se especializan en algunos de ellos. Más adelante se examinará la situación de los diversos sectores marítimos y la participación de países y empresas asiáticas, dedicando especial atención al transporte efectuado por portacontenedores

Cuadro 54

Atribución de portacontenedores a países asiáticos, mayo de 2004

País	Distribución de la flota		Capacidad en TEU por buque		Nº de servicios en líneas regulares
	TEU	Buques	Máxima	Media	
Arabia Saudita	791 020	280	6 750	2 825	144
Bahrein	14 088	9	2 672	1 565	9
Bangladesh	22 209	37	1 034	600	20
Brunei Darussalam	7 478	18	802	415	12
Camboya	8 999	15	1 158	600	16
China	3 678 340	1 188	8 063	3 096	827
Chipre	64 617	72	3 250	897	44
Emiratos Árabes Unidos	724 792	276	6 750	2 626	177
Filipinas	122 806	131	1 923	937	117
Georgia	3 000	6	700	500	6
Hong Kong (China)	3 544 505	1 115	8 063	3 179	717
India	435 954	237	6 420	1 839	184
Indonesia	256 692	189	3 842	1 358	175
Irán, República Islámica del	84 916	50	3 300	1 698	31
Iraq	886	6	380	148	9
Israel	175 137	99	4 992	1 769	60
Japón	1 860 586	752	6 600	2 474	540
Jordania	46 232	34	3 091	1 360	24
Kuwait	14 878	10	2 672	1 488	13
Líbano	47 327	62	1 911	763	36
Malasia	1 773 835	621	8 063	2 856	452
Maldivas	6 624	10	1 158	662	7
Myanmar	6 933	15	712	462	10
Omán	213 712	79	6 420	2 705	34
Pakistán	224 614	109	4 038	2 061	82
Qatar	3 809	11	841	346	4
República Árabe Siria	32 589	48	1 911	679	29
República de Corea	1 967 683	699	6 978	2 815	546
Singapur	2 381 624	914	8 063	2 606	656
Sri Lanka	725 181	263	5 774	2 757	167
Tailandia	362 511	202	6 200	1 795	145
Taiwán, Provincia china de	1 959 434	629	8 063	3 115	403
Turquía	221 410	208	4 350	1 064	139
Viet Nam	85 702	93	1 888	922	95
Yemen	117 821	46	5 762	2 561	35

Fuente: www.ci-online.co.uk, 30 de abril de 2004.

Nota: En la columna "Distribución de la flota" figuran el número de buques y la capacidad total en TEU de todos los buques que están en explotación en servicios de líneas regulares que hacen escala en los puertos de los países.

Cuadro 55

Despliegue de la flota de portacontenedores en las rutas entre países asiáticos, abril de 2004

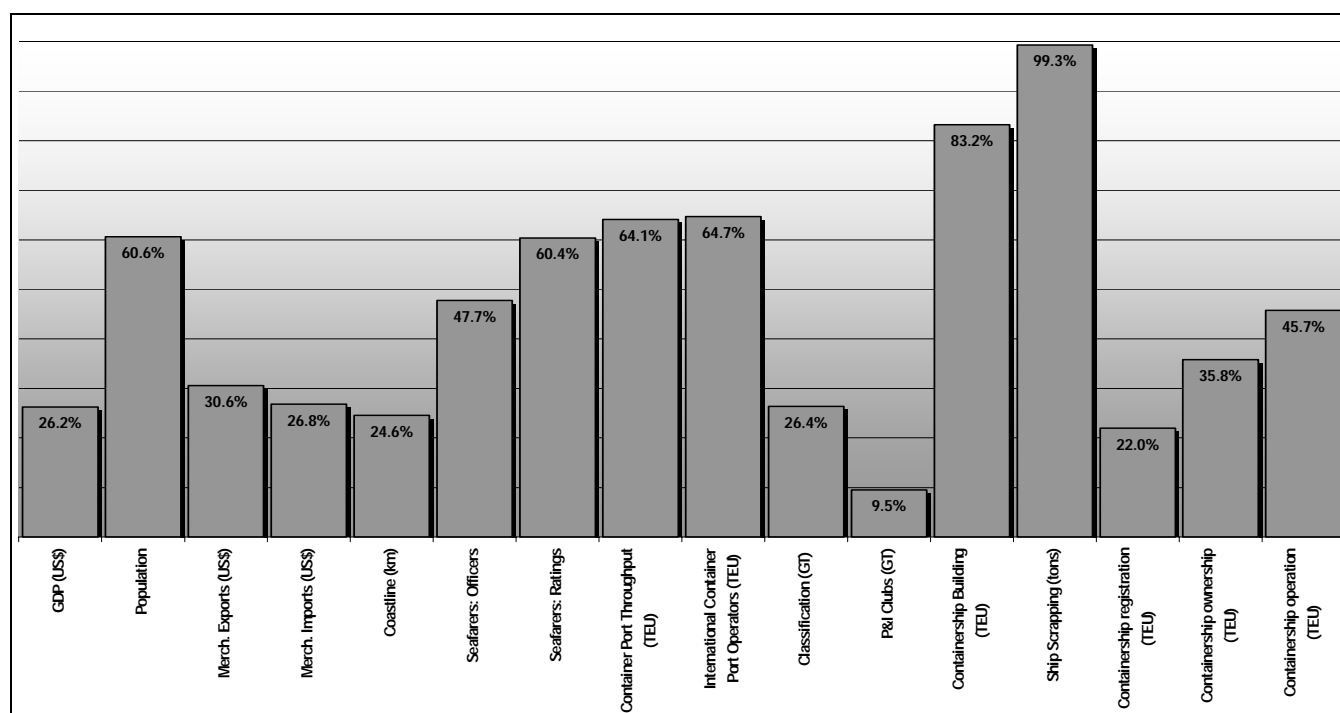
Ruta	Buques desplegados	TEU desplegadas	Tamaño medio de los buques
Asia oriental-Asia nororiental	374	741 879	1 984
Lejano Oriente-Oriente Medio	186	632 201	3 399
Lejano Oriente-subcontinente indio	233	631 196	2 709
Costera de Asia oriental	274	622 246	2 271
Asia oriental-Asia sudoriental	305	616 414	2 021
Subcontinente indio-Asia sudoriental	145	320 148	2 208
Subcontinente indio-Oriente Medio	125	291 363	2 331
Asia nororiental-Asia sudoriental	177	283 543	1 602
Lejano Oriente-mar Rojo	71	244 854	3 449
Costera de Asia	192	236 349	1 231

Fuente: *Containerisation International Online*, 30 de abril de 2004.

Gráfico 15

Perfil marítimo de Asia

(en porcentaje de los totales mundiales)



Fuente: Recopilación de la UNCTAD sobre la base de datos facilitados por diversas fuentes. Para detalles véanse los textos que los acompañan. Los datos corresponden a 2004 o al último año de que se disponen. Véase el texto para fuentes y años determinados.

Cuadro 56

Empresas asiáticas de transporte marítimo por buques de línea regular

Clasificación mundial	Nombre de la empresa	País/territorio	TEU existentes	TEU existentes, en porcentaje del total mundial	Portacontenedores existentes	Tamaño medio de los buques existentes	TEU en carteras de pedido	TEU en carteras de pedido en porcentaje de las TEU existentes	Portacontenedores en cartera de pedidos	Tamaño medio de los buques en carteras de pedido	Tamaño medio de los buques en carteras de pedido, en porcentaje del tamaño medio de la flota existente
3	Evergreen	Taiwán, Provincia china de	455 000	5,91	158	2 880	152 000	33	22	6 909	240
6	APL	Singapur	287 000	3,73	87	3 299	29 000	10	6	4 833	147
7	Hanjin	República de Corea	287 000	3,73	78	3 679	72 000	25	10	7 200	196
8	NYK	Japón	260 000	3,38	95	2 737	82 000	32	10	8 200	300
9	COSCO	China	232 000	3,01	107	2 168	131 000	56	20	6 550	302
10	China Shipping	China	218 000	2,83	102	2 137	239 000	110	38	6 289	294
11	OOCL	Hong Kong (China)	204 000	2,65	56	3 643	79 000	39	11	7 182	197
12	K-line	Japón	198 000	2,57	66	3 000	107 000	54	19	5 632	188
14	ZIM	Israel	187 000	2,43	85	2 200	28 000	15	6	4 667	212
15	MOL	Japón	181 000	2,35	58	3 121	83 000	46	12	6 917	222
18	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	160 000	2,08	58	2 759	64 000	40	18	3 556	129
20	Hyundai	República de Corea	141 000	1,83	37	3 811	34 000	24	5	6 800	178
21	PIL	Singapur	117 000	1,52	91	1 286	26 000	22	12	2 167	169
22	Wan Hai	Taiwán, Provincia china de	97 000	1,26	67	1 448	52 000	54	18	2 889	200
23	UASC	Emiratos Árabes Unidos	76 000	0,99	34	2 235	-	0	-	n/a	n/a
25	IRISL	Irán, República Islámica del	53 000	0,69	57	930	19 000	36	8	2 375	255

Fuente: Cálculos efectuados por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Dyna Liners 20/2004, mayo

Las empresas de transporte marítimo por buques de línea regular

Dieciséis de las 25 principales empresas mundiales de este tipo, y 28 de las 50 principales, tienen su base en Asia. En el cuadro 56 figura una lista de las 16 empresas asiáticas de transporte marítimo por buques de línea regular con la mayor capacidad de TEU transportadas.

Las mayores empresas asiáticas desde el punto de vista de la capacidad de acarreo de contenedores son Evergreen (Provincia china de Taiwán), APL

(Singapur), Hanjin (República de Corea), NYK (Japón) y COSCO (China). Las mayores carteras de pedidos son las de China Shipping (China), Evergreen, COSTO, K-line (Japón) y MOL (Japón). Si se tiene en cuenta la cartera de pedidos en relación con la flota existente en servicio, los mayores crecimientos previstos corresponden a China Shipping, COSCO, K-line (Provincia china de Taiwán) y MOL. China Shipping es la única empresa de las 25 principales mundiales cuya cartera de pedidos es mayor que la flota que tiene en la actualidad en propiedad o explotación²⁰.

Hyundai (República de Corea), Hanjin, OOCL (Hong Kong, China), APL y MOL son las empresas cuyo tamaño medio de los buques es el mayor de la flota existente. Por lo que respecta a las carteras de pedidos, las empresas cuyos buques son los que mayores tamaños medios tienen son NYK, Hanjin, OOCL, MOL y Evergreen. Los buques de IRISL (República Islámica del Irán), PIL (Singapur), Wan Hai y China Shipping son los que menor tamaño tienen en la actualidad, por estar especializados en el tráfico regional y de distribución. IRISL y China Shipping se encuentran, sin embargo, entre las empresas con el mayor crecimiento proyectado del tamaño medio de sus buques, junto con COSTO, NYK y Evergreen.

Corresponde conjuntamente a las 16 principales empresas de transporte marítimo por buques de línea regular el 41% de la capacidad de carta TEU existente. El tamaño medio de los buques que figuran en las carteras de pedido es 5.567 TEU, que es más del doble del tamaño medio existente.

Propiedad de los portacontenedores

Las empresas de transporte marítimo por buques de línea regular suelen alquilar una gran parte de sus buques a propietarios no operadores, muchos de los cuales tienen su sede en Europa. La proporción de capacidad perteneciente a estas empresas es normalmente mayor en Asia que en Europa. Las principales empresas asiáticas de este tipo a principios de 2004 son Evergreen (Provincia china de Taiwán), COSCO (China), APL (Singapur), NYK (Japón) y K-Line (Japón)²¹.

Buques con pabellón nacional

De los países asiáticos en desarrollo (cuadro 57), Indonesia tiene el mayor número de buques con pabellón nacional (1.405), seguido por Singapur (916), Filipinas (872), la República de Corea (810), Hong Kong, China (699) y Camboya (591). Con respecto a la capacidad de transporte de carga, las mayores flotas con pabellón nacional son las de Singapur (34,8 millones TPM), seguido por Hong Kong, China (34,2), la India (10,7), la República de Corea (9,6), Irán (8,2) y Filipinas (6,6).

Por lo que hace al tamaño medio de los buques en TPM, los mayores buques son los de Kuwait (73.516

TPM de tamaño medio), seguido por la República Islámica del Irán (53.491), Hong Kong, China (48.946), Jordania (42.122), Singapur (38.033) y Qatar (33.051). Por lo que respecta a la edad de los buques, Qatar tiene la mayor proporción de nuevos buques, es decir buques entre 0 y 4 años de edad (26,1%), seguido por Hong Kong, China (23,2%), la República Islámica del Irán (19%), Singapur (13,8%) y Brunei (11,1%). Todos los buques que ondean pabellón de Irán, Omán y Yemen tienen 20 o más años.

Construcción de portacontenedores

Nueve de los diez principales constructores de portacontenedores son asiáticos. Las cinco mayores empresas se encuentran en la República de Corea (Hyundai H.I., Samsung S.B., Hyundai Samho, Hanjin H.I. y Daewoo S.B.). Otros constructores de buques que se cuentan entre los diez principales son: Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Japón), CSBS (Provincia china de Taiwán), Hyundai Mipo (República de Corea) y Mitsubishi H.I. (Japón). Conjuntamente, la totalidad de los astilleros de Corea representa en la actualidad el 62,3% de TEU encargadas, y la parte de mercado de todos los astilleros asiáticos juntos es del 83,2%. El Japón es el segundo país constructor de buques del mundo, y China el cuarto²².

Sociedades de clasificación

Diez de las 25 mayores sociedades de clasificación se encuentran en Asia. En conjunto, están encargadas del 26% de las clasificaciones mundiales de buques comerciales. La principal sociedad asiática tiene su sede en el Japón, y a ella siguen sociedades en China, República de Corea, Indonesia, Provincia china de Taiwán y la India²³.

Asociaciones de seguro mutuo

La mayoría de estas asociaciones tienen su base en el Reino Unido. La mayor asociación asiática se encuentra en el Japón²⁴.

Fabricación de contenedores

Aproximadamente el 90% de todos los contenedores se construyen en China. Las dos principales empresas son CIMC y Singamas²⁵.

Cuadro 57

Flotas con pabellón nacional de los países asiáticos en desarrollo, enero de 2004

Estado del pabellón		Edad de los buques					Total
		0-4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20 o más años	
Arabia Saudita	Número de buques	0%	6%	0%	9%	85%	65
	TPM	0%	11%	0%	3%	86%	1 722 728
	Tamaño medio de los buques, TPM		48 560		8 257	26 890	26504
Bahrein	Número de buques	7%	13%	0%	0%	80%	15
	TPM	48%	31%	0%	0%	20%	317 248
	Tamaño medio de los buques, TPM	153 019	49 924			5365	21 150
Brunei Darussalam	Número de buques	11%	11%	33%	11%	33%	9
	TPM	8%	16%	47%	4%	26%	3 105
	Tamaño medio de los buques, TPM	250	500	482	118	264	345
Camboya	Número de buques	1%	0%	3%	9%	87%	591
	TPM	0%	0%	2%	3%	95%	2 831 501
	Tamaño medio de los buques, TPM	2 835	3 000	2 655	1 739	5 191	4 791
Emiratos Árabes Unidos	Número de buques	2%	7%	6%	7%	78%	101
	TPM	12%	12%	4%	2%	70%	868 837
	Tamaño medio de los buques, TPM	53 266	14 898	5 170	2 506	7 715	8 602
Filipinas	Número de buques	4%	9%	8%	12%	67%	872
	TPM	30%	28%	10%	9%	23%	6 598 746
	Tamaño medio de los buques, TPM	51 909	23 702	10 277	5 303	2 578	7 567
Hong Kong, China	Número de buques	23%	28%	17%	10%	22%	699
	TPM	32%	27%	21%	9%	12%	34 213 042
	Tamaño medio de los buques, TPM	66 671	46 959	60 825	45 099	25 915	48 946
India	Número de buques	5%	14%	15%	18%	48%	374
	TPM	9%	11%	19%	27%	35%	10 690 939
	Tamaño medio de los buques, TPM	50 459	21 154	36 018	44 072	20 557	28 585
Indonesia	Número de buques	1%	3%	6%	5%	85%	1405
	TPM	2%	2%	4%	10%	82%	4 416 795
	Tamaño medio de los buques, TPM	7 364	1 948	2 076	5 944	3 052	3 144
Irán, República Islámica del	Número de buques	19%	16%	4%	18%	43%	153
	TPM	49%	26%	0%	10%	15%	8 184 165
	Tamaño medio de los buques, TPM	139 030	85 885	3 530	28 967	18 210	53 491
Iraq	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	19
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	140 727
	Tamaño medio de los buques, TPM					7 407	7 407
Jordania	Número de buques	0%	0%	0%	33%	67%	9
	TPM	0%	0%	0%	13%	87%	379 095
	Tamaño medio de los buques, TPM				16 793	54 786	42 122
Kuwait	Número de buques	2%	9%	13%	15%	62%	47
	TPM	3%	21%	33%	12%	31%	3 455 275
	Tamaño medio de los buques, TPM	105 857	180 165	189 920	58 554	37 219	73 516
Líbano	Número de buques	0%	1%	0%	3%	96%	72
	TPM	0%	0%	0%	13%	87%	238 062
	Tamaño medio de los buques, TPM		800		15345	2994	3 306

Cuadro 57 (continuación)

Estado del pabellón		Edad de los buques					Total
		0-4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20 o más años	
Malasia	Número de buques	3%	20%	15%	10%	53%	457
	TPM	9%	42%	19%	9%	21%	6 528 753
	Tamaño medio de los buques, TPM	41 269	30 798	18 061	12 714	5 745	14 286
Maldivas	Número de buques	0%	0%	7%	4%	89%	45
	TPM	0%	0%	1%	2%	97%	80 455
	Tamaño medio de los buques, TPM			277	966	1 942	1 788
Myanmar	Número de buques	4%	20%	0%	10%	66%	50
	TPM	23%	39%	0%	23%	15%	637 002
	Tamaño medio de los buques, TPM	72 917	24 897		29 497	2 870	12 740
Omán	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	7
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	1 017
	Tamaño medio de los buques, TPM					145	145
Pakistán	Número de buques	0%	0%	12%	18%	71%	17
	TPM	0%	0%	0%	38%	61%	485 195
	Tamaño medio de los buques, TPM			542	62 247	24 781	28 541
Qatar	Número de buques	26%	17%	9%	4%	43%	23
	TPM	18%	34%	18%	12%	18%	760173
	Tamaño medio de los buques, TPM	22255	64788	69058	91717	13766	33051
República de Corea	Número de buques	2%	8%	14%	24%	52%	810
	TPM	1%	21%	18%	34%	26%	9 592 313
	Tamaño medio de los buques, TPM	4 694	29 835	15 492	17 141	5 977	11 842
República Árabe Siria	Número de buques	1%	1%	0%	3%	95%	166
	TPM	2%	1%	0%	9%	88%	687 546
	Tamaño medio de los buques, TPM	6 175	8 650		12 616	3 819	4 142
Singapur	Número de buques	14%	25%	18%	12%	31%	916
	TPM	21%	27%	27%	9%	16%	34 838 480
	Tamaño medio de los buques, TPM	57191	40316	58076	28369	19717	38 033
Sri Lanka	Número de buques	0%	0%	0%	17%	83%	23
	TPM	0%	0%	0%	9%	91%	175 362
	Tamaño medio de los buques, TPM				3 771	8 436	7 624
Tailandia	Número de buques	6%	5%	3%	13%	74%	421
	TPM	1%	9%	5%	23%	61%	3 271 847
	Tamaño medio de los buques, TPM	1 653	14 065	14 018	14 291	6 467	7 772
Yemen	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	9
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	114 771
	Tamaño medio de los buques, TPM					12 752	12 752

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay. Están incluidos todos los tipos de buques comerciales de 100 o más TRB.

Fabricación de grúas de descarga

A principios de 2004 se habían encargado unas 250 de estas grúas en todo el mundo. El mayor suministrador es con mucho ZPMC, con sede en Shanghai, China. La empresa cuenta en la actualidad con una

participación en el mercado del 55%, lo que representa un aumento comparado con el 32% hace un año. Los tres otros grandes productores tienen su sede en Europa, aunque la fabricación se realiza frecuentemente en China, Malasia y otros países asiáticos²⁶.

Operadores de puertos de contenedores

La parte del mercado correspondiente a los operadores mundiales de puertos ha crecido en los últimos años debido principalmente a las concesiones de instalaciones administradas con anterioridad por el Estado y como consecuencia también de fusiones y adquisiciones. La mitad de las diez principales empresas operadoras de puertos están vinculadas a empresas de transporte marítimo. De ellas, Evergreen, COSCO y Hanjin son las tres empresas asiáticas más importantes. El origen de otros operadores se encuentra en un gran puerto de contenedores. Hutchison, la mayor empresa mundial de operaciones portuarias, empezó en Hong Kong (China), PSA en Singapur y ICTSI en Filipinas²⁷.

Desguace de buques

La casi totalidad de los desguaces se efectúa en Asia. India, Bangladesh, China y Pakistán representaron conjuntamente el 97% de las actividades mundiales de desguace entre 1994 y 2002. Otras economías asiáticas que tienen una cierta participación en este sector son Turquía, Viet Nam, Filipinas y Provincia china de Taiwán. En 2003, los desguaces en China se duplicaron, como consecuencia en parte del gran aumento de la demanda nacional de acero. A principios de 2004 los precios de los buques para desguace habían aumentado considerablemente debido al vertiginoso aumento mundial de los precios de los buques (véase el capítulo 4), habiendo adquirido Bangladesh y China mayores petroleros para sus astilleros de desguace que la India²⁸.

Tripulaciones

El 60% de los marineros del mundo proceden de Asia, siendo Filipinas el mayor suministrador y a continuación siguen Indonesia, Turquía, China y la India. Por lo que respecta a los oficiales, Filipinas e Indonesia son también en este caso los proveedores más importantes, seguidos del Japón, Indonesia, Turquía y la India. En el mundo hay dos veces más de marineros faenando en el mar que oficiales. Los países asiáticos suministran por término medio 2,5 veces más marineros que oficiales; sólo la República de Corea, el Japón y la Provincia china de Taiwán proporcionan más oficiales que marineros²⁹.

Perfiles marítimos de los países

Como se expuso más arriba, las distintas empresas de servicios marítimos están concentrando sus actividades

en determinados países asiáticos, lo que lleva a que algunos de estos países se estén especializando en determinados sectores, mientras otros lo hacen en otros sectores. En el cuadro 58 puede verse la participación de los países asiáticos en los distintos sectores marítimos, en porcentaje del total mundial.

Un elevado porcentaje de los tripulantes del mundo entero son nacionales de Filipinas, Indonesia y Turquía. También tienen relativa importancia los procedentes de países más pequeños, como Georgia y Sri Lanka, dado que esos países participan en mayor medida en el suministro de tripulantes que en ningún otro servicio marítimo. También es relativamente elevado el número de oficiales procedentes del Líbano y la República Árabe Siria.

China es el país con un movimiento portuario de contenedores que es el mayor de Asia. A Singapur y Hong Kong (China) corresponde la máxima participación marítima a través de sus respectivas empresas operadoras de puertos -Port of Singapore Authority y Hutchison Port Holdings- que además de operar en sus respectivos puertos de origen tradicionales, han ampliado sus actividades e invertido en el extranjero en concesiones y privatizaciones de puertos. El Japón cuenta con la mayor parte de mercado con su sociedad de clasificación Nippon Kaiji Kyokai. La República de Corea tiene con mucho la mayor parte del mercado en la construcción de portacontenedores. La India, Bangladesh y el Pakistán tienen sus partes de mercado más elevadas en el desguace de buques.

Excepción hecha de Singapur, la mayoría de los países asiáticos tienen una gran parte de su flota registrada bajo pabellón extranjero. Algunos países más pequeños, en especial Camboya, son países de libre matrícula.

La Provincia china de Taiwán, gracias fundamentalmente al grupo Evergreen, tiene la parte de mercado más elevada en la explotación de portacontenedores. Al igual que otros grandes operadores de China, la República de Corea y el Japón, estas empresas de transporte marítimo suelen operar con flotas de las que sólo en parte son propietarias por lo que contratan una gran proporción de los buques. Por otra parte, la parte que corresponde a Singapur y Hong Kong (China) en la propiedad de portacontenedores es superior a la que tienen en la explotación de estos buques.

Cuadro 58

Participación de las economías asiáticas en los distintos servicios marítimos

(en porcentaje del total mundial)

País o economía	Oficiales de marina	Marineros	Movimiento de los puertos de contenedores (TEU)	Operadores internacionales de puertos de contenedores (TEU)	Sociedades de clasificación	Construcción de portacontenedores (TEU)	Desguace de buques (toneladas)	Registro de portacontenedores (TEU)	Propiedad de los portacontenedores (TEU)	Explotación de portacontenedores (TEU)
Arabia Saudita			0,73					0,27	0,14	0,15
Azerbaiyán								0,01	0,01	0,01
Bahrein			0,06					0,10		
Bangladesh	1,06	0,61	0,20				23,47	0,15	0,17	0,09
Brunei Darussalam			0,03							
Camboya			0,06					0,20	0,04	0,01
China	8,47	5,81	20,92	2,90	2,30	6,14	13,75	2,85	3,75	5,99
Emiratos Árabes Unidos			2,21	3,27				0,19	0,20	0,10
Filipinas	12,39	21,86	1,23	1,23			0,14	0,26	0,27	0,30
Georgia	0,34	0,50						0,10	0,00	0,00
Hong Kong (China)	0,31	0,08	7,19	24,46				2,79	4,31	3,39
India	2,90	5,22	1,22		0,10		48,91	0,20	0,29	0,22
Indonesia	3,84	8,26	1,71		0,15			0,40	0,39	0,39
Irán, República Islámica del	0,66	0,76	0,30			0,37		0,48	0,49	0,59
Israel	0,13	0,15	0,55					0,74	1,24	1,82
Japón	4,66	1,48	5,07	5,18	18,93	10,08	0,10	0,43	5,81	9,47
Jordania	0,09	0,01	0,10					0,03	0,03	0,01
Kazajstán								0,01	0,01	
Kuwait	0,02		0,07					0,18	0,74	0,88
Líbano	0,28	0,17	0,11						0,03	0,07
Malasia	1,05	1,03	2,83					0,83	0,66	0,76
Maldivas	0,02	0,24	0,01					0,01	0,01	0,00
Mongolia								0,02		
Myanmar	1,49	2,79	0,02					0,04	0,04	0,05
Omán	0,01	0,01	0,53							
Pakistán	0,70	1,13	0,36				10,68	0,07	0,08	0,09
Qatar			n.a.					0,18	0,02	0,03
Rep. Pop. Dem. de Corea	0,28	0,31	n.a.					0,09	0,02	0,01
República Árabe Siria	0,29	0,20	0,10					0,10	0,11	0,03
República de Corea	2,36	0,85	4,33	4,13	1,77	62,31		0,73	2,22	6,35
República Democrática Popular Lao	0,00	0,00								
Singapur	0,16	0,07	6,31	18,79		0,44		4,36	5,13	4,61
Sri Lanka	0,15	1,21	0,66					0,04	0,03	0,01
Taiwán, Provincia china de	1,07	0,33	4,36	4,74	0,13	3,90	0,09	0,67	5,35	7,52
Turkmenistán								0,00	0,00	0,00
Turquía	3,54	5,85	0,67		0,02		1,10	0,67	0,89	0,80
Viet Nam	0,62	0,50	0,53		0,00		1,08	0,12	0,13	0,10
Yemen	0,01	0,00	0,15					0,00	0,00	0,00

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de datos procedentes de diversas fuentes. Para los detalles véase el texto. Las cifras facilitadas son estimaciones basadas en los datos de 2004 o del último año de que se disponen. Se destacan en negrita la participación máxima estimada de cada economía.

D. CASOS DESTACADOS

Evolución del transporte en China

En varios de los capítulos precedentes, se alude a la evolución de China, especialmente digna de mención en cuanto hace a la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo. Con respecto a la oferta, las empresas chinas (cuadro 56) se encuentran entre las que mayor crecimiento tienen y el país cuenta con los más importantes fabricantes de contenedores y grúas. En cuanto a la demanda, sus exportaciones contenedorizadas crecen a casi el 18% anual y constituyen actualmente casi un cuarto del total mundial (cuadro 51). Como consecuencia de esta evolución, los puertos chinos se encuentran también entre los que más rápidamente crecen del mundo, con un aumento anual del movimiento portuario de entre aproximadamente el 18 y el 153% en los grandes puertos (cuadro 59).

En cuanto al volumen, el 70,5% del movimiento portuario de China es tráfico de cabotaje y el 37,7% se realiza en puertos interiores (gráfico 16). En 2003, el movimiento de mercancías extranjeras en los puertos creció un 23,7% y el movimiento en los puertos de cabotaje un 15,5%. Según se ha comunicado, el crecimiento de un año a otro en Shanghai durante el primer trimestre de 2004 fue del 26,5%.

Como puede verse en el cuadro 58, China se encuentra entre los pocos países asiáticos que participan en casi todos los subsectores marítimos. Para facilitar una perspectiva de esta participación, el gráfico 17 muestra un perfil marítimo de China, incluida la participación del país a escala mundial en la producción, el comercio y las exportaciones contenedorizadas.

Pese a su importancia en términos absolutos, cuando se compara con su peso relativo en la producción mundial, China mantiene en la actualidad una parte del mercado relativamente baja en muchos sectores marítimos. Es muy elevada en exportaciones contenedorizadas, debido fundamentalmente a su comercio con América del Norte. Tiene también una fuerte participación en el movimiento de mercancías contenedorizadas en los puertos, aunque no todo lo fuerte que podría esperarse dado el volumen de su comercio. La razón radica en los volúmenes todavía bajos de transbordos que es en donde los países vecinos, como Singapur, Hong Kong (China), y también en Sri Lanka, tienen una participación mucho más elevada.

China tiene también una parte de mercado considerable en el desguace de buques, que ha seguido creciendo en los últimos meses debido a la demanda de acero del país.

Por lo que respecta al registro, propiedad y explotación de portacontenedores, China tiene una estructura industrial relativamente característica de un país con importantes empresas de comercio marítimo por buques de línea regular. Esas empresas posiblemente no posean más que entre medio y dos tercios de sus buques y contrate el resto de su capacidad. Es frecuente que el tonelaje poseído y contratado se registre en países extranjeros de libre matrícula.

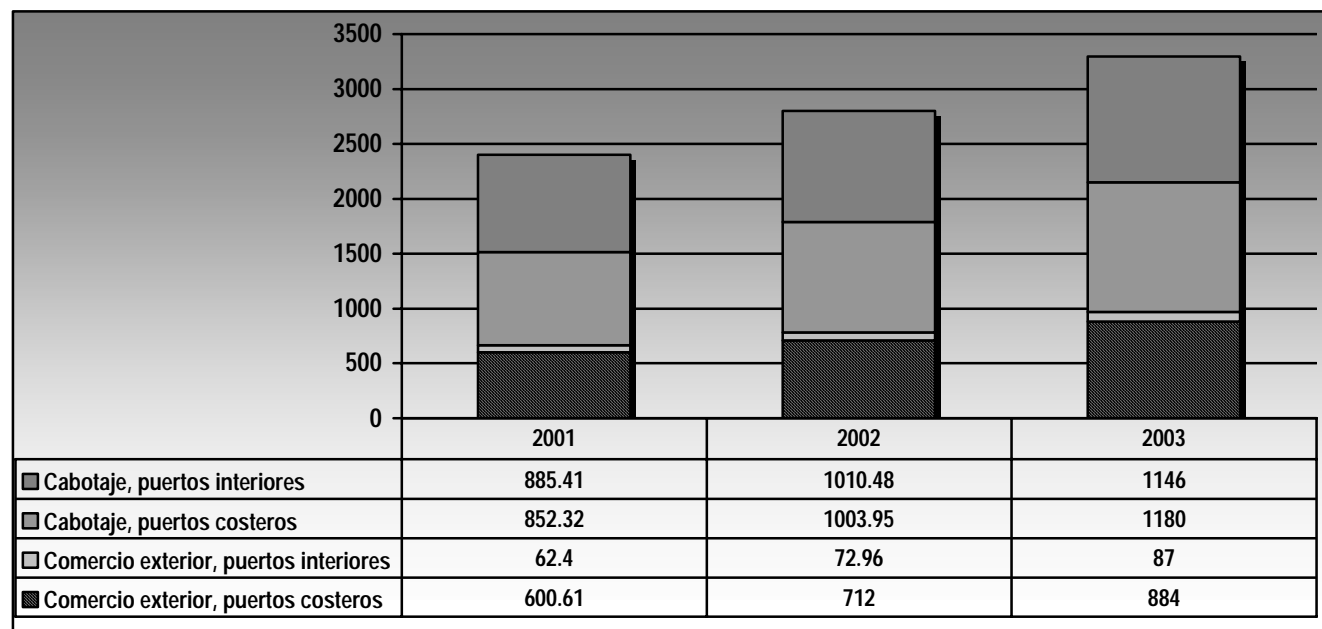
Por lo que respecta al transporte nacional de China, puede verse en el gráfico 18 su distribución en transporte fluvial, por carretera, ferrocarril y aéreo.

Cuadro 59
Los diez primeros puertos de contenedores de China continental, 2002 y 2003
(en TEU)

Clasificación	Puerto	2002	2003	Crecimiento (%)
1	Shanghai	8 611 890	11 370 000	31.00
2	Shenzhen	7 613 754	10 650 000	39.30
3	Qingdao	3 410 000	4 230 000	24.30
4	Tianjin	2 408 100	3 020 000	25.20
5	Ningbo	1 859 000	2 772 200	48.60
6	Guangzhou	2 172 800	2 760 000	27.10
7	Xiamen	1 754 370	2 330 000	32.90
8	Dalian	1 367 192	1 670 590	23.50
9	Zhongshan	642 400	756 100	17.70
10	Jiangmen	468 000	744 200	153.30

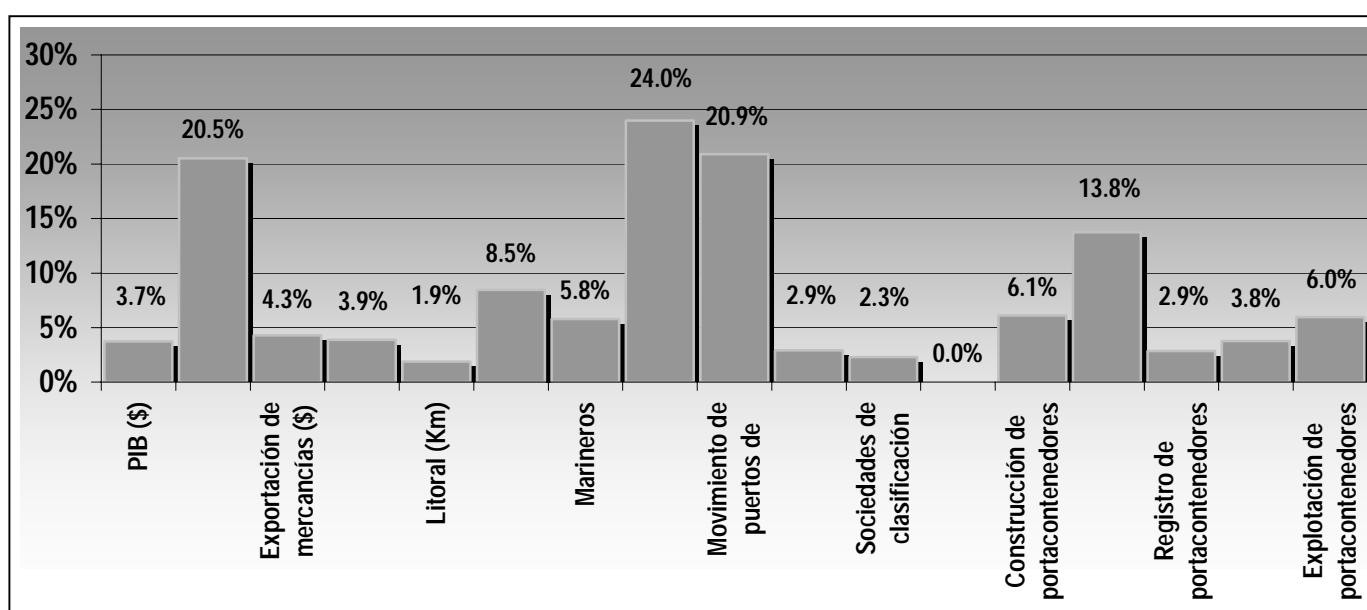
Fuente: Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, y Cargo Systems, agosto de 2004.

Gráfico 16
Movimiento de los puertos chinos, 2001-2003
 (en millones de toneladas)



Fuente: Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, 2003 y 2004.

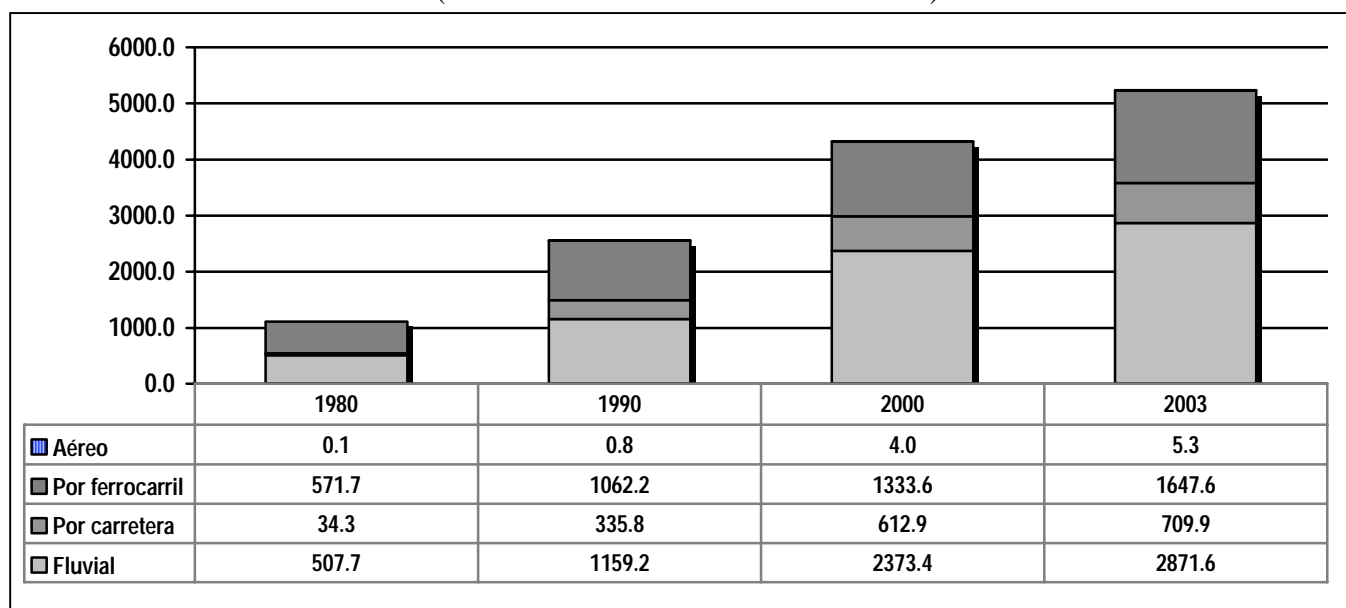
Gráfico 17
Perfil marítimo de China
 (en porcentaje de los totales mundiales)



Fuente: Estimaciones de la UNCTAD sobre la base de los datos de 2004 o del último año disponible.

Gráfico 18

El transporte nacional en China
(miles de millones de toneladas-kilómetro)



Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos del Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China: "The 2002 Report on China's shipping development" y actualizaciones de 2003.

Nota: Se incluye el transporte interior y costero de las importaciones y las exportaciones.

Entre 1980 y 2003, el transporte fluvial aumentó su participación en el transporte nacional de China del 45,6 al 54,9% de toneladas-kilómetros, alcanzando los 2.972 millones de toneladas-kilómetro en 2003. Durante estos 23 años, el transporte fluvial en toneladas-kilómetro ha aumentado a una tasa anual media del 7,8%.

El ferrocarril seguía siendo en el decenio de 1980 la forma más importante de transporte, aunque desde entonces ha perdido parte de su cuota de mercado y en 2003 representaba únicamente el 31% del volumen de toneladas-kilómetro. El transporte por ferrocarril ha crecido a una media del 4,7% anual desde 1980, y su crecimiento ha sido mayor desde 2000, recuperando parte de su cuota perdida de mercado. En realidad, con un aumento del 9,3% en 2003, el ferrocarril registró la tasa de crecimiento más elevada de todas las formas de transporte en ese año.

En términos relativos, el transporte aéreo ha registrado el máximo crecimiento con casi el 19% anual desde 1980, aunque todavía representa únicamente el

0,1% del total de toneladas-kilómetro en China. En 2003 su volumen creció un 5,5%.

El transporte por carretera ha crecido un 14,5% anualmente desde 1980, representando el 13,6% del total de toneladas-kilómetro en 2003. En ese año su crecimiento fue del 4,7%.

Combinando todas las modalidades de transporte, el volumen de las mercancías transportadas ha aumentado en China a una media del 7% anual desde 1980, alcanzando 5.234 millones de toneladas-kilómetro en 2003.

Evolución del transporte en Asia del sudeste: Camboya y la República Democrática Popular Lao

Camboya y la República Democrática Popular Lao figuran entre los PMA de Asia del sudeste. Mientras que Camboya ha podido beneficiarse de la reciente mejora de su infraestructura portuaria, la República Democrática Popular Lao tiene que superar otros obstáculos debido a su ausencia de litoral.

La estructura comercial de Camboya ha cambiado a lo largo de estos últimos años, pasando de un país que exportaba fundamentalmente productos básicos e importaba bienes acabados a ser un país que importa también productos semielaborados y participa en el proceso mundial de producción. Esta participación no hubiera sido posible sin las mejoras introducidas en la infraestructura y los servicios de transporte que han permitido a Camboya beneficiarse del Acuerdo Multifibras. Las exportaciones por Camboya de prendas de vestir, al igual que las necesarias importaciones de componentes, se transportan principalmente en contenedores por vía marítima. Durante los cinco años anteriores a 2003, las importaciones contenedorizadas (en toneladas) que pasaban por los puertos camboyanos crecieron un 66% y las exportaciones contenedorizadas un 81%. Al mismo tiempo ha cesado prácticamente la exportación de madera, y ha aumentado la importación de cemento por los puertos nacionales un 160%. En líneas generales, durante los cinco años anteriores a 2002 el PIB de Camboya (en dólares de los EE.UU.) creció un 24% y su comercio exterior un 108%. En 2003 las exportaciones y las importaciones crecieron un 12,5% y un 11,9%, respectivamente.

Los inversores nacionales y extranjeros en la industria de prendas de vestir camboyanas habían ejercido con anterioridad fuertes presiones sobre los puertos para que aumentaran su eficiencia y redujeran la burocracia. Consecuencia de ello ha sido la modernización de los procedimientos administrativos de los dos principales puertos de Phnom Penh y Sihanoukville. Parecen sin embargo persistir obstáculos en la administración portuaria, así como en los servicios aduaneros y otros servicios públicos, según afirman importadores y exportadores. Las mercancías en tránsito que entran en Camboya por los puertos vietnamitas, aunque transportadas por vía fluvial por el río Mekong, siguen sometidas a prolongados controles. Estos controles suponen una reducción efectiva de la competencia entre los puertos camboyanos y vietnamitas, lo que priva a la mayoría de los importadores y exportadores de la posibilidad de elegir entre distintos puertos. Para que la industria de las prendas de vestir y otras industrias de Camboya puedan seguirse desarrollando, será necesaria una mayor modernización de los procedimientos portuarios y aduaneros.

Hasta los primeros años del decenio de 1990, Camboya apenas tenía comercio contenedorizado, debido fundamentalmente a la inseguridad del transporte

interior. La mayoría de las importaciones y exportaciones llegaban a la capital Phnom Penh a través de su puerto, situado en el río Mekong, en barcazas, es decir por vía fluvial. Las mercancías habían de ser transbordadas en terminales cerca de la ciudad de Ho Chi Minh, al paso del Mekong por Viet Nam. El aumento de la seguridad y una nueva carretera de peaje de 214 km entre Sihanoukville, el único puerto de gran calado del país, y Phnom Penh, ha llevado recientemente a un gran aumento del tráfico internacional en Sihanoukville, procedente de Phnom Penh o con destino a esa ciudad. El movimiento de contenedores en Sihanoukville casi se ha duplicado durante los últimos cinco años para alcanzar 181.286 TEU en 2003. Al mismo tiempo, Phnom Penh se ha beneficiado de las mejoras derivadas de los acuerdos de tránsito con Viet Nam, así como de las inversiones en equipo de manipulación de contenedores en el propio puerto, lo que ha llevado a un aumento de los contenedores transportados de prácticamente cero a unas 1.000 TEU mensuales en 2004, cifra que incluye también el transbordo de contenedores que llegan en barcazas de los pequeños puertos fluviales situados aguas arriba. Sin embargo, muchas partes rurales del país no están conectadas por carreteras o vías fluviales adecuadas con ningún puerto, y la contenedorización sólo ha empezado a llegar a unos pocos centros económicos.

La República Democrática Popular Lao es el único país sin litoral de Asia del sudeste, con fronteras con Tailandia, Viet Nam, Camboya y China. El país tiene una infraestructura básica limitada y carece de red ferroviaria. Las principales formas de transporte son por tierra y por vía de navegación interior. Para sus exportaciones e importaciones depende fundamentalmente de sus países vecinos, a los que estuvieron dirigidas en 2002 casi la mitad de sus exportaciones (443 millones de dólares), siendo Viet Nam su principal destino con un 26% de ellas. Respecto a las importaciones, la dependencia de los países vecinos fue todavía mayor. De un total de 763 millones de dólares, más del 80% de las importaciones procedieron de países vecinos, siendo Tailandia el principal origen de las importaciones (el 58%)³⁰.

El 99% del tráfico de tránsito del país pasa por los puertos de Tailandia y el resto por los de Viet Nam. Se considera que el puerto de Bangkok (Tailandia), a unos 670 km de Vientiane (República Democrática Popular Lao) es el más adecuado para el tráfico de tránsito. En

el caso de las exportaciones, el transporte por tierra de mercancías de Vientiane a Bangkok dura de 17 a 31 horas y el costo es de 700 dólares por TEU. El tiempo necesario para pasar la frontera y los costos representan aproximadamente el 30 y el 20%, respectivamente, de las cifras totales. En el caso de las importaciones se estimó que el costo total y la duración eran mucho más elevados. El despacho en aduana de las importaciones procedentes de Tailandia que cruzan las fronteras puede durar más de un mes. El costo del transporte por tierra del puerto de Bangkok a Vientiane, en torno a 1.200-1.500 dólares, es casi el doble que el de las exportaciones, ya que normalmente es necesario que el precio incluya el viaje de retorno sin carga. Otra posible ruta sería vía los puertos de Viet Nam, alternativa que, sin embargo, sigue siendo impopular debido a la insuficiencia de la infraestructura, los obstáculos administrativos y el limitado tráfico portuario. El tiempo medio necesario de Vientiane al puerto de Danang (Viet Nam) es aproximadamente tres días, tres veces la media del corredor del puerto de Bangkok. El costo se estima en 1.650 dólares por TEU, que es más del doble del costo al puerto de Bangkok. Al mismo tiempo, las importaciones efectuadas por ese puerto han estado sujetas a retrasos imprevisibles en el propio puerto³¹.

Los esfuerzos de la República Democrática Popular Lao para mejorar el transporte de tránsito se han realizado en el marco de la cooperación a nivel bilateral, como los acuerdos bilaterales de tránsito con Tailandia y Viet Nam, y a nivel multilateral, por ejemplo a través de la ASEAN y de los acuerdos de transporte de tránsito en la Subregión del Gran Mekong. Sin embargo, todavía quedan por superar importantes obstáculos.

Países sin litoral de Asia central

Los países sin litoral de Asia central se encuentran especialmente afectados por los elevados costos y la larga duración de los transportes, así como por la escasa frecuencia y confiabilidad de los servicios. Los costos inherentes al cruce de la frontera entre Kazajstán y la Federación de Rusia se estiman en 200 dólares y entre Uzbekistán y Turkmenistán en 650 (gráfico 19). Se estima que el cruce de la frontera entre Uzbekistán y Turkmenistán dura una media de 280 hora³².

Uzbekistán es el único país del mundo separado de un puerto marítimo por al menos dos fronteras internacionales.

En muchos países, los contenedores llegan vacíos al aeropuerto de un país de tránsito con destino final en un país sin litoral y las aduanas del país de tránsito los llenan y los vacían; esto se considera una barrera no arancelaria. Estos obstáculos, junto con los largos y costosos procedimientos aduaneros y otras inspecciones en el país de tránsito y en el mismo país sin litoral, representan entre el 10 y el 15% del valor de las mercancías en el transporte por carretera y del 2 al 10% en el transporte por ferrocarril³³.

En el caso de Almaty en Kazajstán, que carece de litoral, la comparación de cuatro corredores muestra que el costo por TEU por kilómetro varía entre 0,26 dólares de efectuarse la conexión por ferrocarril a Moscú y 1,90 dólares si la conexión es por carretera con Urumqui (China)³⁴. Por término medio, los costos del ferrocarril son un tercio de los del transporte por carretera. De los cuatro corredores el transporte por carretera de Almaty a Baku es el más caro, elevándose a 5.300 dólares, y el transporte por ferrocarril en el mismo corredor el que más dura -18 días.

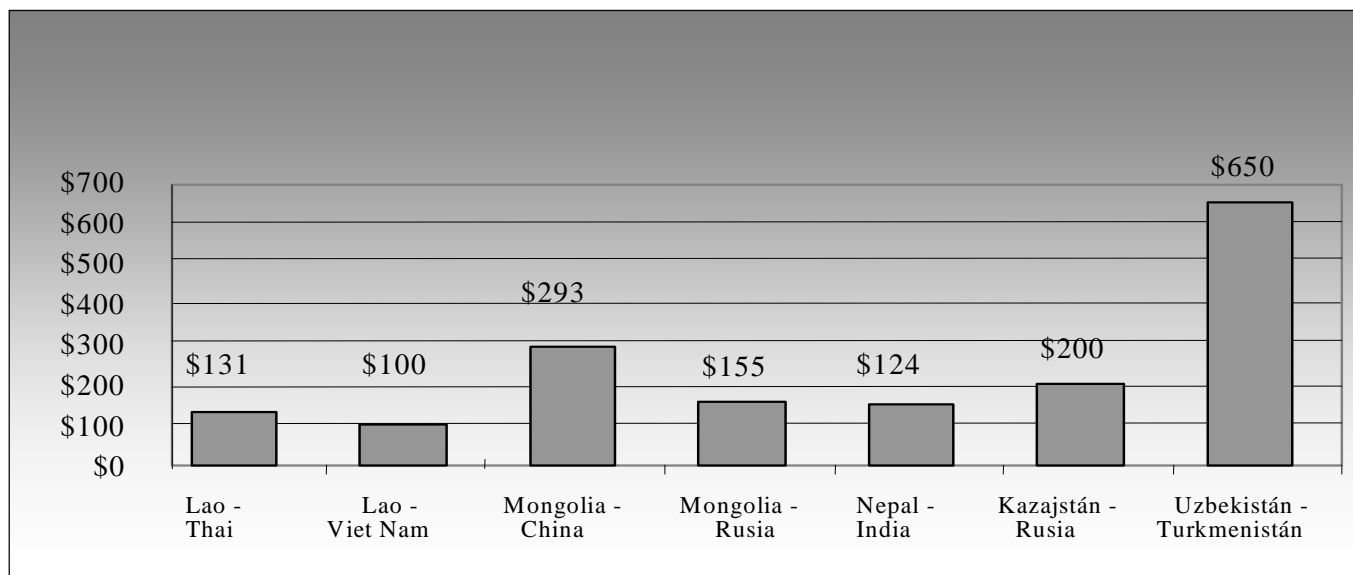
Existe falta de coordinación entre los países de la región y una de las reformas sugeridas es dar un enfoque regional a las políticas comerciales y de transporte, así como a los procedimientos aduaneros. Los países deberían esforzarse por establecer derechos de tránsito comunes y transparentes y también por aplicar normas internacionales de manipulación de la carga como TIR y SIDUNEA³⁵.

Por lo que respecta a Afganistán, el país es importante como posible país de tránsito de otros miembros de la Organización de Cooperación Económica, y el propio país depende también en gran medida del tránsito por países vecinos para su propio comercio. Por lo que respecta al tránsito, las conexiones por carreteras siguen siendo esporádicas, falta mapas en general y sigue habiendo múltiples controles. Las piezas de recambio y los talleres de reparaciones de camiones son prácticamente inexistentes. El país necesitará la creación de un marco institucional y reglamentario, en armonía con las convenciones y protocolos internacionales sobre tráfico y transporte de tránsito.

Gráfico 19

Comparación entre los costos del cruce de fronteras

(en dólares de los EE.UU. por TEU)



Fuente: " UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", Nueva York, 2003.

- ¹ Los totales mencionados en BP Annual report 2002 comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN, es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado).
- ² Medido a 15°C y 1013 milibars.
- ³ Véase www.vhss.de/englisch/hax.html.
- ⁴ En algunos ordenamientos el conocimiento de embarque negociable es verdaderamente negociable en el sentido de proporcionar a cualquier ulterior adquirente un título en debida forma, es decir, la propiedad de las mercancías libre de cualquier defecto existente. En otros ordenamientos, como el del Reino Unido, aunque se consigue el mismo efecto mediante disposiciones legislativas, no se considera que el documento en sí mismo tenga el mismo valor intrínseco de la propiedad.
- ⁵ Cuando la entrega se efectúa contra una carta de garantía a un consignatario que no es el debido o a un consignatario que no ha pagado al vendedor, el operador ha de responder por error en la entrega y no en todos los casos es posible que pueda hacer frente a la garantía.
- ⁶ Véase la nota 4 más arriba.
- ⁷ *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1) que puede verse en el sitio de la red de la UNCTAD (www.unctad.org) en www.unctad.org/en/docs//sdtetlb20041_en.pdf.
- ⁸ Como la Maritime Transportation Security Act de 2002 y la Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act de 2002.
- ⁹ Véase también O. Özcayir, *The ISPS Code*, *Journal of International Maritime Law* 9 [2003] 6, 578.
- ¹⁰ Véase sobre esta cuestión, por ejemplo, D. Stasinopoulos, *Maritime security: The need for a lobal agreement*, *Maritime Economics & Logistics*, 2003, 5, 311-320.
- ¹¹ Véase una reciente resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas: "Reconociendo que los países deben adoptar medidas de seguridad adecuadas y necesarias, pero también *destacando* la importancia de que estas medidas se adopten de forma que perturbe lo mínimo el comercio normal y las prácticas conexas.
- ¹² Véase, por ejemplo, Advance Written Questions on the WTO's *Trade Policy Review United States*, que puede consultarse como parte de la documentación relativa a los debates que tuvieron lugar el 14 y el 16 de enero de 2004 en el sitio de la red de WTO (www.wto.org).
- ¹³ Véase, por ejemplo, el informe de la OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, julio de 2003 (www.oecd.org); el estudio encargado por la OMA, P. Dulbecco and B. Laporte, *How can the security of the international supply chain be financed?*, abril de 2003, www.wcoomd.org.
- ¹⁴ Por ejemplo, las aduanas de los Países Bajos han preparado un documento para su debate en la OMA, *Supply Chain Security: Where Do We Want to Go?*
- ¹⁵ Véase la anterior nota 7.
- ¹⁶ En "Asia" se incluyen todos los países que figuran en los grupos 7 y 10 del anexo I, así como Armenia, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía y Uzbekistán (Grupo 6) e Israel (Grupo 5).
- ¹⁷ <http://www.aseansec.org/12021.htm>

- ¹⁸ Véase en <http://aseansec.org/15157.htm> (únicamente en inglés) el Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between the Association of South-East Asian Nations and the People's Republic of China (Protocolo para enmendar el Acuerdo Marco sobre la Cooperación Económica General entre la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste y la República Popular de China); en <http://www.aseansec.org/15274.htm> (únicamente en inglés) el Framework for Comprehensive Economic Partnership Between the Association of South-East Asian Nations and Japan (Marco para la Asociación Económica General entre la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste y el Japón), y en <http://aseansec.org/15278.htm> (únicamente en inglés) el Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between the Republic of India and the Association of South-East Asian Nations (Acuerdo Marco sobre la Cooperación Económica General entre la República de la India y la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste).
- ¹⁹ Journal of Commerce, 7 de mayo de 2004.
- ²⁰ La cartera de pedidos únicamente puede ser un indicador del crecimiento proyectado porque una vez entregados los buques pueden ser vendidos o arrendados, o destinados a reemplazar parte de la capacidad de carga en TEU actualmente transportada.
- ²¹ Fuente: Clarkson Research Studies, marzo de 2004.
- ²² Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Clarkson Research Studies, abril de 2004.
- ²³ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Lloyd's Register-Fairplay, enero de 2003.
- ²⁴ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Bow Wave E-newsletter, marzo de 2004.
- ²⁵ Véase el capítulo 6.
- ²⁶ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Cargo System, febrero de 2004.
- ²⁷ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Dyna Liners (2004), que cita a los consultores de transporte marítimo de Drewry (2003).
- ²⁸ Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos de Danish Environmental Protection Agency, http://mst.dk/udgiv/publications/2003/87-7972-588-0/html/kapo02_eng.htm. Los datos corresponden a los totales para 1994-2002. La información relativa a 2003 y 2004 procede de CI-Online, 30 de abril de 2004, y Lloyd's List, 16 de abril de 2004.
- ²⁹ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de BIMCO/ISF actualizada en 2000. En los últimos meses, la imposición de requisitos más rigurosos para la concesión del visado a tripulantes de algunos países predominantemente musulmanes ha llevado a ciertas modificaciones de los esquemas tradicionales de empleo.
- ³⁰ Fuente: ADB Key Indicators 2003.
- ³¹ Fuente: UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", Nueva York, 2003.
- ³² *Ibíd.*
- ³³ H. Kerali, Banco Mundial, "Transport and tradelinkages", contribución al primer Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages, marzo de 2004, Almaty, Kazajstán.
- ³⁴ H. Kerali, *op. cit.*
- ³⁵ Estas recomendaciones se mencionaron durante la Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages, marzo de 2004, Almaty, Kazajstán. Puede verse información sobre TIR en <http://unece.org/trans.bcf/tir>, y sobre ASYCUDA en <http://asycuda.org>.

Anexo I

Clasificación de los países y territorios ^{a b c d}

Grupo 1	Canadá	Estados Unidos
Grupo 2	Alemania Austria Bélgica Dinamarca España Finlandia Francia Gibraltar Grecia Irlanda Islandia Islas Feroe	Italia Luxemburgo Mónaco Noruega Países Bajos Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte Suecia Suiza Turquía
Grupo 3	Japón	
Grupo 4	Australia	Nueva Zelanda
Grupo 5	Sudáfrica	
Grupo 6	Albania Armenia Azerbaiján Belarús Bulgaria Eslovaquia Estonia Federación de Rusia Georgia Hungría Kazajistán	Kirguistán Letonia Lituania República de Moldova Polonia República Checa Rumania Tayikistán Turkmenistán Ucrania Uzbekistán
Grupo 7	China República Popular Democrática de Corea	Viet Nam
Grupo 8-8.1	<i>África del Norte</i> Argelia Egipto Jamahiriya Árabe Libia	Marruecos Túnez

Anexo I (continuación)

Grupo 8.2	<i>África occidental</i>	
	Angola	Guinea Ecuatorial
	Benin	Liberia
	Burkina Faso	Malí
	Cabo Verde	Mauritania
	Camerún	Nigeria
	Congo	República Democrática del Congo
	Côte d'Ivoire	Santa Elena
	Gabón	Santo Tomé y Príncipe
	Gambia	Senegal
	Ghana	Sierra Leona
	Guinea	Togo
	Guinea-Bissau	
Grupo 8.3	<i>África oriental</i>	
	Burundi	Mozambique
	Comoras	República Unida de Tanzania
	Djibouti	Reunión
	Eritrea	Seychelles
	Etiopía	Somalia
	Kenia	Sudán
	Madagascar	Uganda
	Malawi	Zambia
	Mauricio	
Grupo 9-9.1	<i>Caribe y América del Norte</i>	
	Anguila	Islas Turcas y Caicos
	Antigua y Barbuda	Islas Vírgenes (Reino Unido)
	Aruba	Islas Vírgenes (Estados Unidos)
	Bahamas	Jamaica
	Barbados	Martinica
	Bermudas	Montserrat
	Cuba	República Dominicana
	Dominica	Saint Kitts y Nevis
	Granada	San Pedro y Miquelón
	Groenlandia	San Vicente y las Granadinas
	Guadalupe	Santa Lucía
	Haití	Trinidad y Tabago
	Islas Caimán	
Grupo 9.2	<i>Centroamérica</i>	
	Belice	Honduras
	Costa Rica	México
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panamá

Anexo I (continuación)

Grupo 9.3	<i>América del Sur-Costa septentrional</i> Antillas Holandesas Guayana Francesa Guyana	Suriname Venezuela
Grupo 9.4	<i>América del Sur-Costa occidental</i> Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 9.5	<i>América del Sur-Costa oriental</i> Argentina Bolivia Brasil	Islas Malvinas (Falkland) ^a Paraguay Uruguay
Grupo 10-10.1	<i>Asia occidental</i> Arabia Saudita Bahrein Chipre Emiratos Árabes Unidos Irán, República Islámica del Iraq Jordania	Kuwait Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Yemen
Grupo 10.2	<i>Asia meridional y oriental</i> Bangladesh Bhután Brunei Darussalam Camboya Filipinas Hong Kong, China India Indonesia	Macau (China) Maldivas Myanmar Pakistán República de Corea Singapur Sri Lanka Tailandia
Grupo 11	Bosnia y Herzegovina Croacia Eslovenia	Malta Yugoslavia
Grupo 12	Fiji Guam Isla Christmas (Australia) Islas Salomón Isla Wake Kiribati Nauru Nueva Caledonia	Papua Nueva Guinea Polinesia Francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

Anexo I (continuación)

Notas

- ^a Esta clasificación ha sido establecida sólo a efectos estadísticos y no implica juicio alguno acerca del nivel de desarrollo ni de la situación política de ningún país o territorio.
- ^b Para la presentación de las estadísticas se han utilizado los grupos siguientes de países y territorios:
- Países desarrollados de economía de mercado: Grupos 1, 2, 3, 4 y 5
Países de Europa central y oriental y Repúblicas de la ex Unión Soviética: Grupo 6.
Países socialistas de Asia: Grupo 7.
Países y territorios en desarrollo: Grupos 8, 9, 10, 11 y 12.
- de ellos:*
- en África: Grupos 8.1, 8.2 y 8.3
en América: Grupos 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 y 9.5
en Asia: Grupos 10.1 y 10.2
en Europa: Grupo 11
en Oceanía: Grupo 12
- ^c En algunos cuadros, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado. Ese grupo comprende Bahamas, Bermudas, Chipre, Liberia, Malta y Panamá.
- ^d Las estadísticas del tráfico se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El tráfico proveniente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en que están situados los puertos; por este motivo los países sin litoral no figuran en estos cuadros. En cambio, los cuadros estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.
- ^e Los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte disputan la soberanía de las Islas Malvinas (Falkland).

Anexo II

Tráfico marítimo mundial ^a por grupos de países, 1970, 1980, 1990 y 2000-2003

(millones de toneladas)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países desarrollados de economía de mercado									
Estados Unidos	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	311,8	936,3
	2001	14,8	56,9	456,9	528,6	492,2	125,2	306,2	923,5
	2002	14,8	56,9	445,8	517,5	486,4	123,8	303,7	913,9
	2003	15,1	61,7	441,1	517,9	532,3	135,8	324,0	992,1
Europa	1970	28,6	82,3	244,8	355,7	621,0	100,4	469,0	1 190,4
	1980	95,7	79,3	387,4	562,3	585,5	145,1	680,5	1 411,1
	1990	162,1	124,2	482,2	768,5	446,8	172,7	763,2	1 382,7
	2000	59,9	44,5	1 099,6	1 204,0	419,6	103,4	1 494,7	2 017,7
	2001	64,6	44,1	1 064,2	1 172,9	424,7	101,8	1 444,4	1 970,9
	2002	64,5	44,0	1 068,9	1 177,4	425,4	101,9	1 446,6	1 973,8
	2003	65,3	45,6	1 090,9	1 201,9	433,5	103,7	1 474,5	2 011,8
Japón	1970	-	0,3	41,6	41,9	170,4	30,4	235,1	435,9
	1980	-	..	83,6	83,6	216,3	35,0	361,5	612,8
	1990	-	1,2	81,9	83,1	201,2	82,0	440,7	723,9
	2000	0,0	3,8	126,3	130,1	215,0	49,1	542,4	806,5
	2001	0,0	4,5	135,6	140,1	209,0	45,2	529,6	783,8
	2002	0,0	4,3	149,3	153,6	213,0	47,9	523,9	784,7
	2003	0,0	4,2	158,3	162,5	215,0	32,5	572,6	820,1
Australia y Nueva Zelandia	1970	-	1,3	92,3	93,6	18,8	2,9	15,4	37,1
	1980	-	1,5	148,4	150,0	9,8	6,6	13,5	29,9
	1990	9,2	1,5	266,3	277,0	8,6	7,2	18,1	33,9
	2000	10,7	2,5	430,6	443,8	32,1	6,7	29,2	68,0
	2001	9,4	2,5	411,6	423,5	32,1	6,7	29,8	68,6
	2002	10,8	2,7	433,1	446,6	32,1	6,7	31,1	69,9
	2003	10,9	2,7	475,4	489,1	32,4	6,7	31,5	70,6
Sudáfrica	1970	-	-	13,2	13,2	8,8	2,6	6,2	17,6
	1980	-	0,1	68,9	69,0	15,0	1,0	9,7	25,7
	1990	-	-	82,5	82,5	21,9	0,3	9,6	31,8
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
	2001	0,0	0,0	135,6	135,6	15,4	0,9	22,9	39,2
	2002	0,0	0,0	134,2	134,2	15,4	0,9	22,9	39,2
	2003	0,0	0,0	150,4	150,4	15,4	0,9	22,7	39,0
Total parcial de los países desarrollados economía	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2 028,0
	1980	96,2	87,8	1 186,3	1 370,3	1 100,9	259,1	1 235,3	2 595,2
	1990	172,7	152,7	1 428,0	1 753,4	953,4	363,0	1 459,2	2 775,6
	2000	85,8	110,5	2 228,6	2 424,9	1 180,4	281,5	2 398,3	3 860,1
	2001	88,8	108,0	2 203,9	2 400,7	1 173,4	279,7	2 333,0	3 786,1
	2002	90,1	107,9	2 231,3	2 429,3	1 172,2	281,1	2 328,2	3 781,5
	2003	91,3	114,2	2 316,1	2 521,7	1 228,7	279,6	2 425,3	3 933,6

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países de Europa central y oriental ^d	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	2000	91,9	44,2	156,0	292,1	8,0	2,0	75,5	85,5
	2001	91,3	40,1	153,6	285,0	8,0	4,0	75,8	87,8
	2002	91,3	41,9	164,4	297,6	10,0	3,0	76,4	89,4
	2003	116,9	44,0	166,6	327,5	10,2	3,1	76,5	89,8
Países socialistas de Asia ^e	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	1980	22,1	5,7	18,3	46,1	21,6	5,1	72,9	99,6
	1990	32,0	4,0	46,1	82,1	3,9	1,3	80,4	85,6
	2000	17,0	5,5	250,0	272,5	70,0	22,3	289,6	381,8
	2001	17,2	5,6	267,1	289,8	60,5	26,6	314,8	401,9
	2002	17,6	10,7	291,3	319,6	69,4	25,4	371,4	466,2
	2003	18,1	11,2	317,9	347,2	90,2	27,5	398,6	516,3
Países y territorios en desarrollo									
Países en desarrollo de África									
África septentrional	1970	221,4	5,6	28,3	255,3	9,9	5,9	17,9	33,7
	1980	187,7	2,5	30,0	220,2	50,0	2,0	44,9	96,9
	1990	182,7	31,5	32,0	246,2	63,4	4,3	57,8	125,5
	2000	125,6	32,7	35,6	193,9	49,8	8,5	75,9	134,2
	2001	127,2	33,3	35,8	196,3	45,8	8,1	77,1	131,0
	2002	120,6	33,1	35,7	189,4	44,7	8,0	77,8	130,5
	2003	125,6	34,6	36,2	196,5	46,5	8,2	79,6	134,3
África occidental	1970	60,5	1,0	61,5	123,0	3,6	4,0	14,8	22,4
	1980	102,6	1,9	66,8	171,3	4,3	5,5	30,8	40,6
	1990	127,1	3,4	55,2	185,7	4,0	3,2	27,7	34,9
	2000	173,0	1,8	19,9	194,7	4,0	4,1	38,4	46,5
	2001	170,6	1,7	19,9	192,2	3,7	4,1	39,9	47,8
	2002	171,3	1,6	19,9	192,8	3,6	4,0	39,8	47,5
	2003	175,3	1,5	19,6	196,4	3,3	4,0	39,4	46,7
África oriental	1970	-	1,2	16,1	17,3	5,5	2,6	8,3	16,4
	1980	-	0,9	6,3	7,2	6,2	2,0	9,9	18,1
	1990	-	0,6	9,3	9,9	6,4	2,6	16,0	25,0
	2000	0,0	0,0	7,2	7,2	0,7	4,8	19,0	24,5
	2001	0,0	0,0	8,4	8,4	0,7	4,9	19,8	25,4
	2002	0,0	0,0	8,9	8,9	0,7	5,1	20,2	26,0
	2003	0,0	0,0	8,3	8,3	0,7	5,1	18,6	24,5
Total parcial de los países en desarrollo de África	1970	281,9	7,8	105,9	395,6	19,0	12,5	41,0	72,5
	1980	290,3	5,3	103,1	398,7	60,5	9,5	85,6	155,6
	1990	309,8	35,5	96,5	441,8	73,8	10,1	101,5	185,4
	2000	298,6	34,5	62,7	395,8	54,5	17,4	133,3	205,2
	2001	297,8	35,0	64,1	396,9	50,2	17,1	136,8	204,2
	2002	292,0	34,7	64,5	391,2	49,0	17,2	137,8	204,0
	2003	300,9	36,1	64,1	401,1	50,5	17,3	137,7	205,4

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países en desarrollo de América									
Caribe, América central y América del Norte	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	2000	91,6	28,8	41,4	161,8	33,0	36,4	71,8	141,3
	2001	97,8	29,6	42,1	169,6	34,2	34,7	74,7	143,7
	2002	97,4	29,6	41,7	168,7	33,9	31,4	77,4	142,6
	2003	99,3	30,9	41,9	172,1	34,2	31,5	76,0	141,7
América del Sur: Costa septentrional y oriental	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	39,3	20,0	75,4	134,6
	2001	123,0	61,5	282,9	467,5	39,6	20,1	67,5	127,3
	2002	120,7	60,7	284,7	466,1	39,8	20,2	67,7	127,7
	2003	110,2	57,9	295,3	463,4	40,2	20,4	66,9	127,5
América del Sur: Costa occidental	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	2000	39,3	3,4	84,4	127,1	15,1	5,3	64,0	84,4
	2001	34,9	3,4	84,3	122,6	15,3	5,4	56,7	77,4
	2002	34,9	3,5	84,7	123,1	15,4	5,5	57,2	78,0
	2003	35,1	3,5	87,1	125,7	15,6	5,5	57,6	78,7
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	87,5	61,7	211,2	360,4
	2001	255,7	94,6	409,4	759,7	89,1	60,3	198,9	348,3
	2002	253,0	93,8	411,1	757,9	89,1	57,1	202,2	348,4
	2003	244,6	92,3	424,2	761,1	90,0	57,4	200,5	347,9
Países en desarrollo de Asia									
Asia occidental	1970	588,7	65,6	3,3	657,6	0,1	1,0	13,1	14,2
	1980	800,6	54,5	12,3	867,4	8,6	4,9	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	2000	854,7	105,7	63,3	1 023,7	7,0	8,7	121,7	137,4
	2001	863,1	109,3	65,9	1 038,3	7,1	8,3	121,4	136,8
	2002	820,6	106,5	68,5	995,6	7,5	8,1	121,0	136,5
	2003	848,9	109,1	69,0	1 027,0	9,5	7,9	120,0	137,3
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	2000	59,1	101,6	531,0	691,7	306,3	148,1	734,3	1 188,7
	2001	59,6	102,0	535,0	696,7	307,3	147,7	716,2	1 171,2
	2002	60,3	102,5	570,0	732,8	308,5	150,0	760,3	1 218,8
	2003	61,1	107,3	588,8	757,2	301,2	149,4	747,3	1 198,0

Anexo II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías	Petróleo		Carga seca	Todas las mercancías
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Total parcial de los países en desarrollo de Asia	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	2000	913,8	207,3	594,3	1 715,4	313,3	156,8	856,0	1 326,1
	2001	922,7	211,3	601,0	1 735,0	314,4	156,0	837,6	1 308,0
	2002	880,9	208,9	638,5	1 728,4	315,9	158,0	881,4	1 355,3
	2003	910,0	216,4	657,8	1 784,2	310,7	157,3	867,3	1 335,3
Países en desarrollo de Europa	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	2001	0,0	2,2	15,8	18,0	6,7	2,1	10,6	19,4
	2002	0,0	2,3	16,1	18,4	6,8	2,2	10,8	19,8
	2003	0,0	2,3	16,6	18,9	6,9	2,2	10,9	20,0
Países en desarrollo de Oceanía (n.e.p.)	1970	-	0,2	9,5	9,7	0,6	1,6	2,9	5,1
	1980	-	0,7	8,4	9,1	1,6	2,3	3,5	7,4
	1990	-	0,3	8,0	8,3	-	2,3	3,6	5,9
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
	2001	4,0	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
	2002	4,1	0,1	2,0	6,2	0,0	6,0	5,3	11,3
	2003	4,1	0,1	2,1	6,3	0,0	6,1	5,4	11,5
Total parcial de los países en desarrollo	1970	1 041,4	116,9	368,4	1 526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1 354,1	200,2	532,3	2 086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1 023,9	255,6	693,7	1 973,0	323,5	80,3	688,2	1 092,0
	2000	1 470,1	337,6	1 074,5	2 882,2	461,8	243,9	1 216,1	1 921,8
	2001	1 480,3	343,2	1 092,3	2 915,7	460,4	241,5	1 189,3	1 891,2
	2002	1 430,0	339,8	1 132,2	2 902,0	460,9	240,5	1 237,4	1 938,8
	2003	1 459,6	347,2	1 164,7	2 971,6	458,0	240,3	1 221,8	1 920,1
Total mundial	1970	1 108,9	232,5	1 162,4	2 503,8	1 101,0	297,5	1 130,9	2 529,4
	1980	1 527,4	343,9	1 832,5	3 703,8	1 530,0	325,8	1 823,3	3 679,1
	1990	1 287,2	467,6	2 253,0	4 007,4	1 315,0	445,9	2 365,0	4 125,9
	2000	1 664,8	497,8	3 709,1	5 871,8	1 720,2	549,7	3 979,4	6 249,2
	2001	1 677,5	496,8	3 716,9	5 891,2	1 702,3	551,9	3 912,8	6 167,0
	2002	1 629,0	500,3	3 819,3	5 948,5	1 712,5	550,0	4 013,5	6 276,0
	2003	1 685,9	516,7	3 965,3	6 168,0	1 787,1	550,4	4 122,2	6 459,8

Fuentes: Estadísticas compiladas por la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes y fuentes especializadas.

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

^b En el Anexo I figura la composición de los grupos.

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

^d Comprende la ex URSS.

^e Estimaciones.

^f Yugoslavia se clasificó como país en desarrollo de Europa a partir de 1986. Los datos de 1970 y 1980 de ese país se incluyeron en el grupo de "Países desarrollados de economía de mercado: Europa".

Anexo III a)

**Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula ^a, por grupos de países y por tipos de buque ^b,
al 31 de diciembre de 2003**
(en miles de TRB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Total mundial ^d	594 593	180 041	169 593	87 264	77 486	80 209
Países desarrollados de economía de mercado						
Australia	1 906	277	581	124	7	917
Austria	32	0	0	30	2	0
Bélgica	1 393	332	176	2	293	590
Canadá	2 723	445	1 210	148	2	919
Dinamarca	7 704	1 841	50	431	4 262	1 121
Finlandia	1 452	314	60	439	10	629
Francia	4 859	2 250	354	224	566	1 465
Germany	6 112	178	1	289	5 073	571
Gibraltar	993	298	19	365	233	78
Grecia	32 203	17 677	10 401	396	1 947	1 782
Islandia	187	0	0	2	0	185
Irlanda	471	11	88	163	10	198
Israel	766	1	0	2	753	10
Italia	10 246	2 791	1 396	2 045	801	3 213
Japón	13 562	3 083	2 729	1 974	462	5 313
Luxemburgo	1 006	427	0	115	116	348
Países Bajos	7 213	439	166	2 891	1 760	1 958
Nueva Zelandia	223	52	12	12	0	146
Noruega	20 509	7 404	4 079	3 980	62	4 984
Portugal	1 159	473	173	221	35	257
Sudáfrica	171	3	0	0	27	140
España	2 651	722	27	444	176	1 283
Suecia	3 579	397	43	2 085	0	1 054
Suiza	589	0	477	24	83	4
Turkuía	4 951	622	2 532	1 223	261	312
Reino Unido	17 261	4 685	1 731	1 566	4 478	4 801
Estados Unidos	28 055	13 380	4 239	2 242	4 520	3 675
Total parcial	171 975	58 103	30 543	21 435	25 941	35 954

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Países de libre matrícula						
Bahamas	34 752	14 039	5 512	5 911	1 838	7 452
Bermuda	4 844	572	1 851	247	506	1 669
Chipre	22 054	3 985	12 119	2 823	2 592	534
Liberia	52 435	23 361	10 345	3 573	11 209	3 947
Malta	25 134	9 195	11 361	3 113	1 018	447
Panamá	125 722	29 582	51 132	17 220	18 554	9 233
Total parcial	264 941	80 735	92 320	32 887	35 717	23 282
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	70	0	0	69	0	1
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	638	178	0	99	0	361
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	748	22	527	107	57	35
República Checa	..	..	..	..	..	..
Estonia	358	9	33	111	0	206
Georgia	815	38	223	451	3	99
Hungría	8	0	0	8	0	0
Kazajastán	15	0	0	4	0	11
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	91	3	0	10	0	78
Lituania	442	4	80	180	0	179
Moldova	..	..	..	..	..	..
Polania	282	11	126	23	0	122
Rumania	563	64	145	186	0	168
Federación de Rusia	10 431	1 766	805	3 615	273	3 973
Eslovaquia	29	0	23	6	0	0
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	47	6	3	17	0	22
Ucrania	1 379	34	100	621	40	584
Ex USSR ^e	..	..	..	..	..	..
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..
Total parcial	15 917	2 135	2 065	5 506	372	5 838

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Países socialistas de Asia						
China	18 428	3 008	7 171	4 736	2 209	1 304
República Popular Democrática de Corea	959	20	120	713	17	89
Viet Nam	1 251	259	172	709	18	94
Total parcial	20 638	3 286	7 463	6 158	2 244	1 487
Países en desarrollo de África						
Argelia	872	31	173	124	0	545
Angola	45	1	0	10	0	33
Benin	1	0	0	0	0	1
Camerún	187	170	0	1	0	16
Cabo Verde	21	2	0	10	0	9
Comoras	417	79	145	149	0	44
Congo	3	0	0	0	0	3
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
República Democrática del Congo	..	..	..	..	..	..
Djibouti	4	0	0	2	0	2
Egipto	1 151	223	432	309	48	139
Guinea Ecuatorial	31	0	0	4	0	27
Eritrea	..	..	..	..	..	..
Etiopía	82	2	0	79	0	0
Gabón	13	1	0	4	0	8
Gambia	2	0	0	0	0	2
Ghana	121	8	0	19	0	95
Guinea	14	2	0	1	0	11
Guinea-Bissau	6	0	0	1	0	5
Kenia	18	5	0	3	0	10
Jamahiriya Árabe Libia	157	7	0	69	0	81
Madagascar	35	5	0	16	0	14
Malawi	..	..	..	..	..	..
Mauritania	48	0	0	0	0	47
Mauricio	68	0	10	17	0	41
Marruecos	504	84	0	86	55	279
Mozambique	36	0	0	6	0	30
Nigeria	419	302	10	33	0	73
Santa Elena	2	0	0	0	0	2
Santo Tomé y Príncipe	84	5	17	60	0	3

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Senegal	46	0	0	1	0	44
Seychelles	64	23	0	18	0	23
Sierra Leone	23	9	0	0	0	13
Somalia	6	1	0	3	0	3
Sudán	24	1	0	21	0	2
Togo	15	0	0	4	0	11
Túnez	174	51	17	3	0	103
Uganda	..	..	..	..	..	..
República Unida de Tanzania	39	8	0	21	0	10
Total parcial	4 742	1 020	803	1 075	103	1 740
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua and Barbuda	6 005	31	376	2 095	3 427	77
Argentina	434	51	34	77	0	272
Barbados	468	129	192	69	0	78
Belice	1 534	142	171	741	19	460
Bolivia	420	262	9	95	2	53
Brazil	3 258	1 368	1 217	306	160	207
Islas Vírgenes (Reino Unido)	87	63	0	20	0	3
Islas Caimán	2 802	1 508	672	508	0	114
Chile	964	259	196	201	42	266
Colombia	71	6	0	40	0	25
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	90	20	5	17	0	49
Dominica	40	11	0	15	0	13
República Dominicana	13	0	0	9	0	4
Ecuador	324	220	0	2	0	102
El Salvador	6	0	0	0	0	6
Islas Malvinas ^f	52	0	0	1	0	52
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	5	0	0	0	0	5
Guyana	32	1	0	17	0	13
Haití	1	0	0	1	0	0

Anexo III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Honduras	813	172	68	313	5	253
Jamaica	57	2	45	0	0	10
México	973	531	9	75	0	358
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	4	0	0	0	0	3
Paraguay	45	3	0	36	1	5
Perú	224	15	0	25	0	184
Saint-Kitts-et-Nevis	0	0	0	0	0	0
Saint Lucía	..	..	..	..	..	..
San Vicente y las Granadinas	6 318	357	2 630	2 521	163	648
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinidad y Tobago	28	0	0	3	0	25
Islas Turcos y Caicos	1	0	0	0	0	1
Uruguay	76	8	0	9	0	59
Venezuela	847	393	121	37	1	296
Total parcial	26 003	5 553	5 744	7 236	3 820	3 650
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Bahrein	276	81	43	3	96	53
Bangladesh	447	67	6	297	45	32
Brunei Darussalam	480	1	0	2	0	477
Camboya	..	..	..	..	..	..
Hong Kong (China)	20 507	4 452	11 879	1 520	2 392	265
India	6 961	3 954	2 000	311	100	596
Indonesia	3 840	949	389	1 530	174	798
Irán, República Islámica del	4 852	2 949	1 032	511	205	155
Iraq	161	52	0	40	0	69
Jordania	224	137	0	65	5	17
Kuwait	2 324	1 685	17	151	214	257
Líbano	193	1	50	135	0	7
Malasia	5 746	1 585	1 444	618	685	1 413
Maldivas	64	6	0	51	0	7
Myanmar	433	3	246	153	0	31
Omán	16	0	0	1	0	15

Anexo III b)

Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula^a, por grupos de países y por tipos de buque^b, al 31 de diciembre de 2003

(en TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Total mundial^d	856 974	316 759	307 660	94 767	90 461	47 327
Países desarrollados de economía de mercado						
Australia	2 277	461	928	112	10	766
Austria	41	0	0	38	3	0
Bélgica	1 938	616	344	3	317	658
Canadá	3 124	735	1 856	131	2	400
Dinamarca	9 173	3 198	77	413	4 875	610
Finlandia	1 146	513	94	393	14	133
Francia	6 389	4 079	687	248	629	747
Germany	6 902	274	2	336	6 062	229
Gibraltar	1 256	477	30	453	284	12
Grecia	54 481	31 265	20 146	445	2 190	435
Islandia	73	0	1	2	0	70
Irlanda	446	16	141	224	13	52
Israel	892	3	0	3	882	5
Italia	10 575	4 535	2 606	1 312	830	1 293
Japón	16 577	5 693	5 940	2 219	473	2 252
Luxemburgo	1 366	758	0	62	147	398
Países Bajos	7 920	691	309	3 611	1 990	1 320
Nueva Zelanda	164	86	17	11	0	50
Noruega	27 652	13 127	7 514	3 850	88	3 074
Portugal	1 608	865	309	240	41	152
Sudáfrica	107	4	0	0	30	73
España	2 587	1 282	43	354	232	675
Suecia	2 116	613	61	1 171	0	271
Suiza	1 040	0	877	40	118	5
Turkuía	7 542	1 106	4 368	1 612	327	128
Reino Unido	21 536	8 275	3 245	1 719	5 397	2 900
Estados Unidos	41 484	23 479	8 814	2 471	5 442	1 278
Total parcial	230 413	102 150	58 413	21 470	30 394	17 986

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Países de libre matrícula						
Bahamas	47 750	25 829	9 659	6 619	2 007	3 637
Bermuda	6 488	1 152	3 579	237	526	993
Chipre	35 332	6 866	21 471	3 557	3 155	283
Liberia	82 085	41 392	19 491	4 414	13 240	3 548
Malta	40 998	16 229	19 633	3 578	1 206	351
Panamá	186 860	53 180	92 740	13 452	20 647	6 842
Total parcial	399 514	144 648	166 573	31 858	40 781	15 654
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	98	0	0	96	0	1
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	508	234	0	113	0	162
Belarús						
Bulgaria	1 077	32	847	113	67	18
República Checa	..	..	..	..	..	..
Estonia	227	15	48	110	0	53
Georgia	1 106	66	365	625	5	46
Hungría	10	0	0	10	0	0
Kazajastán	11	0	0	3	0	8
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	53	4	0	11	0	38
Lituania	403	7	116	201	0	78
Moldova	..	..	..	..	..	..
Polonia	300	16	201	18	0	65
Rumania	686	97	234	219	0	136
Federación de Rusia	9 902	2 589	1 140	3 959	317	1 897
Eslovaquia	43	0	33	10	0	0
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	40	8	3	15	0	12
Ucrania	1 267	56	160	704	40	307
Ex USSR ^e	..	..	..	..	..	..
Uzbekistán	..	..	..	..	..	..
Total parcial	15 730	3 125	3 147	6 206	429	2 822

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Países socialistas de Asia						
China	26 825	4 890	12 106	6 347	2 621	860
República Popular Democrática de Corea	1 311	37	204	998	23	49
Viet Nam	1 809	433	278	1 022	16	59
Total parcial	29 944	5 360	12 588	8 368	2 660	968
Angola	32	2	0	12	0	18
Benin	0	0	0	0	0	0
Camerún	366	357	0	2	0	7
Cabo Verde	21	4	0	15	0	3
Comoras	599	139	245	192	0	24
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4
República Democrática del Congo	..	..	..	..	..	..
Djibouti	4	0	0	4	0	0
Egipto	1 688	380	740	400	58	110
Guinea Ecuatorial	18	0	0	7	0	11
Eritrea	..	..	..	..	..	..
Etiopía	101	4	0	98	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	3
Gambia	2	0	0	0	0	2
Ghana	96	11	0	23	0	62
Guinea	7	2	0	0	0	5
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Kenia	16	8	0	2	0	6
Jamahiriya Árabe Libia	116	10	0	74	0	31
Madagascar	33	7	0	19	0	7
Malawi	..	..	..	..	..	..
Mauritania	23	0	0	1	0	23
Mauricio	60	0	13	15	0	32
Marruecos	392	119	0	83	68	121
Mozambique	28	0	0	11	0	17
Nigeria	676	577	13	44	0	41
Santa Elena	1	0	0	0	0	1

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Santo Tomé y Príncipe	105	9	29	65	0	2
Senegal	23	0	0	2	0	21
Seychelles	70	35	0	18	0	17
Sierra Leone	22	17	0	1	0	5
Somalia	6	2	0	2	0	2
Sudán	29	1	0	27	0	1
Togo	11	0	0	4	0	7
Túnez	132	75	26	5	0	25
Uganda	..	..	..	..	..	..
República Unida de Tanzania	42	14	0	25	0	3
Total parcial	5 672	1 825	1 354	1 308	126	1 058
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua and Barbuda	7 851	45	611	2 685	4 420	90
Argentina	489	92	52	108	0	236
Barbados	695	195	315	100	0	84
Belice	1 782	237	276	966	19	284
Bolivia	655	477	13	129	2	33
Brazil	5 139	2 283	2 136	337	184	199
Islas Vírgenes (Reino Unido)	158	126	0	30	0	2
Islas Caimán	4 437	2 528	1 159	606	0	144
Chile	1 129	439	328	116	51	193
Colombia	88	10	0	53	0	25
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	110	32	6	22	0	50
Dominica	44	18	1	21	0	5
República Dominicana	12	0	0	11	0	1
Ecuador	452	383	0	3	0	67
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Islas Malvinas ^f	37	0	0	0	0	37
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	0	0	0	0	4
Guyana	30	2	0	21	0	7
Haití	1	0	0	1	0	0

Anexo III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Honduras	1 000	314	114	451	6	114
Jamaica	79	3	70	0	0	6
México	1 252	866	14	66	0	306
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	2	0	0	1	0	1
Paraguay	47	4	0	40	2	1
Perú	148	27	0	37	0	83
Saint-Kitts-et-Nevis	1	0	0	1	0	0
Saint Lucía	..	..	..	..	..	..
San Vicente y las Granadinas	9 028	613	4 603	3 226	203	382
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tobago	8	0	0	0	0	8
Islas Turcos y Caicos	0	0	0	0	0	0
Uruguay	51	11	0	7	0	33
Venezuela	1 261	678	200	49	1	333
Total parcial	36 001	9 387	9 899	9 092	4 889	2 732
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Bahrein	353	153	60	4	100	36
Bangladesh	606	116	9	402	61	17
Brunei Darussalam	422	2	0	3	0	418
Camboya	..	..	..	..	..	..
Hong Kong (China)	34 467	7 065	22 472	2 004	2 697	228
India	11 363	6 936	3 374	369	131	553
Indonesia	4 809	1 527	619	2 081	229	353
Irán, República Islámica del	8 336	5 507	1 766	702	247	113
Iraq	207	86	0	55	0	66
Jordania	385	290	0	82	7	6
Kuwait	3 716	3 043	27	158	227	261
Líbano	247	1	80	156	0	9
Malasia	8 064	2 740	2 553	724	855	1 191
Maldivas	84	12	0	69	0	3
Myanmar	651	5	433	199	0	14
Omán	9	1	0	1	0	7
Pakistán	499	274	0	184	27	13

Anexo III b) (continuación)

	Total fleet	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo c	Container ships	Other types
Filipinas	6 944	430	4 741	1 460	56	257
Qatar	796	507	0	58	202	28
República de Corea	10 434	1 893	5 886	1 153	816	686
Arabia Saudita	1 962	1 395	0	346	156	65
Singapur	36 393	16 932	10 333	3 219	4 853	1 056
Sri Lanka	187	74	0	82	21	10
República Árabe Siria	689	2	77	599	8	1
Tailandia	3 411	541	950	1 564	232	124
Emiratos Árabes Unidos	1 007	489	64	88	227	139
Yemen	..	..	..	..	..	..
Total parcial	136 041	50 022	53 446	15 764	11 153	5 655
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1 222	150	902	143	0	27
Eslovenia	1	0	0	0	0	1
Yugoslavia	..	..	..	..	..	..
Total parcial	1 222	150	902	143	0	28
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	17	7	0	4	0	6
Kiribati	4	0	0	3	0	1
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papua Nueva Guinea	84	12	5	64	0	4
Samoa	..	..	..	..	..	..
Islas Salomón	5	0	0	2	0	3
Tonga	228	23	71	123	0	11
Tuvalu	93	50	0	39	0	4
Vanuatu	2 006	0	1 260	323	29	394
Total parcial	2 437	92	1 337	558	29	422
Total de países y territorios en desarrollo	181 373	61 476	66 938	26 865	16 198	9 896
Otros países sin especificar	-	-	-	-	-	-

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay

Notas del anexo III

- ^a Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos conciernen a los pabellones de matrícula y no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países o territorios, o de sus autoridades, ni sobre la delimitación de sus fronteras.
- ^b Buques de 100 TRB o más, con exclusión de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.
- ^c Incluidos los mixtos de pasaje y carga.
- ^d Con exclusión de las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que representaban respectivamente 3,9 millones de TRB (4,2 millones de PM), 0,9 millones de TRB (1,9 millones de TPM) y 1,2 millones de TRB (1,8 millones de TPM).
- ^e Todas las repúblicas de la ex URSS que no han creado nuevos registros marítimos.
- ^f 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.