

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2005

Informe de la secretaría de la UNCTAD

NACIONES UNIDAS

Nueva York y Ginebra, 2005

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/2005

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta S.05.II.D.14

ISBN 92-1-312321-3

ISSN 0252-5410

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Lista de cuadros, gráficos y recuadros	iv
Siglas y notas explicativas	vii
Introducción	viii
Resumen de los principales acontecimientos	ix
 <i>Capítulo</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	38
3. Productividad de la flota mundial y oferta y demanda en el transporte marítimo mundial	45
A. Productividad	45
B. Oferta y demanda en el transporte marítimo mundial	47
C. Comparación de las cifras de carga con la propiedad de la flota	49
4. Comercio y mercados de fletes	53
A. El mercado de fletes del petróleo y sus productos	53
B. El mercado de fletes de carga seca a granel	58
C. El mercado de fletes de los buques de línea regular	61
D. Estimación de los costos totales de los fletes en el comercio mundial	72
5. Desarrollo portuario	75
A. Tráfico portuario de contenedores	75
B. Mejoras en el desempeño portuario	78
C. Cambio institucional	82
6. El comercio y la eficiencia del transporte	85
A. Negociaciones sobre la facilitación de los intercambios en la Organización Mundial del Comercio	85
B. Novedades en la seguridad marítima internacional: Entrada en vigor del Código PBIP	87
C. Producción y arriendo de contenedores	90
D. Evolución del transporte interno	92
E. Situación de las convenciones	93
7. Examen de lo acontecido en el plano regional: América Latina	95
A. La situación económica	95
B. El comercio de mercancías	98
C. La flota mercante de los países y territorios en desarrollo de América	100
D. Los servicios de transporte marítimo en América Latina y el Caribe	100

<i>Anexo</i>	<i>Página</i>
I. Clasificación de los países y territorios	117
II. Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2002-2003	121
III. a) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2004 (en miles de TRB)	125
III. b) Flotas mercantes del mundo por pabellones de matrícula, por grupos de países y por tipos de buque, al 31 de diciembre de 2004 (en miles de TPM)	131

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

Cuadro

1. Crecimiento económico mundial, 2001-2004	2
2. Volumen de exportaciones e importaciones de mercancías, regiones y agrupaciones económicas, 2002-2004	3
3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica	5
4. Tráfico marítimo mundial en 1970, 1980, 1990 y 2000 - 2004, por tipos de carga y grupos de países	10
5. El tráfico marítimo mundial en toneladas-milla en los años que se indica	18
6. Flota mundial por principales tipos de buque, 2003 - 2005	23
7. Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2003, 2004 y 2005	24
8. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buque, al 1º de enero de 2005	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 2004	27
11. Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2004, por tipos de buque	27
12. Edad media del tonelaje desguazado de 2000 a 2004, por tipos de buque	27
13. Distribución del tonelaje mundial (en TPM) por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2003, 2004 y 2005	29
14. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 y 2004	30
15. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2005	33
16. Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1º de enero de 2005	35
17. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2005	36
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.	39
19. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2005	40
20. Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buque en 1994-2004	42
21. Tonelaje mundial encargado al 1º de enero de 2005	43
22. Precios representativos de los buques nuevos en los años que se indica	43
23. Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1999-2004	44
24. Carga y toneladas-milla transportadas por TPM de la flota mundial total en los años que se indica	46

<i>Cuadro</i>	<i>Página</i>
25. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en los años que se indica (toneladas transportadas por TPM)	46
26. Productividad estimada de los buques tanque, los graneleros, los cargueros mixtos y el resto de la flota, en los años que se indica (miles de toneladas-milla transportadas por TPM)	47
27. Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica	47
28. Análisis del exceso de oferta de tonelaje, por principales tipos de buque, en los años que se indica	48
29. Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota, por grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000 y 2003-2004	50
30. Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes	51
31. Índices de fletes de petroleros, 2003-2005	54
32. Índices de fletes de cargueros, 2002-2004	59
33. Crecimiento de la flota mundial de portacontenedores celulares	62
34 a) Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2004, por número de buques y capacidad total de transporte	63
34 b) Principales propietarios y propietarios-operadores de portacontenedores a finales de 2002, a finales de 2003 y a finales de septiembre de 2004, por número de buques y capacidad total de transporte	64
35. Tarifas medias de los fletamentos por tiempo de los portacontenedores	66
36. Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2003-2005	67
37. Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales	69
38. Reparto de la capacidad en el tráfico Europa-Lejano Oriente	69
39. Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2002-2004	70
40. Proporción de las tarifas de los fletes de los buques de línea regular respecto de los precios de algunos productos	71
41. Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países	73
42. El tráfico de los puertos de contenedores de 57 países y territorios en desarrollo en 2003, 2002 y 2001	76
43. Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2004 - 2002	78
44. Flota mundial de portacontenedores	91
45. Producción de contenedores	92
46. Crecimiento porcentual del PIB a precios constantes de mercado de 1995 en América Latina y el Caribe, 2001-2004	96
47. Valor del comercio internacional en los países de América Latina y el Caribe, en varios grupos de países y en algunos de éstos	97
48. Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe en 2002	98
49. Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe que se indica, 2003	99
50. La flota mercante mundial y la de los países de América Latina y el Caribe, en los años que se indica	101
51. Distribución por edad de la flota mercante en América Latina y el Caribe, por tipo de buque .	102
52. Tráfico internacional estimado por tipo de servicio marítimo	108
53. Tráfico de contenedores en puertos de la región	111
54. Los 20 mayores puertos de contenedores de América Latina y el Caribe	112
55. Tarifas de fletes en países de América Latina y el Caribe	116

<i>Gráfico</i>	<i>Página</i>
1. Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2001-2004	4
2. Tráfico marítimo internacional en determinados años	6
3. Tráfico marítimo mundial por grupos de países	18
4. Flota mundial por principales tipos de buque, en algunos años	22
5. Tonelaje mundial por grupos de países, al 1° de enero de 2005	28
6. Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1994-2004	45
7. Evolución de la capacidad excedentaria, por principales tipos de buque, en algunos años	49
8. Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones en el comercio mundial, por grupos de países	72
9. Evolución de los precios de contenedores nuevos	91
 <i>Recuadro</i>	
1. Clasificación de los buques y registros utilizada en el informe sobre el transporte marítimo ...	xii
2. Cuestiones sobre las personas que navegan y los seguros	60
3. Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 21 de julio de 2005	94

SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

Siglas

ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CCG	Consejo de Cooperación del Golfo
CEE	Comunidad Económica Europea
CEI	Comunidad de Estados Independientes
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CESPAO	Comisión Económica y Social para Asia Occidental
CESPAP	Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
c.i.f.	costo, seguro y flete
FEU	<i>Forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de cuarenta pies)
FMI	Fondo Monetario Internacional
f.o.b.	franco a bordo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IED	inversión extranjera directa
IICL	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
mbpd	millones de barriles por día
MCCA	Mercado Común Centroamericano
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
mmc	millones de metros cúbicos
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PDEM	países desarrollados de economía de mercado
PIB	producto interior bruto
PMA	países menos adelantados
TDR	toneladas de desplazamiento en rosca
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)
TIC	Tecnología de la información y las telecomunicaciones
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TPM	toneladas de peso muerto
TRB	toneladas de registro bruto
UE	Unión Europea
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
WS	<i>Worldscale</i> (Índice a escala mundial)

Notas explicativas

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

INTRODUCCIÓN

El presente informe es una publicación anual preparada por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su propósito es estudiar los principales acontecimientos en el transporte marítimo mundial y facilitar estadísticas pertinentes. Se centra en lo ocurrido en las actividades marítimas de los países en desarrollo en comparación con otros grupos de países. También señala la correlación entre el desarrollo del comercio mundial y el transporte marítimo en general. La evolución regional en América Latina es el asunto que se trata en el capítulo especial de este año.

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ACONTECIMIENTOS

Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- En 2004, la producción mundial creció 4,1% respecto de la de 2003 (año en el que el incremento fue de 2,7%). Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 3,2%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 6,5%. Las previsiones para 2005 son prudentemente optimistas, en torno a 3,1%.
- En volumen, las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron 13% frente al 6,0% de 2003. El crecimiento estuvo basado en los buenos resultados obtenidos por China y algunos países en desarrollo.
- El índice de la producción industrial total de la OCDE se incrementó en un 2,9%, reflejando los resultados obtenidos en los Estados Unidos, el Japón y, en menor medida, los países europeos de la OCDE.
- El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró otro aumento anual consecutivo, alcanzando la cifra sin precedentes de 6.760 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue de 4,3%, bastante inferior al 5,8% de 2003. Es probable que el crecimiento prosiga en 2005.
- El total de las actividades marítimas medidas en toneladas-milla ascendió a 27.635 millones de toneladas-milla frente a los 25.844 millones de 2003.

Desarrollo de la flota mundial

- La flota mercante mundial aumentó hasta alcanzar los 895,8 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a principios de 2005, con un crecimiento del 4,5%. La entrega de buques nuevos experimentó un ligero incremento, situándose en 49,4 millones de TPM y el tonelaje desguazado y perdido disminuyó más de la mitad, para situarse en 10,6 millones de TPM, lo que supuso una ganancia neta de 38,8 millones de TPM.

- La flota de petroleros y la de graneleros de carga seca, que conjuntamente representan el 73,3% del total de la flota mundial, crecieron un 6,1% y un 4,2%, respectivamente. Hubo un aumento del 8,4% en la flota de buques portacontenedores, pasando de 90,5 a 98,1 millones de TPM, y del 7,6% en la de buques que transportan gas licuado, que pasó de 20,9 a 22,5 millones de TPM.

- La edad media de la flota mundial descendió muy ligeramente a 12,3 años; casi el 27,3% de la flota tenía 20 años o más. Los cargueros convencionales tienen la edad media más alta, 17,5 años y los portacontenedores eran los más jóvenes con 9,4 años.

- Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron el 27% y el 45,1% de la flota mundial, respectivamente. En los segundos, el tonelaje experimentó un aumento pequeño; 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 22,6%, es decir, en 202,3 millones de TPM, de los que 155,9 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 7,5 y 30,8 respectivamente. La primera cifra supuso un descenso de 1,3% respecto de 2003 y la segunda un aumento de 2%.
- El excedente mundial de tonelaje siguió disminuyendo, situándose en 6,2 millones de TPM en 2004, o sea el 0,7% de la flota mercante mundial. El exceso de capacidad del sector de petroleros se redujo casi a la mitad, para cifrarse en 3,4 millones de TPM, mientras que la capacidad excedente del sector de graneleros de carga seca cayó a 2,1 millones de TPM.

Los mercados de fletes

- El año 2004 fue brillante para el mercado de buques tanque. El volumen total de petróleo crudo transportado por vía marítima aumentó un 4,2%. Los índices de los fletes medios de todos los tipos de buques tanque fueron superiores a los registrados en 2003, que fue también un buen año para los propietarios de petroleros. Los índices de los fletes medios de los grandes petroleros y de los de tamaño Suezmax y Aframax aumentaron 35,8, 27,4 y 12,2% respectivamente.
- En 2004, el tráfico marítimo de los principales graneles, en particular mineral de hierro y carbón, creció un 7,6%. 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 anuales de los índices medios de 51,3 y 107,7%.
- Una vez más, a finales de 2004 el nivel de los fletes en las principales rutas contenedorizadas – la transpacífica, la transatlántica y la Asia-Europa – eran casi siempre superiores a los niveles vigentes a finales de 2003. La Asia-Europa se desempeñó particularmente bien, con unos fletes que aumentaron 10,6% (en dirección oeste) y 2% (en dirección este). Los de las rutas transpacífica y transatlántica registraron incrementos modestos de un solo dígito.

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

- El costo total del transporte en proporción del valor total de las importaciones disminuyó al 5,4% en 2003 respecto del 5,5% de 2002. Ese factor de carga fue de 3,9% en los países desarrollados de economía de mercado en comparación con el 4,1% de 2002, mientras que en los países en desarrollo se mantuvo en 9,1%. Hubo un pequeño aumento de ese factor en los países en desarrollo de África hasta 11,9 y uno mayor en los de Oceanía, con un 12,3%. En los países en desarrollo de América, el factor de carga disminuyó a 9,8%, mientras que se registró un pequeño incremento en los de Asia (a 8,6%), y uno mayor en los países en desarrollo de Europa (a 9,1%).

Desarrollo portuario

- El tráfico mundial de los puertos de contenedores siguió aumentando, a un ritmo del 9,6% respecto de 2003, para alcanzar 303,1 millones de TEU. Por los puertos de los países y territorios en desarrollo pasaron

122,4 millones de TEU, es decir, el 40,4% del total. En 2003 había 57 países y territorios en desarrollo que tenían terminales por los que transitaban más de 100.000 TEU. En 2004, por los 20 mayores puertos mundiales de contenedores pasaron 166,6 millones de TEU.

El comercio y la eficiencia del transporte

- Las negociaciones sobre la facilitación del comercio se plasmaron en la Decisión de 1º de agosto de 2004 del Consejo General de la Organización Mundial del Comercio, el llamado paquete o conjunto de medidas de julio. Los Miembros de la OMC han iniciado desde entonces negociaciones que se centran en mejorar los Artículos V, VIII y X del GATT de 1994, que tratan respectivamente de cuestiones de tránsito, derechos y formalidades, y la transparencia de los procedimientos comerciales.
- La flota mundial de portacontenedores aumentó un 7,7% en 2004 para cifrarse en 19,3 millones de TEU. La parte de los transportistas marítimos en ese total alcanzó el 54,3% en razón de las grandes compras durante el año.

Examen de la evolución regional

- Durante el período 2002-2004, las economías de América Latina y el Caribe empezaron a salir de la profunda crisis generada el año anterior por el colapso de la economía argentina, que se tradujo en una contracción del PIB regional del 0,5% en 2002. En los dos años siguientes, el PIB creció 1,9 y 5,5% respectivamente. La balanza comercial fue positiva en ese período como consecuencia de la disminución de las importaciones en sus comienzos y de un auge de las exportaciones, en particular a países asiáticos, a finales del mismo.
- La flota mercante que es propiedad de los países en desarrollo de América Latina y el Caribe, con la exclusión de los principales registros de matrícula abierta, ha representado del orden del 4% de la flota mundial desde el año 2000. En 2004, el tonelaje total propiedad de esos países ascendió a 36,7 millones de TPM, de los que alrededor de tres cuartos correspondían a los tres registros menores de libre matrícula de Antigua y Barbuda, las Islas Caimán, y San Vicente y las Granadinas. La parte de petroleros y portacontenedores ha aumentado en los últimos años y es actualmente de 23,6 y 14,5% respectivamente. La edad de la flota era de 16,7 años en 2004, superior a la de la flota mundial y a la del conjunto de los países en desarrollo.

- La inversión en puertos fue desigual en esos países, con una gran actividad en los países en torno al Caribe, a menudo relacionada con el tráfico de transbordo, mientras que en varios países sudamericanos se solicitó más apoyo. La nueva estructura de peaje propuesta por la Autoridad del Canal de Panamá en 2002 fue sometida a mucho escrutinio, y se decidió aplicarla por fases durante el período de 2005-2007.
- La sección sobre lo ocurrido en el transporte por aguas interiores se centra en la intervención de organismos regionales de financiación del desarrollo para hacer inversiones en infraestructura en los ejes prioritarios de Sudamérica. Entidades del sector privado participaron activamente en fomentar redes ferroviarias que brindarán servicios logísticos a los transportistas marítimos de los países del Mercosur.

RECUADRO 1

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

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

<i>Categorías utilizadas en el presente informe</i>	<i>Buques comprendidos en esas categorías</i>
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	Buques tanque para transportar petróleo/productos químicos, buques tanque para productos químicos, otros buques tanque, cargueros de gas licuado, buques ro-ro mixtos, buques de pasaje, gabarras tanque, gabarras de carga general, embarcaciones de pesca, buques de suministro de plataformas de extracción y todos los demás tipos de buques.
Total de todos los buques	Comprende todos los tipos de buques mencionados.

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

Principales países de libre matrícula

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

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

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

Graneleros de carga seca

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

Fuente: Lloyd's Register – Fairplay

Capítulo 1

LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

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

A. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA ECONOMÍA MUNDIAL

1. La producción mundial

Los datos preliminares disponibles para 2004 indican que el crecimiento de la producción mundial fue de 3,8%. Este resultado, superior en 1,3 puntos porcentuales al 2,5% registrado en 2003 (véase el cuadro 1), reflejó el hecho de que prácticamente todas las regiones del mundo experimentaron simultáneamente una recuperación económica positiva, aunque a ritmos distintos.

La recuperación económica de los países desarrollados condujo a un crecimiento del 3%, muy por encima del 1,7% del año anterior. El desempeño de los Estados Unidos fue bueno, sobre todo durante el primer semestre, con una demanda interior sostenida y modestos incrementos en los tipos reales de interés, que los mantuvieron en niveles relativamente bajos y contribuyeron a un crecimiento de la producción de 4,4% durante el año. La economía japonesa prosiguió su expansión, duplicando casi su tasa de crecimiento a 2,6%. La Unión Europea registró la tasa más baja de las economías desarrolladas con un 2,1%, aunque ese porcentaje fue notable comparado con el menguado 0,9% del año anterior, y se logró en una situación de tipos de interés bajos. Los mejores resultados de las grandes economías de la UE fueron los del Reino Unido, que tuvo un crecimiento de la producción de 3,1%, seguido de Francia con 2,1%. La evolución de Alemania fue buena; si bien la economía creció a un moderado 1%, ese resultado refleja un resurgir respecto de la contracción del año anterior. Menos notable fue la recuperación económica de Italia, que mejoró su muy modesto desempeño para lograr un crecimiento del 1% en 2004.

La producción de las economías en desarrollo creció 6,4%, muy por encima de la

media mundial. La tasa más elevada, 7,5%, se registró en países de Europa sudoriental y de la Comunidad de Estados Independientes. Los países en desarrollo de Sudamérica tuvieron un crecimiento de 6%, el más elevado desde 1986. El Brasil se desarrolló especialmente bien, con un progreso económico de 5,2% después de la exigua tasa de 0,5% en 2003. El crecimiento de México de 4,4% fue ligeramente superior al promedio mundial. Los países en desarrollo de África y del Oriente Medio lograron una mejora de la producción del orden del 4%, muy poco por debajo de la media mundial del año, mientras que los países del África susahariana registraron un muy notable crecimiento económico de 5,1% en 2004. Los resultados más brillantes fueron una vez más los de China, cuya producción creció 9,5%, impulsada por una demanda y una inversión internas vigorosas y unos niveles de exportación que siguieron siendo elevados. La India, que está aplicando una política económica de liberalización, experimentó un crecimiento de 7,3%.

Perspectivas

Las previsiones sobre el crecimiento económico mundial en 2005, si bien son prudentemente optimistas, están condicionadas a que se mantengan los precios actuales del petróleo, se sostenga el crecimiento en el Lejano Oriente y no se incrementen los preocupantes déficit públicos de las principales economías desarrolladas. Las previsiones son del orden del 3%.

2. El comercio de mercancías

Evolución reciente del comercio internacional

En 2004 el volumen de las exportaciones mundiales aumentó un 13% (véase el cuadro 2), más del doble que el año anterior. El incremento de

CUADRO 1
Crecimiento económico mundial, 2001-2004^a
(Variación porcentual con respecto al año anterior)

Región/país ^b	2001	2002	2003	2004 ^c
Mundo	1,3	1,8	2,5	3,8
Países desarrollados	1,0	1,3	1,7	3,0
<i>de los cuales:</i>				
Japón	0,4	-0,3	1,4	2,6
Estados Unidos	0,3	2,4	3,0	4,4
Unión Europea	1,7	1,1	0,9	2,1
<i>de la cual:</i>				
Alemania	0,9	0,2	-0,1	1,0
Francia	2,1	1,2	0,5	2,1
Italia	1,8	0,4	0,3	1,0
Reino Unido	2,1	1,7	2,2	3,1
Europa-sudoriental y CEI	5,6	4,9	6,9	7,5
Países en desarrollo	2,4	3,5	4,7	6,4
Países en desarrollo con exclusión de China	1,5	2,7	3,9	5,7

Fuente: Estimaciones preliminares de la secretaría de la UNCTAD

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

^b Las regiones y los grupos de países corresponden a los que se definen en el *Handbook of Statistics*, 2004, de la UNCTAD

^c Datos preliminares.

las exportaciones fue particularmente fuerte en el primer semestre del año y se frenó después, por causa en parte de las repercusiones de los altos precios del petróleo y de los productos básicos y de las dudas sobre la persistencia de una fuerte demanda en los países de economía de mercado. La expansión anual de las exportaciones confirmó el ritmo sostenido del crecimiento del comercio.

Entre las economías desarrolladas, el volumen de las exportaciones aumentó especialmente en el Japón, con un crecimiento del 13%. Norteamérica triplicó la tasa de crecimiento de sus exportaciones del año anterior hasta el 9%, mientras que los países de la UE se desarrollaron aún mejor, con un 12%. El desempeño de las exportaciones en esas economías fue más vigoroso en los países más al este, por causa probablemente del impulso recibido por la ampliación de la Unión a 25 miembros en mayo de 2004. El incremento de las exportaciones fue, sin embargo, más elevado en

las economías en desarrollo de Asia y América Latina, que registraron tasas de 22 y 10% respectivamente. China figuró a la cabeza con un crecimiento de las exportaciones de 33%, y las de la India también crecieron por encima de la media mundial, con un 18%. Los altos precios del petróleo y de los metales mantuvieron las exportaciones de las economías de la CEI en el promedio mundial. Las exportaciones africanas aumentaron a una tasa del 7%, alrededor de la mitad de la del año anterior.

Las cifras preliminares del crecimiento del volumen de las importaciones indican unas tasas de dos dígitos para las economías en desarrollo de Asia occidental, que registraron un crecimiento del 35%. La tasa de incremento de las importaciones de China se asemejó a la de las economías en desarrollo de África, con un 26%. Las economías en desarrollo de Asia oriental y sudoriental, Europa sudoriental y la Comunidad de Estados

CUADRO 2

Volumen de exportaciones e importaciones de mercancías, por regiones y agrupaciones económicas, 2002-2004
(variación porcentual anual media y cambio porcentual respecto del año anterior)

	Exportaciones			Importaciones		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Mundo	5	6	13	4	7	13
Economías desarrolladas	2	3	11	3	5	11
<i>De las cuales:</i>						
Japón	8	9	13	1	6	6
Estados Unidos	-4	3	9	4	5	11
Europa	4	3	12	2	5	11
Economías en desarrollo	9	12	16	7	10	19
<i>De las cuales en:</i>						
África	2	11	7	4	7	26
América Latina	2	3	10	-4	0	13
Asia occidental	8	1	3	7	-5	35
Asia oriental y meridional	12	17	22	11	15	18
<i>de las cuales:</i>						
China	25	35	33	23	36	26
India	17	10	18	13	9	17
CEI y Europa Sudoriental	5	9	13	10	21	17

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basados en COMTRADE, División de Estadística de las Naciones Unidas, índices de precios del comercio exterior de la Oficina de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos, índices de valores unitarios de las Aduanas del Japón, Boletín de precios de los productos básicos de la UNCTAD y otras fuentes nacionales.

Independientes registraron crecimientos similares en el volumen de las importaciones, a saber, 18, 17 y 17% respectivamente. Las economías en desarrollo de América Latina presentaron una expansión de las importaciones similar a la de la media mundial, con un 13%.

El crecimiento del volumen de las importaciones de los países desarrollados fue inferior al promedio mundial. Ese incremento fue mayor en América del Norte y Europa, con un 11%, siendo especialmente fuerte en los Estados Unidos. En los países de la UE, las importaciones crecieron un modesto 6%; aumentaron más en los países ubicados en las partes oriental y central del continente.

Tendencias de las importaciones y exportaciones

En 2005, las perspectivas del crecimiento de las exportaciones son moderadas, pudiendo esperarse un aumento del 6,5%. Esta previsión, sin embargo, supone que proseguirán los buenos resultados de los países con el mayor comercio del Lejano Oriente, la sostenibilidad de las importaciones estadounidenses y el resurgir de la demanda en los países de la UE.

3. La producción industrial de los países de la OCDE

El índice de producción industrial (2000 = 100) de los países de la OCDE, otro indicador

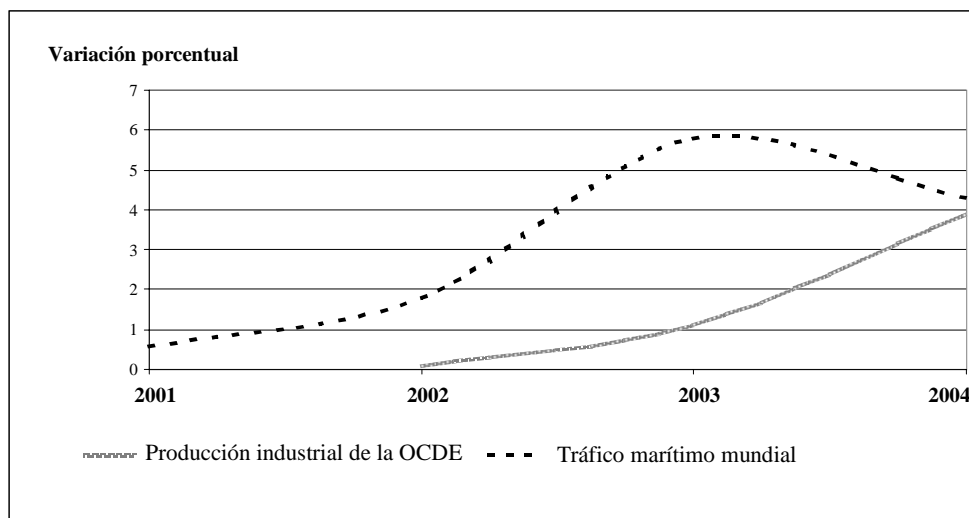
fundamental para el sector del transporte marítimo en el mundo, fue en promedio de 102,9 en 2004, con un incremento del 3,9% respecto de la media de 99 en el año anterior, cuando el índice creció 1,1% (véase el gráfico 1).

Los resultados de 2004 reflejaron la creciente actividad industrial en las principales economías. En los Estados Unidos, el índice aumentó de modo constante durante el año, desde 98,7 en el primer trimestre a 101,4 durante el último. El índice fue de 100,1 como promedio, con un aumento de 4,2% durante el año. El índice del Japón alcanzó un máximo durante el segundo trimestre de 101,5 y luego disminuyó a 100,1 en el último trimestre. No obstante, el índice medio del año fue de 100,5, con un incremento notable de

5,3%. El índice de los 15 países de la Unión Europea, siguió una pauta semejante: comenzó en 100,4 y, después de llegar a 101,3 durante el segundo trimestre se mantuvo en este nivel durante el trimestre siguiente antes de bajar al 100,8 en el último. El índice medio del año fue 101, con un aumento de 1,7%. Los mayores aumentos del índice de producción industrial durante el año se registraron en la República Checa, que tuvo un incremento de 8,5% para cifrarse en 138,8; en Austria, con un aumento de 7,9% hasta 115,5; en la República de Corea, con 7,1% y 122,9; y en Polonia, con 6,7% y 124,8. La producción industrial se contrajo en Noruega, Grecia y Dinamarca en 3,9, 1,5 y 1,4% respectivamente. Las previsiones de la OCDE para el año 2005 señalan un nivel de producción constante.

GRÁFICO 1

Variación anual de la producción industrial de la OCDE y del tráfico marítimo mundial en 2001-2004



Fuente: OCDE, *Main Economic Indicators*, abril de 2005.

B. EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. El comercio marítimo en general

El tráfico marítimo mundial experimentó un fuerte aumento en 2004, alcanzando un total de 6.760 millones de toneladas de mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual, calculada a partir de los datos disponibles para 2004, fue del 4,3%, como puede verse en el cuadro 3 y el gráfico 2.

El desglose por continentes de las mercancías embarcadas fue como sigue: la parte de

África en las exportaciones mundiales fue de 8,6%, mientras la de América alcanzó el 21,4%. Asia fue con mucho el continente con la parte mayor del tonelaje total de mercancías exportadas por vía marítima, con 38,4%. La parte de Europa fue la segunda por orden de importancia con 22,7%, mientras que la de Oceanía fue de 8,9%. El desglose correspondiente a determinados bloques comerciales fue como sigue: Unión Europea (UE), 15,3%; Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), 15,4%; Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), 10%; Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), 6,8%; Mercado

CUADRO 3

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

Año	Carga de buques tanque		Carga seca				Total (todas las mercancías)	
			Total		de la cual: Principales Graneles ^b			
	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual
1970	1.442		1.124		448		2.566	
1980	1.871		1.833		796		3.704	
1990	1.755		2.253		968		4.008	
2000	2.163		3.821		1.288		5.983	
2001	2.177	0,7	3.844	0,6	1.331	3,3	6.020	0,6
2002	2.146	-1,4	3.981	3,6	1.352	1,6	6.127	1,8
2003	2.223	3,6	4.257	6,9	1.475	9,1	6.480	5,8
2004 ^c	2.316	4,2	4.442	4,4	1.587	7,6	6.758	4,3

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en el anexo II y en datos facilitados por 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 Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato.

^c Estimaciones.

Común del Sur (MERCOSUR), 6,2%; y Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA), 1,5%.

Las previsiones para 2005 indican que las tasas anuales de crecimiento probablemente se aproximarán a las de 2004, mientras que se espera que la distribución del tonelaje mundial por continentes y por bloques comerciales seleccionados fluctúen muy poco.

2. El tráfico de los buques tanque

Evolución general

En 2004, los petroleros transportaron en todo el mundo 2.320 millones de toneladas, con un crecimiento del 4,2% a lo largo del año. Alrededor del 76,4% de este tráfico correspondió a petróleo crudo y el resto a productos derivados. La parte de este tráfico en el comercio marítimo mundial disminuyó ligeramente al 34,3%.

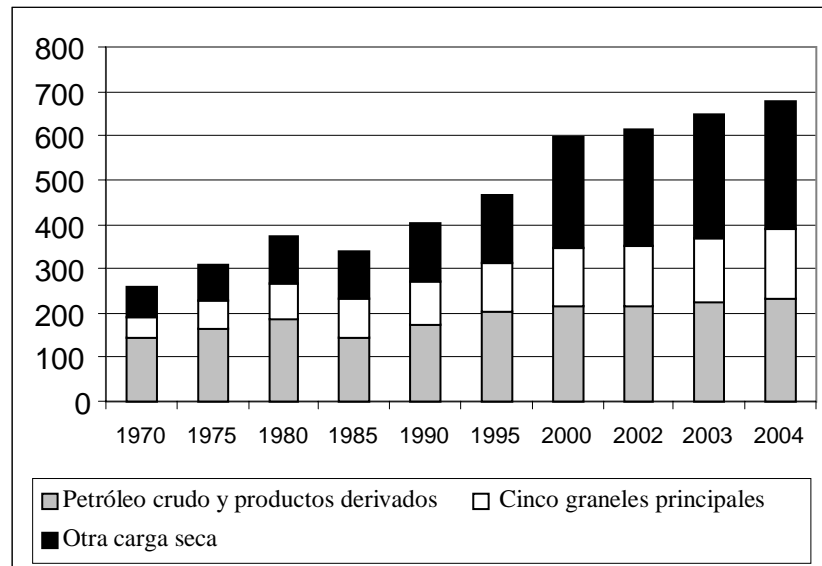
Producción de petróleo crudo

En 2003 la producción¹ alcanzó una media de 76,8 millones de barriles por día (mbpd), con un incremento de 3,8% respecto de las cifras del año anterior, que fue el primer aumento de la producción anual registrado desde 2000. La producción de petróleo en los países de la OCDE, en particular los Estados Unidos, México, Noruega y los países productores de petróleo de la Unión Europea, disminuyó ligeramente en un 0,7% a 21,2 mbpd, con lo que la parte de mercado de este grupo disminuyó a 27%.

¹ Los totales que figuran en *BP 2004 Annual Report* 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.

GRÁFICO 2

Tráfico marítimo internacional en determinados años



Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números.

Los países de la OPEP aumentaron su producción 6,6% hasta 30,4 mbpd, compensando el pronunciado descenso del año anterior. En consecuencia, su parte de mercado pasó de 38,2% de la producción mundial en 2002 a 39,% en 2003. Los demás países productores de petróleo, a saber, la Federación de Rusia, China, el Brasil y varios pequeños productores, incrementaron su producción media un 4,1% para situarse en 25,2 mbpd. Con ello su parte de mercado creció ligeramente hasta el 32,8%.

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

La producción de petróleo de dos importantes productores de la OPEP, Irán y los Emiratos Árabes Unidos, registró una expansión de dos dígitos de 12,6 y 17,3%, para alcanzar 3,9 y 2,5 mbpd respectivamente. Su parte del mercado fue de 5 y 3,3%. Venezuela, otro gran productor, redujo su producción un 7% a un poco por de

debajo de 3 mbpd, con una parte de mercado de 3,9%. La producción del principal productor, Arabia Saudita, fue por término medio de 9,8 mbpd, lo que supuso una expansión de 13,8% respecto del nivel del año anterior, situándose su parte de mercado en 12,8%. Otros países de la OPEP aumentaron casi todos la producción: la de Kuwait se cifró en 2,2 mbpd con un incremento de 20%; la de Nigeria, Argelia y Libia fue de 2,2, 1,9 y 1,5 mbpd respectivamente. Dos otros miembros de la OPEP disminuyeron su producción: la de Indonesia se situó en 1,2 mbpd (con una reducción de 8,6%), y la de Iraq se cifró en 1,3 mbpd, con una disminución de más de un tercio.

Entre los demás países productores de petróleo, la Federación de Rusia vio aumentar su producción un 11% hasta 8,5 mbpd, equivalente a una parte de mercado del 11% de la producción mundial. La del Brasil creció 3,3% para situarse en 1,6 mbpd, y la de China creció más lentamente, un 1,5%, para alcanzar 3,4 mbpd. La parte de mercado de esos países fue de 2 y 4,4%.

Durante el año 2004 el nivel de producción de petróleo crudo fluctuó a tenor de las decisiones adoptadas por los miembros de la OPEP en respuesta a la evolución de los precios, los principales acontecimientos y el mayor o menor cumplimiento de los contingentes establecidos por ellos. En febrero, la OPEP decidió recortar la producción en 1 mbpd desde abril para cifrarse en

23,5 mbpd, pero esa decisión se modificó cuando en julio la producción se fijó en 25,5 mbpd y, un mes más tarde, en 26 mbpd. Además, se convinieron aumentos para que la producción de los miembros alcanzara 27 mbpd en noviembre. A principios de 2005 se decidió reducir el exceso de producción en 1 mbpd para compensar el escaso cumplimiento de los contingentes.

Los precios se movieron al alza durante casi todo el año, incluso frente a los aumentos de producción, y al parecer en respuesta a la incertidumbre sobre la continuidad del suministro. En mayo, las existencias de petróleo crudo en los Estados Unidos eran un 5% inferiores al promedio a plazo mediano, y la producción británica del Mar del Norte estaba disminuyendo más aprisa de lo esperado. En el mismo mes, hubo un ataque terrorista a una instalación petroquímica en Yambu (Arabia Saudita) que no interrumpió las exportaciones. Tres meses después, el sabotaje de oleoductos iraquíes redujo las exportaciones a alrededor de 0,9 mbpd durante cerca de una semana. Al mismo tiempo, había incertidumbre sobre la suerte de un gran productor de petróleo ruso (por causa de impuestos no pagados) y preocupación porque los suministros desde el Caribe se vieran afectados por menores exportaciones venezolanas y una estación de fuertes huracanes.

En ese contexto, los precios al contado se dispararon durante el verano y se mantuvieron en más de 40 dólares por barril durante algunas semanas. La cesta de la OPEP de siete precios de petróleo crudo alcanzó una media durante el año de 36 dólares por barril, alrededor del 28% más que el año anterior. También fue uno de los precios más altos desde que se introdujo la cesta en 1987, y muy por encima de la banda de precios de 22 a 28 dólares por barril. A principios de 2005, la OPEP decidió suspender temporalmente su mecanismo de banda de precios a cuyo tenor establecía niveles automáticos de producción cuando los precios se salían de la banda. Poco después, los precios al contado superaron los 50 dólares por barril.

El creciente papel de los yacimientos submarinos se vio reforzado por los altos precios. Contratistas dedicados a la extracción de ese petróleo señalaron una mayor actividad en África occidental, el Golfo de México y el Brasil. En este último país, Petrobras y sus socios extranjeros anunciaron una serie de descubrimientos de petróleo en el mar frente al estado de Espirito Santo.

La situación de las refinerías

La producción mundial de las refinerías ascendió a 71,1 mbpd en 2003, lo que supone un incremento del 2,4% en comparación con el año anterior. Las refinerías de los Estados Unidos aumentaron su producción lo mismo que el promedio mundial, mientras que las de México se desempeñaron mejor, con un 3,5%, y las del Canadá lo hicieron peor con sólo 1,2%. Europa y Rusia registraron incrementos inferiores a la media mundial, con 2,2%. A los países de esas dos regiones correspondió el 54,4% de la producción mundial. Las refinerías de China experimentaron el mayor aumento de producción, con 4,9 mbpd a raíz de un incremento de 10,8%. Esa cantidad supone el 6,9% de la producción mundial. Las refinerías de América Latina mantuvieron su producción en 4,9 mbpd. La de las refinerías del Oriente Medio, África y Australia se contrajo en 2003, registrando este último país la reducción mayor, con 4,7%. Esas regiones representaron el 12,9% de la producción mundial.

A finales de año se señaló una expansión de la capacidad de refino en Europa y en Arabia Saudita en previsión de una mayor demanda.

Producción de gas natural

En 2003 la producción de gas natural ascendió a 2.618.500 millones de metros cúbicos², con un aumento de 3,4% respecto de 2002 y una cifra casi igual a la de 2000. Esta producción equivale a 2.356,6 millones de toneladas de petróleo o 49 mbpd. Los principales productores son la Federación de Rusia con 578.600 millones de metros cúbicos (mmc); y los Estados Unidos con 549.500 mmc; ambos países representan juntos el 43,1% de la producción total. Productores de menor importancia son el Canadá con 180.500 mmc, el Reino Unido con 102.700 mmc, Argelia con 82.800 mmc, Irán con 70.000 mmc e Indonesia con 72.600 mmc. Otros productores se encuentran dispersos por Oriente Medio, América Latina y Asia, y suelen obtener gas natural como resultado de la producción de petróleo. Aproximadamente un quinto de la producción de gas natural se exporta, principalmente a través de gasoductos, que transportan en torno a las tres cuartas partes de todas las exportaciones.

² Medido a 15° C y 1013 milibares.

Las perspectivas de un aumento de la producción de gas natural son buenas gracias a la creciente demanda de los Estados Unidos, Europa, el Japón y China. En junio esta última firmó un contrato de 240 millones de dólares para construir su primer terminal de gas natural licuado (GNL) importado cerca de Censen para abastecer a la provincia de Guangdong mediante un gasoducto de 370 km que transporta gas traído en barcos desde Australia occidental. La diversificación de los proveedores se considera importante en algunos países: por ejemplo, Singapur realizó estudios para examinar la viabilidad de recibir GNL por mar y completar así el importado por gasoducto.

El abastecimiento de gas procederá cada más de regiones diversas. En mayo de 2004 se concertó un acuerdo por el que la compañía local Maratón Oil invertirá 1.400 millones de dólares para construir la primera planta dedicada a exportar gas de Guinea Ecuatorial. En agosto, Bolivia y el Perú convinieron en establecer una zona económica especial para hacer posible las exportaciones de reservas de gas que se encuentran en lugares que no tienen acceso al mar. Las mejoras en las tecnologías de producción y transporte permiten suministrar gas desde regiones distantes. La producción de los trenes de licuefacción de GNL ha aumentado desde 2,5 millones de toneladas anuales en los primeros años del decenio de 1990 a los 5 millones de toneladas actuales, planeándose una nueva generación para obtener 7,8 millones de toneladas al año. Muchos petroleros que transportan GNL están ahora en la gama de 150.000 metros cúbicos en lugar de los tradicionales 125.000. Y lo que es más importante, se han introducido sistemas nuevos de propulsión que se traducen en una mayor capacidad de carga. En noviembre se botó el *Gaz de France energy*, de 74.000 metros cúbicos, el primer buque que transporta GNL con propulsión diesel-gas-eléctrica que también puede usar el gas de su propia carga a tal efecto. El propietario, GDF, se propone encargar más adelante dos petroleros con capacidad de 150.000 metros cúbicos. Además, diseños de un nuevo tipo de buque, que transportará gas natural comprimido (GNC), se encontraban sometidos al escrutinio de autoridades de los Estados Unidos, el Canadá y Noruega. Ese tipo de buque brindaría una solución eficaz desde el punto de vista del costo al suministro de gas desde ubicaciones remotas y demasiado pequeñas para justificar proyectos a gran escala de GNL.

Los envíos de petróleo crudo

En 2004 los embarques de crudos aumentaron 4,8% hasta 1.770 millones de

toneladas (véase el cuadro 4). Las principales zonas de carga siguieron siendo los países en desarrollo de Asia occidental, con 899,1 millones de toneladas, los de África occidental con 184,8 millones de toneladas, los de África del Norte con 128,1 millones de toneladas y los de la zona del Caribe con 216,1 millones de toneladas. Las principales zonas de descarga se ubicaron en los países desarrollados de economía de mercado de América del Norte (500,5 millones de toneladas), Europa (434,1 millones) y el Japón (215 millones). Los países en desarrollo de Asia meridional y oriental recibieron 299,7 millones de toneladas en 2004. Los hechos más importantes acaecidos durante el año fueron el aumento sustancial de las exportaciones rusas hasta situarse en 124,3 millones de toneladas, y de las importaciones chinas, que ascendieron a 99,5 millones de toneladas.

Las exportaciones por vía marítima de petróleo crudo desde Rusia aumentaron de modo apreciable en 2004. El principal punto de exportación en el Mar Negro, Novorossiysk, registró una gran actividad tras los positivos resultados del año anterior, cuando los envíos de petróleo crudo y de sus derivados ascendieron a 51,9 millones de toneladas, con un incremento del 7,8%. También en 2004 se llevó a un acuerdo con Ucrania para reactivar un oleoducto con el fin de exportar petróleo crudo ruso a través de Odessa. El afán por fomentar las exportaciones de petróleo crudo por puertos septentrionales en el Mar Báltico y en el de Barents tropezó con dificultades. Se señalaron demoras en la descarga de vagones de ferrocarril en San Petesburgo y Vitosk a finales de año, y se consideraron necesarias más inversiones en oleoductos y rompehielos. El desarrollo a largo plazo de Murmansk como un gran puerto petrolero que no se cierra por el hielo en el Mar de Barents se vio obstado cuando Transfnet, uno de los principales propietarios de oleoductos, explicó que la inversión requerida para llegar a Murmansk sería casi el doble de los 5.000 millones de dólares requeridos para llegar a Indiga, otro puerto ubicado 700 kilómetros más al este en el Mar de Pechora y cerca de los nuevos yacimientos de petróleo. No obstante, la mayor actividad marítima en el Báltico ahora casi iguala el volumen de exportación desde el Mar Negro, con buques Aframax transbordando sus cargas a grandes petroleros y superpetroleros en alta mar al norte de la península de Jutlandia. Esto ha conducido a algunos países de la UE a expresar preocupaciones ambientales sobre el mayor riesgo de una contaminación accidental. A principios de 2005, se presentó al Comité de

Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional una propuesta de regular los transbordos de petróleo crudo entre buques en alta mar, modificando para ello el Anexo I de la Convención Marpol. También a principios de 2005, la construcción del oleoducto de 1.770 kilómetros desde Bakú (Azerbaiyán) a Ceyhan (Turquía) en el Mediterráneo reducirá el tránsito de petroleros por el Estrecho de los Dardanelos y disminuirá así los riesgos ambientales.

En otros lugares, a mediados de 2004 entró en funcionamiento la mayor instalación china para descargar superpetroleros en Dalian. Abastecerá a seis refinerías con una capacidad total de 46 millones de toneladas. En su mayor parte son propiedad de PetroChina, que se propone duplicar sus importaciones.

Los envíos de productos derivados del petróleo

El comercio mundial de productos derivados del petróleo aumentó de manera apreciable en 2004 a 546 millones de toneladas. Aunque sus pautas y volumen fueron similares a los de años anteriores, los embarques desde puertos bálticos en pequeños petroleros están teniendo una repercusión en otros países. Por ejemplo, el transbordo de productos rusos derivados del petróleo a petroleros de 80.000 TPM hizo que aumentaran las instalaciones para almacenar y transferir esos productos y que Copenhagen Malmö Port, la compañía que gestiona esos dos puertos ubicados frente al Estrecho de Oresund, procediera a una ampliación de los canales

Los envíos de GNL

Los embarques de GNL aumentaron un 12,5% durante 2003 y alcanzaron 168.800 millones de metros cúbicos (mmc) de gas natural, lo que representa del orden del 6,4% de la producción mundial. La zona de mayores importaciones es el Lejano Oriente, donde los principales importadores siguieron siendo el Japón con 79.800 mmc, y la República de Corea con 26.200. Los envíos procedieron de Indonesia (35.600 mmc), Malasia (23.400 mmc), Qatar (con 19.200 mmc) y Australia (10.500 mmc). La parte correspondiente a los envíos procedentes del Golfo Pérsico 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, una gran parte de las exportaciones totales de Argelia (28.000 mmc) estuvo destinada a Francia (9.200 mmc) y España

(7.500 mmc). Nigeria también suministró al mercado europeo 9.200 mmc y a los Estados Unidos con 1.400 mmc. La mayor parte de las exportaciones de 11.900 mmc procedentes de Trinidad y Tabago estuvieron dirigidas al mercado de los Estados Unidos, que también recibió 700 mmc del Oriente Medio (Qatar y Omán).

La expansión de instalaciones de embarque de GNL llegó al Mar Báltico. En octubre, Gasprom y PetroCanada convinieron en construir una planta de licuefacción de 1.300 millones de dólares en Ust-Luga para exportar hasta 5 millones de toneladas de gas anuales a América del Norte. Una innovadora solución de descarga se propuso para un terminal en la Bahía de Massachussets: buques especiales abastecerán de gas regasificado procedente de Trinidad el terminal Neptuno frente a la costa.

3. Los envíos de carga seca

Evolución general

En el año 2004, el transporte mundial de carga seca aumentó 4,4%, y ascendió a 4.440 millones de toneladas (véase el cuadro 3). Los cinco grandes productos que se transportan a granel, a saber, mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfato, registraron un aumento de 7,6% para situarse en 1.590 millones de toneladas. El comercio de los demás productos, como otra carga a granel y mercancías transportadas en buques de línea regular, aumentó a una tasa más baja de 2,65%, hasta 2.860 millones de toneladas. La parte de la carga seca en el tráfico marítimo mundial supuso el 65,7% de todas las mercancías transportadas durante el año.

Producción mundial de acero bruto

La producción mundial de acero de fundición en 2004 registró un aumento sin precedentes del 8,8% y fue de 1.054,6 millones de toneladas, frente a los 969,3 millones de toneladas de 2003. Fue el primer año en que la producción de acero rebasó la marca de los mil millones de toneladas. El hecho más importante fue sin duda la continuación del notable crecimiento de la producción de acero en China, que con un aumento del 23,2% se situó en 272,5 millones de toneladas. Fue éste el tercer año en que la producción aumentó más del 20% y China representa actualmente más de la cuarta parte de la producción mundial de acero de fundición. La producción de acero en esa forma aumentó en Asia

CUADRO 4

Tráfico marítimo mundial^a en 1970,1980, 1990 y 2000-2004, 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
	2000	1.665	498	3.821	5.983	1.728	542	4.003	6.273
	2001	1.678	499	3.844	6.020	1.712	534	3.954	6.201
	2002	1.637	509	3.981	6.127	1.696	540	4.099	6.335
	2003	1.690	533	4.257	6.480	1.743	536	4.324	6.603
	2004	1.770	546	4.442	6.758	1.773	545	4.469	6.787
Porcentaje del comercio por grupos de países									
Total mundial	1970	42,6	12,7	44,7	100,0	43,5	11,9	44,6	100,0
	1980	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,5	100,0
	1990	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
	2000	27,8	8,3	63,9	100,0	27,5	8,6	63,8	100,0
	2001	27,9	8,3	63,8	100,0	27,6	8,6	63,8	100,0
	2002	26,7	8,3	65,0	100,0	26,8	8,5	64,7	100,0
	2003	26,1	8,2	65,7	100,0	26,4	8,1	65,5	100,0
	2004	26,2	8,1	65,7	100,0	26,1	8,0	65,8	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
	2000	5,2	22,2	60,6	42,0	68,3	52,0	60,4	61,8
	2001	5,3	22,5	58,8	40,9	68,7	51,6	59,5	61,4
	2002	5,4	23,1	57,4	40,7	67,8	50,9	58,0	60,0
	2003	5,3	22,3	54,6	39,1	67,9	50,9	57,2	59,5
	2004	5,1	22,7	54,4	38,9	67,6	50,9	56,4	58,9
Europa central y oriental^d	1970	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	2000	5,5	8,9	4,1	4,9	0,5	0,4	1,9	1,4
	2001	5,4	8,0	4,2	4,9	0,5	0,0	1,6	1,2
	2002	5,6	8,2	4,4	5,0	0,6	0,6	1,6	1,3
	2003	6,9	8,2	4,2	5,2	0,6	0,6	1,5	1,2
	2004	7,0	8,1	4,0	5,1	0,6	0,6	1,5	1,2

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		
Países socialistas de Asia^e	1970	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1980	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	2000	1,0	1,1	6,5	4,6	4,1	4,1	7,2	6,1
	2001	1,0	1,1	6,9	4,8	3,5	5,0	8,0	6,5
	2002	1,1	2,1	7,3	5,2	4,1	4,7	9,1	7,4
	2003	1,1	2,3	8,6	6,1	5,0	5,5	10,3	8,5
	2004	1,2	2,6	9,4	6,7	5,6	6,1	11,4	9,4
Países en desarrollo	1970	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1980	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	2000	88,3	67,8	28,7	48,6	27,2	43,6	30,5	30,7
	2001	88,3	68,4	30,0	49,4	27,3	43,4	30,9	31,0
	2002	87,9	66,5	30,9	49,1	27,6	43,8	31,4	31,4
	2003	86,7	67,2	32,7	49,6	26,6	43,0	30,9	30,8
	2004	86,7	66,6	32,2	49,3	26,3	42,5	30,7	30,5
<i>de los cuales en:</i>									
África	1970	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1980	19,0	1,5	5,6	10,8	4,0	2,9	4,7	4,2
	1990	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	2000	17,9	6,9	1,6	6,6	3,2	3,2	3,3	3,3
	2001	17,7	7,0	1,7	6,6	2,9	3,2	3,5	3,3
	2002	17,8	6,8	1,6	6,4	2,9	3,2	3,4	3,2
	2003	17,8	6,8	1,5	6,2	2,9	3,2	3,2	3,1
	2004	17,7	6,8	1,5	6,2	2,9	3,2	3,2	3,1
América	1970	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1980	12,4	28,4	13,2	14,3	13,3	4,9	5,4	8,7
	1990	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	2000	15,2	18,8	10,5	12,5	5,5	9,9	5,3	5,7
	2001	15,3	18,6	10,8	12,7	5,6	9,5	5,1	5,6
	2002	16,0	18,4	11,1	13,0	5,6	9,8	5,0	5,6
	2003	14,7	19,6	12,8	13,9	5,6	8,9	5,3	5,7
	2004	14,5	19,3	12,4	13,5	5,5	8,9	5,2	5,6

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		
Asia	1970	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1980	57,3	28,1	9,7	31,0	6,9	9,8	12,0	9,7
	1990	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	2000	54,9	41,6	16,2	29,1	18,1	29,0	21,5	21,2
	2001	55,0	42,3	17,1	29,7	18,4	29,2	21,9	21,6
	2002	53,8	40,8	17,7	29,3	18,6	29,3	22,6	22,1
	2003	53,9	40,4	17,9	29,1	17,7	29,3	22,0	21,5
	2004	54,3	40,0	17,9	29,2	17,4	28,8	22,0	21,3
Europa	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	2000	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2001	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2002	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2003	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	2004	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,2	0,3
Oceania	1970	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1980	-	0,2	0,5	0,2	0,1	0,7	0,2	0,2
	1990	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	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	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2004	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2

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

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

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

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

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

^e Estimaciones

13,2% hasta 499,4 millones de toneladas, con un modesto incremento de la producción del Japón, que fue sólo del 2%, para cifrarse en 112,7 millones de toneladas. Otros importantes productores asiáticos registraron aumentos similares: la producción de la India creció 2,7% y la de la República de Corea 2,6% para ascender a 32,6 y 47,5 millones de toneladas respectivamente. Un pequeño productor, Tailandia, aumentó su producción en un espectacular 26% hasta 4,5 millones de toneladas. En otras regiones y países, la evolución de la producción fue mayormente positiva. En América del Norte la producción aumentó 5,4% a 133 millones de toneladas, incrementándose la producción de los Estados Unidos en un 5,2% hasta 98,5 millones de toneladas y la de México en un 10% hasta 16,7 millones de toneladas. La producción creció 4,8% en los 15 países de la UE para alcanzar en su conjunto 168,3 millones de toneladas. Italia fue país que se desempeñó mejor, con un incremento de su producción de 5,6% hasta 28,3 millones de toneladas. Los países de la CEI aumentaron su producción un 4% para alcanzar 111,8 millones de toneladas en 2004. Entre ellos, la producción aumentó 9,9% en Kazajastán hasta 5,4 millones de toneladas, 4,9% en Ucrania hasta 38,7 millones de toneladas y sólo 2,5% en el mayor productor, Rusia, hasta 64,3 millones de toneladas. En otros países europeos, Turquía registró un notable aumento de la producción del 11,9% para llegar a 20,5 millones de toneladas. En Oriente Medio, la producción de acero de fundición creció 5,7% para situarse en 14,2 millones de toneladas, experimentando el mayor productor, la República Islámica del Irán, un incremento del 10,3% hasta 8,7 millones de toneladas. En Sudamérica, la producción aumentó 6,9% para ascender a 46 millones de toneladas, registrando el mayor productor, el Brasil, un crecimiento de 5,7% hasta 32,9 millones de toneladas.

En otros lugares, la producción de acero de fundición aumentó poco (África tuvo un incremento de 2,2% hasta 16,7 millones de toneladas) o disminuyó ligeramente (1,4% en Australia y Nueva Zelanda para situarse en 8,3 millones de toneladas).

La producción mundial de arrabio, que es otro indicador útil para predecir el tráfico de graneles registró un saludable aumento de 10,8% para cifrarse en 753,9 millones de toneladas en 2004.

Consumo mundial de acero

El consumo aparente de acero en 2004 fue de 918 millones de toneladas, es decir, un 6,1% por

encima del nivel del año 2003. El mayor incremento calculado fue el de China, con un 13,3% para cifrarse en 263 millones de toneladas, lo que supuso una desaceleración de la tasa de crecimiento, que en los dos años anteriores había superado el 20%. La reducción prevista del gasto público en proyectos de producción y la disminución de las existencias a raíz de las subidas de precios podrían explicar esa tendencia. También se esperaba un aumento de dos dígitos del 10,7% en el consumo aparente de acero en Sudamérica, cuando algunas de sus economías, especialmente la Argentina, se recuperaron de una recesión. Se estimaba que los países del TLCAN lograron un aumento del 6,1% en el consumo aparente de acero en razón de la recuperación de la economía de los Estados Unidos. En África se esperaba un incremento ligeramente inferior, de 5,8%, principalmente en los países septentrionales. En otras regiones se barajaban incrementos modestos del consumo: 2,1% en los países de la UE-15 y 2,6% en los de la CEI.

En 2004 los consumidores tuvieron que hacer frente a grandes subidas de precios y a demoras en las entregas. Por ejemplo, los precios al contado de laminados en caliente exportados por la Unión Europea subieron desde 300 dólares la tonelada durante casi todo el año de 2003 a la gama de 605-580 dólares a mediados de octubre de 2004. Durante este año, Nippon Steel, la tercera mayor siderurgia mundial, anunció que la fabricación de planchas de acero para la construcción naval llevaría 150 días en lugar de los 60 anteriores, y a principios de 2005 los astilleros japoneses señalaron unas demoras medias de 20 días para recibir planchas de acero. Esta situación reflejaba problemas en el suministro de materias primas al saturarse la capacidad de minas y puertos. En Australia, un alto funcionario ordenó una encuesta sobre la congestión del carbón de coque en terminales de la costa oriental. Los problemas se agravaron en los primeros días de enero de 2005 cuando se cerraron terminales por la proximidad del ciclón tropical Kerry. En los productos manufacturados, las acererías reestructuraron la producción, a menudo en conjunción con otras: Corus, la mayor siderurgia británica, llegó a un acuerdo con un consorcio de negociantes y productores de acero de Italia, Suiza, México y la República de Corea para aumentar la producción de su planta de Teesside. Globalmente, el sector sigue muy fragmentado y los 10 mayores productores representaban en 2003 poco más de la cuarta parte de la producción mundial. Las adquisiciones y fusiones con fines de

consolidación han abarcado por lo general muchos países; sólo dos de los 10 mayores productores, Baosteel en China y Nucor en los Estados Unidos, tienen sus principales instalaciones únicamente en un país.

El tráfico de mineral de hierro

El auge de la producción de acero se reflejó en el incremento del 12,6% de los embarques de mineral de hierro durante 2004 para alcanzar un total de 590 millones de toneladas. Australia y el Brasil, que representan casi el 70% de las exportaciones mundiales, registraron crecimientos de 8,5 y 10%, hasta 205 y 203 millones de toneladas respectivamente. La India aumentó de modo muy notable sus exportaciones en un 27,3% hasta 70 millones de toneladas. Las exportaciones de Sudáfrica se mantuvieron igual, con 26 millones de toneladas. Exportadores menores como Canadá, Suecia, Mauritania y el Perú vieron aumentar sus exportaciones a tasas de un solo dígito. El mayor importador fue con mucho China con 208,1 millones de toneladas, un incremento de casi 50 millones de toneladas respecto del año anterior. El Japón y los 15 países de la UE importaron 133,4 y 120,5 millones de toneladas respectivamente, con volúmenes parecidos a los del año anterior. Estos países representaron más de un cuarto de las importaciones mundiales. Las de la República de Corea aumentaron 4,9% para situarse en 45,2 millones de toneladas. Las importaciones de América, el Oriente Medio y África se cifraron en 15,5, 13,6 y 5,9 millones de toneladas respectivamente.

El aumento de los embarques de mineral de hierro empujó al alza el precio de los productos básicos y produjo la congestión de los terminales de exportación. Durante los nueve primeros meses de 2004, los precios al contado del mineral de hierro exportado por CVRD (Brasil) a Europa subieron 6 dólares la tonelada para alcanzar 38 dólares, lo que supuso un alza del 18,6% durante el año. A fines de éste, había en promedio 30 buques esperando frente a puertos brasileños, que estaban trabajando al máximo. A principios de 2005, Nippon Steel aceptó un alza considerable del 71,5% en el precio de los suministros de CVRD, aunque los demás siderúrgicos se mostraron reticentes a que ello fuera una referencia para otros contratos, en un momento en que China estaba introduciendo licencias de importación para el mineral de hierro con fines estadísticos y de inspección.

El tráfico de carbón

El transporte marítimo de carbón aumentó un 5% en 2004 y alcanzó un máximo histórico de 650 millones de toneladas. Como en años anteriores, el carbón para centrales térmicas representó el 70% de ese comercio mundial, y los envíos alcanzaron 462 millones de toneladas, con un crecimiento del 8,4%. Los envíos de carbón coqueificable aumentaron a una tasa más elevada, del orden de 9,3%.

Australia, que es con mucho el mayor exportador de carbón coqueificable y para centrales térmicas, en cantidades casi iguales, hizo de nuevo algo más de un tercio de los envíos mundiales. Las exportaciones totales durante el año se estiman en 223 millones de toneladas, tras aumentar 3,7%. Otros exportadores de carbón para centrales térmicas, tales como China y Sudáfrica, se mantuvieron sin cambios en alrededor de 80 y 70 millones de toneladas respectivamente. Las exportaciones de ese tipo de carbón aumentó de modo muy notable en Indonesia, Colombia y Rusia, que registraron incrementos de 16, 18,2 y 12,7% respectivamente. Las exportaciones de esos países se cifraron en 106,5, 51,9 y 33,7 millones de toneladas respectivamente.

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. La parte destinada a centrales térmicas en las importaciones de carbón varía desde los tres cuartos en el conjunto de los países de la UE a alrededor del 60% en el Japón. Otros importadores son la República de Corea y la Provincia china de Taiwán, con el 10% cada uno. En otros lugares, la novedad fue el notable aumento de las importaciones chilenas de carbón para centrales térmicas, desde 1,8 millones de toneladas en 2003 a 3,8 millones en 2004.

Las perspectivas del comercio de carbón son buenas. Los altos precios al contado de comienzos de 2004 siguieron aumentando durante el año, alcanzando 78 dólares la tonelada en diciembre. Los precios fijados por contrato desde Australia sudoccidental al Japón aumentaron a 45 dólares la tonelada, un 70% más que el año anterior. Los mayores embarques estimularon la producción de las minas y sometieron a presión a los servicios de los terminales de exportación: en Sudáfrica se registraron embotellamientos ferroviarios en el primer semestre de 2004, y en Indonesia se

hicieron inversiones en gabarras para abastecer a los terminales.

El tráfico de cereales

Los embarques mundiales de granos en 2004 se estiman en 250 millones de toneladas, con un aumento de 4,2% respecto de los 240 millones de toneladas del año anterior. Los envíos se dividieron casi por igual entre trigo y cereales secundarios, como maíz, cebada, soja, sorgo, cebada y centeno. En 2003, las principales zonas de carga fueron América del Norte y la costa oriental de Sudamérica que representaron 47,6 y 21,7% de las exportaciones mundiales respectivamente. Las exportaciones de esas regiones se situaron en 114,1 y 52,2 millones de toneladas respectivamente. En ese año, el mayor exportador, los Estados Unidos, disminuyó sus envíos en casi 2%. Importadores tradicionales como el Japón y los países de la UE mantuvieron constantes sus compras en el exterior, pero bastantes otros países, incluidos algunos exportadores, registraron incrementos sustanciales en sus importaciones. Las de Rusia se duplicaron hasta 1,9 millones de toneladas, mientras que los países de Europa oriental aumentaron sus importaciones un 28,9% hasta 5,8 millones de toneladas. En Asia, China duplicó con creces sus importaciones que se cifraron en 5,1 millones de toneladas, y la República de Corea incrementó las suyas más del 10% hasta 13,7 millones de toneladas. Las importaciones también aumentaron en el Oriente Medio, con un incremento del 25% anunciado por Iraq y un 10% en el caso de Israel.

Unas muy buenas cosechas en varios países durante 2004 ejercieron una presión a la baja sobre los altos precios de los cereales registrados durante el primer trimestre como consecuencia de la sequía europea de 2003. Alegaciones de semillas contaminadas encontradas en soja brasileña exportada a China hicieron que se rechazaran algunos envíos y también contribuyó a que disminuyeran los precios de ese producto durante el primer semestre. La cuestión se zanjó después de que Brasil aplicara normas estrictas de un máximo de una semilla por kilo de soja exportada. A finales de año, la Junta de Trigo australiana desmintió las imputaciones de contaminación por plomo del trigo y la cebada exportados desde Pirie por causa de una fundición próxima. Los precios de los cereales siguieron bajando a raíz de las buenas cosechas en varios países. Durante el último trimestre del año, el precio del maíz estadounidense f.o.b. en el Golfo de México bajó del nivel de los 100 dólares por la tonelada. A

principios de 2005, la Unión Europea restableció después de 18 meses la subvención al trigo exportado que equivale a 4 dólares por tonelada. En Sudamérica, la cosecha de soja alcanzó los 100 millones de toneladas por vez primera.

Otro comercio de graneles

Se estima que durante el año 2004 los envíos de bauxita y alúmina, que son insumos primarios de la industria del aluminio, aumentaron 6,3%, situándose en 67 millones de toneladas. Las cifras finales del 2003 indican que las exportaciones de bauxita desde África occidental, que suponen casi la mitad del total mundial, alcanzaron los 15,8 millones de toneladas, mientras que las exportaciones de bauxita y alúmina de Jamaica aumentaron un 10,5% para cifrarse en 9,5 millones de toneladas, destinándose todos los envíos al mercado de los Estados Unidos. Los países de la UE y algunos de Europa oriental son los mayores importadores de bauxita y alúmina. En 2003, importaron 26,9 millones de toneladas, que representaron el 40,1% de las exportaciones mundiales. Australia, el mayor vendedor de bauxita y alúmina, exportó 18,1 millones de toneladas en 2003, de las que la mitad aproximadamente se destinó a países asiáticos.

La producción total de aluminio primario aumentó en 2004 un 6,2% para situarse en 29,2 millones de toneladas. Fue notable el incremento de la producción en África, que se cifró en 19,8% para alcanzar 1,7 millones de toneladas, y en China. Este país aumentó su producción un 18,8% hasta 6,6 millones de toneladas; esa tasa de crecimiento, sin embargo, fue baja en comparación con las logradadas en los tres años anteriores, cuando la producción aumentó a ritmos superiores al 20%. Otros países de Asia oriental y meridional incrementaron su producción 10,5% para situarse en 2,7 millones de toneladas. La expansión en Europa occidental fue de 5,6% hasta 4,3 millones de toneladas, mientras que Europa oriental y América Latina comunicaron una tasa de incremento igual en ambos casos, de 3,5%, con 4,1 y 2,4 millones de toneladas respectivamente. Las fundiciones australianas registraron un modesto aumento de 2,2% de su producción, y las de América del Norte un descenso del 7% hasta 5,1 millones de toneladas.

En 2004, los envíos de fosforita aumentaron 3,4% hasta 30 millones de toneladas. Las cifras finales de 2003 indican que el principal exportador, que representa aproximadamente un tercio de las

exportaciones mundiales, continuó siendo Marruecos, que exportó unos 12 millones de toneladas. Las exportaciones de otros países de África (por ejemplo, Togo) fueron del orden de 4 millones de toneladas, mientras las de Oriente Medio (verbigracia Jordania) se cifraron en unos 6,5 millones de toneladas. Los países del Lejano Oriente (China, por ejemplo) fueron grandes importadores, con más de 11 millones de toneladas en 2003.

Los bajos precios y otros factores demoraron en 2004 los intentos de incrementar las exportaciones y de explotar minas nuevas. A principios de año, el proyecto Farim en Guinea Bissau, que había formado parte de las previsiones durante cuatro años, se pospuso a raíz de la fusión del concesionario. Con el fin de privatizar la compañía ferroviaria que transporta fosforita desde las minas de fosfato de Jordania a Aqaba, comenzó un proyecto de asistencia técnica, después de haber fracasado un primer intento. En el Perú, la licitación de la mina de Bayovar suscitó la oposición de los habitantes del lugar y condujo a que se hiciera una nueva subasta a principios de 2005.

Se considera que el comercio de graneles de menor importancia, formados por una mezcla heterogénea de mercancías, alcanzó los 916 millones de toneladas en 2004, casi un 9% por encima de las últimas estimaciones efectuadas para el año anterior. Se calcula que los envíos de productos siderúrgicos y forestales superan ligeramente los 373 millones de toneladas, habiendo aumentado más rápidamente el comercio de los primeros que el de los segundos. El volumen y la dirección del comercio de acero podría depender de la aplicación de las decisiones de la OMC. En noviembre, este organismo se pronunció a favor de la Unión Europea y seis otros países, incluidos el Japón y la República de Corea, y los autorizó a imponer derechos de retorsión a productos de los Estados Unidos si este país no derogaba la enmienda Byrd para aplicar derechos antidumping y compensatorios de subvenciones a compañías extranjeras que exportan al mercado estadounidense. El comercio de los productos agrícolas, en particular, azúcar, arroz, tapioca y harinas (semillas oleaginosas y soja) y fertilizantes (fosfatos, potasa, azufre y urea), representó más de 250 millones de toneladas. Aquí también el volumen y la dirección del comercio del azúcar podría depender de la resolución final de la controversia sometida al examen de la OMC. En septiembre, un grupo especial de este organismo se

pronunció a favor de países productores de azúcar como el Brasil, Tailandia y Australia. Estos países se habían quejado de que los contingentes de importación de azúcar favorecían a algunos países de África, el Pacífico y el Caribe y que los productores de azúcar de la UE estaban recibiendo ayudas para exportar los excedentes de las cosechas. Un mes más tarde, la Unión Europea manifestó su intención de recurrir esa decisión. Los envíos de un cierto número de minerales (coque, minerales no ferrosos, metales, sal, cemento, etc.) se estiman en unos 250 millones de toneladas. En términos generales, las previsiones sobre estas mercancías indican para 2005 un volumen semejante de los envíos, con 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 1.940 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 unitarizados, como sistemas de rodadura, buques frigoríficos y de transporte de automóviles, coexisten con servicios autónomos de carga general de tipo tradicional, sirviendo algunos de éstos como respaldo del tráfico principal en contenedores. Pese a que la mayoría de las rutas seguidas por los contenedores están ya desarrolladas, en 2004 hubo posibilidades de crecimiento, y el tráfico creció a tasas de dos dígitos en varias rutas, estimándose el total en más de 100 millones de TEU. El tráfico de mercancías en contenedores difiere del de otra carga seca a granel por el mayor uso del transbordo para llegar a los destinos finales, con el fin de complementar las escalas directas de los buques mayores. Los contenedores siguen rutas en dirección este-oeste (la transpacífica, la Europa-Lejano Oriente y la transatlántica), norte-sur y rutas regionales.

En la mayor de las rutas este-oeste, la transpacífica, se estima que el tráfico total alcanzó 16,1 millones de TEU en 2004. El tráfico de contenedores en la dirección predominante, desde Asia a América del Norte, ascendió a 10,8 millones de TEU, mientras que en la dirección opuesta, hacia el oeste, el tráfico fue inferior a la mitad, situándose en 4,3 millones de TEU. Se mantuvo en consecuencia el anterior desequilibrio en el tráfico de contenedores y el reposicionamiento de los contenedores vacíos siguió siendo una de las

principales preocupaciones de los porteadores. Se estima que por la ruta Asia-Europa se transportaron en 2004 14 millones de TEU. En este caso también se registró un desequilibrio entre el tráfico en dirección oeste a partir de Asia, que alcanzó 8,4 millones de TEU, y el tráfico en dirección este, que se estimó en 5,6 millones de TEU. Con todo, el desequilibrio 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 fue de 4,8 millones de TEU. Como el tráfico en la dirección predominante de Europa y América del Norte ascendió a 3 millones de TEU y el efectuado en dirección opuesta fue de 1,8 millones, el desequilibrio fue menos acusado. En líneas generales, el tráfico en esas tres rutas este-oeste ascendió a casi 35 millones de TEU, siendo una importante característica de todas ellas la reubicación de contenedores vacíos.

Las rutas norte-sur giran en torno a los grandes centros de producción y consumo de Europa, el Lejano Oriente y América del Norte, y conectan estos centros con los países en desarrollo. Se considera que en 2004 se habían transportado por las rutas norte-sur hasta 15 millones de TEU, aumentando y reduciéndose el tráfico en razón de las condiciones económicas prevalecientes en uno y otro extremo. El tráfico de contenedores en las rutas que unen Europa con África y Oceanía se cifra en 0,8 y 0,5 millones de TEU respectivamente. Ese tráfico estuvo distribuido casi por igual en dirección sur y en dirección norte. El tráfico de contenedores entre Europa y América central y meridional fue unas cuatro veces mayor, con 2,9 millones de TEU, y también más desequilibrado, ya que el tráfico en dirección sur no llegó a 0,8 millones de TEU. El tráfico en ese modo de transporte entre América del Norte y Centroamérica y Sudamérica fue todavía mayor, del orden de 3,8 millones de TEU, e igualmente desequilibrado, estimándose el movimiento en dirección sur en 1,4 millones de TEU. El tráfico de contenedores entre Asia y Oceanía se cifra en 1,5 millones de TEU aunque está bien equilibrado. Los datos sobre las rutas regionales son difíciles de obtener. En la mayor de ellas, la que une países de Asia, el volumen de tráfico se estimó en 17 millones de TEU en 2004.

Durante ese año, se celebraron negociaciones entre Australia e importadores de ganado en pie del Oriente Medio para mejorar la calidad del transporte. En diciembre, Australia y los Emiratos Árabes Unidos firmaron un acuerdo

para mejorar las normas relativas a las exportaciones de ganado. Ese acuerdo prevé instalaciones de cuarentena para que los animales puedan desembarcarse antes de la decisión final autorizando la importación, así como las normas mínimas a bordo para los transportistas de ovejas (personal veterinario y pastores a bordo para facilitar pienso y agua cuando sea menester, espacio para que los animales puedan tumbarse, renovación de aire en bodegas cerradas, lugares especiales para las reses enfermas, etc.). En marzo de 2005 se firmó un segundo acuerdo con Kuwait, que importó 1,1 millones de cabezas en 2004.

5. El transporte marítimo mundial por grupos de países

En el cuadro 4 y el gráfico 3 figura el desglose de los 6.760 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 2004 fue el 38,9 y el 59,% respectivamente del volumen total mundial. En esos países, el petróleo crudo y sus derivados supusieron 5,1 y 22,7% de las exportaciones mundiales totales, en tanto que las importaciones del petróleo crudo representaron 67,9% y los derivados 50,9%. En el anexo II puede verse un desglose más detallado por regiones. Entre las economías de mercado, Europa sigue siendo el exportador más importante de crudos y de productos del petróleo, con un total de 104,8 millones de toneladas (4,5% del total mundial). América del Norte es el mayor importador de petróleo crudo y derivados, con 634,1 millones de toneladas (27,5%), seguida de cerca por Europa con 537,6 millones de toneladas (23,3%), y el Japón, con 247,5 millones de toneladas (10,7%).

En el segmento de carga seca a granel, la parte de los países desarrollados de economía de mercado disminuyó a 54,4% en el caso de las exportaciones y a 56,4% en el de las importaciones. En el anexo II figura también la distribución regional de ese transporte. Europa sigue siendo el mayor mercado de carga seca para las exportaciones y las importaciones, con 1.059,9 millones de toneladas (23,9% de las exportaciones mundiales) y 1.476,5 millones de toneladas (33% de las importaciones mundiales) respectivamente. Dos países de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y otros dos de Oceanía (Australia y Nueva Zelanda) fueron también grandes exportadores de graneles secos con

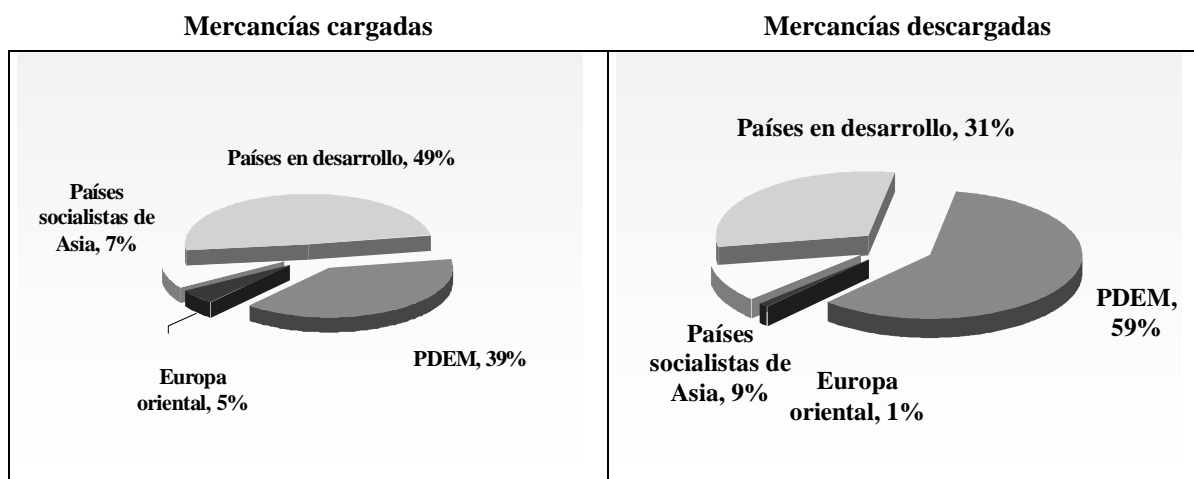
porcentajes de 10 y 13,1 respectivamente. Esto demuestra el peso que tienen en esos embarques tres grandes productos, a saber, mineral de hierro, carbón y cereales.

Durante el año 2004, la parte de los países en desarrollo en el total de las exportaciones

transportadas por vía marítima fue del 49,3%, y el de las importaciones del 30,4%. La estructura del comercio de los países en desarrollo contrasta mucho con la de los países desarrollados de economía de mercado. La parte conjunta de los países en desarrollo en las exportaciones totales de petróleo crudo y derivados fue el 86,7% y el 66,6%

GRÁFICO 3

Tráfico marítimo mundial por grupos de países
(variación porcentual del tonelaje, 2005)



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
2000	8.180	2.085	10.265	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.693
2001	8.074	2.105	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.025	2.810	1.273	7.454	7.810	25.844
2004	8.910	2.325	11.235	3.415	2.965	1.325	8.065	8.335	27.635

Fuente: Fearnleys, Review 2004.

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

respectivamente. En cuanto a las importaciones, los porcentajes fueron 25,7 en el caso de los crudos y 42,5 en el de los productos del petróleo. En el sector de carga seca, la parte de las exportaciones de los países en desarrollo supuso el 32,2% de las exportaciones mundiales, mientras que la de las importaciones disminuyó ligeramente al 30,7%.

Entre los grupos de países en desarrollo hubo variaciones regionales relacionadas con su PIB. A los países en desarrollo de Asia correspondió la parte mayor de exportaciones e importaciones, con 29,2 y 21,3% de las exportaciones e importaciones mundiales respectivamente. La parte de los países en desarrollo de América fue el 13,5% de las exportaciones mundiales y el 5,6% de las importaciones mundiales. Los porcentajes de los países africanos fueron del orden de la mitad de los americanos: 6,2 de las exportaciones mundiales y 3,1 de las importaciones. Bastante menor fue la parte de los países en desarrollo de Europa (0,3% de las exportaciones e importaciones mundiales) y de Oceanía (0,1% de las exportaciones mundiales y 0,2% de las importaciones).

En tráficos específicos se observaron también divergencias considerables. La parte de los países en desarrollo de Asia en las exportaciones mundiales de crudos fue del 54,3% y en las de productos derivados del 40%. 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 (17,7%) 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 6,8% para los países en desarrollo de África y 19,3% para los de América. También en las exportaciones de carga seca correspondió a los países en desarrollo asiáticos la parte mayor (17,9%), seguidos de los países en desarrollo americanos (12,4%) y africanos (1,5%).

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 5,5% y 2,9% respectivamente. En las importaciones de productos del petróleo, los porcentajes correspondientes de los países en desarrollo de Asia, América y África fueron 28, 8, 8,9 y 3,2. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Europa supusieron el 0,4% de las importaciones mundiales, con un porcentaje similar para las importaciones de

productos del petróleo. Las importaciones de crudos de los países en desarrollo de Oceanía fueron casi nulas, en razón de la escasa capacidad de refino de la región, en tanto que la parte de las importaciones de derivados del petróleo fue del 1,1%.

La proporción correspondiente a los países socialistas de Asia en las exportaciones mundiales de 2004 fue 6,7% y en las importaciones 9,4%. Esos porcentajes reflejan el importante papel del comercio en el desarrollo económico de China y su rápido crecimiento. El comercio de los países de Europa central y oriental (incluida la ex Unión Soviética) alcanzó su parte más elevada en las exportaciones, con el 5,1%, en razón de los envíos de petróleo crudo y sus derivados desde el Mar Negro y el Báltico. Las importaciones por vía marítima de esos países representaron el 1,2% del total mundial y se vieron complementadas por las transportadas por tierra desde otros países europeos.

6. La demanda de transporte marítimo

En el cuadro 5 figuran datos sobre la demanda total de servicios de transporte marítimo en términos de tonelada-milla. En el año 2004 ese transporte sumó 27.635 miles de millones de toneladas-milla, tras aumentar el 6,9%. Como el volumen de carga creció el 4,3%, la distancia media recorrida aumentó durante el año.

El incremento de la demanda de transporte de petróleo crudo y derivados hizo que las toneladas-milla aumentaran un 6,2%, algo menos que el 6,9% del año anterior. Constituye ello un indicio de que los suministros de petróleo crudo recorren mayores distancias, por ejemplo desde las fuentes en el mar de Barents, el Báltico y el Mar Negro a destinos en Europa y, lo que es más importante, a América del Norte. Para todos los tipos de carga seca, las toneladas-milla aumentaron asimismo un 7,4%, mientras que el tonelaje transportado se incrementó un 4,4%. Para las cinco principales cargas secas, las toneladas-milla registraron una subida del 8,2%, frente a un 7,6% en el volumen de carga, lo que indica recorridos más largos para llegar a los lugares de destino en China. Por lo que respecta al resto de la carga seca, las mercancías de menor importancia y el transporte en buques de línea, se ampliaron también las líneas de suministro, ya que las toneladas-milla aumentaron un 6,7% hasta alcanzar 8.335 miles de millones, mientras que la carga transportada creció el 2,6%. Esto refleja las distancias más largas entre los puntos de origen y los destinos y el efecto duradero del traslado de industrias al Lejano Oriente.

Capítulo 2

ESTRUCTURA Y PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

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

A. LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Tipos principales de buque

En el gráfico 4 y en el cuadro 6 se presentan series cronológicas de datos comparativos de la flota mundial en 2003, 2004 y 2005. Al 1º de enero de 2005, los buques mercantes de todo el mundo desplazaban 895,8 millones de toneladas de peso muerto (TPM). Esa cifra supone un incremento de 4,5% respecto del año 2004, cuando la flota mundial aumentó 1,5% respecto del tonelaje de 2003. Ese incremento es superior al de los dos años anteriores. Las entregas de buques nuevos representaron 49,4 millones de TPM, mientras que se desguazaron o perdieron 10,6 millones de TPM. El resultado fue una ganancia neta de 38,8 millones de TPM en 2004.

En 2004, el tonelaje de petroleros aumentó en un saludable 6,1% y el de graneleros en un 4,2%. Estos dos tipos representaron conjuntamente el 73,3% del tonelaje total, con un ligero incremento en relación con el 72,9% de 2003. La flota de buques de carga general volvió a disminuir en 2004 a un ritmo superior al del año precedente, concretamente en un 2,9%; esta categoría representa en la actualidad el 10,3% del total de la flota mundial. En lo que respecta al tonelaje, los buques portacontenedores aumentaron 7,6 millones de TPM, es decir, un 8,4%, y ahora representan el 10,9% 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

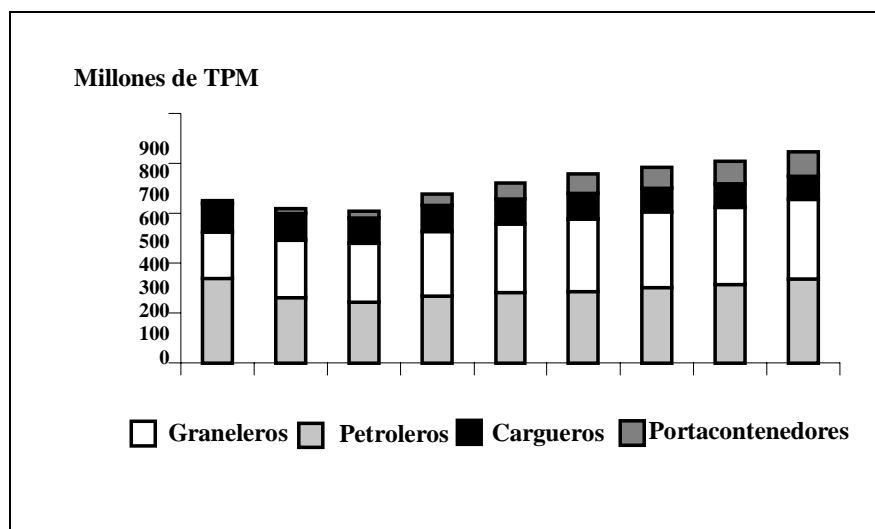
La flota mundial de portacontenedores totalmente celulares siguió aumentando considerablemente en 2004 tanto en lo que hace al número de buques como a la capacidad en TEU; a comienzos de 2005, había 3.206 buques con una capacidad total de 7.165.352 TEU, lo que representa un aumento del 5% del número de buques y un 11,3% de la capacidad TEU con respecto al año anterior (véase el cuadro 7). El tamaño de los buques también siguió aumentando, con una capacidad media de transporte por unidad que pasó de 2.108 TEU en 2004 a 2.235 TEU en 2005, como consecuencia de la construcción de buques mayores para lograr economías de escala. A finales de 2004, la tendencia bien definida a construir portacontenedores mayores continuó su marcha ascendente. Los buques con capacidad para más de 4.000 TEU supusieron el 74% de los pedidos; 165 buques encargados tenían una capacidad superior a 7.500 TEU, más de tres veces el número actual de buques de ese tamaño.

3. Distribución por edad de la flota mercante mundial.

El cuadro 8 ofrece datos sobre la distribución por edad media de la flota mercante mundial por tipos de buque y por grupos de países y territorios. El promedio de edad de esa flota en 2004 disminuyó ligeramente para situarse en 12,3 años. Por tipo de buque, la edad medida de los petroleros disminuyó en alrededor de medio año, pasando a ser de 10,3 años en 2004. La proporción de estos buques con 15 o más años disminuyó desde 29,9% en 2003 a 27,4% en 2004, lo que refleja un nivel modesto de desguaces, que en 2004 sumaron un total de 7,8 millones de TPM (frente a 18,4 millones en 2003). La edad media de la flota

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.

de graneleros aumentó un poco, situándose en 13 años en 2004. Los portacontenedores siguieron siendo los buques más jóvenes en 2004, con una edad media de 9,4 años de edad y un pequeño aumento respecto de los 9,2 años de 2003. Esta tendencia se refleja en la parte de tonelaje entre cero y cuatro años de edad, a saber, un 31,9%, que es la más elevada de todas las categorías de buques.

Por grupos de países, los países desarrollados de economía de mercado tuvieron en 2004 los buques de edad más baja, 10,5 años (10,9 años en 2003). Estos países han continuado la tendencia, manifestada en los últimos años, de reducir la edad media de su flota. Asimismo en ese grupo, la edad media de los petroleros disminuyó del orden de medio año a 8,5 años en 2004, frente a 9 en 2003. Tal cosa refleja la preferencia de la Unión Europea por tonelaje nuevo, que viene motivada por preocupaciones ambientales. Los principales países de libre matrícula tuvieron la segunda edad más baja de todos los buques (11,8 años en 2004 frente a 11,9 en 2003), 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) se mantuvo en 13,1 años en 2004, igual que el año anterior. En este grupo la edad media de los buques de carga general disminuyó a 18,6 años, mientras que los portacontenedores experimentaron un ligero aumento, situándose en 9,3 años. En 2004, la edad media del tonelaje registrado en los países

socialistas de Asia fue de 16,8 años. Los países de Europa central y oriental siguieron contando con la flota más vieja (20,5 años en 2004 frente a 20,7 en 2003), 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 22,9 años.

4. La entrega de buques nuevos

El tonelaje de nueva construcción alcanzó el nivel más alto hasta ahora registrado en términos de toneladas de peso muerto, con entregas que ascendieron a 49,4 millones de TPM en 2004 (véase el cuadro 9), lo que constituye un ligero aumento con respecto a las cifras ya sin precedentes de 2003 (49,2 millones de TPM). El número total de buques entregados aumentó 7% a 1.827 unidades desde las 1.707 de 2003. Esta elevada cifra se mantuvo sobre todo gracias a las entregas de petroleros, con 27,6 millones de TPM, lo que supuso una disminución de 1,8 millones de TPM desde las entregas récord de 2003. El número de petroleros entregados alcanzó 301 unidades en 2004 frente a las 281 de 2003. El tamaño medio fue de 91.700 TPM. En cambio, las entregas de graneleros aumentaron en 2,7 millones de TPM, del orden de 24,1%, desde el nivel de 2003. Otra característica fue la mayor proporción de graneleros Panamax entregados en 2004. La construcción de otros tipos de buques, como cargueros y portacontenedores, disminuyó menos en número que en toneladas de peso muerto, cifrándose en 1.262 unidades y 7,9 millones de TPM en 2004.

CUADRO 6

Flota mundial por principales tipos de buque, 2003-2005^a
(cifras a comienzos de año, en miles de TPM)

Tipos principales	2003	2004	2005	Variación porcentual 2004/2005
Petroleros	304.396	316.759	336.156	6,1
	<i>36,1</i>	<i>37,0</i>	<i>37,5</i>	
Graneleros	300.131	307.661	320.584	4,2
	<i>35,6</i>	<i>35,9</i>	<i>35,8</i>	
Mineraleros/ graneleros/petroleros	12.612	12.110	9.695	-19,9
	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,1</i>	
Mineraleros /graneleros	287.519	295.551	310.889	5,2
	<i>34,1</i>	<i>34,5</i>	<i>34,7</i>	
Buques de carga general	97.185	94.768	92.048	-2,9
	<i>11,5</i>	<i>11,1</i>	<i>10,3</i>	
Buques portacontenedores	82.793	90.462	98.064	8,4
	<i>9,8</i>	<i>10,6</i>	<i>10,9</i>	
Otros tipos de buques	59.730	47.324	48.991	3,5
	<i>7,1</i>	<i>5,5</i>	<i>5,5</i>	
Cargueros de gas licuado	19.469	20.947	22.546	7,6
	<i>2,3</i>	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>	
Buques tanque de productos químicos	8.027	8.004	8.290	3,6
	<i>1,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	
Buques tanque diversos	906	947	1.001	5,7
	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	
Transbordadores y buques de pasaje	5.495	5.561	5.589	0,5
	<i>0,7</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	
Otros	25.833	11.865	11.565	-2,5
	<i>3,1</i>	<i>1,4</i>	<i>1,3</i>	
Total mundial	844.235	856.974	895.843	4,5
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

CUADRO 7

Distribución de la flota mundial y capacidad en TEU de los buques portacontenedores totalmente celulares, por grupos de países, en 2003, 2004 y 2005^a
(cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Número de buques			Capacidad en TEU y porcentajes		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Total mundial	2.890	3.054	3.206	5.896.154	6.437.218	7.165.352
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	798	824	897	2.019.918	2.147.550	2.520.415
	<i>27,6</i>	<i>27,0</i>	<i>28,0</i>	<i>34,3</i>	<i>33,4</i>	<i>35,2</i>
Principales países de libre matrícula	1.166	1.224	1.255	2.591.977	2.922.805	3.112.131
	<i>40,3</i>	<i>40,1</i>	<i>39,1</i>	<i>44,0</i>	<i>45,4</i>	<i>43,4</i>
Total de las economías de mercado desarrolladas y de los principales países de libre matrícula	1.964	2.048	2.152	4.611.895	5.070.355	5.632.546
	<i>68,0</i>	<i>67,1</i>	<i>67,1</i>	<i>78,2</i>	<i>78,8</i>	<i>78,6</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	29	35	34	23.486	26.813	26.014
	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>
Países socialistas de Asia	104	136	117	114.112	153.727	182.607
	<i>3,6</i>	<i>4,5</i>	<i>3,6</i>	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>	<i>2,5</i>
Países en desarrollo	720	779	848	1.035.578	1.115.019	1.251.358
	<i>24,9</i>	<i>25,5</i>	<i>26,5</i>	<i>17,6</i>	<i>17,3</i>	<i>17,5</i>
<i>De los cuales en:</i>						
África	9	9	11	8.237	9.131	10.469
	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,3</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>
América	249	282	314	301.618	361.472	399.964
	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>9,8</i>	<i>5,1</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>
Asia	462	488	523	725.723	744.416	840.925
	<i>16,0</i>	<i>16,0</i>	<i>16,3</i>	<i>12,3</i>	<i>11,6</i>	<i>11,7</i>
Europa	0	0	0	0	0	0
	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Oceania	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	73	56	55	111.083	71.304	72.827
	<i>2,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>

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

^a Los porcentajes figuran en cursiva.

CUADRO 8

Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipos de buque, al 1° de enero de 2005
(porcentaje de las TPM totales)

Grupo de países	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad media (años) 2004 ^a	Edad media (años) 2003 ^a
Total mundial	Todos los buques	23,0	21,9	16,5	11,3	27,3	12,3	12,5
	Buques tanque	29,0	22,8	20,9	11,7	15,7	10,3	10,9
	Graneleros	20,2	22,0	14,6	12,4	30,8	13,0	12,9
	Cargueros	7,3	15,0	10,7	10,9	56,1	17,5	17,4
	Portacontenedores	31,9	29,3	16,3	8,8	13,7	9,4	9,2
	Todos los demás	16,0	15,7	11,9	8,1	48,4	15,6	15,8
Países desarrollados de economía de mercado	Todos los buques	28,4	25,7	17,0	10,8	18,1	10,5	10,9
	Buques tanque	35,7	27,2	18,6	10,2	8,3	8,5	9,0
	Graneleros	22,3	21,5	17,4	13,5	25,3	12,3	12,8
	Cargueros	14,8	23,1	14,9	11,9	35,3	14,0	13,9
	Portacontenedores	31,2	33,8	14,8	8,4	11,7	9,0	8,8
	Todos los demás	17,6	20,0	13,5	9,5	39,3	14,2	14,5
Principales países de libre matrícula	Todos los buques	24,3	22,9	17,0	10,6	25,2	11,8	11,9
	Buques tanque	28,3	22,9	23,3	11,2	14,3	10,2	10,9
	Graneleros	22,0	23,7	13,6	10,8	29,9	12,6	12,3
	Cargueros	7,8	20,0	11,4	11,9	48,9	16,4	16,0
	Portacontenedores	35,8	25,0	16,4	10,0	12,9	9,2	9,0
	Todos los demás	17,1	16,6	11,0	4,3	50,8	15,5	15,8
Total parcial	Todos los buques	25,9	24,0	17,0	10,7	22,6	11,3	11,6
	Buques tanque	31,5	24,7	21,3	10,7	11,7	9,5	10,1
	Graneleros	22,1	23,2	14,6	11,5	28,7	12,5	12,4
	Cargueros	10,7	21,2	12,8	11,9	43,4	15,5	15,2
	Portacontenedores	33,8	28,9	15,7	9,3	12,4	9,1	8,9
	Todos los demás	17,4	18,4	12,3	7,0	44,9	14,9	15,1
Países de Europa central y oriental	Todos los buques	3,4	3,3	5,2	16,5	71,6	20,5	20,7
	Buques tanque	14,0	5,4	2,2	15,7	62,7	18,3	20,7
	Graneleros	0,0	0,0	0,2	8,2	91,6	22,9	22,3
	Cargueros	0,9	2,7	7,5	18,0	70,8	20,8	20,6
	Portacontenedores	0,0	16,8	12,4	19,1	51,7	18,1	17,2
	Todos los demás	1,6	4,0	8,5	23,9	62,0	20,0	20,0
Países socialistas de Asia	Todos los buques	15,8	5,9	14,0	10,6	53,7	16,8	17,6
	Buques tanque	27,9	6,4	19,7	12,0	33,9	13,4	15,4
	Graneleros	9,3	6,1	11,9	10,7	62,0	18,4	18,2
	Cargueros	2,9	4,8	5,9	8,0	78,4	20,9	20,8
	Portacontenedores	32,1	5,7	22,7	11,8	27,6	12,3	12,9
	Todos los demás	27,9	6,4	19,7	12,0	33,9	13,4	15,4
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	19,6	20,8	16,7	12,9	30,0	13,1	13,1
	Buques tanque	23,9	22,0	20,1	14,0	20,0	11,5	11,4
	Graneleros	18,0	20,9	16,6	15,5	29,0	13,3	13,1
	Cargueros	6,4	11,4	9,3	8,9	64,0	18,6	18,8
	Portacontenedores	27,7	36,2	16,8	5,9	13,4	9,3	8,8
	Todos los demás	14,4	10,9	10,2	8,4	56,1	16,9	17,0

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

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

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. of vessels	Million dwt	No. of vessels	Million dwt	No. of vessels	Million dwt	No. of vessels	Million dwt
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,0	786	18,0
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,0	95	25,0
1990	81	8,7	0	0,0	119	9,6	523	4,0	723	23,0
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1.067	36,8
1998	120	12,6	0	0,0	217	11,6	704	11,1	1.041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000	154	20,8	0	0,0	188	13,1	1.202	10,5	1.544	44,4
2001	112	14,4	0	0,0	310	21,0	1.048	9,8	1.470	45,2
2002	182	23,4	0	0,0	226	14,1	1.131	11,5	1.539	49,0
2003	281	29,4	2	0,2	161	11,2	1.263	8,4	1.707	49,2
2004 ^c	301	27,6	0	0,0	264	13,9	1.262	7,9	1.827	49,4

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

^a Buques de más de 10.000 TPM

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

^c Cifras provisionales.

5. Desguace de buques

En los cuadros 10, 11 y 12 se recogen las tendencias del tonelaje, tipos y edad media de los buques desguazados. En 2004, el tonelaje total vendido para desguace disminuyó más de la mitad respecto del año anterior a 10,6 millones de TPM, que equivalen al 1,2% del peso muerto total mundial, frente a 3% en 2003. La mayor parte de los desguaces correspondió a petroleros. La venta de éstos con tal fin aumentó sólo en 7,8 millones de TPM, ligeramente por encima del nivel de 1998, en razón de las elevadas tarifas de los fletes que desalientan los desguaces. En 2004 únicamente se vendieron para su desguace cuatro superpetroleros y grandes petroleros, frente a las 28 unidades vendidas en 2003. Los desguaces de petroleros de dimensión Suezmax se mantuvieron en 11 unidades en 2004, mientras los de tamaño Aframax disminuyeron sustancialmente desde 35 unidades en 2003 a 25 en 2004. También disminuyeron los desguaces de petroleros de menor tamaño: en 2003 se vendieron con tal fin 80 buques y en 2004, 54 unidades. La edad media de los petroleros vendidos para desguace aumentó

ligeramente a 29,5 años en 2004. El tonelaje de graneleros de carga seca vendidos para chatarra disminuyó a menos de un quinto, esto es, a 0,6 millones de TPM, en 2004, mientras que el de cargueros mixtos se mantuvo en 0,5 millones de TPM, igual que el año anterior. El desguace de graneleros de todos los tamaños registró una reducción drástica. En 2004 no se vendió ningún buque de más de 60.000 TPM y sólo 21 unidades de menor tamaño. La edad media de todos los graneleros de carga seca desguazados fue de 27,3 años en 2004, casi uno más que el año anterior. Otros tipos de buque también contaban en 2004 con una vida comercial más larga, ya que la edad media de los portacontenedores vendidos a los desguazadores fue 30,5 años y la de los buques de carga general 32,9 años. Hubo mucha volatilidad en los precios de los desguaces. El año comenzó en 300 dólares la tonelada de desplazamiento en rosca (TDR), nivel éste históricamente alto, para subir todavía más a 400 dólares. A mediados de año, los precios se desplomaron al nivel inicial, pero luego procedieron a aumentar de modo constante para cifrarse en unos 440 dólares a finales de año.

CUADRO 10

Evolución de las ventas para desguace en 1990 y de 1999 a 2004

Tonelaje desguazado	1990	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ventas para desguace (en millones de TPM)	16,9	30,7	22,2	27,8	30,5	25,6	11,0
Desguaces en porcentaje de la flota mundial total	2,4	3,9	2,7	3,4	3,6	3,0	1,2

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

CUADRO 11

Ventas para desguace comunicadas, de 2000 a 2004, por tipos de buque
(millones de TPM y porcentajes)

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

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

CUADRO 12

Edad media del tonelaje desguazado de 2000 a 2004, por tipos de buque^a
(años)

Año	Buques tanque	Graneleros de carga seca	Buques portacontenedores	Cargueros
2000	26,9	25,9	25,7	27,3
2001	28,0	26,7	26,9	27,4
2002	28,3	26,6	26,0	28,2
2003	29,3	26,5	25,5	29,3
2004	29,5	27,3	30,5	32,9

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (2005), *Shipping Statistics and Market Review*, en./feb., cuadro I-1.3.2.

^a Buques de 300 TRB o más.

También hubo cambios en la parte del mercado de los países especializados en desguaces. El país que figuró a la cabeza durante el año fue Bangladesh, con una parte de mercado de 57%, bastante por encima del modesto 18% logrado el año anterior. La India figuró en segundo lugar con una parte de mercado del 20%, casi la mitad del nivel del año anterior. La parte de China fue del 19%, repartiéndose la parte restante entre Pakistán y Turquía.

Las preocupaciones ambientales ganaron terreno en octubre de 2004 cuando el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) decidió que algunas partes de las pautas para el reciclaje de buques podían ser vinculantes. Esas pautas que se aprobaron en 2003 eran sólo recomendaciones a los países y órganos intergubernamentales e incluían el "pasaporte verde", que era un inventario de todos los materiales potencialmente peligrosos de un buque.

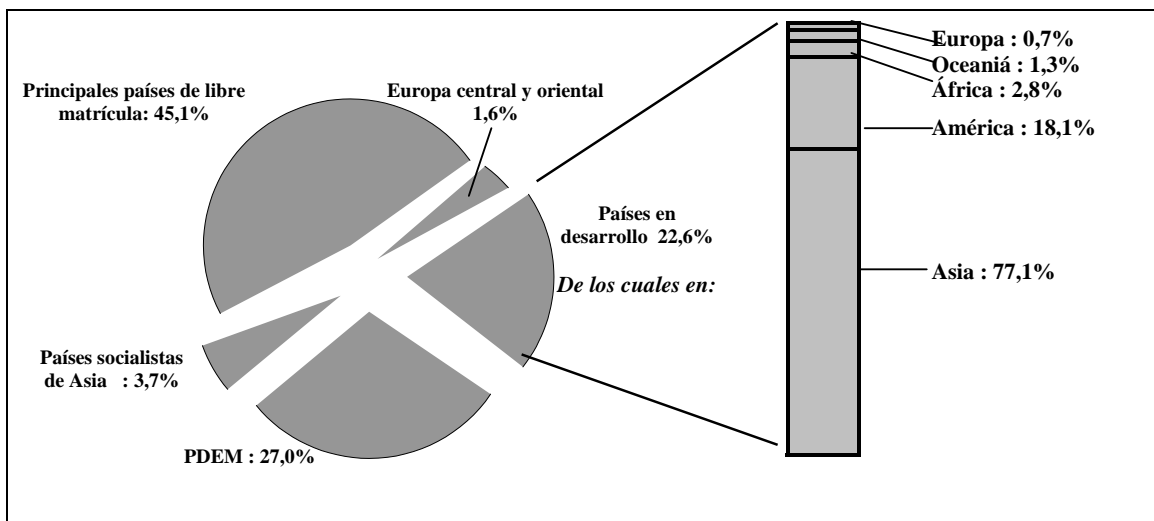
B. LA PROPIEDAD DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Distribución del tonelaje total por grupos de países

La flota mundial total siguió aumentando en 2004, con un incremento de 4,5% (NOTA PARA EL EDITOR: HAY UNA ERRATA EN EL ORIGINAL INGLÉS) hasta 895,8 millones de TPM (véanse el gráfico 5 y el cuadro 13). La tasa del crecimiento del tonelaje en los países desarrollados de economía de mercado fue superior a la de la flota mundial total y alcanzó el 4,9% (con un aumento de 11,3 millones de TPM para situarse en 241,7 millones). Ello podría ser consecuencia de las medidas adoptadas en algunos países de la UE 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

GRAFICO 5

Tonelaje mundial por grupos de países, al 1º de enero de 2005 (variación porcentual de TPM) **Error!**



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

los principales países de libre matrícula aumentó en 2004 en tan sólo 4,5 millones de TPM, para alcanzar los 404 millones. 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, con un incremento de 20,9 millones de TPM (11,5%) en 2004 hasta 202,3 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 19,9 millones de TPM (14,6%) hasta 155,9 millones a que representaban el 77% de la flota total de los países en desarrollo. La flota de los países en desarrollo de África registró un pequeño descenso, para cifrarse en 5,6 millones de TPM, mientras que las flotas de los países en desarrollo de América,

Europa y Oceanía experimentaron incrementos modestos para situarse en 36,7, 1,5 y 2,6 millones de TPM respectivamente. Las flotas de los países socialistas de Asia y de los países de Europa

central y oriental evolucionaron en dirección opuesta durante 2004, aumentando las primeras en 3,5 millones de TPM y disminuyendo las segundas en 1,2 millones.

CUADRO 13

Distribución del tonelaje mundial (en TPM) por grupos de países de matrícula, en 1980, 1990, 2003, 2004 y 2005^a
(cifras de comienzos de año)

Pabellones de matrícula por grupos de países	Tonelaje y porcentajes ^b en millones de TPM				
	1980 ^c	1990 ^d	2003	2004	2005
Total mundial	682,8	658,4	844,2	857,0	895,8
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Países desarrollados de economía de mercado	350,1	219,0	217,1	230,4	241,7
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>26,9</i>	<i>27,0</i>
Principales países de libre matrícula	212,6	224,6	398,5	399,5	404,0
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,2</i>	<i>46,6</i>	<i>45,1</i>
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	37,8	44,3	15,9	15,7	14,5
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>1,9</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>
Países socialistas de Asia	10,9	22,1	28,3	29,9	33,4
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,4</i>	<i>3,5</i>	<i>3,7</i>
Países en desarrollo	68,4	139,7	171,3	181,4	202,3
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>20,3</i>	<i>21,2</i>	<i>22,6</i>
<i>de los cuales en:</i>					
África	7,2	7,3	5,3	5,7	5,6
América	21,8	25,5	35,6	36,0	36,7
Asia	39,1	89,5	126,9	136,0	155,9
Europa	0,2	13,8	1,3	1,2	1,5
Oceania	0,1	3,6	2,0	2,4	2,6
Otros países y buques no asignados	3,0	8,7	13,1	0,0	0,0
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>

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 2004 tenían, respectivamente, 4,1, 1,8 y 1,5 millones de TPM.

^b Los porcentajes figuran en cursiva

^c Cifra de mediados de año

^d Cifra de finales de año

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

En el cuadro 14 figuran datos más detallados sobre la distribución de las flotas por tipos de buque y grupos de países en 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 y 2004. La parte de los petroleros en la flota mundial total creció en 2004 en 0,5 puntos porcentuales en comparación con 2003. Esto constituye un reforzamiento de la tendencia del año anterior y fue consecuencia del alto nivel de entregas de buques tanque durante 2004. La proporción de los graneleros en la flota mundial experimentó una disminución de 0,1 puntos para representar el 35,8%. La parte de los buques de carga general siguió disminuyendo, situándose en el 10,3%, mientras que la de los portacontenedores mantuvo su tendencia ascendente, alcanzando el 10,9%. La correspondiente a otros tipos de buque se mantuvo en 5,5%. En el sector de los petroleros, la parte de los países desarrollados de economía de mercado fue del 32,2%, igual que el año anterior. En cambio, la de los países de libre matrícula bajó al 43,2% frente al 45,7% del 2003. Esta última reducción reflejó un debilitamiento de la tendencia de los propietarios a abanderar los petroleros con los principales pabellones de conveniencia. La parte de los países en desarrollo en ese tipo de buques también aumentó en 2004 al 21,8%, manteniendo la tendencia ascendente del año anterior. La de los países en desarrollo de Asia creció 2,7 puntos porcentuales en 2004 para representar el 18,5% de la flota mundial de buques tanque, mientras la de los países en desarrollo de América disminuyó al 2,6%.

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 disminuyó muy ligeramente 0,1 puntos en 2004 para cifrarse en el 18,9%, muy por debajo de su participación en 1980 (52,7%). Los principales países de libre matrícula redujeron su participación, que pasó del 54,1% en 2003 al 52,9% en 2004 (31,7% en 1980). La proporción que corresponde a los países en desarrollo aumentó 1,1 puntos para situarse en el 22,9%. La parte en ese tipo de buques de los países de Europa central y oriental y de los países socialistas de Asia se modificó en direcciones opuestas con una disminución al 0,9% en el primer caso y un aumento al 4,3% en el segundo.

En el sector de los buques de carga general, 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 graneleros de carga seca. Los países desarrollados de economía de mercado disminuyeron su parte al 22,2% de la flota mundial, en tanto que los países de libre matrícula registraron también un descenso al 32,4%. Los países en desarrollo aumentaron, en cambio, su parte en 1,3 puntos hasta el 29,6%, registrándose incrementos en los países de América y Asia. Los buques de carga general continuaron siendo el principal de los cinco tipos de buque en los países en desarrollo.

En 2004, los países desarrollados de economía de mercado aumentaron su parte del tonelaje en peso muerto de los portacontenedores en un punto porcentual al 34,6%. La proporción que corresponde a los principales países de libre matrícula disminuyó 1,2 puntos, para situarse en el 43,9%, 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 aumentó ligeramente hasta el 18,0%, incrementándose la parte de los países en desarrollo de Asia al 12,4%, en tanto que los países en desarrollo de América aumentaron su parte al 5,5% y los de África mantuvieron la suya en el 0,1%.

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

En el cuadro 15 se presentan datos sobre la estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1º de enero de 2005. En 2004, el tonelaje de los petroleros de los países desarrollados de economía de mercado aumentó en 6,2 millones de TPM hasta 108,4 millones de TPM y su porcentaje de la flota total del grupo creció hasta 44,9. La parte de los graneleros de carga seca disminuyó al 25,1% a pesar de un incremento de 2,2 millones de TPM. La parte de los buques de carga general y la de los buques portacontenedores registraron evoluciones opuestas, con un descenso al 8,5% de los primeros y un aumento al 14% de los segundos, en comparación con 9,3 y 13,2% en 2003. Los principales países de libre matrícula incrementaron sus flotas totales en 4,5 millones de TPM. El capítulo más importante de esas flotas correspondió a petroleros y graneleros, que conjuntamente representaban el 77,9% de sus flotas a comienzos de 2005. En 2004, la parte de los petroleros siguió disminuyendo con un descenso de 0,5 millones de TPM, y se situó en 145,1 millones de TPM, esto es, el 35,9% del total

CUADRO 14

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buque y grupos de países,
en 1970, 1980, 1990, 2000, 2003 y 2004 ^{a b}

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque ^{d}
Total mundial	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	358,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
	2003	857,0	100,0	37,0	35,9	11,1	10,6	5,5
	2004	895,8	100,0	37,5	35,8	10,3	10,9	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
	2003	230,4	26,9	32,2	19,0	22,7	33,6	38,0
	2004	241,7	27,0	32,2	18,9	22,2	34,6	37,4
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
	2003	399,5	46,6	45,7	54,1	33,6	45,1	33,1
	2004	404,0	45,1	43,2	52,9	32,4	43,9	33,4
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
	2003	15,7	1,8	1,0	1,0	6,5	0,5	6,0
	2004	14,5	1,6	0,9	0,9	6,2	0,4	4,7
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
	2003	29,9	3,5	1,7	4,1	8,8	2,9	2,0
	2004	33,5	3,7	2,0	4,3	9,6	3,1	2,4

CUADRO 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque^{d}
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
	2003	181,4	21,2	19,4	21,8	28,3	17,9	20,9
	2004	202,3	22,6	21,8	22,9	29,6	18,0	22,1
<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
	2003	5,7	0,7	0,6	0,4	1,4	0,1	2,2
	2004	5,6	0,6	0,5	0,4	1,3	0,1	2,3
América	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
	2003	36,0	4,2	3,0	3,2	9,6	5,4	5,8
	2004	36,7	4,1	2,6	3,2	10,5	5,5	5,6
Asia	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
	2003	136,0	15,9	15,8	17,4	16,6	12,3	11,9
	2004	155,9	17,4	18,5	18,6	17,0	12,4	12,9
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
	2003	1,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1
	2004	1,5	0,2	0,1	0,3	0,2	0,0	0,1

CUADRO 14 (continuación)

	Año	Total en TPM		Petroleros	Graneleros ^c	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		En millones de TPM	Porcentaje del total mundial						Porcentaje del tonelaje total por tipo de buque^{d}
Oceania	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
	2003	2,4	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	0,9
	2004	2,6	0,3	0,0	0,4	0,6	0,0	1,2
Otros países y buques no asignados	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3
	2003	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2004	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

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

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

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

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

CUADRO 15

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países al 1° de enero de 2005^a
(en millones de TPM y porcentajes)

	Flota mundial		Países desarrollados de economía de mercado		Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Europa central y oriental		Países socialistas de Asia	
	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%	Millones de TPM	%
Flota total	895,8	100,0	241,7	100,0	404,0	100,0	202,3	100,0	14,5	100,0	33,4	100,0
Petroleros	336,2	37,5	108,4	44,9	145,1	35,9	73,1	36,2	2,9	20,3	6,6	19,6
Graneleros	320,6	35,8	60,6	25,1	169,7	42,0	73,4	36,3	3,0	21,0	13,9	41,6
De carga general	92,0	10,3	20,4	8,5	29,8	7,4	27,2	13,5	5,7	39,8	8,8	26,3
Portacontenedores	98,1	10,9	34,0	14,0	43,0	10,7	17,6	8,7	0,4	2,9	3,0	9,0
Otros buques	49,0	5,5	18,3	7,6	16,4	4,1	10,8	5,3	2,3	16,1	1,2	3,5

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

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

de la flota del grupo, mientras la parte de los graneleros aumentó en 3,1 millones de TPM al 42%, frente al 41,7% del año anterior. La parte de los cargueros disminuyó en 2004 en 2,1 millones de TPM, constituyendo el 7,4% de la flota total del grupo, con un descenso respecto del 8% de 2003. La flota de portacontenedores de esos países aumentó en 2004 en 2,2 millones de TPM para representar el 10,7% de su flota total (con un crecimiento desde el 10,2% de 2003).

En los países en desarrollo, la distribución del tonelaje se caracterizó por una proporción relativamente alta de petroleros y graneleros de carga seca, que supusieron el 36,2 y el 36,3% respectivamente en 2004. En cifras absolutas, el tonelaje de ambos tipos de buque fue en ese año de 73,1 y 73,4 millones de TPM, frente a los 108,4 y 60,6 millones de los países desarrollados de economía de mercado. La parte de los buques de carga general en el primer grupo aumentó en 2004 a 27,2 millones de TPM frente a 26,9 millones en 2003, en tanto que los portacontenedores incrementaron también su tonelaje en 1,4 millones de TPM y en términos porcentuales en 8,7 en 2004 desde el 8,9 del año anterior. En los países de Europa central y oriental, los cargueros ocuparon un lugar relativamente destacado, representando el 39,8% en 2004 frente al 39,5% en 2003. Por lo demás, los portacontenedores se mantuvieron sin cambios con 0,4 millones de TPM, que equivalen a alrededor del 3% del total desde los primeros años del decenio de 1990. Los países socialistas de Asia siguieron teniendo una parte predominante tanto de graneleros como de cargueros. El tonelaje absoluto de estos tipos de buque subió en 2004 a 13,9 y 8,8 millones de TPM respectivamente. En cambio, su parte en el total experimentó una ligera disminución para situarse en 41,6% (42% en 2003) en el caso de los graneleros y en 26,3% (27,9% en 2003) en el de los buques de carga general. El tonelaje absoluto de los portacontenedores aumentó en 2004 a 3 millones de TPM, es decir, al 9% (frente a 8,9% en 2003).

C. EL REGISTRO DE BUQUES

1. Los 35 países y territorios marítimos más importantes

En el cuadro 16 figura la clasificación, por lo que hace al peso muerto, de los 35 países y territorios marítimos más importantes. En 2004, entre todos ellos controlaban el 95% de la flota mercante mundial (un 2,5% más que el año anterior). Grecia y el Japón seguían a la cabeza de

la lista. Mónaco que había ocupado el lugar 32 en 2003, fue sustituida en 2004 por los Emiratos Árabes Unidos, que ocupaba el puesto 34. Hubo varios cambios de orden en otros países: Francia, Suiza e Indonesia subieron cuatro puestos, el Reino Unido, Tailandia y Ucrania dos, y Alemania, Bélgica, China, los Estados Unidos y Dinamarca uno. Otros países bajaron un puesto (Federación de Rusia, la República Islámica del Irán, Malasia, Turquía, Canadá, los Países Bajos, Arabia Saudita, Kuwait, España y Chipre), dos puestos (Singapur y Australia) o tres (Noruega, Suecia y Filipinas).

En esos países y territorios prosiguió en 2004 la tendencia a abanderar con pabellón extranjero. El tonelaje total así abanderado alcanzó ese año un total de 523,3 millones de TPM, que representaban el 65,6% de la flota total de los 35 países, frente a los 489,3 millones de TPM y el 64,6% en 2003. En los países y territorios en desarrollo, es reciente la tendencia a matricular sus buques en otros países. En 2004, los 13 países y territorios en desarrollo que figuran en el cuadro, incluido Hong Kong (China) pero excluida la Provincia china de Taiwán, tenían el 47% de su tonelaje total abanderado en el extranjero. Pese a esta tendencia continua 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 92,1 y el 57,9% respectivamente, mientras que la República islámica del Irán y Filipinas hicieron un uso considerablemente menor de esta práctica, que afectó únicamente al 4,9 y al 21,1% de sus flotas respectivamente. En el caso de los países desarrollados de economía de mercado, sin embargo, se dio más bien la tendencia opuesta. Bélgica aumentó su tonelaje total a 6,9 millones de TPM al 1º de enero de 2005 (frente a 6,4 millones el año anterior), aun cuando su flota abanderada en el extranjero disminuyó del 81,3% al 45,5%.

2. Matrícula libre

La parte de la flota mercante mundial en registros de libre matrícula aumentó sólo en 1,9% en 2004 después de un modesto incremento del 0,5% el año anterior. Ello podría ser consecuencia de la mayor competitividad de esos registros habida cuenta de los atractivos regímenes fiscales para los propietarios en algunos países desarrollados de economía de mercado. En el cuadro 17 figura la distribución del tonelaje de los seis principales países de libre matrícula por grandes tipos de buque, junto con los totales correspondientes a otros seis países de libre

CUADRO 16

Los 35 países y territorios marítimos más importantes al 1° de enero de 2005^a

País de domicilio ^b	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero en porcentaje del total	Total en porcentaje de la flota mundial
Grecia	739	2.245	2.984	50.997	104.147	155.144	67,13	18,48
Japón	717	2.228	2.945	12.611	105.050	117.662	89,28	14,01
Alemania	349	2.266	2.615	9.033	48.877	57.911	84,40	6,90
China	1.695	917	2.612	27.110	29.703	56.812	52,28	6,77
Estados Unidos	624	1.009	1.633	10.301	36.038	46.338	77,77	5,52
Noruega	768	821	1.589	14.344	29.645	43.989	67,39	5,24
Hong Kong (China)	274	331	605	17.246	23.747	40.993	57,93	4,88
República de Corea	567	372	939	10.371	16.887	27.258	61,95	3,25
Reino Unido	426	459	885	10.865	14.978	25.843	57,96	3,08
Taiwán, Provincia china	112	419	531	5.297	18.034	23.331	77,30	2,78
Singapur	443	297	740	12.424	9.909	22.333	44,37	2,66
Dinamarca	300	346	646	8.376	8.491	16.867	50,34	2,01
Federación de Rusia	1.721	362	2.083	6.845	8.405	15.250	55,11	1,82
Italia	530	136	666	9.360	4.086	13.446	30,39	1,60
India	353	33	386	11.729	981	12.709	7,72	1,51
Suiza	17	307	324	792	10.681	11.474	93,10	1,37
Arabia Saudita	53	70	123	872	10.190	11.062	92,12	1,32
Malasia	259	68	327	6.054	3.781	9.835	38,44	1,17
Irán, Rep. Islámica del	159	13	172	9.011	467	9.478	4,93	1,13
Turquía	423	225	648	6.196	2.572	8.768	29,33	1,04
Bélgica	56	122	178	4.429	3.695	8.124	45,48	0,97
Países Bajos	519	186	705	4.358	2.540	6.897	36,82	0,82
Francia	161	114	275	2.318	4.376	6.694	65,37	0,80
Canadá	216	109	325	2.535	3.445	5.979	57,61	0,71
Indonesia	554	118	672	3.660	2.094	5.754	36,39	0,69
Brasil	137	14	151	2.955	2.470	5.425	45,54	0,65
Suecia	159	163	322	1.530	3.889	5.419	71,77	0,65
Filipinas	287	39	326	3.952	1.057	5.008	21,10	0,60
España	88	231	319	248	4.115	4.363	94,32	0,52
Kuwait	36	9	45	3.487	304	3.791	8,02	0,45
Chipre	22	54	76	459	2.643	3.102	85,19	0,37
Tailandia	261	36	297	2.583	399	2.982	13,38	0,36
Ucrania	259	134	393	1.002	1.677	2.679	62,61	0,32
Emiratos Árabes Unidos	0	134	134	0	2.658	2.658	100,00	0,32
Australia	44	41	85	1.350	1.294	2.644	48,95	0,31
Total (35 países)	13.328	14.428	27.756	274.697	523.326	798.022	65,58	95,04
Total mundial	15.251	15.846	31.097	293.139	546.494	839.633	65,09	100,00

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

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

^b Se entiende por "país de domicilio" el país en que radica la participación mayoritaria en la flota. En varios casos, determinar esto ha supuesto una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

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

CUADRO 17

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula^a al 1° de enero de 2005

Pabellón	Petroleros		Graneleros		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total		Total al 1 de enero de 2004
	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	631	48.295	1.365	88.350	1.198	11.590	581	21.356	491	8.274	4.266	177.866	168.508
Liberia	391	40.201	244	15.855	164	2.629	369	13.031	160	4.656	1.328	76.372	68.413
Bahamas	181	21.182	153	9.214	357	5.612	58	1.898	250	3.929	999	41.835	44.122
Malta	187	11.152	368	16.101	298	2.731	30	646	30	342	913	30.971	36.649
Chipre	121	6.899	356	18.792	241	2.412	117	3.296	32	187	867	31.585	32.097
Bermudas	4	946	25	3.579	19	230	22	690	25	761	95	6.206	6.293
Total parcial	1.515	128.675	2.511	151.891	2.277	25.204	1.177	40.917	988	18.149	8.468	364.836	356.081
San Vicente y las Granadinas	23	270	93	4.110	264	2.092	21	149	74	236	475	6.857	6.554
Antigua y Barbuda	6	23	29	764	592	2.754	256	4.753	15	89	898	8.383	6.039
Islas Caimán	49	1.755	28	1.459	41	607			16	219	134	4.040	3.321
Luxemburgo	16	474			7	60	6	105	15	155	44	794	1.990
Vanuatu			25	1.251	15	240	1	29	107	360	148	1.879	1.381
Gibraltar	20	435	2	30	90	482	18	260	9	74	139	1.281	1.261
Total	1.629	131.632	2.688	159.506	3.286	31.439	1.479	46.213	1.224	19.280	10.306	388.069	376.628
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2004													
	1.604	131.630	2.663	155.126	3.422	32.296	1.384	42.343	1.220	18.528	10.293	379.923	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2003													
	1.538	134.277	4.286	145.514	2.527	27.794	1.007	31.817	1.005	16.680	8.563	356.081	
Total de las seis principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2002													
												373.533	

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.

matrícula de menor importancia. El total de las toneladas inscritas en 2004 en los seis principales países de matrícula libre aumentó menos de un 2%, alcanzando los 364,8 millones de TPM desde los 357,8 millones del año anterior, cuando el tonelaje creció menos del 1%. Panamá siguió encabezando la lista en 2004, con un aumento de 9,2 millones de TPM. Ese registro comenzó un proceso de modernización para subsanar deficiencias que habían aflorado en los últimos años. En mayo de 2004 se hizo pública una oferta para revisar los certificados de navegación y la identificación cabal de los 250.000 miembros nuevos, de conformidad con las especificaciones del nuevo Código PBIP.

Todos los buques nuevos registrados tenían menos de 10 años de edad y se inició un procedimiento operativo para poner multas por detenciones y deficiencias en los buques. La flota de Liberia aumentó 3%. El Gobierno congeló los bienes de anteriores funcionarios a raíz de una investigación sobre el mal uso de fondos del registro para comprar armas a pesar de un embargo de las Naciones Unidas. El tonelaje combinado de Panamá y Liberia representa el 69,7% del total de los seis principales países de libre matrícula. En 2004, Bermudas, el menor de los seis grandes países de libre matrícula, aumentó su flota un 14% hasta 6,2 millones de TPM, tonelaje inferior al registrado en San Vicente

y las Granadinas, y Antigua y Barbuda. Los otros tres grandes países de libre matrícula, Bahamas, Malta y Chipre, experimentaron una reducción de tonelaje de 1,7, 12,4 y 0,4% 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.) tienen también registros de libre matrícula, aunque con menor cobertura. No siempre resulta fácil mantener la buena reputación de un pabellón, como pudo comprobarse cuando un buque abanderado en San Vicente y las Granadinas vio prohibida su entrada en puertos europeos, después de una detención de 10 días al encontrarse 14 deficiencias. En cambio, Mauricio y Macao estaban mejorando, a lo que parece, sus estructuras marítimas para impulsar sus registros.

El análisis por tipo de buque de los seis principales países de libre matrícula indicaba que en 2004 los petroleros habían reducido su parte en el peso muerto total al 35,2%, frente al 35,8 en 2003, mientras que los graneleros de carga seca aumentaron su parte al 41,6%. El tonelaje combinado de estos dos tipos de buque de esos seis países representa el 76,8% del peso muerto total y el 75% si se incluye a los países de menor importancia de libre matrícula. Los buques de carga general (3.286 buques) representan el 31,9% del número total de buques, seguido de los graneleros (2.688 buques, o sea el 26,1% del total). Estas cifras demuestran la importancia de los registros de libre matrícula en el sector marítimo.

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 del 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 de importancia menor y ocho de matrícula internacional. En los registros de libre matrícula, la parte del tonelaje propiedad de nacionales de esos países es mínima, muy por debajo del 10%. En cambio, en los países de matrícula internacional se

observan dos factores. En primer lugar, los nacionales de esos países o territorios tienen una parte apreciable del tonelaje matriculado en ellos, como es el caso de Dinamarca, Noruega, Hong-Kong (China) y Singapur. En segundo término, los nacionales de un país que tiene una relación privilegiada con el territorio de matrícula poseen una parte significativa del tonelaje matriculado en ese territorio, como es el caso de Reino Unido en la Isla de Man, los Estados Unidos en la 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%. Algunos países y territorios con la parte más considerable, a saber, Noruega, Hong-Kong (China) y Dinamarca, ocupaban los lugares sexto, séptimo y duodécimo, respectivamente, entre los 35 países marítimos más importantes en 2004.

En el cuadro 19 se indica la verdadera nacionalidad de los buques abanderados en los 12 principales países de libre matrícula. En 2004, 35 países o territorios representaban el 90% del tonelaje total de las 12 flotas de libre matrícula. Ese porcentaje fue superior en 1% al de 2003. La propiedad se concentra especialmente en 10 países o territorios, que controlan el 76,2% del peso muerto de los buques abanderados en los países de libre matrícula, en tanto que los cinco primeros países o territorios controlan el 60,5%. El Japón figuró en primer lugar, con la mayor proporción (22%) 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 105,1 millones de TPM (el 19,2% del total mundial matriculado en otros países), seguido de Grecia con 104,1 millones de TPM (el 19% del tonelaje total). El total abanderado en el extranjero por ambos países representó el 38,2% del total mundial registrado de esta.

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 94,1% y la de los países de libre matrícula de menor importancia es notablemente inferior, con sólo el 5,9%.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

1. Los pedidos de buques nuevos

En el año 2004 se cerraron 1.397 contratos para la construcción de buques de los seis grandes tipos, lo que supuso un aumento espectacular del 20,5% en comparación con 2003 (véase el cuadro 20). En el sector de los petroleros siguió prevaleciendo el optimismo, con 547 pedidos frente a las 456 unidades de 2003. El máximo se alcanzó en agosto con 68 pedidos, seguido de marzo y mayo con 64 y 54 en cada uno de esos meses. En 2004, los pedidos de graneleros de carga seca de nueva construcción aumentaron a 246, lo que supuso aproximadamente un 27,5% más que en el año anterior (193 contratos).

Los pedidos de portacontenedores subieron también casi un 20%; en 2004 hubo 387 contratos frente a 325 en 2003. Ese aumento siguió reflejando la tendencia reciente a construir portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá. Los pedidos de buques nuevos de carga general aumentaron en un asombroso 40% en 2004 a 127 contratos, frente a las 91 unidades de 2003. Los pedidos de transbordadores disminuyeron ligeramente a 90 contratos, (94 en el año precedente).

2. La cartera de pedidos

En el cuadro 21 figura desglosado el tonelaje mundial encargado, por grupos de países y por tipos principales de buque. Este tonelaje se situaba a comienzos del año 2005 en 124,6 millones de TPM, lo que representa una disminución del 22,3% respecto del año anterior. Los pedidos de los países desarrollados de economía de mercado sumaron 35,4 millones de TPM, que representaron el 28,4% del total mundial encargado, frente a los 47 millones de TPM, o sea el 29,3%, a comienzos de 2004. Los principales países de libre matrícula tenían pedidos que ascendían a 69,7 millones de TPM, o lo que es lo mismo, al 56% de todos los encargos mundiales, frente a los 87,2 millones de TPM y el 54,3% a comienzos del año anterior. La parte de los países de Europa central y oriental en 2004 se mantuvo en 0,4 millones de TPM, es decir, el 0,3% del total mundial encargado, mientras que la parte de los países socialistas de Asia disminuyó un 29% en 2004, terminando el año con 4,3 millones de TPM, lo que suponía el 3,5% de todos los pedidos mundiales.

La parte de los países en desarrollo en los pedidos disminuyó un 24,5% con respecto al año anterior, y supuso 14,9 millones de TPM, esto es, el 11,9% del tonelaje mundial encargado a comienzos de 2005. Los pedidos de los países en desarrollo de Asia disminuyeron en un cuarto a 13,6 millones de TPM a comienzos de 2005, representando el 93,2% de los pedidos totales de los países en desarrollo. Los pedidos de buques nuevos por países africanos se cifraron en 105.000 TPM a principios de 2005, y los de los países en desarrollo de América se situaron en 0,7 millones de TPM.

En 2004, los pedidos de petroleros disminuyeron un 26,4% a 45 millones de TPM, representando el 36,1% del total de los pedidos mundiales. Los países en desarrollo realizaron pedidos que suponían 6,7 millones de TPM, lo que constituye el 14,8% de todos los petroleros encargados, correspondiendo a los países en desarrollo de Asia 6,5 millones de TPM, es decir, el 97,3% del total de los países en desarrollo. A comienzos de 2004, el número de pedidos de graneleros de carga seca disminuyó con respecto al 2004 en 28,7% para situarse en 33,2 millones de TPM, lo que representó el 26,6% de los pedidos mundiales. En ese tipo de buque, los países desarrollados de economía de mercado y los principales países de libre matrícula sumaban el 13,2 y el 72,1%, con un total de 85,3%. El volumen de los portacontenedores encargados se mantuvo en 2004 en 29,6 millones de TPM a finales de año, lo que representaba el 23,4% de los pedidos mundiales. De esos pedidos, correspondió a los países desarrollados de economía de mercado el 28,9% y a los principales países de libre matrícula un 58,4%. A principios de 2004 los pedidos de portacontenedores de países en desarrollo aumentaron un 16,1% hasta 2,7 millones de TPM, es decir, el 9,1% de los pedidos totales de portacontenedores. Los países en desarrollo de Asia tenían encargados 2,5 millones de TPM, esto es, el 91,3% de los pedidos totales de los países en desarrollo.

3. Los precios de buques nuevos y de segunda mano

El cuadro 22 pueden verse los precios por tipos principales de buques nuevos. En 2004, los precios de todos los principales tipos y tamaños de los encargos aumentaron de forma significativa con respecto a los del año anterior. La subida fue más pronunciada en el caso de los petroleros y graneleros y reflejó la elevada demanda de esos modos de transporte. Los precios de los buques de

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					
				en tonelaje de la flota registrada			en porcentaje de la flota registrada		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Seis principales países de libre matrícula									
Panamá	168.508	168.710	177.866	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Liberia	68.413	74.083	76.372	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	44.122	42.552	41.835	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Malta	36.649	35.348	30.971	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Chipre	32.097	31.706	31.583	824	1.062	459	2,6	3,3	1,5
Bermudas	6.293	5.446	6.206	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Seis países de libre matrícula de importancia secundaria									
San Vicente y las Granadinas	6.554	6.562	6.857	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Antigua y Barbuda	6.039	7.306	8.383	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islas Caimán	3.321	4.086	4.040	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Luxemburgo	1.990	1.273	794	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Vanuatu	1.381	1.785	1.879	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gibraltar	1.261	1.068	1.281	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Total de países de libre matrícula	376.628	379.923	388.067	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Ocho registros internacionales									
Singapur	31.246	36.486	40.934	12.627	11.704	12.424	40,4	32,1	30,4
Registro Internacional Marítimo de Noruega	27.373	24.007	21.265	23.654	19.873	12.396	86,4	82,8	58,3
Hong Kong (China)	24.892	34.468	43.957	13.207	15.376	17.246	53,1	44,6	39,2
Islas Marshall	21.860	31.625	38.088	8.667	11.018	10.828	39,6	34,8	28,4
Isla de Man	8.830	9.355	12.073	4.827	5.255	4.700	54,7	56,2	38,9
Registro Internacional Marítimo de Dinamarca	8.830	8.976	8.859	8.493	8.547	8.330	93,2	95,2	94,0
Territorio Antártico Francés	4.748	5.043	5.427	2.073	1.811	1.769	43,7	35,9	32,6
Antillas Neerlandesas	1.442	1.940	2.132	592	626	616	41,1	32,3	28,9

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

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

CUADRO 19

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1º de enero de 2005

País o territorio de domicilio	Panamá			Liberia			Bahamas			Malta			Chipre		
	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%
Japón	1.807	88.493	45,3	98	5.023	6,01	49	1.872	3,90	1	27	0,07	18	341	1
Grecia	558	22.544	11,5	165	11.129	13,31	192	9.113	18,97	518	23.880	66,15	392	18.590	54,4
Alemania	23	1.539	0,8	502	18.698	22,37	14	804	1,67	49	1.078	2,98	233	6.189	18,1
Estados Unidos	144	2.109	1,1	99	4.357	5,21	171	10.260	21,36	4	52	0,14	30	1.402	4,1
China	319	11.085	5,7	52	2.931	3,51	7	222	0,46	15	236	0,65	8	187	0,55
Noruega	66	1.605	0,8	57	4.833	5,78	244	7.585	15,79	43	603	1,67	15	380	1,11
Hong Kong (China)	139	9.440	4,8	27	1.791	2,14	13	965	2,01	1	33	0,09	2	37	0,11
Taiwán, Prov. china de	289	9.554	4,9	54	4.505	5,39			0,00	1	22	0,06			0
República de Corea	292	15.670	8,0	4	16	0,02	1	20	0,04	4	82	0,23	1	62	0,18
Reino Unido	35	831	0,4	64	2.479	2,97	73	1.151	2,40	8	230	0,64	26	1.010	2,95
Suiza	194	6.786	3,5	10	303	0,36	7	1.039	2,16	35	712	1,97	4	77	0,23
Arabia Saudita	5	45	0,0	22	6.468	7,74	16	2.792	5,81			0,00			0
Singapur	63	1.869	1,0	31	3.720	4,45	11	301	0,63			0,00	2	62	0,18
Dinamarca	21	505	0,3	6	351	0,42	35	306	0,64			0,00			0
Federación de Rusia	7	30	0,0	60	5.013	6,00	3	13	0,03	63	1.129	3,13	59	1.157	3,39
Francia	11	374	0,2	3	152	0,18	30	906	1,89	5	53	0,15	1	4	0,01
España	42	331	0,2			0,00	6	683	1,42			0,00	4	170	0,5
Italia	9	92	0,0	14	947	1,13	11	357	0,74	17	449	1,24			0
Suecia	5	21	0,0	12	493	0,59	14	681	1,42	3	21	0,06	6	24	0,07
Malasia	16	131	0,1			0,00	12	75	0,16			0,00			0
Bélgica	14	220	0,1			0,00	14	178	0,37	12	111	0,31	1	9	0,03
Canadá	1	15	0,0	4	225	0,27	9	308	0,64	9	37	0,10	8	416	1,22
Emiratos Árabes Unidos	47	990	0,5			0,00	11	470	0,98	4	108	0,30	13	624	1,83
Chipre	7	704	0,4	1	96	0,12	13	729	1,52	2	47	0,13	22	459	1,34
Turquía	18	103	0,1	4	217	0,26	7	81	0,17	87	1.343	3,72			0
Países Bajos	30	374	0,2	19	549	0,66	29	728	1,52	3	24	0,07	14	128	0,37
Brasil	6	1.100	0,6	6	1.085	1,30			0,00			0,00			0
Indonesia	48	542	0,3	1	79	0,09	2	82	0,17			0,00			0
Ucrania	12	182	0,1	7	265	0,32			0,00	25	402	1,11	3	34	0,1
Australia	3	82	0,0	2	355	0,42	4	95	0,20			0,00			0
Filipinas	14	175	0,1			0,00			0,00			0,00			0
India	9	261	0,1	4	294	0,35			0,00			0,00	2	72	0,21
Irán, Rep. Islámica del	2	12	0,0			0,00			0,00	4	293	0,81	2	148	0,43
Tailandia	10	54	0,0			0,00	1	17	0,04			0,00			0
Kuwait			0,0			0,00			0,00			0,00			0
Total (35 países)	4.266	177.866	91,1	1.328	76.372	91,36	999	41.835	87,09	913	30.971	85,79	866	31.583	92,4
Otros	1.207	17.420	8,9	118	7.220	8,64	153	6.202	12,91	238	5.130	14,21	112	2.598	7,6
Total	5.473	195.286	100,0	1.446	83.592	100	1.152	48.037	100,0	1.151	36.101	100,0	978	34.181	100

CUADRO 19 (continuación)

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula al 1° de enero de 2005

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	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	%	Nº de buques	Miles de TPM	
		0	25	744	2,8	1.998	96.499	22,4	2.228	105.050	Japón
1	15	0,22	135	4.200	16	1.961	89.472	20,8	2.245	104.147	Grecia
1	22	0,33	988	9.609	36	1.810	37.939	8,81	2.266	48.877	Alemania
21	301	4,44	187	1.879	7	656	20.359	4,73	1.009	36.038	Estados Unidos
		0	118	1.786	6,6	519	16.446	3,82	917	29.703	China
5	58	0,86	38	211	0,8	468	15.276	3,55	821	29.645	Noruega
5	676	9,98	10	122	0,5	197	13.065	3,03	331	23.747	Hong Kong, China
		0	5	29	0,1	349	14.111	3,28	419	18.034	Taiwán, Provincia china de
		0	3	9	0	305	15.859	3,68	372	16.887	República de Corea
26	3.064	45,2	33	478	1,8	265	9.242	2,15	459	14.978	Reino Unido
3	550	8,11	29	593	2,2	282	10.060	2,33	307	10.681	Suiza
		0	3	17	0,1	46	9.322	2,16	70	10.190	Arabia Saudita
		0	2	33	0,1	109	5.986	1,39	297	9.909	Singapur
		0	30	549	2	92	1.710	0,4	346	8.491	Dinamarca
		0	25	260	1	217	7.602	1,76	362	8.405	Federación de Rusia
1	7	0,1	22	306	1,1	73	1.802	0,42	114	4.376	Francia
		0	2	10	0	54	1.194	0,28	231	4.115	España
		0	33	757	2,8	84	2.603	0,6	136	4.086	Italia
9	715	10,6	17	173	0,6	66	2.128	0,49	163	3.889	Suecia
		0	0	0	0	28	206	0,05	68	3.781	Malasia
		0	28	559	2,1	69	1.078	0,25	122	3.695	Bélgica
20	662	9,77	5	266	1	56	1.929	0,45	109	3.445	Canadá
		0	23	160	0,6	98	2.352	0,55	134	2.658	Emiratos Árabes Unidos
		0	1	7	0	46	2.042	0,47	54	2.643	Chipre
		0	20	65	0,2	136	1.808	0,42	225	2.572	Turquía
		0	26	108	0,4	121	1.911	0,44	186	2.540	Países Bajos
		0	0	0	0	12	2.185	0,51	14	2.470	Brasil
1	2	0,03	0	0	0	52	705	0,16	118	2.094	Indonesia
		0	9	88	0,3	56	970	0,23	134	1.677	Ucrania
2	134	1,97	6	72	0,3	17	738	0,17	41	1.294	Australia
		0	2	39	0,1	16	214	0,05	39	1.057	Filipinas
		0	8	87	0,3	23	713	0,17	33	981	India
		0	3	7	0	11	459	0,11	13	467	Irán, República Islámica del
		0	2	10	0	13	81	0,02	36	399	Tailandia
		0	0	0	0	0	0	0	9	304	Kuwait
95	6.206	91,6	1.838	23.234	86	10.305	388.067	90,1	14.428	523.326	Total (35 países)
16	569	8,4	409	3.628	14	2.253	42.767	9,93	1.418	23.168	Otros
111	6.775	100	2.247	26.862	100	12.558	430.834	100	15.846	546.494	Total

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

CUADRO 20

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buque^a en 1994 - 2004
(Número de buques y miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM
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	456	-	193	-	0	-	91	-	325	-	94	-	1.159	-
2004														
Enero	38	-	9	-	0	-	3	-	53	-	5	-	108	-
Febrero	45	-	16	-	0	-	18	-	48	-	5	-	132	-
Marzo	64	-	28	-	0	-	10	-	23	-	12	-	137	-
Abril	26	-	11	-	0	-	12	-	26	-	11	-	86	-
Mayo	54	-	14	-	0	-	7	-	50	-	3	-	128	-
Junio	43	-	22	-	0	-	3	-	40	-	10	-	118	-
Julio	53	-	20	-	0	-	5	-	14	-	4	-	96	-
Agosto	68	-	27	-	0	-	10	-	30	-	2	-	137	-
Septiem.	39	-	16	-	0	-	5	-	28	-	2	-	90	-
Octubre	47	-	11	-	0	-	8	-	12	-	6	-	84	-
Novem.	41	-	16	-	0	-	21	-	31	-	18	-	127	-
Diciem.	29	-	56	-	0	-	25	-	32	-	12	-	154	-
Total	547	-	246	-	0	-	127	-	387	-	90	-	1.397	-

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos del Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo, *Shipping Statistics and Market Review*, enero/febrero de 2004, cuadro II-1.1.1.1. Las cifras de 2004 están basadas en datos de esa misma publicación, enero/febrero de 2005, pág. 68, con información facilitada por Baird Publications (Australia).

^a Buques de 300 TRB o más

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

CUADRO 21

Tonelaje mundial encargado al 1° de enero de 2005
(en miles de TPM)

Grupos de países de matrícula	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
Total mundial	124.642	44.957	33.197	1.978	29.629	14.881
Países desarrollados de economía de mercado	35.396	14.781	4.398	654	8.554	7.008
Principales países de libre matrícula	69.746	22.012	23.928	685	17.304	5.817
Países de Europa central y oriental	330	21	0	159	0	149
Países socialistas de Asia	4.314	1.480	1.223	44	1.066	501
Total de países en desarrollo	14.857	6.662	3.648	436	2.705	406
<i>de los cuales en:</i>						
África	105	1	0	0	0	104
América	686	10	28	259	235	154
Asia	13.852	6.485	3.620	177	2.470	1.100
Europa	214	167	0	0	0	47
Oceania	0	0	0	0	0	0

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

CUADRO 22

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

Tipo y tamaño de los buques	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004	Variación porcentual 2003/2004
Graneleros de 30.000 a 50.000 TPM	11	24	25	20	15	22	30	36,4
Buques tanque de 32.000 a 45.000 TPM	18	29	34	29	26	30	38	26,7
Graneleros de 70.000 a 74.000 TPM	14	32	29	23	20	25	35	40,0
Buques tanque de 80.000 a 105.000 TPM	22	42	43	41	35	41	56	36,6
Graneleros de 170.000 TPM	27	45	40	40	31	47	61	29,8
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM	47	90	85	76	67	75	105	40,0
Buques de GNL de 125.000 a 138.000 m3	200	225	245	165	164	155	190	22,6
Buques de GPL de 75.000 m3	44	78	68	60	60	59	77	30,5
Buques de carga general de 15.000 TPM	12	24	21	19	16	16	20	25,0
2,500 TEU full containership	26	52	50	35	28	38	42	10,5

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

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

carga seca de nueva construcción del tamaño Panamax y de los grandes petroleros registraron un alza notable, con un 40% de incremento en 2004, mientras que los de los petroleros Suezmax y los graneleros de tamaño medio (Handymax) aumentaron un 36,6 y un 36,4% respectivamente. Los precios de los portacontenedores celulares de 2.500 TEU aumentaron un 10,5%, mientras los de los cargueros lo hicieron un 25%. Se registraron subidas de precios del 30,5 y 22,6% en los buques GNL y GPL. Por lo general, la tendencia al alza de los precios de los astilleros durante el año reflejó el aumento de los pedidos en razón de las optimistas previsiones sobre el comercio internacional.

Como se observa el cuadro 23, los precios medios de los petroleros y graneleros de segunda

mano registraron aumentos considerables. Los graneleros de carga seca experimentaron incrementos del orden del 40%, correspondiendo la mayor subida a los buques de dimensiones Panamax. También aumentó el número de transacciones de 358 en 2003 a 447, siendo los más populares los buques de tamaño Panamax y El Cabo y con 175 transacciones de buques de tamaño mediano. En el sector de los petroleros, pudieron verse durante el año aumentos de precios de dos dígitos, habiendo registrado el tonelaje Suezmax aumentos del 54,2%. Para 2004, se señaló un número sin precedentes de transacciones, habiendo cambiado de propietario 386 unidades (frente a 354 el año anterior), de las que 244 con más de 50.000 TPM, incluidos siete superpetroleros.

CUADRO 23

Precios de los buques de segunda mano de cinco años de edad, 1999-2004
(a finales de año, en millones de dólares)

Buque	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Variación porcentual 2003/2004
Buques tanque de 40.000 TPM ^a	20	27	26	24	28	40	42,9
Buques tanque de 80.000 a 95.000 TPM ^a	26	39	33	30	38	57	50,0
Buques tanque de 130.000 a 150.000 TPM ^a	36	50	43	42	48	74	54,2
Buques tanque de 250.000 a 280.000 TPM ^a	50	71	60	53	75	107	42,7
Graneleros de carga seca de 45.000 TPM	16	15	12	15	21	30	42,9
Graneleros de carga seca de 70.000 TPM	17	16	14	17	28	41	46,4
Graneleros de carga seca de 150.000 TPM	28	25	22	26	41	57	39,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de Fearnleys, *Review_2001*.

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

Capítulo 3

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

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

A. PRODUCTIVIDAD

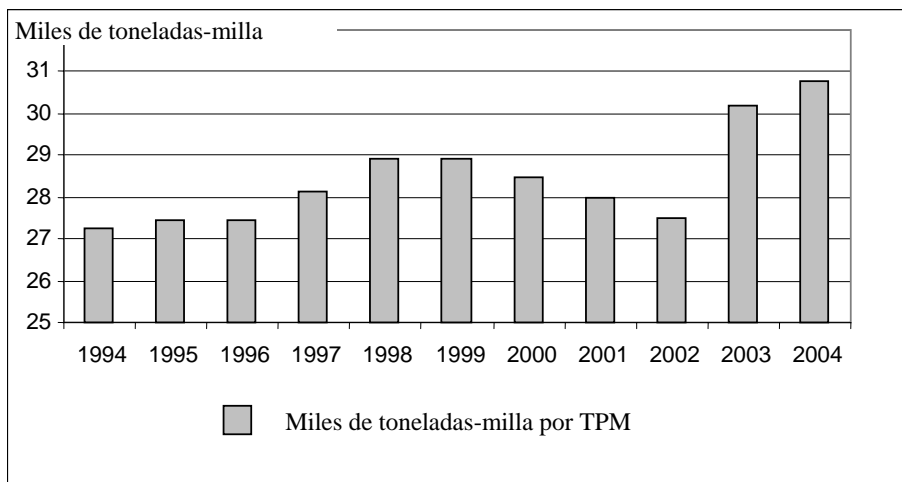
Los principales indicadores de la productividad de la flota mundial en toneladas y toneladas-milla por TPM figuran en el gráfico 6 y el cuadro 24. Las toneladas de carga transportada por TPM disminuyeron en 2004 ligeramente a 7,5 y los miles de toneladas-milla por tonelada de peso muerto aumentaron a 30,8. El descenso marginal 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 en toneladas-milla por TPM se explica por las mayores

distancias recorridas en el tráfico marítimo, especialmente por el petróleo crudo, y por la decisión de mantener la ampliación anterior de las rutas marítimas en torno a Europa occidental en razón de preocupaciones ambientales.

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 descendió muy ligeramente a 6,7, mientras que en el de graneleros y cargueros mixtos aumentó a 5,1 y 8,8 toneladas por TPM respectivamente. En el resto de la flota disminuyó muy poco, hasta 11,9 toneladas por TPM.

GRAFICO 6

Índice de toneladas-milla por TPM de la flota mundial total, 1994-2004



Fuente: Cálculos de la UNCTAD.

CUADRO 24

Carga y toneladas-milla transportadas 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 transportadas por TPM
1990	658,4	4.008,0	17.121	6,1	26,0
1995	734,9	4.651,0	20.188	6,3	27,5
2000	808,4	5.871,0	23.016	7,3	28,5
2003	857,0	6.479,5	25.844	7,6	30,2
2004	895,8	6.758,3	27.635	7,5	30,8

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

CUADRO 25

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

Año	Toneladas de petróleo transportadas en buques tanque de más de 50.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de buques tanque	Toneladas de carga seca transportadas en graneleros de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de graneleros	Toneladas de petróleo y de graneles transportadas en cargueros mixtos de más de 18.000 TPM (millones)	Toneladas transportadas por TPM de cargueros mixtos	Toneladas transportadas del resto de la flota (millones)	Toneladas transportadas por TPM del resto de la flota
1970	1.182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1.564	4,8	396	2,9	282	5,8	1.406	8,3
1990	1.427	6,0	667	3,3	203	6,3	1.680	9,1
2000	2.073	7,3	1.255	4,6	122	7,9	2.533	10,5
2003	2.145	6,8	1.456	4,9	97	8,0	2.782	12,0
2004	2.247	6,7	1.571	5,1	85	8,8	2.855	11,9

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

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

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

En el cuadro 26 figuran datos indicativos sobre las toneladas-milla transportadas en petroleros, graneleros, cargueros mixtos y el resto de la flota. En 2004, los miles de toneladas-milla por TPM de los petroleros aumentaron menos de 1% para situarse en 32,4, mientras que las

toneladas-milla en TPM de los graneleros y los cargueros mixtos se incrementaron un 2,8 y 11,6% para situarse en 25,7 y 43,1 respectivamente. En el resto de la flota aumentaron un 3,9% hasta 34,9 toneladas-milla por TPM.

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 indica
(miles de toneladas-milla por TPM)

Año	Toneladas-milla de petróleo en buques tanque (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de buques tanque	Toneladas-milla de carga seca en graneleros (miles de millones)	Toneladas-milla por TPM de graneleros	Toneladas-milla de petróleo y graneles 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	6.837	28,3
2003	10.210	32,2	7.357	24,9	467	38,6	7.823	33,6
2004	10.898	32,4	7.984	25,7	418	43,1	8.349	34,9

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

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

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

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. La

capacidad excedente total en el año 2004 fue aproximadamente la mitad de la del año anterior, a saber, 6,2 millones de TPM, lo que en buena medida se debió al elevado nivel del desguaces durante los últimos años y a la mayor utilización de los buques.

CUADRO 27

Oferta excedentaria de tonelaje de la flota mercante mundial en los años que se indica
(cifras de finales de año)

	1990	1999	2000	2002	2003	2004
	Millones de TPM					
Flota mercante mundial	658,4	799,0	808,4	844,2	857,0	895,8
Excedente total ^a	63,7	23,7	18,4	21,7	10,3	6,2
Flota en actividad ^b	594,7	775,3	790,0	822,5	846,7	889,6
	Porcentajes					
Excedente total en porcentaje de la flota mercante mundial	9,7	3,0	2,3	2,6	1,2	0,7

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

^a Estimaciones de las cifras medias anuales. Se entiende por excedente de tonelaje aquél 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.

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

En 2004, la oferta de capacidad en el sector de los petroleros aumentó 12,3 millones de TPM hasta un total de 298,3 millones de TPM, en razón de que los buques nuevos entregados superaron al tonelaje desguazado, retirado o perdido (véanse el cuadro 28 y el gráfico 7). Ello, sumado al aumento de los embarques y de los transportes, produjo una disminución del exceso de capacidad a 3,4 millones de TPM, o lo que es lo mismo, al 1,1% del total de la flota mundial de petroleros.

En 2004, la oferta total de la flota de graneleros de carga seca aumentó en 27,6 millones de TPM para pasar a 325,1 millones de TPM. El exceso de tonelaje de este tipo de buques alcanzó 2,1 millones de TPM, lo que equivale al 0,6% de la flota de graneleros. Por lo que hace a los cargueros convencionales, el exceso de capacidad se mantuvo igual que en 2003, con una oferta que superó a la demanda en sólo 0,7 millones de TPM, es decir, en el 1,6% de la flota mundial de este sector. Esa capacidad excedente ha sido inferior a 1 millón de TPM durante los cuatro últimos años.

CUADRO 28

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

	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004 ^b
Flota mundial de buques tanque	290,6	291,0	281,8	279,4	267,7	286,0	298,3
Excedente total de buques tanque ^c	17,0	17,3	14,0	13,5	19,1	6,0	3,4
Proporción del excedente de tonelaje en la flota mundial de buques tanque (%)	5,8	5,9	5,0	4,8	7,1	2,1	1,1
Flota mundial de graneleros de carga seca	260,9	257,1	245,7	247,7	258,8	297,5	325,1
Excedente total de la flota de graneleros de carga seca ^c	10,3	5,8	7,9	3,8	2,2	3,6	2,1
Proporción del excedente en la flota mundial de graneleros de carga seca (%)	3,9	2,3	3,2	1,5	0,9	1,2	0,6
Flota mundial de buques de carga general de tipo convencional	62,0	60,5	59,9	59,3	57,3	43,4	43,6
Excedente de la flota mundial de buques de carga general de tipo convencional	1,7	1,6	1,8	1,1	0,4	0,7	0,7
Proporción del excedente en la flota mundial de buques de carga general de tipo convencional (%)	2,7	2,6	3,0	1,8	0,7	1,6	1,6
Flota mundial de buques unitarizados^d	65,7	73,0	76,1	83,6	98,6	120,9	131,0
Excedente de la flota de buques unitarizados	0,0	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	0,0

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

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

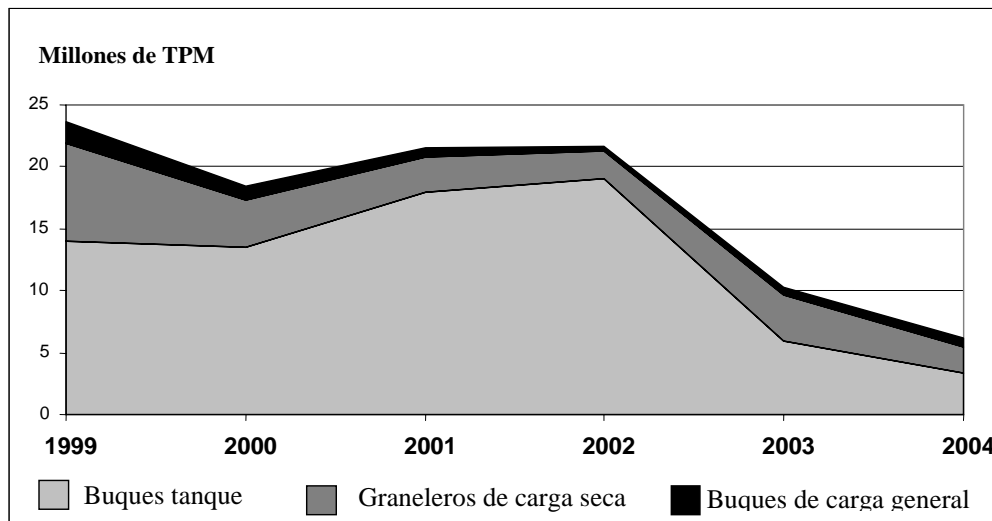
^b Los datos de año 2004 corresponden a cifras hasta octubre de ese año recopilados en diciembre de 2004.

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

^d 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.

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 en los diferentes grupos de países y la propiedad de sus flotas. Los países desarrollados de economía de mercado generaron casi el 48,9% del tráfico marítimo mundial en 2004 frente al 53,7% de 1980. Durante ese mismo período, su parte en el tonelaje de la flota mundial se redujo desde aproximadamente el 51% en 1980 a alrededor del 27% en 2004. Sin embargo, al tonelaje con pabellón nacional ha de agregarse el de los buques propiedad de nacionales de un país concreto pero registrado en el extranjero, y sumados ambos la parte de dichos países sube al 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 al 22,6% a principios de 2005. 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 2004, 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 2004. En ese año, los países socialistas de Asia aumentaron su participación en el tráfico mundial al 8,1% e incrementaron su parte en el tonelaje mundial desde el 1,6% en 1980 al 3,7%. Además, esos países cuentan con una pequeña parte de su flota abanderada con pabellones de libre matrícula.

En el cuadro 30 se facilita información sobre la propiedad de la flota de las principales naciones que practican el comercio. Esas naciones son también las mayores propietarias de tonelaje, lo que se explica porque una política de apoyo al transporte marítimo puede servir de 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, como el Japón, China (incluido Hong Kong), la República de Corea, Dinamarca y Suecia, destacan entre las naciones que cuentan con servicios marítimos para el tráfico con otros países. Otras de las principales naciones que comercian son grandes importadoras o usuarias de servicios de transporte marítimo, sin perjuicio de mantener un puesto relevante en materia de propiedad y, en menor medida, en el tonelaje matriculado con pabellón nacional. Los

CUADRO 29

Comparación entre el movimiento total de carga y la propiedad de la flota,
por grupos de países, en 1970, 1980, 1990, 2000 y 2003-2004

Grupos de países	Año	Total de mercancías cargadas y descargadas (millones de toneladas)	Porcentaje del total mundial	Flota mercante (millones de TPM)	Porcentaje del total mundial
Países desarrollados de economía de mercado	1970	2.812,1	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	6.390,7	52,1	203,2	25,1
	2003	6.463,0	49,4	230,4	26,9
	2004	6.627,8	48,9	241,7	27,0
Principales países de libre matrícula	1970	<i>a</i>	<i>a</i>	70,3	21,6
	1980	<i>a</i>	<i>a</i>	212,6	31,1
	1990	<i>a</i>	<i>a</i>	224,6	34,1
	2000	<i>a</i>	<i>a</i>	384,7	47,6
	2003	<i>a</i>	<i>a</i>	399,5	46,6
	2004	<i>a</i>	<i>a</i>	404,0	45,1
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	4.834,0	39,4	157,0	19,4
	2003	5.243,2	40,1	181,4	21,2
	2004	5.398,2	39,9	202,3	22,6
Países de Europa central y oriental (incluida la ex URSS)	1970	264,4	4,8	21,7	6,7
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	235,9	2,9	44,3	6,7
	2000	377,1	3,1	16,3	2,0
	2003	417,6	3,2	15,7	1,8
	2004	427,9	3,2	14,5	1,6
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	654,1	5,3	26,1	3,2
	2003	958,7	7,3	29,9	3,5
	2004	1.091,4	8,1	33,5	3,7
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	12.256,5	100,0	808,4	100,0
	2003	13.082,5	100,0	856,9	100,0
	2004	13.545,4	100,0	895,8	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 que figura en el anexo III b).

Estados Unidos y Francia, figuran en ese grupo. En 2004, los Estados Unidos generaron en torno al 12,6% del tráfico mundial y poseían el 5,5% del tonelaje total, con sólo alrededor de un cuarto de

ese tonelaje abanderado en el país. Francia generó el 5% del tráfico mundial, pero la proporción del tonelaje propio fue de 0,8%, de cuyo porcentaje la mitad correspondía a pabellón nacional.

CUADRO 30

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(a finales de 2004)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	12,6	5,5
Alemania	8,8	6,9
China	6,2	6,8
Japón	5,5	14,0
Francia	4,9	0,8
Reino Unido	4,3	3,1
Italia	3,7	1,6
Países Bajos	3,7	0,8
Canadá	3,2	0,7
Bélgica	3,2	1,0
Hong Kong (China)	2,9	4,9
República de Corea	2,6	3,3
España	2,3	0,5
México	2,1	0,0
Taiwán, Provincia china de	1,9	2,8
Singapur	1,8	2,7
Federación de Rusia	1,5	1,8
Suiza	1,2	1,4
Malasia	1,2	1,2
Suecia	1,2	0,7
Austria	1,2	0,0
Tailandia	1,0	0,4
Australia	1,0	0,3
Brasil	0,9	0,7
Irlanda	0,9	0,0
Total	80,1	61,6

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

Capítulo 4

COMERCIO Y MERCADO DE FLETES

En este capítulo se describen las condiciones y las tendencias del transporte marítimo y de los mercados de fletes, haciéndose referencia a los principales sectores de 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 PRODUCTOS

1. El comercio marítimo del petróleo crudo y sus derivados

En el año 2004 los fletes de los petroleros fluctuaron como consecuencia de las decisiones de la OPEP de elevar los niveles de producción, del aumento de la demanda de los principales países consumidores y de China, y de las decisiones de los compradores en una situación de oferta incierta. (La incertidumbre se produjo por los problemas fiscales de un gran productor ruso de petróleo, por las fluctuaciones repentinas de las exportaciones iraquíes y por la preocupación sobre el resultado de un referéndum en Venezuela).

En 2005 es probable que los envíos de petróleo crudo y sus derivados se vean afectados por las decisiones de la OPEP sobre los niveles de producción, por el volumen de las exportaciones rusas y por la fuerza de la demanda en Europa occidental, América del Norte, el Japón y China.

2. Los fletes de los buques tanque

En términos generales, fue un buen año para los propietarios de petroleros. Como indica el cuadro 31, dos de los índices de fletes de los cinco grupos de buques que transportan petróleo crudo y sus productos subieron durante el año. El índice de los grandes petroleros y de los superpetroleros pasó de 133 a 216, y la de los buques tanques que transportan derivados de 287 a 367. La magnitud cabal del incremento de los fletes durante el año sólo se hace patente, sin embargo, cuando se advierte que los cinco índices habían subido todos ellos sustancialmente en 2003 y que los tres índices

que disminuyeron en 2004 lo hicieron en pequeña cuantía. Los índices de los petroleros de tamaño Suezmax, Aframax y Handymax (buques de tamaño mediano) bajaron de 250 a 240, de 289 a 268 y de 386 a 378, respectivamente.

Los índices medios de los fletes en las cinco categorías de petroleros fueron superiores en 2004 a los promedios correspondientes del último trimestre de 2003. En grandes petroleros/superpetroleros, la media de 144 registrada durante el año dejó atrás el índice 106 del último trimestre del año anterior. Los aumentos fueron similares en el tonelaje del tamaño Suezmax (el promedio fue 195 en 2004 frente a 153 en el último trimestre de 2003) y en los buques de tamaño medio (287 frente a 247). Menos impresionante fue el aumento del tonelaje Aframax (229 frente a 204). El incremento de los petroleros que transportan derivados fue el más notable, con un promedio en 2004 de 283 frente al 218 registrado en el último trimestre de 2003.

Grandes petroleros y superpetroleros

Durante el primer trimestre del 2004, todos los fletes disminuyeron desde los máximos alcanzados en el último trimestre del año anterior. Las tarifas correspondientes desde el Golfo Pérsico al Japón, la República de Corea, Europa y el Caribe/Costa Este de los Estados Unidos fueron de 89 WS, 87 WS, 78 WS y 79 WS respectivamente. En marzo, sin embargo, hubo un breve intervalo de optimismo y algunos buenos contratos. Por ejemplo, el *Mitsumine* fue fletado por NGT para transportar 252.500 toneladas de petróleo crudo desde el Golfo Pérsico al Japón en 100 WS. Igualmente Hyundai fletó el *Al Shegaya* para llevar 265.000 toneladas de crudo a Deasan en 98 WS. KPC fletó el *Falconera* en 105 WS para acarrear

CUADRO 31

Índices de fletes de petroleros, 2003-2005
(cifras mensuales)

	<i>Lloyd's Shipping Economist</i>					<i>Baltic Tanker</i>		<i>Lloyd's Ship Manager</i>				
	>200	120-200	70-120	25-70	derivados	Índice de crudos	Índice de derivados	>150	70-150	30-70	< 35	derivados
2003												
Octubre	59	119	160	197	194	963	838	58	120	153	202	180
Noviembre	117	151	201	239	219	1.316	843	70	158	164	258	213
Diciembre	142	190	251	304	240	1.576	992	125	279	333	290	243
Promedio de 2003	106	153	204	247	218	1.285	891	84	186	217	250	212
2004												
Enero	133	250	289	386	287	2.121	1.081	125	268	345	285	266
Febrero	132	178	215	355	326	1.982	1.330	146	179	306	285	357
Marzo	132	153	182	238	323	1.380	1.460					
Abril	96	141	188	204	260	1.345	1.033					
Mayo	95	137	164	201	235	1.129	908					
Junio	119	149	193	233	256	1.476	1.134					
Julio	127	156	187	243	240	1.442	1.110					
Agosto	107	155	169	219	217	1.484	1.012					
Septiembre	103	154	163	229	226	1.243	1.033					
Octubre	195	285	355	320	263	2.081	1.063					
Noviembre	276	342	374	433	390	2.974	1.780					
Diciembre	216	240	268	378	367	2.689	1.753					
Promedio 2004	144	195	229	287	283	1.779	1.225					
2005												
Enero	80	170	210	307	322	1.812	1.588					
Febrero	135	165	181	233	267	1.401	1.303					
Marzo	96	162	195	255	289	1.587	1.304					

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

260.000 toneladas desde Kuwait a los puertos estadounidenses del Golfo de México. Las tarifas desde el Golfo Pérsico fueron mejores para otros destinos: Chevtex fletó el *Navarin* para acarrear 255.000 toneladas de petróleo crudo a Sudáfrica en 138 WS. Esa situación no se mantuvo y los fletes siguieron bajando en abril.

Los meses siguientes hubo una ligera recuperación. Los fletes correspondientes desde el Golfo Pérsico al Japón, la República de Corea, Europa y el Caribe/Costa Este de los Estados Unidos ascendieron a 135 WS, 135 WS, 110 WS y 107 WS respectivamente. Dos contratos de julio para transportar sendas remesas de 265.000 toneladas de petróleo crudo desde el Golfo Pérsico se cerraron a 135 WS (para el *Universal Brave* fletado por NGT con destino al Japón) y 117 WS (para el *New Vitality* fletado por Hyundai con destino a Daesan). En septiembre, sin embargo, las tarifas disminuyeron a alrededor de 109 WS para destinos en el Este y a alrededor de 94 WS para destinos en el Oeste.

Los fletes mejoraron espectacularmente durante el último trimestre. En octubre, las tarifas desde el Golfo Pérsico en dirección este alcanzaron 200 WS, y el promedio en noviembre fue de 310 WS. Incrementos similares se registraron para destinos occidentales. Los fletes medios en noviembre fueron de 204 WS con destinos en el Caribe y la costa este de Norteamérica y 230 WS para destinos europeos. En diciembre, no obstante, los fletes bajaron tal como indican los contratos siguientes desde el Golfo Pérsico hacia el este. Durante la primera semana del mes, Jomo fletó el *Asian Progress II* para llevar 260.000 toneladas de petróleo crudo al Japón a 299 WS, y Kanggi contrató el *El Greco* a 307 WS para transportar 235.000 toneladas a China. Dos semanas después, Idemitsu fletó el *Tohzan* por 110 WS para acarrear 240.000 toneladas de crudos al Japón, mientras Zhuhai Zhenrong contrató el *Astro Challenge* a 235 WS para llevar 261.000 toneladas de petróleo crudo a China. Las tarifas medias alcanzadas en diciembre desde el Golfo Pérsico al Japón, la República de Corea, Europa y el Caribe/Costa Este de los Estados Unidos fueron 256 WS, 273 WS, 224 WS y 177 WS respectivamente. Los fletes en esas rutas disminuyeron un tercio en enero de 2005 y luego en febrero duplicaron esos niveles.

Petroleros del tamaño Suezmax

Las fluctuaciones de los fletes del tonelaje Suezmax reflejaron las condiciones particulares

que rigen en las rutas servidas por esos buques. Las tarifas desde África occidental alcanzaron un máximo en enero de 2004 con 268 WS para destinos en Europa y 264 WS para destinos en el Caribe/Costa Este de Estados Unidos, y luego bajaron en abril a 137 WS y 124 WS respectivamente. Por ejemplo, Stentex fletó el *North Star* a 260 WS en enero para llevar 130.000 toneladas de petróleo crudo a la costa este de Norteamérica, con una remesa similar contratada en 160 WS en marzo, cuando CSSSA fletó el *Genmar Phoenix*. También en marzo, CEPESA aceptó la misma tarifa para el *Iran Sarvestan* que transportó 135.000 toneladas desde Ceyhan (Turquía) a España. En esas rutas, los fletes tocaron fondo en mayo con 137 WS y 125 WS respectivamente, con una ligera mejora el mes siguiente. Por ejemplo, dos envíos de 130.000 toneladas desde África occidental se pagaron a la misma tarifa. Sun Oil fletó el *Calm Sea* en 140 WS con destino la costa este de Estados Unidos, mientras Navion contrató en 137 WS el *Monte Toledo* con destino Europa. Después los fletes subieron, sobre todo a partir de septiembre, cuando alcanzaron 175 WS y 165 WS, para luego llegar a un máximo en noviembre, con 348 WS para ambos destinos. En diciembre, las tarifas bajaron, como indican los contratos suscritos por Sun a primeros de mes, cuando fletó el *Sea Star* a 320 WS para transportar 130.000 toneladas al Caribe y luego, más tarde en el mismo mes, contrató el *Max Jacob* para enviar una remesa similar a la costa este de Norteamérica a 220 WS. Al final, los fletes medios de diciembre fueron de 240 WS para la ruta a Europa y 216 WS para destinos en el Caribe y en la costa este de Norteamérica.

Para las rutas por el Mediterráneo y desde esta zona a Europa noroccidental, las tarifas empezaron el año en 314 WS y 323 WS respectivamente. En los meses siguientes, fueron volátiles, disminuyendo en febrero, abril y agosto a alrededor de 150 WS. Luego aumentaron para alcanzar un máximo en noviembre de 363 WS y 359 WS, y después bajaron ligeramente en diciembre a 223 WS y 215 WS respectivamente.

En enero de 2005, las tarifas bajaron en todas las rutas. Desde África occidental a destinos en Europa septentrional fueron de 184 WS. Para el Caribe y la costa este de Norteamérica fueron de 151 WS. En febrero hubo más descensos y se cifraron en 158 WS para ambas rutas. Los fletes vigentes en enero para buques del tamaño Suezmax con rutas por el Mediterráneo y desde allí

al Caribe fueron de 191 WS y 183 WS, siendo en febrero para ambas rutas de 184 WS.

Tonelaje de los petroleros de tamaño Aframax

Estos buques se emplean para comerciar por el Mediterráneo, por Europa noroccidental y la ruta Caribe-Norteamérica. Sus fletes también alcanzaron un máximo en enero de 2004 con 291 WS para los contratos por el Mediterráneo, 255 WS para los de Europa noroccidental y 337 WS en las rutas desde el Caribe. En los meses siguientes, la tendencia en todas esas rutas fue a la baja. En las que discurren por el Mediterráneo, sin embargo, hubo un repunte en marzo. Por ejemplo, Sibneft fletó el *Iran Abadeh* para un envío de 80.000 toneladas con destino en el Mediterráneo a 220 WS. Las tarifas en el Caribe fueron bastante inferiores; Hess concertó en 165 WS una remesa de 70.000 toneladas desde Coveñas (Colombia) a St. Croix.

Abril fue un mes malo, con unos fletes que en el Mediterráneo y Europa noroccidental ni siquiera llegaron a 140 WS, con tan sólo 141 WS desde el Caribe. En junio, se inició algo parecido a una recuperación. Exxon Mobil fletó el *Antartica* para transportar 80.000 toneladas en la ruta del Mediterráneo a 175 WS, pero el *Meribel*, contratado por Petrogal para acarrear una carga parecida desde el Mediterráneo a Portugal, sólo obtuvo 165 WS. En la ruta del Atlántico, Premcor contrató el *Genmar Minotaur* a 200 WS para transportar 70.000 toneladas desde Coveñas a la costa este de los Estados Unidos.

En el último trimestre del año se logró una recuperación completa. Las tarifas medias en octubre por el Mediterráneo fueron de 380 WS, que bajaron a 259 WS a finales de año. En Europa noroccidental, los fletes correspondientes fueron de 326 WS y 241 WS. En el Caribe, las tarifas subieron a 400 WS en octubre, alcanzaron un máximo en noviembre con 407 WS y luego descendieron a 349 WS a finales de año. Las tarifas siguientes muestran la situación del mercado durante la segunda mitad de diciembre. Erg fletó el *Stena Conductor* para llevar 80.000 toneladas desde la Jamahiriya Árabe Libia a Italia a 325 WS justo antes de Navidad. Después de esa fecha, Alpine contrato el *Minerva Roxanne* para transportar 99.000 toneladas desde Primorsk al Reino Unido/Puertos del Continente a 410 WS y Stasco fletó un buque Teekay para llevar 70.000 toneladas por la ruta del Caribe a 357 WS.

A comienzos de 2005 se produjo una corrección de las tarifas de todas esas rutas. Para el comercio que discurre por el Mediterráneo y por Europa noroccidental, los fletes fueron de 210 WS y 200 WS en enero y bajaron a 162 WS y 145 WS en febrero. Para el comercio desde el Caribe a la costa este de Norteamérica, las tarifas correspondientes fueron 241 WS y 191 WS.

Petromeros de tamaño mediano

Las tarifas medias al contado de buques de tamaño medio que transportan productos sin refinar en las rutas desde el Caribe a la costa este de Norteamérica y el Golfo de México alcanzaron un máximo en enero de 2004 con 380 WS para quedar por encima de los 300 WS en el mes siguiente. En marzo, descendieron. En ese mes, Colonial y Hess comunicaron el cierre de dos contratos para transportar 50.000 toneladas a 215 WS y 240 WS respectivamente. En abril, los fletes se hundieron a 141 WS, pero se recuperaron a 222 WS a mediados de año. Por ejemplo, Conoco contrató el *Amazon Explorer* a 257 WS para transportar 50.000 toneladas desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos. Las tarifas se mantuvieron constantes en los meses siguientes y aumentaron sustancialmente a partir de octubre (cuando llegaron a 328 WS) para alcanzar un máximo en noviembre con 421 WS.

Buques de parecida capacidad que operan en el Mediterráneo y desde allí se dirigen al Caribe y a la costa este de América del Norte experimentaron fluctuaciones similares. Aquí también, los fletes llegaron a un máximo en enero de 2004 con 387 WS y 331 WS para luego caer, manteniéndose en torno a la marca de 200 WS a finales de marzo, pero hundiéndose en abril por debajo de ese nivel. Los fletes fueron parecidos en otras; en marzo, Stusco fletó el *Maya* para transportar 50.000 toneladas desde el Ecuador al Golfo de México por 265 WS. Dos contratos de mediados de año mostraron que las tarifas se mantenían estables en el nivel de 200 WS. Chevron Texaco contrató el *Chimborazo* para transportar 50.000 toneladas desde el Ecuador a la costa este de los Estados Unidos por 237 WS, en tanto que en el mes siguiente Vitol contrató el *Hill Jacob* en 240 WS para transportar una carga similar del Mediterráneo a la costa este de los Estados Unidos. En octubre, los fletes mejoraron sustancialmente para alcanzar un máximo en noviembre con 435 WS para contratos en las rutas del Mediterráneo y 442 WS para las que discurren

desde el Mediterráneo al Caribe y la costa este de Norteamérica.

En diciembre los fletes se deterioraron algo, como indican los contratos siguientes: Citgo fletó el *Angistri* para transportar 50.000 toneladas desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos a 420 WS; BP Amoco contrató el *Sibonina* a 340 WS para llevar 55.000 toneladas desde Europa noroccidental al Golfo de México; y China Oil fletó el *Victory III* a 415 WS para acarrear 60.000 toneladas desde Indonesia a China. En ese mes, los fletes medios en la ruta desde el Caribe a la costa este de Norteamérica fue de 391 WS, mientras en las rutas por el Mediterráneo y desde allí al Caribe fueron de 300 WS y 344 WS respectivamente.

En enero de 2005, las tarifas siguieron erosionándose en todas esas rutas. En las del Caribe fueron de 264 WS, bajando a 210 WS en el siguiente mes. Las registradas en las rutas del Mediterráneo y desde allí a destinos en el Caribe fueron de 222 WS y 291 WS en enero. En febrero, los fletes se mantuvieron firmes en las primeras de esas rutas pero bajaron a 215 WS en las segundas.

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 y de aquellos entre 50.000 y 60.000 TPM que transportan productos refinados desde el Golfo Pérsico al Japón iniciaron el año con subidas y alcanzaron un máximo en febrero con 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 de antigüedad, contratado por Hadas para transportar 62.000 toneladas de productos del petróleo desde el Golfo Pérsico al Japón por 267 WS. Mayo fue regular, con tarifas de 183 WS y 181 WS respectivamente. A ello siguió una pequeña recuperación. Por ejemplo, en junio PDI fletó el *Maersk Princess* a 205 WS para transportar 75.000 toneladas por la misma ruta. Las tarifas se recuperaron a partir de septiembre y en noviembre alcanzaron los niveles de febrero, con máximos de 391 WS y 395 WS en el mes siguiente. A finales de año, los fletes eran firmes, como indica la contratación por PDI del *Agathonissos* en 370 WS para llevar 75.000 toneladas al Japón. Los promedios de diciembre fueron 343 WS y 385 WS para petroleros de 70.000 a 80.000 TPM y de 50.000 a 60.000 TPM respectivamente. Entre agosto y diciembre, los ingresos por un fletamento

por tiempo determinado equivalente de un petrolero de 55.000 TPM se duplicaron con creces desde 27.100 a 55.000 dólares por día.

Los fletes de los petroleros de la gama de 35.000 a 50.000 TPM que hacen la ruta del Caribe al Golfo de México y la costa este de América del Norte iniciaron el año con una tendencia al alza y alcanzaron un máximo en febrero con 341 WS. En marzo, se consiguieron buenos contratos, como los concertados por el *Galahad*: uno de 38.000 toneladas a 350 WS para Citgo y otro de 40.000 toneladas a 330 WS para Hess. Pero luego los fletes bajaron. La tarifa media fue de 245 WS en junio, cuando Hess cerró un contrato para transportar en el *Elka Glory* 40.000 toneladas a 265 WS desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos. Hubo pocas mejoras hasta noviembre, cuando los fletes se dispararon a 348 WS, manteniéndose firmes en diciembre. Justo antes de Navidad, tres diferentes fletadores contrataron petroleros para llevar cargas de 38.000 toneladas desde el Caribe a la costa este de América del Norte a 340 WS.

Los petroleros más pequeños de la gama de 25.000 a 35.000 TPM que hacen la ruta de Singapur a Asia oriental iniciaron el año con una tendencia ascendente, alcanzando los fletes un máximo en febrero con 346 WS para envíos desde Singapur a destinos en Asia oriental. La tarifa en febrero de petroleros en rutas por el Caribe fue de 418 WS. Después, los fletes en ambas regiones bajaron hasta agosto, cuando se cifraron en 255 WS en las rutas desde Singapur y 272 WS en las procedentes del Caribe. Dos contratos en junio ilustran ese debilitamiento. El *Sheng Chi* fue fletado por Shell a 250 WS para transportar 30.000 toneladas de Singapur al Japón, y Global contrató el *Shannon* a 300 WS para enviar 28.500 toneladas desde el Caribe a la costa este de los Estados Unidos. Aquí también se registró una recuperación en el último trimestre, alcanzándose un máximo en noviembre con 407 WS desde Singapur a destinos de Asia oriental y en diciembre a 444 WS para rutas por el Caribe y para destinos en América del Norte.

A principios de 2005, los fletes de los buques de todos los tamaños y en todas las rutas se deterioraron. En febrero, los de los petroleros comprendidos entre 70.000 y 80.000 TPM y entre 50.000 y 60.000 TPM en la ruta desde el Golfo Pérsico al Japón fueron de 190 WS y 218 WS respectivamente. Los buques tanque de 35.000 a 50.000 TPM que comercian desde el Caribe

obtuvieron 254 WS, mientras los de menor tamaño en la gama de 25.000 a 35.000 TPM lograron 290 WS en el Caribe y 328 WS en Singapur.

El mercado de fletamentos a plazo de los buques tanque

La actividad de este sector superó el nivel de un millón de TPM casi todo el año, con las excepciones de abril, octubre y diciembre, cuando sólo se fletaron 0,4, 0,6 y 0,4 millones de TPM. Los meses de mayor movimiento fueron febrero, julio y noviembre, con 2,4, 2,3 y 3,3 millones de TPM. En febrero, el 48% de los fletamentos era superior a dos años y el 62,8% correspondía a grandes petroleros y superpetroleros. En julio, la duración del 60,5% de los fletamentos era inferior a 12 meses y el 51,1% correspondía a tonelaje Aframax. En noviembre, el 64,4% era superior a dos años y el 70,9% se refería a grandes petroleros y superpetroleros. En ese mes, la póliza de fletamento de un gran petrolero de cinco años era de 90.000 dólares al día. La actividad total en 2004 en este sector ascendió a 18,2 millones de TPM, destacando las contrataciones de grandes petroleros y superpetroleros y de buques Aframax; cada uno de esos tipos se llevó una parte del orden del 30% de los fletamentos. En septiembre se buscaron en particular buques Aframax, que representaron el 71,1% del tonelaje fletado, con tarifas de 31.000 dólares por día. Hubo una fuerte preferencia por los fletamentos a largo plazo; el 40% de ellos fue superior a dos años.

En febrero de 2005, se fletaron 1,6 millones de TPM, de los que la mitad correspondía a grandes petroleros para contratos de más de dos años.

B. EL MERCADO DE FLETES DE CARGA SECA A GRANEL

1. El tráfico marítimo de carga seca

En las rutas que transportan mineral de hierro desde Australia al Lejano Oriente y desde el Brasil al Lejano Oriente y Europa se contratan grandes buques de tamaño El Cabo. Durante el año, la elevada y sostenida demanda de mineral de hierro por parte de China y la congestión que padecían los puertos de carga y descarga hicieron que se solicitaran estos buques en el Pacífico. Los de dimensiones Panamax se emplearon en varias

rutas, en particular las transatlánticas de carbón y mineral de hierro desde la costa este de América del Norte y las que partían de Sudáfrica. Se empleó también tonelaje Panamax en las rutas de mineral de hierro y carbón entre puntos de Asia, como las que tienen su origen en la India, China e Indonesia, y dentro de Europa con origen en Suecia. También se utilizaron algunos buques de ese tipo desde el Golfo de México y la costa este de Sudamérica para el transporte de cereales.

Para transportar éstos a distintos destinatarios, en particular los que tienen puertos con restricciones de calado, se emplearon buques menores, como los de tamaño medio. Estos buques se utilizaron también en las rutas de bauxita, alúmina y fosforita.

2. Los fletes de carga seca

Los fletes de todos los sectores y tamaños de los graneleros que transportan carga seca terminaron 2004 en niveles inferiores a los de comienzos de año. El Índice de Carga Seca del Báltico registró una caída de 17,2% para situarse en 4.598, siendo los meses más bajos los de mediados de año. Durante éste, el promedio fue de 4.495, muy superior a la media de 2.751 del año anterior. En su conjunto, el año fue bueno para los propietarios de ese tipo de buques.

Tal como se indica en el cuadro 32, los fletamentos por tiempo determinado de los cargueros tramp aumentaron durante el año a 592, con un incremento del 10,4% durante los doce meses. A finales de año se superó el listón de 700, con un aumento del 26,8% respecto del nivel de principios de año. El índice medio de los fletamentos por tiempo en 2004 fue 170 puntos superior al del año anterior, y el índice medio de los fletamentos por viaje fue de 534, duplicando con creces las cifras del año anterior.

Los propietarios de graneleros de carga seca se beneficiaron de la mayor demanda causada en parte por la congestión en varios puertos de graneles secos y pudieron absorber la subida del precio del combustible. A lo largo del año, los precios medios hechos públicos para fuel intermedio 180 fue del orden de 170 dólares la tonelada. En octubre, superó los 200 dólares antes de bajar a 180 dólares a finales de año. Las cuestiones laborales y los seguros también afectan a los gastos actuales y futuros de propietarios y operadores de buques (véase el recuadro 2).

CUADRO 32

Índices de fletes de cargueros, 2002-2004
(cifras mensuales)

Período	Fletamentos por tiempo de buques tramp ^a			Fletamentos por viaje de cargueros tramp ^b		
	(1972 = 100)			(1985 = 100)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Enero	214	263	536	89	185	553
Febrero	212	259	585	73	156	613
Marzo	220	272	579	102	151	451
Abril	225	292	519	104	203	558
Mayo	225	310	439	93	230	533
Junio	224	292	385	95	304	401
Julio	226	307	416	99	273	478
Agosto	227	307	458	113	276	562
Septiembre	238	317	471	125	294	514
Octubre	244	409	499	114	337	503
Noviembre	248	448	538	140	309	544
Diciembre	258	489	592	154	360	701
Promedio anual	230	331	501	108	257	534

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

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

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

*Fletamentos por tiempo determinado de carga
seca: viajes*

Algunos contratos representativos concertados para buques de diferentes tamaños en rutas clásicas ilustran la evolución de las tarifas en 2004. 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 92.500 y 85.500 dólares por día. Esos fletes cayeron poco después y en junio tocaron fondo con 38.725 y 42.900 dólares; después subieron, llegando a 91.320 y 87.500 dólares diarios en noviembre y recuperando así las tarifas de comienzo de año. Después bajaron, cifrándose en 84.585 dólares diarios a finales de año. En enero de 2005 bajaron a 63.875 dólares, pero volvieron a subir a 72.750 dólares el mes siguiente.

El tonelaje Panamax contratado a comienzos de año para viajes de ida y vuelta desde Europa del norte a la costa oriental de América del Sur se

contrató a 40.750 dólares diarios, cifra que incluso mejoró hasta marzo para hundirse después a 20.775 dólares en junio. Una tímida recuperación a 32.975 dólares en agosto cobró fuerza en octubre, llegó a un máximo en noviembre y terminó el año ligeramente por debajo, con 41.170 dólares diarios. La situación fue ligeramente diferente para los buques Panamax dedicados a viajes de ida y vuelta del Lejano Oriente a la costa oriental de Australia, que empezaron el año a 42.500 dólares diarios para disminuir en los meses siguientes a 18.900 dólares en junio. En julio, hubo un breve repunte a 30.100 dólares por día, seguido de un agosto flojo cuando las tarifas bajaron a 29.600 dólares. La recuperación de septiembre cobró impulso en octubre y en noviembre los fletes llegaron a 46.500 dólares, el máximo del año, pero luego bajaron a 43.000 dólares diarios en diciembre. A comienzos de 2005, las tarifas fueron bastante inferiores, con 31.300 dólares en enero y 34.700 dólares en febrero.

RECUADRO 2

Cuestiones sobre las personas que navegan y los seguros

Para los propietarios de buques y los transportistas hubo acontecimientos de interés en materia de personal y seguros. La Asociación de Armadores de Hong-Kong pidió una reglamentación mundial uniforme del número de marineros a bordo, ya que pensaba que las obligaciones del personal embarcado habían aumentado. La Asociación Internacional de Gestores Navales señaló la penuria de ese personal, especialmente en rutas especializadas. Un hecho aparte fue el lanzamiento de la encuesta conjunta de la Conferencia Marítima Internacional del Báltico y de la Federación Naviera Internacional (BIMCO/ISF) para estudiar la oferta y la demanda mundiales de tripulaciones y actualizando así la encuesta del año 2000. Respecto de los salarios medios, un estudio de la ISF señalaba que la remuneración de muchas categorías de gente del mar había disminuido un 3% por causa de la sustitución de veteranos por jóvenes y la llegada de personal de países de bajo costo, pero que los sueldos de los oficiales habían en realidad subido un 7%.

Entre otras cuestiones sobre navegación figuraba la reacción a la propuesta de la Unión Europea de imponer sanciones penales a quienes hicieran vertidos contaminantes incontrolados o gravemente negligentes. Esto suscitó grandes preocupaciones en algunas naciones marítimas tales como Grecia, Chipre y Malta. En la OIT, prosiguió durante el año la actualización y armonización de más de 60 Reglamentos de esa Organización en una sola convención que tratase de las condiciones de vida y trabajo del personal navegante, siendo algunos de los puntos controvertidos la responsabilidad del armador en materia de seguridad social y un mecanismo de reclamaciones para ese personal. En febrero de 2005, entró en vigor el Convenio sobre los documentos de identificación de la gente de mar (revisado) (C185), aprobado en la 91ª Conferencia de la OIT. Se probaron siete productos biométricos y se seleccionaron dos que cumplían los requisitos de interoperabilidad para la adjudicación y lectura de documentos de identidad biométricos.

Respecto de los seguros, hubo un debate acalorado a la hora de renovar las pólizas, ya que se pidió a los propietarios de buques que por cuarto año consecutivo aceptaran subidas de las primas de dos dígitos. Algunos de los argumentos alegados se referían a las rebajas que se hacían a los armadores con buen historial, la menor dependencia de los mercados financieros para hacer frente a los considerables aumentos del riesgo planteados por el hecho de tener cada vez activos mayores y más costosos navegando, el poco uso de tecnología de la información por los aseguradores marítimos y los efectos financieros de los recientes huracanes. Un hecho interesante es que a principios de 2005 el Club TT señaló unos beneficios sin precedentes después de un programa trienal de recuperación aplicado por la dirección para invertir tendencias anteriores y estaba intentando recuperar su calificación financiera "A".

El tonelaje Handymax contratado para viajes de ida y vuelta entre el Lejano Oriente y Australia se pagó a 25.750 dólares diarios en enero, cifra que en marzo llegó a 30.965 dólares. Luego las tarifas bajaron hasta junio, cuando se situaron en 15.500 dólares, pero la tendencia se invirtió en los meses siguientes y en diciembre eran de 31.360 dólares, superiores a las de comienzos de año. Los buques de tamaño mediano bajo contratados para viajes desde Europa septentrional a la costa occidental de África registraron pautas similares. Durante el primer trimestre, los fletes se mantuvieron constantes en unos 20.000 dólares diarios. Tocaron fondo en junio con 15.900 dólares y se recuperaron poco después para situarse en 21.750 dólares en diciembre, lo que supuso una

ligera mejora con respecto a comienzos del año. En enero de 2005, los fletes de los buques Handymax y de tamaño menor en esas rutas bajaron a 24.500 y 19.000 dólares diarios respectivamente.

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 los sólidos niveles de comienzos de año descendieron en el primer semestre pero se recuperaron después. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad en la gama de 150.000 a 160.000 TPM estaban obteniendo 60.000 dólares diarios en enero de 2004 y 72.000 dólares en diciembre. Los de

Panamax de cinco años comenzaron en 40.500 dólares en enero y disminuyeron ligeramente en diciembre a 40.000 dólares. La pauta fue inversa para los buques de 15 años, cuyas tarifas subieron desde 30.500 a 32.000 dólares diarios durante el mismo período, indicando una oferta rígida de tonelaje.

La mejora de los fletes para buques Handymax de 10 años fue modesta, desde 23.000 dólares en enero a 25.500 dólares en diciembre. Las subidas para los buques de cinco años de ese tamaño fueron mayores, desde 27.500 dólares diarios a 32.000 en diciembre. Los buques de tamaño mediano bajo de unos 15 años de antigüedad registraron aumentos similares: 16.750 dólares diarios en enero y 21.250 en noviembre.

Todas las tarifas bajaron en enero de 2005. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años se contrataron a 66.000 dólares por día, mientras que el tonelaje Panamax de la misma edad lo hizo en 38.500 dólares. Los buques Panamax de 15 años se fletaron a 30.000 dólares diarios. En los Handymax de 10 años y en los de tamaño mediano bajo de 15 años se registraron pérdidas modestas, con 23.500 y 19.750 dólares diarios respectivamente.

Fletamentos por viaje de carga seca

A lo largo del año, las tarifas de tonelaje de tamaño El Cabo se mantuvieron altas. En el transporte de mineral de hierro del Brasil a China, los fletes comenzaron el año a 39,75 dólares por tonelada y se mantuvieron en torno a los 30 dólares, excepto en mayo y junio, alcanzando la considerable cifra de 42,45 dólares en diciembre. La evolución de los fletes para el carbón desde Richards Bay (Sudáfrica) a Europa occidental fue parecida: empezaron a 27,30 dólares por tonelada en enero, se mantuvieron en torno a los 20 dólares hasta abril y desde octubre superaron esa cifra para llegar a 24,55 dólares en diciembre. El desempeño de los fletes de tonelaje Panamax para transportar cereales entre el Golfo de México y Europa occidental fue también notable. En junio los fletes quedaron por debajo de los 30 dólares por tonelada, pero alcanzaron un máximo de 41,55 dólares en marzo y de 40,85 dólares en noviembre, con una pequeña caída a 40,35 dólares en diciembre. La evolución de los buques de tamaño mediano bajo que transportan chatarra desde la costa occidental de los Estados Unidos a la República de Corea fue también positiva. Las tarifas comenzaron en 61,35 dólares por tonelada

en enero, fueron inferiores a 60 dólares desde junio a octubre y luego se recuperaron para llegar a 69 dólares en diciembre. El mes mejor fue febrero con un flete medio de 89,25 dólares.

A principios de 2005, los fletes bajaron en todas esas rutas. Los buques de tamaño El Cabo que transportan mineral de hierro desde Sudamérica a China se contrataron a 36,85 dólares diarios, mientras que los que transportan carbón desde Sudáfrica a Europa lo hicieron a 19,45 dólares. Las tarifas de los buques Panamax que acarrear grano cruzando el Atlántico fueron de 37,15 dólares por tonelada, y la chatarra se transportó a través del Pacífico a la República de Corea a 63,65 dólares por tonelada.

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

1. Evolución de los mercados

Aspectos generales

El impacto de la contenedorización en el transporte en buques de línea regular es mayor de lo que se desprende del tamaño y el crecimiento de la flota de portacontenedores completamente celulares analizados en el cuadro 7 del capítulo 2. La capacidad total del transporte marítimo en contenedores aumentó 0,8 millones de TEU en 2004 hasta llegar a 9,4 millones de TEU, con un alza de 8,5%. Los portacontenedores totalmente celulares incrementaron su parte en este total en un 2%, pasando a ser del 76,6% a comienzos de 2005, con un total de 7,2 millones de TEU. La parte de los buques de carga general supuso el 16,5%. Los buques monocasco representaron 0,9 millones de TEU (9,9%) y los multicasco sumaron 0,6 millones de TEU (alrededor de 6,6%). Durante el año, los monocasco y los multicasco se mantuvieron en los mismo niveles que el año anterior. Los buques de carga y de pasajeros por rodadura supusieron 0,33 millones de TEU, como en el año anterior, siendo su parte en la capacidad de transporte total de contenedores del 3,7%. Los graneleros que pueden llevar contenedores mantuvieron su capacidad en 0,20 millones de TEU, y su parte en el total disminuyó a 2,2%. El porcentaje restante, del orden de 1%, era capacidad de transporte TEU disponible en buques frigoríficos, buques tanque, especializados y de pasajeros.

Además, continuó a un ritmo acelerado el crecimiento de la flota de portacontenedores totalmente celulares a que se hizo referencia en el

capítulo 2. Como se indica en el cuadro 33, los nuevos buques incorporados a la flota durante 2004 sumaron 778.000 TEU y no se señaló tonelaje desguazado, lo que es comprensible a la luz de los fletes obtenidos por tonelaje pequeño y generalmente viejo. El crecimiento de la flota celular se mantuvo en un nivel sostenido, con pedidos de 1.652.000 TEU a finales de año.

En 2004 los pedidos de buques grandes prosiguieron. En marzo, MOL encargó cuatro portacontenedores con capacidad de 8.100 TEU, además de cinco más pequeños de 6.350 TEU. En

septiembre, hubo indicaciones de que en Europa se estaban construyendo portacontenedores con capacidad de más de 10.000 TEU. En enero de 2005, Cosco confirmó un pedido de cuatro buques de 10.000 TEU a Hyundai, un gran astillero de la República de Corea.

El auge de los grandes buques mantuvo vivo el tema de su despliegue, que por causa del volumen requerido para llenarlos, se limitaría a las grandes rutas principales este-oeste. Una posibilidad es que los de mayor tamaño recalaran únicamente en un reducido número de centros de

CUADRO 33

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

Año	Desguace	Adiciones en TEU	Flota en TEU	Pedidos en TEU
2003	65	625	5.845	481
2004	30	622	6.437	1.995
2005	--	778	7.165	1.652

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation Internacional*, (febrero de 2003 y 2004).

transbordo muy grandes en ambos extremos de la ruta. Otra sería, teniendo en cuenta la disminución de las economías de escala de los buques de más de 2.500 a 3.000 TEU, el servicio directo con buques más pequeños que hicieron escala en muchos puertos a ambos extremos de la ruta. Los grandes transportistas que utilizan las rutas principales son partidarios de la primera opción, pero han encontrado que la congestión en algunos centros de carga requiere la adición de otros puertos con sus servicios de distribución. Con todo, la aplicación de medidas de seguridad en bastantes grandes puertos juega a favor de las escalas en un reducido número de ellos, que serían centros de transbordo. En cualquier caso, la entrada de portacontenedores de mayor tamaño en las principales rutas anuncia el despliegue de esos buques 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 una creciente capacidad de carga por los mayores operadores de buques de línea. Como se observa en el cuadro 34 a), durante los 12 meses anteriores al 30 de septiembre

de 2004, los diez mayores operadores de este tipo de buques incrementaron su capacidad un 7,2% hasta 4,1 millones de TEU, que suponían el 46,3% de toda la capacidad de carga mundial en contenedores. Del mismo modo, la parte de los 20 operadores más importantes aumentó 10% hasta 5,9 millones de TEU, es decir, el 67,1% de la capacidad total mundial de carga en contenedores. Un reflejo del impulso que está cobrando la consolidación del sector es la entrada de sólo un operador, Hamburg Sud, en la lista de los 20 más importantes y la permanencia de los cinco mayores en el mismo orden. Los 14 restantes cambiaron de lugar en el cuadro. El que más subió fue China Shipping (siete puestos), seguido del Grupo CSAV (tres puestos), NOL/APL y OOCL (dos puestos cada uno) y NYK y Zim (un puesto cada uno). Ocho transportistas descendieron en la clasificación: CP Ships y K Line (tres puestos cada uno), Cosco, MOL y Yang Ming (dos puestos cada uno) y Hanjin y Hyundai (un puesto cada uno).

La concentración cobró fuerza a mediados de 2005 cuando el principal operador anunció la adquisición del cuarto. La capacidad resultante de ambos transportistas será más del doble del inmediato seguidor MSC.

CUADRO 34 a)

Los 20 principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2004, por número de buques y capacidad total de transporte (TEU)

Clasificación	Operador	País/Territorio	Nº de buques en 2004	Capacidad en TEU en 2004	Capacidad en TEU en 2003 ^a
1	Grupo A.P. Moller	Dinamarca	346	900.509	844.626
2	MSC	Suiza	237	618.025	516.876
3	Grupo Evergreen	Taiwán, Provincia china de	151	437.618	442.310
4	P&O Nedlloyd	Reino Unido/Países Bajos	158	426.996	419.527
5	Grupo CMA-CGM	Francia	178	373.191	299.174
6	NOL/APL	Singapur	91	295.321	273.573
7	Hanjin/DSR-Senator	República de Corea/ Alemania	75	284.710	290.677
8	NYK	Japón	96	265.192	233.934
9	COSCO	China	125	253.007	274.128
10	China Shipping	China	106	236.079	143.655
Total de 1 a 10			1.563	4.090.648	3.738.480
11	OOCL	Hong Kong China	63	216.527	185.502
12	MOL	Japón	68	213.195	222.533
13	Zim	Israel	85	196.420	174.480
14	Grupo CP Ships	Canadá	83	196.317	201.706
15	K Line	Japón	66	195.750	186.017
16	Grupo CSAV	Chile	74	190.143	123.378
17	Hapag Lloyd	Alemania	48	186.610	154.850
18	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	59	168.006	153.783
19	Hyundai	República de Corea	36	139.243	136.548
20	Hamburg Sud	Alemania	68	131.713	n.a.
Total de 1 a 20			2.213	5.924.572	5.277.277
Flota estimada al 1º de julio de 2004 y 2003			-----	8.835.000	8.354.000

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Containerisation International Yearbook*, 2005, pág. 8; e *ISL Shipping Statistics and Market Review*, (enero-febrero de 2005), pág. 36.

Nota: Todas las filiales están consolidadas.

^a A septiembre de 2004.

Muchos de los principales operadores de portacontenedores son también los mayores propietarios de buques celulares y complementan sus flotas fletando tonelaje propiedad de terceros, en particular de compañías financieras alemanas. Tal como indica el cuadro 34 b), en las fechas de finales de 2002 y de 2003 y de finales de septiembre de 2004, los primeros 20 propietarios-

operadores, más los primeros 20 propietarios de portacontenedores, aumentaron su parte en la flota mundial de buques celulares desde 70,9 a 72 y a 73,7% respectivamente. En los últimos dos años o poco más, la flota de quienes sólo son propietarios ha crecido al menos un 13,6%, y su parte en los buques portacontenedores aumentó desde 23,8% a finales de 2002 a 26,3% en septiembre de 2004.

CUADRO 34 b)

Principales propietarios y propietarios-operadores de portacontenedores a finales de 2002, a finales de 2003 y a finales de septiembre de 2004, por número de buques y capacidad total de transporte (TEU)

Propietarios-operadores	Finales del año 2002		Final del año 2003		Finales de septiembre de 2004	
	Nº de buques	TEU	Nº de buques	TEU	Nº de buques	TEU
Grupo A.P. Moller	140	505.524	142	542.406	145	554.506
Grupo Evergreen	125	366.252	115	351.734	115	351.734
MSC	69	182.695	83	234.475	114	320.830
COSCO	131	244.739	132	244.805	129	241.493
P&O Nedlloyd	50	182.314	46	171.727	52	187.007
NOL/APL	46	153.479	48	160.058	48	160.058
NYK	52	148.432	50	150.706	49	149.093
OOCL	23	85.009	30	116.537	34	148.789
K Line	44	144.681	40	136.656	38	133.090
MOL	36	126.787	37	126.109	37	126.109
Hapag Lloyd	27	116.561	26	118.552	26	118.552
Yang Ming	31	100.977	32	101.315	35	117.815
Grupo CP Ships	33	87.287	38	105.627	38	105.627
Grupo CMA-CGM	21	67.435	27	81.917	31	104.997
Hanjin/DSR-Senator	24	90.515	26	90.803	26	90.803
China Shipping	15	7.556	24	49.734	32	82.274
Hyundai	0	0	0	0	19	71.803
Grupo PIL	50	52.656	55	61.352	58	64.354
Zim	17	52.265	19	58.277	20	61.282
UASC	22	60.996	22	60.996	22	60.996
TOTAL	956	2.776.160	992	2.963.786	1.068	3.251.212
Sólo propietarios						
NSB N'Elbe	71	226.482	75	255.865	72	250.813
E. R. Schiff	35	137.515	40	155.123	45	181.948
Costamare	39	120.123	42	132.158	43	136.958
C-P Offen	44	119.052	44	119.052	44	119.052
SAMAMA	22	77.202	28	101.466	29	102.774
Ofer Bros	22	60.470	27	84.763	30	99.163
Norddeutsche	20	60.383	24	81.089	26	96.589
Danaos	17	59.106	23	82.479	24	88.072
F Laeisz	25	86.833	24	82.466	24	82.466
Kaisho Shipping	4	25.400	12	70.016	14	82.416
Rickmers	41	66.329	43	69.684	47	80.152
Hans Lloyd	21	61.477	23	70.883	23	71.099
Leonhardt & B	38	83.486	37	66.578	38	68.128
Peter Dohle	26	43.700	31	58.295	34	63.155
Gebab	2	12.928	4	24.400	20	56.625
Grupo Schulte	27	51.186	26	50.048	27	51.788
Hermann Buss	25	40.069	34	46.150	36	47.467
Shoei Kisen	15	23.336	17	30.515	20	47.015
Hansa T'hand	5	15.895	10	37.862	12	43.208
K Oldendorff	20	30.343	23	39.409	23	39.409
Total	519	1.401.315	587	1.658.301	631	1.808.297
Total mundial		5.893.000		6.424.000		6.864.000

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de *Clarkson Research Studies* (septiembre de 2004) y del Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), *Shipping Statistics and Market Review*, (enero/febrero de 2005), pág. 36.

Los resultados financieros preliminares de 2004 para algunos de los transportistas anteriores fueron positivos. P&O Nedlloyds comunicó que su beneficio de explotación de 410 millones de dólares se había quintuplicado gracias a un aumento de los ingresos del 22% hasta 6.700 millones de dólares. China Shipping comunicó un aumento del 80% en su beneficio neto. En los primeros nueve meses del año, K Line y MOL señalaron que su ingreso neto se había duplicado con creces.

Algunos transportistas ofrecen servicios en varias rutas y son parte de conferencias, alianzas y/o convenios, lo que implica cierto grado de acuerdo sobre las cuestiones operativas y comerciales, en especial la fijación de precios y el número de salidas. Tradicionalmente, las reglamentaciones de muchos países han ofrecido exenciones de las medidas antitrust a los porteadores que son parte en esos acuerdos, por entender que las ventajas superan a los inconvenientes. En octubre de 2004, la Comisión Europea publicó un libro blanco que iniciaba el procedimiento de anulación del Reglamento 4056/86, que exime en bloque a los transportistas de algunas normas de la legislación sobre la competencia. Según esa reglamentación, los porteadores pueden fijar las tarifas de los fletes por medio del sistema de conferencias. La Asociación Europea de Asuntos Relativos a las Líneas Regulares, que representa a los transportistas, propuso a la Comisión establecer un intercambio de información que permitiera la discusión y el cruce de opiniones entre los porteadores de las categorías convenidas. Una encuesta de los armadores encontró apoyo para poner fin al sistema de conferencias, y los resultados sugerían que la reglamentación actual de los consorcios de expedidores (Reglamento 823/2000) bastaba para asegurar la cooperación entre los transportistas con miras a ajustar la oferta y la demanda.

2. Los fletes de los servicios contenedorizados

El fletamento de portacontenedores

La evolución del transporte mundial por líneas regulares queda muy bien reflejada en los movimientos del mercado de 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 controla 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, por períodos mínimos de tres meses. Se eligió 1997 como año de referencia por ser el último en que pudo obtenerse un nivel de fletes rentable. Desde julio de 2002, las tarifas se publican para dos tipos de buques sin aparejo de carga y descarga con capacidad de hasta 500 TEU, dos tipos de buques con aparejo y sin él con capacidad de más de 2.000 TEU y seis tipos de buques con aparejo y capacidad 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 2004. El mayor aumento correspondió a los portacontenedores con aparejo y capacidad de 1.000 a 1.299 TEU, cuyo precio medio en año 2004 alcanzó 19,14 dólares diarios por plaza de 14 toneladas, lo que supuso un aumento del 64,7% respecto de la tarifa media del año anterior. El promedio de los fletes de buques con capacidad de 1.600 a 1.999 TEU creció un 60,2% respecto del año anterior. Un incremento similar (60%) se dio en los buques más pequeños con aparejo y capacidad de 700 a 999 TEU. Los incrementos medios de la tarifas de los buques con aparejo y sin él en las gamas de capacidad de 2.000 a 2.999 y de 2.300 a 3.400 TEU fueron casi los mismos, con un 41,6%. La subida de los fletes medios disminuía con el tamaño del buque: la tarifa de los buques sin aparejo con capacidad en la gama de 300 a 500 TEU fue del 24,4% y la de los buques menores con capacidad de hasta 999 TEU fue muy poco superior al 27,8%.

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 a 2.299 TEU comenzaron el año en 11,11 dólares por día para plazas de contenedores de 14 toneladas, subieron a 15,35 dólares en febrero y marzo y se mantuvieron por debajo de 14 dólares en los meses siguientes. Sólo en diciembre de 2004 aumentaron a 14,25 dólares. Algunos de los fletamentos señalados durante el año fueron espectaculares. Shipping Corporation of India fletó el *Lindavia* de ocho años y 2.078 TEU durante seis meses a razón de 40.000 dólares diarios. Del mismo modo, portacontenedores mayores con

³ Véase www.whss.de/englisch/hax.thml.

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 2004												Promedios mensuales en 2005						
	1997	2002	2003	2004	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
Sin aparejo																							
200 a 299	21,8	16,9	19,6	25,0	22,2	21,1	22,2	22,5	22,0	23,0	23,3	24,8	25,7	27,2	32,5	33,6	30,7	33,6	32,3	36,0	33,4	33,8	30,9
300 a 500	16,8	15,1	17,5	21,7	18,5	17,9	19,4	20,7	20,7	21,9	20,8	23,0	21,7	22,1	25,5	28,6	28,1	29,6	29,0	30,5	31,9	28,7	26,2
Con aparejo/sin aparejo																							
2.000-2.299	9,7	4,9	9,8	13,8	11,1	15,4	15,4	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	13,7	14,3	14,3	16,0	15,7	17,4	17,4	17,2	17,2
2.300-3.400 ^a		6,0	9,3	13,1	10,6	12,0	12,0	14,5	14,5	14,5	12,9	12,9	13,4	13,4	13,4	13,9	13,9	13,9	13,6	13,5	13,5	13,5	12,8
Con aparejo																							
200 a 299	22,0	17,0	18,9	27,0	21,5	22,9	23,3	25,2	25,2	23,9	26,1	29,2	29,2	31,7	32,2	33,6	35,6	33,4	34,6	35,4	35,9	37,3	39,1
300 a 500	17,2	13,4	15,6	22,2	19,5	18,3	18,8	21,9	20,3	19,8	22,1	23,8	24,3	24,5	27,7	25,8	26,2	28,8	30,0	31,8	30,9	33,2	31,3
600 a 799 ^b		9,3	12,3	19,6	14,3	14,8	16,2	19,0	17,7	19,5	20,6	22,7	22,0	21,4	22,8	24,4	22,8	25,4	27,3	25,3	25,8	25,4	25,4
600 a 799 ^c		9,1	12,1	18,4	14,1	15,0	15,8	16,8	19,5	19,2	20,4	18,2	19,8	19,8	21,1	21,0	23,1	23,7	22,9	22,6	22,6	22,4	23,5
1.000 a 1.299	12,5	6,9	11,6	19,1	13,7	15,5	16,6	17,6	19,0	20,2	19,4	19,6	20,8	21,2	22,2	24,0	24,8	24,9	25,3	26,3	25,9	25,9	25,8
1.600 a 1.999	10,5	5,7	10,0	16,1	12,5	13,2	14,3	13,9	17,9	16,2	14,0	15,8	19,4	19,4	18,3	18,3	18,9	17,7	17,7	18,0	15,8	16,4	12,4

^a Esta categoría se creó en 2002. Los datos del primer semestre 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.

aparejo y sin el, con capacidad de 2.300 a 2.400 TEU obtuvieron 10,62 dólares por plaza de contenedor de 14 toneladas y 13,93 dólares en diciembre, lo que representa un aumento del 36,6% durante el año.

Los fletes de los buques con aparejo de 1.000 a 1.299 TEU se desempeñaron excepcionalmente bien, ya que subieron el 74,8% hasta 23,95 dólares para plazas de contenedores de 14 toneladas en diciembre de 2004. Los de los buques con capacidad de 600 a 799 TEU subieron el 70,5% a 24,35 dólares en diciembre. Todas las demás tarifas mensuales también registraron

incrementos porcentuales de dos dígitos, siendo las alzas menores las de los buques pequeños con aparejo y capacidad de 300 a 500 TEU, que mejoraron el 31,8%.

Las tarifas de los fletes en las principales rutas

A finales de 2004, las tarifas en las principales rutas contenedorizadas – transpacífica, transatlántica y Asia-Europa – estaban en su mayoría por encima de los niveles vigentes a finales de 2003 (véase el cuadro 36). Las de Asia-Europa, en particular, subieron el 10,6% (dirección oeste) y el 2% (dirección este). En dirección oeste

CUADRO 36

Tarifas de los fletes (medias del mercado) de las tres principales rutas comerciales de los buques de línea regular, 2003-2005
(dólares por TEU)

	Transpacífica		Europa-Asia		Transatlántica	
	Asia-Estados Unidos	Estados Unidos-Asia-	Europa-Asia	Asia-Europa	Estados Unidos-Europa	Europa-Estados Unidos
2003						
Primer trimestre	1.529	826	704	1.432	899	1.269
Variación porcentual	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	3,8	-11,6	1,9
Cuarto trimestre	1.892	810	754	1.662	834	1.469
Variación porcentual	-3,9	-2,9	-3	2	2	3
2004						
Primer trimestre	1.850	802	733	1.686	778	1.437
Variación porcentual	-2,2	-1	-2,8	1,4	-6,7	-2,2
Segundo trimestre	1.863	819	731	1.738	788	1.425
Variación porcentual	0,7	2,1	-0,3	3,1	1,3	-0,8
Tercer trimestre	1.946	838	735	1.826	810	1.436
Variación porcentual	4,6	2,3	0,5	5,1	2,8	0,8
Cuarto trimestre	1.923	806	769	1.838	829	1.471
Variación porcentual	-1,1	-3,8	4,6	0,6	2,3	2,4
2005						
Primer trimestre	186,7	800	801	1.795	854	1.514
Variación porcentual	-2,9	-0,7	4,2	-2,3	3	2,9

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

y en el cuarto trimestre de 2004 (1.838 dólares por TEU) fueron muy superiores a las del tercer trimestre de 2000 (1.673 dólares por TEU) y pusieron de relieve la importancia de los incrementos en esa ruta. La tarifa en dirección este a través del Pacífico aumentó un 1,6%, mientras en dirección oeste disminuyó ligeramente un 0,5%. En dirección este era de 1.923 dólares por TEU a finales de 2004, por encima de las de los dos años anteriores pero todavía bastante por debajo del flete máximo de 2.000 dólares por TEU logrado en 2000. En la ruta trasatlántica y entre el cuarto trimestre de 2003 y el de 2004 la evolución fue menos llamativa. En la principal ruta en dirección oeste a los Estados Unidos, los fletes subieron 0,1% a 1.471 dólares por TEU, mientras en la dirección opuesta cayeron menos del 1% para situarse en 778 dólares por TEU.

En la ruta transpacífica, que es la de mayor volumen de tráfico, los fletes sólo subieron en el segundo y tercer trimestres de 2004. El trayecto hacia el este, que es el predominante, registró subidas modestas durante esos meses, antes de una pequeña caída en el último trimestre. La evolución fue menos pronunciada en el trayecto hacia el oeste, que tuvo una disminución mayor en el cuarto trimestre. 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 450 dólares por FEU en las negociaciones de los contratos anuales de servicios, pero parece ser que los transportistas únicamente aceptaron la mitad de la subida. La falta de contenedores vacíos en el Lejano Oriente siguió afligiendo al comercio durante el año, y en septiembre se aplicó a los transportistas estadounidenses un "recargo por detención en origen del equipo" del orden de 44 a 65 dólares por contenedor de carga seca. Sin relación con esto último, la Asociación de transportistas chinos está estudiando presentar una demanda judicial en relación con las tasas de manipulación cobradas en los terminales desde principios de 2003.

En dirección oeste que es la predominante en la ruta Asia-Europa, los fletes registraron una evolución de un solo dígito durante el año. El aumento fue especialmente positivo durante el tercer trimestre de 2004 (más del 5%), con una apreciable reducción en el último trimestre. Esto reflejó el aumento de unos 300 dólares por TEU recomendado por la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente y hay algún que otro indicio que sugiere que los transportistas aceptaron hasta los cuatro quintos de esa cantidad. En dirección este

hacia Asia, los primeros dos trimestres presenciaron un deterioro del 2,8 y 0,3% respectivamente, con una recuperación en la segunda mitad del año, particularmente en el último trimestre, que registró un incremento de 4,6% en las tarifas hasta 769 dólares por TEU.

La evolución de las tarifas en la ruta transatlántica fue en gran medida positiva, independientemente de las reducciones estimables de 6,7 y 2,2% en el primer trimestre de 2004 en ambas direcciones. En el trayecto predominante con origen en Europa, los mejores resultados se obtuvieron en el último trimestre, con un modesto aumento del 2,4% en los fletes que se cifraron en 1.471 dólares por TEU. En dirección este, también hubo incrementos pequeños, en particular durante el segundo semestre.

En lo que respecta a otros recargos aplicados en el transporte de líneas regulares, se planteó la cuestión de los que en relación con la seguridad se cobran en varios lugares, a menudo mezclados con gravámenes parecidos de puertos y terminales. La Conferencia de Fletes del Lejano Oriente confirmó que se facturarían pagos adicionales de 6,20 dólares por contenedor desde septiembre de 2004 para cubrir gastos vinculados a la seguridad y relacionados con el despacho de buques y los costos administrativos de tramitar los movimientos de contenedores vacíos y transbordados.

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

En 2004 la demanda de servicios contenedorizados experimentó una saludable recuperación. Todas las estimaciones sobre los flujos de carga en las tres principales rutas contenedorizadas basadas en cifras para los primeros nueve meses de 2004 indicadas en el cuadro 37 mostraron subidas. En realidad, esos agregados pueden ocultar algunas actividades de comercio interregional y de transbordo. No obstante, revelan una expansión del tráfico desde el Lejano Oriente, especialmente desde China continental, así como una reducción de la actividad a través del Atlántico.

En el comercio transpacífico, el año 2004 registró una continuación del auge de años anteriores, en particular en dirección este. La razón de este notable aumento del 15,7% en el contexto de un dólar en descenso es la producción de bienes industriales y de consumo por fábricas reubicadas en China continental y otros países asiáticos. La

CUADRO 37

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

Año	Transpacífico		Asia-Europa		Transatlántico	
	Asia-EE.UU.	EE.UU.-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	EE.UU.-Europa	Europa-EE.UU.
2003	10,19	4,05	7,26	4,92	1,72	2,9
2004	11,78	4,3	8,4	5,6	1,8	3
Variación porcentual	15,6	6,2	15,7	13,8	4,6	3,4

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

CUADRO 38

Reparto de la capacidad en el tráfico Europa-Lejano Oriente

Operador	Mediados de 2004	Mediados de 2005
Grand Alliance	23,6	24,0
New World Alliance	11,9	13,9
Maersk-Sea Land	14,5	16,8
K Line y Yang Ming	7,5	9,7
CMA CGM/Norasia y otros	5,6	5,7
Total	63,1	70,1

Fuente: Recopilado por la secretaría de la UNCTAD con datos de *Lloyd's Shipping Economist*, septiembre de 2004, pág. 10.

carga ahora se distribuye por igual a lo largo del año, teniendo menos repercusiones la estación alta en el despliegue de capacidad. Los transportistas asignaron buques de más de 5.000 TEU, incluso algunos de más de 8.000, en varios de sus servicios, pero esa capacidad de oferta adicional se vio obstada por la congestión en varios puertos y la persistencia de desequilibrios en el tráfico de contenedores. Desde Asia a la costa oriental de los Estados Unidos se mantuvieron servicios totalmente marítimos, en parte para evitar los puertos congestionados de la costa oeste y se redujeron sustancialmente las sobrestadías para devolver contenedores vacíos a Asia. Papel y cartón usados, cartón kraft para forros, papel varío sin clasificar y papel corrugado figuraron entre los principales productos transportados desde América del Norte al Lejano Oriente/Asia, constituyendo alrededor de la quinta parte de todos los envíos. El puerto de destino cambió desde el Japón y la

República de Corea a China, donde el papel se reciclaba para embalar exportaciones.

En la ruta Europa-Asia, el tráfico aumentó a tasas de dos dígitos. En lo futuro, puede aparecer un exceso de capacidad en esa ruta, ya que recibirá próximamente buques de 8.000 TEU. En 2004, sin embargo, el reposicionamiento de los contenedores vacíos era una gran preocupación para todos los transportistas, ya que cerca de uno de cada dos contenedores que se envían a Europa del Norte volvía vacío, siendo esa proporción mayor en el Mediterráneo, volviendo dos vacíos de cada tres que se enviaban hacia el oeste. Ese hecho y la congestión en varios puertos mantuvieron a la oferta y la demanda equilibradas durante todo el año, a pesar de un despliegue sustancial de tonelaje adicional. La Conferencia de Fletes del Lejano Oriente redujo su parte de capacidad al 63,1% a mediados de 2004, lo que significa que la

proporción de los transportistas que no pertenecen a ella, tales como Hanjin, Evergreen, Cosco y otros, aumentaron. La parte de estos transportistas que no pertenecen a la Conferencia fue mayor en algunas regiones; para el Mediterráneo se estimó en el 50%.

En comparación, la ruta trasatlántica tuvo cifras poco brillantes en 2004. El tráfico hacia el este aumentó sólo un 4,6%, mientras que en dirección este se incrementó un 3,4%. La devaluación del dólar frente al euro durante casi todo el año explica ese hecho. La demanda fue igual durante el año, y el exceso de capacidad no se notó por la congestión en varios puertos. A diferencia de las otras dos rutas, el reposicionamiento de contenedores vacíos no fue un problema. Algunos transportistas que pertenecen a la TACA decidieron demandar a la Comisión Europea por el costo de las garantías bancarias mientras se recurría una multa que les había impuesto a la Comisión.

En la ruta secundaria norte-sur y en las regionales la situación fue similar. La tasa de

crecimiento de los contenedores que se transportan entre Asia septentrional y oriental y Asia meridional y oriental fue del 14,1% y la correspondiente a la ruta Asia-Oceanía fue del 15,3%. En esas rutas, los transportistas regionales se vieron perjudicados por el alto nivel de tonelaje fletado. También aquí se aplicaron recargos por reposicionar los contenedores en la ruta a Australia. El tráfico de contenedores entre Europa y Sudamérica y Centroamérica aumentó en un notable 12,5%. La carga transportada entre América del Norte y Sudamérica y el Caribe aumentó en un 8,8%. En último lugar figuró el comercio entre Europa y Oceanía y África occidental, que creció 4,2 y 3,2% respectivamente.

4. El índice de los fletes marítimos.

En el cuadro 39 puede verse la evolución de los fletes de las mercancías cargadas o descargadas por buques de línea en puertos del sector Amberes/Hamburgo en el período de 2001 a 2003. El índice global medio de 2003 aumentó seis puntos desde el nivel de 2002 a 101 (1995 = 100),

CUADRO 39

Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2002-2004 (cifras mensuales: 1995=100)

Meses	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	100	88	96	96	109	107	104
Noviembre	99	100	96	90	96	90	108	105	101
Diciembre	97	96	94	88	92	89	105	100	100
Promedio anual	95	101	98	84	95	94	105	106	102

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

lo que reflejó el aumento de las tarifas tanto en el tráfico de entrada como de salida. El deterioro del índice medio de entradas fue apenas apreciable, con sólo un descenso de un punto hasta 94 durante el año. Las cifras mensuales indican que las tarifas alcanzaron un máximo entre julio y septiembre, reflejando el mayor volumen procedente del Lejano Oriente y, en mucha menor medida, a través del Atlántico. En el tráfico de salidas, el nivel medio de 2004 cayó cuatro puntos para situarse en 102. Casi todos los meses superaron la marca de 100, lo que muestra la estabilidad relativa de la demanda en esa dirección.

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 2004. 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

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	2002	2003	2004
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	10,5	8,9	15,5	13,5	8,3	7,5
Yute	Bangladesh-Europa	12,1	19,8	21,2	21,7	29	27,6
Cacao en grano	Ghana-Europa	2,4	2,7	6,7	2,8	3,3	3,7
Aceite de coco	Sri Lanka-Europa	8,9	12,6	n.a.	10	11,5	10,1
Té	Sri Lanka-Europa	9,5	9,9	10	6,8	7,8	8,6
Café	Brasil-Europa	5,2	6	10	7,6	6,8	6,5
Café	Colombia (Atlántico)-Europa	4,2	3,3	6,8	3,9	3,9	2,3
Café	Colombia (Pacífico)-Europa	4,5	4,4	7,4	4,6	4,8	2,6

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

^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) se dan los precios diarios medios de Londres. Para el té, se indican los precios de subasta en Kenia. Los de los demás productos son f.o.b. Las tarifas de los fletes incluyen cuando existen los recargos por combustible y los factores de ajuste monetario, y un recargo por limpieza de las cisternas (sólo para el aceite de coco). La conversión de las tarifas a otras monedas se basa en las paridades que figuran en el *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 a 2004, los precios de los productos se han tomado de la publicación citada de la UNCTAD.

bajara al 7,5% en 2004. El precio f.o.b. del yute bajó alrededor del 10% y casi se recuperó de la caída del año anterior, mientras los fletes se movieron al alza casi un 16%, lo que explica el modesto descenso del coeficiente a 27,6% en 2004. Si bien hubo una reducción de los precios del cacao en grano procedente de Ghana de aproximadamente el 12%, los fletes se mantuvieron constantes, así que el coeficiente

aumentó desde 3,3 en 2003 a 3,7% en 2004. El precio c.i.f. del aceite de coco registró un aumento muy notable de alrededor del 41% en 2004, lo que, junto con el aumento del 24% de los fletes durante el año, se tradujo en un coeficiente de 10,1%, muy parecido al de 2002. El coeficiente de los fletes en buques de línea regular respecto del precio f.o.b. del té aumentó del 7,8 al 8,6%, ya que los fletes subieron el 13% en 2004, mientras los precios lo

hicieron sólo en un 2%; esto se tradujo en una disminución del factor fletes de 6,8% en 2003 a 6,5% en 2004. El precio del café de Colombia exportado a Europa desde puertos del Atlántico y el Pacífico aumentó del orden del 25% en 2004, mientras los fletes disminuyeron en un cuarto y un tercio en esas dos rutas, respectivamente. Esos cambios se tradujeron en coeficientes del flete por debajo del 3%, el más bajo de los productos examinados.

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

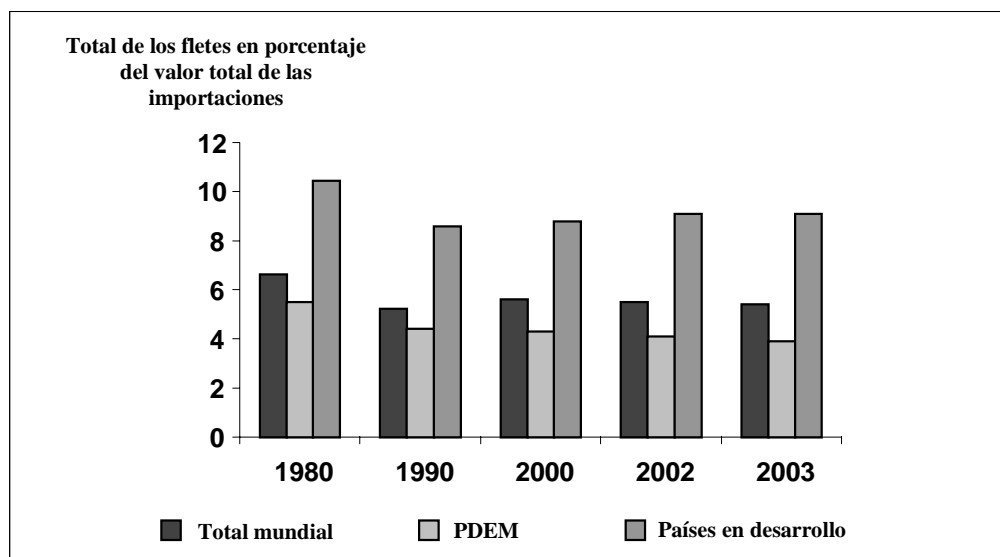
1. Las tendencias del valor y del costo del transporte de las importaciones mundiales

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 del transporte, sobre los pagos totales de este último para las importaciones y su costo en porcentaje del valor total de estas importaciones, por grupos de países

(véase también el gráfico 8). En 2003, el valor mundial de las importaciones (c.i.f.) aumentó 15,7%, mientras que los fletes totales pagados por los servicios del transporte aumentaron un 12,2%, como reflejo de la tendencia al alza de los fletes vigentes durante el año. La parte de los fletes mundiales en valor de las importaciones disminuyó a 5,4% desde el 5,5 en 2002. En 2000, esa parte se mantuvo en 5,6%, es decir, casi un 8% más que el promedio de 1990. Las comparaciones regionales indican que el costo de los fletes en las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado sigue siendo inferior al de los países en desarrollo, con ligeras fluctuaciones de la diferencia entre ambos grupos. En 2003, el valor total de las importaciones de los países desarrollados de economía de mercado aumentó 14,7%, mientras que el costo de los fletes lo hizo en un 7,4%; así, el costo de estos últimos en porcentaje del valor de las importaciones disminuyó a 3,9% (4,1 en 2002) frente a 9,1% (igual porcentaje en 2002) 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.

GRÁFICO 8

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



Fuente: Cuadro 41.

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
1990	Total mundial	173,1	3.314,3	5,2
	Países desarrollados de economía de mercado	117,0	2.661,6	4,4
	Total de países en desarrollo	56,1	652,6	8,6
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	9,0	81,9	11,1
	América	9,6	117,8	8,2
	Asia	35,1	427,9	8,2
	Europa	1,9	21,3	9,0
	Oceania	0,5	3,8	12,3
2000	Total mundial	342,6	6.147,1	5,6
	Países desarrollados de economía de mercado	191,1	4.439,6	4,3
	Total de países en desarrollo	151,5	1.707,5	8,8
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	14,3	110,6	12,9
	América	35,2	404,8	8,7
	Asia	99,2	1.162,6	8,5
	Europa	2,2	24,4	9,0
	Oceania	0,6	5,1	11,8
2002	Total mundial	337,9	6.097,3	5,5
	Países desarrollados de economía de mercado	181,6	4.386,2	4,1
	Total de países en desarrollo	156,3	1.711,1	9,1
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	14,0	118,3	11,8
	América	38,5	365,3	10,5
	Asia	101,0	1.191,9	8,5
	Europa	2,2	30,0	8,7
	Oceania	0,6	5,5	10,9
2003	Total mundial	379,2	7.052,9	5,4
	Países desarrollados de economía de mercado	195,1	5.029,3	3,9
	Total de países en desarrollo	184,1	2.023,6	9,1
	<i>de los cuales en:</i>			
	África	17,9	150,2	11,9
	América	39,2	398,2	9,8
	Asia	122,7	1.430,3	8,6
	Europa	3,5	38,4	9,1
	Oceania	0,8	6,5	12,3

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos proporcionados por el FMI.

^a La estimación del total mundial no es completa, ya que los datos de los 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.

2. Tendencias regionales

Los costos totales del transporte en los países en desarrollo crecieron un 17,7% en 2003. Dentro de este grupo, los países en desarrollo africanos registraron un ligero incremento del 11,8% en 2002 al 11,9% en 2003, lo que se debió a un incremento de los fletes y a mejoras sostenidas 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.

A los países en desarrollo de África correspondió el 70,6% del valor de las importaciones y el 66,6% de los fletes pagados por

todos los países en desarrollo en 2003, frente a 69,6 y 64,5% respectivamente en 2002. El factor de transporte de esta región ha fluctuado en torno al 8% desde 1990 y fue del 8,6% en 2003.

En los países en desarrollo de América, el coeficiente de los fletes disminuyó al 9,8% en 2003, frente al 10,5% en 2002. Los países en desarrollo de Europa registraron un modesto aumento al 9,1%, desde el 8,7% de 2002.

Los pequeños países insulares de Oceanía aumentaron ese coeficiente al 12,3%, por encima del 10,9% del año anterior. Las largas distancias que los separan de sus principales socios comerciales, los bajos volúmenes de carga y los altos gastos de transbordo y enlace contribuyen a elevar los costos de transporte.

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 2001 a 2003. El crecimiento del tráfico mundial de contenedores (número de movimientos medido en TEU) aumentó en un notable 9,6% en 2003. Aunque este crecimiento fue inferior al 13,4% del año anterior, refleja el vigor del tráfico en líneas regulares en 2003. En ese año, el movimiento pasó la marca de los 300 millones de TEU por primera vez en la historia para situarse en 303,1 millones, con un aumento anual de 26,5 millones de TEU desde el nivel de 2002 de 276,6 millones.

La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue del 11,9%, con un tráfico de 122,4 millones de TEU, que representa el 40,4% del total mundial. La tasa de crecimiento fue inferior al considerable 15,5% logrado en 2002, cuando el tráfico en los países en desarrollo fue de 109,4 millones de TEU. Hubo 13 países con crecimientos de dos dígitos en 2003 y 2002 de un total de 57 que registran movimientos superiores a 100.000 TEU. Esos países fueron la República de Corea, Malasia, los Emiratos Árabes Unidos, Tailandia, el Brasil, la India, la Arabia Saudita, la República Islámica del Irán, las Bahamas, Guatemala, Mauricio, la República Unida de Tanzania y Djibouti. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un año a otro por causa de las fuertes fluctuaciones del tráfico (como en el caso del transbordo) y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

Para el año 2004 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores

más importantes del mundo, cuyos resultados se exponen en el cuadro 43. El tráfico de contenedores en esos puertos ascendió a 166,62 millones de TEU, tras registrar un crecimiento de dos dígitos en los dos años anteriores. En la lista figuraban 13 puertos de países y territorios en desarrollo y de países socialistas de Asia, mientras que los siete restantes se encontraban en países desarrollados de economía de mercado. De éstos, había tres en Europa, tres en los Estados Unidos y uno en el Japón. Catorce puertos estaban ubicados en Asia, siete de ellos en China y uno en Asia occidental; tres estaban situados en Europa y otros tres en América del Norte.

Hong Kong (China) se mantuvo a la cabeza con un aumento del 19,1%, seguido de Singapur, que registró un crecimiento ligeramente inferior del 16,9%. Los puertos de China continental se desempeñaron especialmente bien: Shanghai y Shenzhen presentaron incrementos de 28,1 y 27,6% respectivamente. Busan, Kaoshiung, Rotterdam, Los Ángeles y Hamburgo conservaron su posición en la lista después de registrar aumentos del tráfico de dos dígitos. Dubai logró desplazar a Amberes del noveno lugar, tras obtener un impresionante aumento del 24,8% en el tráfico de carga. Del mismo modo, Long Beach desplazó a Port Klang al duodécimo lugar, después de que su comercio creciera un 24%. Qingdao, Nueva York y Tanjung Pelepas mantuvieron sus puestos en la clasificación. Tokio, sin embargo, descendió al vigésimo lugar por el notable desempeño de Ningbo, Tianjin y Laem Chabang, que registraron incrementos de tráfico del 44,4, 26,6 y 13,8% respectivamente. Dos puertos europeos, Bremenhaven y Gioia Tauro, salieron de esa clasificación para ser sustituidos por los puertos chinos de Ningbo y Tianjin.

Estos 20 puertos principales representaron el 47,6% del tráfico portuario mundial de contenedores en 2003 (44% en 2002).

CUADRO 42

**El tráfico de los puertos de contenedores de 57 países y territorios
en desarrollo en 2003, 2002 y 2001
(en TEU)**

País o territorio	2003	2002	2001	Variación porcentual 2003/2002	Variación porcentual 2002/2001
Hong Kong, China	20.449.000	19.144.000	17.900.000	6,8	6,9
Singapur	18.441.000	16.986.010	15.520.000	8,6	9,4
República de Corea	12.993.429	11.719.502	9.827.221	10,9	19,3
Malasia	10.072.072	8.751.567	6.224.913	15,1	40,6
Emiratos Árabes Unidos	6.955.750	5.872.244	5.081.964	18,5	15,6
Indonesia	4.560.397	4.539.884	3.901.761	0,5	16,4
Tailandia	4.409.996	3.799.093	3.387.071	16,1	12,2
Brasil	4.333.425	3.570.255	2.323.801	21,4	53,6
India	3.916.064	3.208.384	2.764.757	22,1	16,0
Filipinas	3.468.803	3.324.796	3.090.952	4,3	7,6
Arabia Saudita	2.440.327	1.958.566	1.676.991	24,6	16,8
Omán	2.246.826	1.415.498	1.331.686	58,7	6,3
Viet Nam	2.195.939	1.771.992	n.a.	23,9	n.a.
Sri Lanka	1.959.354	1.764.717	1.726.605	11,0	2,2
México	1.690.913	1.564.541	1.358.136	8,1	15,2
Panamá	1.605.074	1.344.785	2.376.045	19,4	-43,4
Egipto	1.457.976	1.336.044	1.708.990	9,1	-21,8
Malta	1.347.539	1.288.775	1.205.764	4,6	6,9
Chile	1.249.526	1.167.876	1.080.545	7,0	8,1
Irán, República Islámica del	1.147.656	805.864	618.195	42,4	30,4
Jamaica	1.137.798	1.065.000	983.400	6,8	8,3
Bahamas	1.057.879	860.000	570.000	23,0	50,9
Colombia	995.203	960.723	577.041	3,6	66,5
Guatemala	725.976	360.161	322.136	101,6	11,8
Argentina	718.609	554.796	663.811	29,5	-16,4
Costa Rica	669.259	602.568	n.a.	11,1	n.a.
Perú	627.011	631.757	n.a.	-0,8	n.a.
Bangladesh	625.155	584.222	n.a.	7,0	n.a.
Côte d'Ivoire	612.546	579.055	543.846	5,8	6,5
Venezuela	592.010	780.657	924.119	-24,2	-15,5
Ecuador	515.550	500.471	414.355	3,0	20,8
República Dominicana	480.650	541.932	487.827	-11,3	11,1
Honduras	470.567	413.843	n.a.	13,7	n.a.

CUADRO 42 (continuación)

País o territorio	2003	2002	2001	Variación porcentual 2003/2002	Variación porcentual 2002/2001
Trinidad y Tabago	440.368	385.233	352.758	14,3	9,2
Mauricio	381.474	198.177	161.574	92,5	22,7
Argelia	354.724	338.152	311.111	4,9	8,7
Uruguay	333.871	292.962	301.641	14,0	-2,9
Pakistán	332.559	227.000	878.892	46,5	-74,2
Kenya	330.748	278.059	n.a.	18,9	n.a.
Líbano	305.933	298.876	299.400	2,4	-0,2
Jordania	281.215	277.307	241.037	1,4	15,0
República Árabe Siria	266.300	257.586	222.698	3,4	15,7
Chipre	255.021	233.400	235.100	9,3	-0,7
Cuba	216.587	214.760	258.264	0,9	-16,8
República Unida de Tanzania	204.000	178.154	135.632	14,5	31,4
Djibouti	201.447	178.405	147.908	12,9	20,6
Reunión	170.092	162.636	159.006	4,6	2,3
Togo	166.441	84.783	n.a.	96,3	n.a.
Bahrein	165.700	155.037	n.a.	6,9	n.a.
Qatar	164.137	118.183	n.a.	38,9	n.a.
Sudán	156.607	129.093	120.701	21,3	7,0
Camerún	156.000	146.737	139.587	6,3	5,1
Yemen	155.717	388.436	377.367	-59,9	2,9
Guam	148.158	140.990	140.158	5,1	0,6
Martinica	142.110	149.901	140.034	-5,2	7,0
Eslovenia	126.237	114.863	93.187	9,9	23,3
Guadalupe	110.073	118.013	n.a.	-6,7	n.a.
Total	121.734.798	108.836.321	93.307.987	11,9	16,6
Otros, comunicado ^a	657.445	588.096	1.426.812	11,8	-58,8
Total comunicado ^b	122.392.243	109.424.417	94.734.799	11,9	15,5
Total mundial	303.108.850	276.552.859	243.814.545	9,6	13,4

Fuente: Cuadro recopilado con información que figura en *Containerisation International Yearbook 2004*, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y autoridades portuarias.

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

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

CUADRO 43

Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2004 - 2002
(millones de TEU y variación porcentual)

Puerto	Millones de TEU			Variación porcentual	
	2004	2003	2002	2004/2003	2003/2002
Hong Kong, China	21,93	20,82	19,14	5,33	8,78
Singapur	20,60	18,41	16,94	11,90	8,68
Shanghai	14,57	11,37	8,81	28,14	29,06
Shenzhen	13,65	10,70	7,61	27,57	40,60
Busan	11,43	10,37	9,45	10,22	9,74
Kaohsiung	9,71	8,81	8,49	10,22	3,77
Rotterdam	8,30	7,10	6,52	16,90	8,90
Los Ángeles	7,32	6,61	6,11	10,74	8,18
Hamburgo	7,03	6,14	5,37	14,50	14,34
Dubai	6,43	5,15	4,19	24,85	22,91
Amberes	6,06	5,44	4,78	11,40	13,81
Long Beach	5,78	4,66	4,52	24,03	3,10
Port Klang	5,24	4,80	4,50	9,17	6,67
Qingdao	5,14	4,24	3,41	21,23	24,34
Nueva York	4,40	4,04	3,75	8,91	7,73
Tanjung Pelepas	4,02	3,50	2,67	14,86	31,09
Ningbo	4,00	2,77	0,00	44,40	n.a.
Tianjin	3,81	3,01	0,00	26,58	n.a.
Laem Chabang	3,62	3,18	2,66	13,84	19,55
Tokio	3,58	3,28	2,71	9,15	21,03
Total de los 20 principales	166,62	144,40	121,63	15,39	18,72

Fuente: *Containerisation International*, marzo de 2005, pág. 77.

B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

En 2004, muchos puertos señalaron aumentos sin precedentes en su tráfico. Rotterdam anunció un incremento del 7% hasta 352 millones de toneladas, y Singapur un 5,7% para situarse en 1.040 millones de TRB. Los puertos alrededor de la ciudad de Ho Chi Minh comunicaron un crecimiento del 11% en su tráfico de carga, que se cifró en 25 millones de toneladas, del orden de un tercio del tráfico total de todos los puertos de Viet Nam, que fue de 73 millones de toneladas. Puertos

belgas registraron un movimiento total de 214 millones de toneladas de carga, con un incremento del 6% en su puerto mayor, Amberes, por el que pasaron 151 millones de toneladas. Los puertos españoles registraron un incremento del 8% en su tráfico de carga, que se situó en 410 millones de toneladas durante el año.

A mediados de 2004, un volumen de tráfico sin precedentes produjo congestión en muchas regiones. En agosto se señaló esa situación en puertos de graneles de carga seca en China, donde China Shipping comunicó que había hasta

20 buques fondeados a la espera, a pesar de un desempeño récord en Quingdao, un gran puerto de graneles donde descargan buques de tamaño El Cabo a un ritmo de más de 6.000 toneladas por hora. También se dieron condiciones parecidas en puertos de contenedores. En Australia, Port Botany y Melbourne indicaron que de cada 10 buques, siete tenían retrasos. En Sudáfrica, una demora media de 16 horas se estaba volviendo algo normal. En la India, el Terminal de Nhava Sheva en el puerto de Jawarharlal Nehru cerró sus instalaciones para exportar por causa de una grave congestión ocasionada por la acumulación de 17.500 contenedores en la zona destinada a ellos, cuya capacidad era de 11.500 unidades. En Kenya, hasta 8.000 contenedores se hacinaron en Mombasa a finales de año, al retrasarse su despacho por falta de equipo y al agravarse ese estado de cosas por la detención de algunos miembros importantes del personal acusados de fraude.

A primeros de julio empezó a haber congestión en los Ángeles y Long Beach, zarpando algunos buques sin cargar contenedores vacíos para Asia con el fin de mantener sus horarios. Penurias de hasta 38 cuadrillas de trabajadores por turno, unido ello a los aumentos de tráfico y a las demoras en las negociaciones encaminadas a ampliar las horas de trabajo en las puertas de los terminales, estaban en el origen del problema. La decisión de contratar 3.000 trabajadores temporeros más tardó tiempo en aplicarse; sólo se reclutaron 1.000 en octubre, de los que alrededor de la quinta parte acudió a trabajar, tratándose de un personal con cualificaciones desiguales. La propuesta de abrir las puertas de los terminales 24 horas al día chocó con las prácticas laborales en las instalaciones de almacenamiento que cierran durante la noche y los fines de semana y con la poca predisposición a pagar tarifas de horas normales. En consecuencia, a principios de septiembre había 22 portacontenedores esperando en dársena, con un máximo de 33 durante el Día del Trabajo, y con 26 todavía un mes después. Esta situación alteró los horarios de los transportistas: se saltaron escalas en puertos australianos para recuperar retrasos en la costa occidental de los Estados Unidos, y se desviaron 19 buques a Oakland, Seattle y Manzanillo (México) a mediados de septiembre. La situación volvió a ser normal a finales de noviembre, siendo el tiempo de inmovilización del orden de tres a cuatro días en lugar de siete a 10 en los meses anteriores.

Desviar portacontenedores no es siempre fácil. Cuando empezaron a acumularse las demoras

en Rotterdam, con tiempos de espera de hasta 24 horas durante el verano, cuatro de los cinco miembros de la Grand Alliance sugirieron utilizar el terminal vacío de Ceres Paragon en Amsterdam. Los primeros buques que siguen rutas principales recalaban en ese terminal a principios de octubre, pero únicamente para una sola escala. Al otro lado del Canal, hubo congestión en Felixstowe y Southampton por el mayor tiempo de parada de los contenedores que se importaban. En octubre, el tiempo medio de inmovilización de los camiones que los transportaban aumentó de seis horas a un día. A finales de año, la situación volvió a lo normal. En otros lugares, a pesar del auge de las exportaciones del Brasil, se dijo que la falta de inversiones en la infraestructura de carreteras que unen Santos con la zona del Gran Sao Paulo estaba en el origen de las colas de seis kilómetros que se formaban para entrar en el puerto.

Las huelgas obstaron la capacidad de algunos puertos de atender al tráfico. En abril, las tripulaciones y los capitanes de remolcadores y gabarras se pusieron en huelga para pedir mayores salarios y un plan mejor de atención a la salud. En junio, una huelga de tres semanas afectó al terminal de contenedores de Chennai después de que algunos trabajadores fueran despedidos y de que transportistas en rutas de enlaces impusieran un recargo de 50 dólares por TEU cargada. En julio, los trabajadores portuarios de Israel empezaron a trabajar cumpliendo estrictamente las normas con el fin de lograr planes de pensión y otras prestaciones a raíz de los planes del Gobierno de privatizar los puertos de Haifa, Ashdod y Eilat. Un mes más tarde, se estimaba que 131 buques se habían desviado a Egipto, Chipre y Grecia, con pérdidas para la economía nacional cifradas en 1.000 millones de dólares. Los paros terminaron en septiembre, y en diciembre la autoridad portuaria aceptó indemnizar a los transportistas con 23 millones de dólares. Dos meses más tarde, se firmó un acuerdo de paz laboral para cinco años, recibiendo los trabajadores portuarios un bono de una sola vez de 11.450 dólares y los empleados de las tres autoridades portuarias un aumento salarial del 15% aplicado en varios años.

En Sudáfrica, Durban se vio afectado por huelgas de trabajadores temporeros que querían que se volviera al sistema de trabajo anterior frente al actual de intermediarios laborales. La productividad se vio menoscabada en noviembre y diciembre en el puerto de Marsella (Francia), al practicar trabajo lento los operarios de las grúas por oponerse a que se suprimieran los pagos que

recibían oficiosamente. Más tarde, esos operadores manifestaron en Marsella y en El Havre su renuencia a cambiar su situación de empleados de la autoridad portuaria por la de trabajadores de los operadores de los terminales de los contenedores. En Chile, se llegó en noviembre a un acuerdo sobre salarios de dos años de duración que puso fin a una huelga de tres semanas en Iquique en cuyo transcurso resultaron heridos trabajadores en choques que se produjeron al protestar frente a las autoridades. Algunas huelgas obedecieron a razones de alcance nacional, como, por ejemplo, la de 24 horas en puertos holandeses que fue causada por los planes del Gobierno de abolir los planes de pensiones anticipadas y de la seguridad social.

Otras huelgas en los puertos obedecieron a problemas de las compañías de camiones. En Miami, hubo una huelga de dos semanas de propietarios independientes de camiones que buscaban mejor paga y una indemnización por el tiempo de espera en puerto. Las compañías de camiones de los Estados Unidos estaban enfrentando precios más altos del combustible y buscaban cambiar una práctica comercial de larga data de que eran ellos y no los transportistas marítimos los responsables de los daños en las carrocerías fuera de los locales portuarios. En Colombia, una huelga nacional de tres semanas de conductores de camiones dejó 9.000 contenedores inmovilizados en el puerto mayor, Buenaventura, e interrumpió los suministros de carbón a pequeños terminales del Caribe.

En julio, después de largas negociaciones, las condiciones de los tripulaciones de los remolcadores en los puertos de Liverpool, Southampton, Medway, Londres, Felixstowe y Hull se igualaron a las del personal embarcado del Reino Unido. Entre las disposiciones nuevas figuraba el que el tiempo de trabajo no superaría las 48 horas semanales para períodos de 26 semanas, y las interrupciones de menos de dos horas no se considerarían como tiempo de descanso. Durante el año, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte comenzó una campaña contra el “puerto de conveniencia”.

La estación de huracanes afectó al funcionamiento de los puertos de la zona del Caribe. El que sufrió las peores consecuencias fue la gran instalación de transbordo de Freeport en las Bahamas, que en septiembre fue azotado por dos huracanes que dañaron el sistema eléctrico de las grúas-pórtico y perturbó las comunicaciones. El

Through Transport Club señaló daños por valor de 11 millones de dólares y ha preparado una lista de comprobación para ayudar a los puertos a que reduzcan en al mínimo las repercusiones de esos eventos.

Otros puertos en la parte meridional de Florida se vieron afectados por huracanes, pero en menor medida. El tsunami de diciembre en el Océano Indico tuvo pocas repercusiones en los puertos y casi todos ellos reanudaron su actividad al cabo de dos días. Chennai señaló una sedimentación anormal que requeriría un dragado con un costo de 2,5 millones de dólares.

La automatización se ve por muchos como un medio de mejorar el desempeño, tras resolver los problemas de los primeros pasos en su aplicación. En marzo de 2004, el terminal de contenedores de Altenwerder en Hamburgo superó los 100 movimientos por grúa y hora por primera vez desde su inauguración en 2002, y al mes siguiente despachó en un día más de 1.825 y 810 contenedores transportados por camión y ferrocarril respectivamente. Problemas imprevistos en el software informático retrasaron el comienzo de la operación tres veces y durante meses dieron quebraderos de cabeza para mantener horarios y previsiones. La automatización no se limitó a los grandes terminales. En Brisbane, después de intentos iniciados hace casi 10 años, un fabricante, Kalmar, y un operador de terminales, Patrick Corp., convirtieron con éxito carretillas-pórtico en equipo automatizado sin conductor que puede cumplir todas las instrucciones habituales en un terminal, como carga, descarga, viraje, parada y demás. El operador dice haber conseguido economías del orden de 15 dólares por movimiento y encargó 14 nuevas carretillas de ese tipo para un nuevo terminal.

Las pruebas y las aplicaciones de tecnologías nuevas requirieron la cooperación de los trabajadores. En octubre, unos 150 obreros portuarios bloquearon la demostración en Génova de un vehículo controlado a distancia al que se consideraba capaz de trasladar hasta 500 TEU a la hora desde buques de pasajeros y con sistemas de rodadura. El acuerdo al que se llegó en julio con personal administrativo en los puertos de Los Ángeles y Long Beach estableció que todo nuevo puesto de trabajo creado por una tecnología nueva se cubriría con personal sindicado.

En otros casos, fue menester superar barreras administrativas establecidas hace mucho

tiempo. Miembros de la comunidad portuaria de Hong Kong (China) encontraron que costaba 200 dólares más embarcar un contenedor de 40 pies con destino en China meridional por causa de un sistema de concesión de licencias transfronterizas y por la norma del que el mismo camión, conductor, contenedor y chasis tenían que hacer el viaje de vuelta al puerto.

Los clientes también medían la eficiencia en proporción a las tarifas cobradas en puerto y reaccionaron ante las modificaciones efectivas o potenciales. Se dijo que el Ministerio de Transporte del Japón estaba revisando los elevados gravámenes que se aplicaban a los buques en puertos del país para equiparlos a los que regían en otros puertos de la región, que al parecer eran inferiores en un 30 a 40%. En puertos de la Unión Europea se temía que los derechos pudieran aumentar, al revisarse las pautas de las ayudas estatales a raíz de una disposición que suprimía las tasas locales de descarga en un aeropuerto belga. En la India se sugirió que la política de atraer escalas directas podía anunciar una reducción en los derechos que pagaban los buques. En Shenzhen (China) también se pusieron en cuestión nuevos gravámenes. Un recargo para construcciones portuarias de 9,76 dólares por contenedor de 20 pies introducido por el Ministerio de Comunicaciones encontró la oposición de los agentes, a los que se pedía que pagaran por adelantado pero que tenían no poder resarcirse de esos gastos después con los transportistas.

Algunas de las quejas llegaron a la Organización Mundial del Comercio (OMC). En junio, el representante de Hong Kong (China) denunció que el puerto de Singapur estaba ofreciendo descuentos en los derechos portuarios y en los gastos de manipulación, pero el representante de Singapur explicó que se hacían sin carácter discriminatorio y añadió que la OMC ni siquiera había convenido una definición de subvenciones que distorsionaran los servicios; unos días después, la reducción del 20% de los derechos portuarios de los portacontenedores se extendió a 2006.

La actividad comercial prosiguió también en países afligidos por guerras. En mayo, después de que ataques suicidas dañaran algunos terminales marítimos en Iraq, se decidió que tendrían protección de los infantes de marina de los Estados Unidos. En octubre, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo estimó el costo de rehabilitar los puertos iraquíes de Umm Qasar y

Al-Zubair – principalmente para restablecer en los canales de acceso el calado previsto y eliminar más de 300 pecios – en 34 millones de dólares. En otros lugares, se señaló que el primer buque comercial en casi un decenio fondeó en el puerto de Mogadiscio en diciembre.

La capacidad portuaria aumentó en Egipto al entrar en funcionamiento el terminal de contenedores del Canal de Suez en octubre de 2004. Se prevé que por el terminal discurran hasta 0,5 millones de TEU en el primer año. En varios países se estaba ampliando la capacidad de los puertos. En junio, el plan Maasvlakte 2 para el desarrollo a largo plazo de Rotterdam recibió confirmación de la financiación estatal. Este plan aumentará el terreno del puerto en un 20%, lo que equivale a 1.000 hectáreas, y mejorará la capacidad portuaria en 100 millones de toneladas. La contribución del Gobierno asciende a 726 millones del costo total de alrededor de 3.000 millones de dólares y se hace a cambio de un tercio de las acciones de la autoridad portuaria, conservando los dos tercios restantes la ciudad. Unos meses después, se comunicó que cabía esperar demoras en el proyecto, ya que el tribunal administrativo de mayor nivel había planteado objeciones ambientales.

En septiembre, un estudio que llevó dos años llegó la conclusión de que aumentar el calado del Scheldt para facilitar el acceso a Amberes no tendría consecuencias ecológicas negativas. En consecuencia, se dijo que los Gobiernos holandés y flamenco iban a tomar una decisión para dragar el río hasta 13,10 metros, aunque el segundo prefería hacerlo hasta 14 metros.

En varios países se arbitraron sistemas para financiar mejoras. La construcción de un puerto de seis muelles en Ulsan (República de Corea), con un costo estimado de 225 millones de dólares, fue financiado en gran parte por un empréstito sindicado de 196 millones a tenor de un contrato de arrendamiento de 50 años de construcción, gestión y admisión. En China, prosiguió la construcción del puerto de Yangshan con capacidad de 3 millones de TEU, con el propósito de ofrecer más espacio para el crecimiento del tráfico previsto en el Delta del Río Yangtze. La compañía a cargo de esa labor es Shanghai Internacional Port Group, que a principios de 2005 anunció su intención de empezar a cotizarse en la bolsa de Hong Kong (China) con el fin de allegar 800 millones de dólares para varios planes de desarrollo portuario. En junio, el puerto

septentrional de Dalian concertó una asociación estratégica con AP Terminals, Cosco Pacific y PSA para desarrollar ese puerto y complementar así la expansión convenida de capacidad en Qingdao con miras a prestar servicio a las regiones septentrionales del país. En septiembre, APM Terminals firmó un acuerdo con la autoridad del puerto de Xiamen para financiar en partes iguales la construcción de un nuevo terminal de tres muelles con un costo estimado de 350 millones de dólares.

En la costa oriental de los Estados Unidos, APM anunció su intención de invertir 500 millones de dólares para construir un terminal de contenedores en el río Elizabeth en Portsmouth, Virginia, que será el mayor terminal privado construido en el país. En junio, el puerto de Nueva York y Nueva Jersey suscribió con el cuerpo de ingenieros militares de los Estados Unidos un acuerdo de financiación y programación para dragar los canales de acceso hasta 50 pies (15,2 metros). También asignó 5 millones de dólares para planear la expansión de la Express Intermodal Facility en los terminales de Elizabeth y de las conexiones ferroviarias que se dirigen al Medio Oeste y el Canadá para transportar hasta un millón de TEU anuales. En septiembre, se cerró un acuerdo de 10 años con un operador ferroviario para que se hiciera cargo de esas conexiones. Para el año 2005 estaban previstos unos gastos presupuestarios de capital de hasta 50 millones de dólares destinados a mejorar las instalaciones intermodales en las ciudades de Newark y Elizabeth (Nueva Jersey) y Howland Hook en Staten Island (Ciudad de Nueva York).

Atraer escalas directas fue la razón de lanzar el proyecto Vallarpadam de 486 millones de dólares frente a Kochi, en la India meridional. En la costa oriental, el puerto para graneles de Ennore pidió ofertas para comenzar a construir un terminal de 1 millón de TEU, con un complemento de carreteras y ferrocarril en tierra. También, el Ministerio de Transporte Marítimo levantó la prohibición que vedaba a los operadores de terminales de contenedores solicitar una segunda concesión en el mismo puerto o en otro vecino y elevó la longitud mínima de muelle de esos terminales de 800 a 1.000 metros.

Planes aún más ambiciosos de puertos comerciales estaban en estudio en Kuwait y Panamá, como el de la Isla Bubiyan de 1.200 millones de dólares y el gran centro de distribución de enlaces de Westport de 600 millones de dólares.

C. CAMBIO INSTITUCIONAL

Durante el año siguieron las adquisiciones de los operadores de terminales de contenedores. Después de varios intentos, PSA logró poner un pie en Hong Kong (China) al comprar a NWS Holdings una participación en los terminales Tres y Ocho Oeste por 385 millones de dólares. También se dijo que PSA participaría en la segunda fase de Tanjung Pelepas (Malasia). Quien salió ganando con la venta de activos de CSXWT, sin embargo, fue Dubai Ports International (DPI), que pagó 1.150 millones de dólares por ellos. Esta compra permitió a DPI entrar en Hong Kong con una participación mayoritaria en el terminal Tres, al tratarse de uno de los activos en venta. DPI aumentó así su red en el Lejano Oriente y se convirtió en el sexto mayor operador mundial. En realidad, DPI y PSA se encuentran asociados en Hong Kong. HPH, el mayor operador mundial, basado en Hong Kong y con mucha presencia en China continental, fue seleccionado para doblar la capacidad de contenedores del puerto de Laem Chabang (Tailandia), incrementando su presencia en Asia sudoriental.

En abril, P&O Ports, que tenía el 67,5% de las acciones de Antwerp Gateway, añadió 3,5 millones de TEU de capacidad a sus operaciones en ese puerto al suscribir una concesión de 40 años para el lado oriental del Deurganckdok. El lado occidental de ese mismo muelle estaba controlado por PSA a través de su filial Hesse-Noord Natie. Tres meses después, P&O Ports, por conducto de su filial Bengal Port Ltd., se hizo con una concesión de 50 años para construir un puerto nuevo en Kulpi, situado 45 millas aguas abajo de Kolkata (India). La inversión se estimó en 235 millones de dólares para un terminal de dos muelles con capacidad inicial de 0,5 millones de TEU.

En junio, MSC, uno de los pocos grandes transportistas de contenedores sin intereses en terminales para ellos, estableció una empresa conjunta con Eurogate llamada MSC Gate Bremerhaven para operar un terminal especializado en ese puerto. Un ulterior acuerdo similar con Maersk puso de relieve la estrategia de ese puerto de tener terminales especializados. En julio, APM Terminals, filial de Maersk, señaló la adición de terminales nuevos a sus actividades en varias regiones, por ejemplo en Douala (Camerún), tras hacerse con una concesión de 15 años, y en la India después de obtener un arrendamiento para 30 años conjuntamente con Container Corporation

of India para el tercer terminal del Puerto de Jawarharlal Nehru. Contratos de gestión durante períodos cortos firmados en Aqaba (Jordania) y Khor Al Zubair (Iraq) aumentaron la fuerte presencia de MSC en Oriente Medio.

Otros operadores también señalaron una expansión de sus redes. ICTSI de Filipinas completó la mejora de 80 millones de dólares de Gdynia (Polonia) y consiguió un arrendamiento para operar los terminales 9 y 10 del centro de distribución y transbordo de Naha en Okinawa (Japón), juntamente con seis compañías japonesas de estiba y desestiba. HHLA de Alemania estaba expandiéndose en el Báltico, al establecer una empresa conjunta con intereses rusos para desarrollar la capacidad de contenedores frente a San Petesburgo, y en el sector frutero, con Sea-Invest de Bélgica. Mersey Docks y Harbour Co. (Reino Unido) y un socio estadounidense lograron un arrendamiento de 10 años para operar el puerto de Beirut, del que se había retirado DPI. Por último, Maher Terminals, el mayor operador de Nueva York, fue seleccionado, para construir el terminal de contenedores en el puerto de Prince Rupert en la costa oeste del Canadá. En Cartagena (Colombia), SPRC compró las instalaciones de Contecar, un operador menor en el mismo puerto por 24 millones de dólares y se aseguró 70 hectáreas de tierra y 1 kilómetro del trazado de muelle para una expansión futura.

La participación del sector privado en las actividades portuarias continuaron a un ritmo adaptado a la situación económica y social de cada país. A mediados de año, el Gobierno ruso examinó la venta del 20% de la propiedad pública de los puertos de Novorossiysk, San Petesburgo, Murmansk y Tuapse. En Nigeria, 94 licitadores recibieron una cualificación previa durante el cuarto trimestre del año para las 24 concesiones portuarias previstas. Los valores estimados fluctuaban entre 5 y 100 millones de dólares, y la duración entre 10 y 25 años. En Togo, se señaló en diciembre que un consorcio francoespañol había firmado una empresa conjunta con una compañía togolesa para desarrollar el puerto de Lomé como centro regional de distribución y enlace. Sudáfrica y el Perú siguieron una vía parsimoniosa, inclinándose el primer país por asociaciones de intereses públicos y privados y asignando 340 millones de dólares para mejorar terminales en Durban, Ciudad de El Cabo y Port Elizabeth y el segundo intentando hacer licitaciones para que acudieran operadores con capacidad financiera diversa.

En la India y Panamá hubo problemas entre autoridades y operadores. En la India, el puerto de Jawarhalal Nehru y el terminal internacional de contenedores de Nhava Sheva – en el que P&O tiene una participación mayoritaria – acudieron al arbitraje para zanjar algunos puntos controvertidos. El primero reclamaba un canon anual, un aumento de las garantías bancarias y una contribución a los gastos en seguridad en los locales portuarios. El segundo discutía las cláusulas sobre el canon y las garantías y aducía que normalmente incumbe a la propiedad del puerto la seguridad de todos los locales portuarios. En Panamá, el nuevo Gobierno decidió volver a negociar un polémico decreto que establecía para un operador pagos similares a los de los otros operadores. La situación se resolvió a primeros de 2005 cuando el canon por TEU se aumentó un 50% y se convino en un pago de una vez de 20 millones de dólares con otros dos operadores a cambio de más terreno para ampliar sus terminales.

Las condiciones de que gozaban los operadores se mejoraron en la India y China. En junio de 2004, el Ministerio de Transporte Marítimo de la India autorizó a un operador privado a construir y administrar un máximo de dos terminales de contenedores en un gran puerto, siempre que se bastara la gestión de un tercer terminal. En China, una nueva ley portuaria autoriza a los municipios a negociar y suscribir acuerdos financieros con inversores extranjeros en puertos. En la Unión Europea, el proyecto de nueva directiva sobre servicios portuarios introducido en octubre suscitó temores de una reglamentación excesiva de los licitadores de terminales, diciéndose también que desalentaría a los inversores en puertos alemanes.

Las facultades y la condición de las autoridades portuarias se vieron sometidas a examen en algunos países. En agosto, una discusión sobre las competencias entre la ciudad de Yakarta y una autoridad portuaria regional sobre el emplazamiento de una construcción arrojó sombras sobre un plan de desarrollo de un puerto por valor de 500 millones de dólares en East Ancol. Posteriormente, el Gobierno sugirió la fusión de las cuatro autoridades portuarias regionales en una sola, que tendría competencias nacionales y conseguiría así mayor eficiencia. En Malasia, también hubo peticiones para establecer una autoridad nacional en materia de puertos.

En Dinamarca, el Tribunal Supremo falló en agosto de 2004 que el puerto de Copenhague

pertenecía al Estado, y que su anterior conversión en una compañía propietaria de los activos era inconstitucional. Ese puerto se había unido con el sueco de Malmö, al otro lado del Estrecho de Oresund, a raíz de la construcción del puente que une a ambos países y que había reducido mucho el tráfico marítimo. En Alemania, las preocupaciones por la eficiencia hicieron sugerir el establecimiento de una autoridad portuaria parecida a una compañía privada en los estados de la Baja Sajonia y Hamburgo. En septiembre, se abordó en España la idea del Estrecho de Gibraltar como un solo puerto que uniera Algeciras, Gibraltar, Ceuta y Tánger.

La construcción de instalaciones nuevas puso de relieve la necesidad de una política portuaria nacional. El rechazo de la propuesta de la Asociación de Puertos Británicos de establecer servicios para contenedores en la Bahía de Dibden, cerca de Southampton, por motivos ambientales hizo que tomaran posición varias partes. El Sindicato de Trabajadores del Transporte pidió al Gobierno que arbitrara una estrategia que permitiera un crecimiento controlado de la capacidad portuaria del país. En el Parlamento se señaló que la decisión sobre Dibden se había tomado después de examinar alternativas que al parecer incluían puertos de la UE. Estaba previsto publicar a finales de 2006 un Libro Blanco sobre la estrategia del transporte para revisar la política de puertos. Representantes del sector reiteraron su oposición a una planificación portuaria centralizada. Entre tanto, las tres solicitudes restantes para construir puertos siguieron tramitándose a través de las diferentes fases del sistema de planificación. En julio, Hutchinson Ports cerró un trato con los organismos que se ocupan de las carreteras y el ferrocarril en apoyo de su propuesta de una zona de carga y descarga en la bahía de Bathside cerca de Harwich por valor de 360 millones de dólares. En enero de 2005, P&O Ports convino en financiar infraestructura adicional en torno al puerto propuesto de contenedores en

London Gateway para reforzar su petición de que se aprobara. Estas solicitudes, junto con la expansión por Hutchison de Felixstowe, también se revisaron para cumplir las normas ambientales de las directivas promulgadas por la UE.

Los planes de un gran desarrollo portuario previstos en Alemania septentrional recibieron impulso, cuando en junio cuatro estados costeros, Hamburgo Schleswig-Holstein, Baja Sajonia y Bremen, decidieron aplicar una política portuaria común. Esto significaba apoyar el drenaje de los ríos Elba y Weser para llegar a los puertos de Hamburgo y Bremen respectivamente y para establecer un puerto de aguas profundas en Wilhelmshaven. No obstante, en septiembre el Gobierno federal manifestó que aumentar el calado de los ríos Elba y Weser a 16 metros no figuraba en el plan nacional. En diciembre, se pidieron licitaciones para desarrollar Wilhelmshaven y los cuatro estados costeros propusieron que el Gobierno federal rechazara el nuevo proyecto de directiva de la UE sobre servicios portuarios en razón de que menoscabaría la seguridad de las inversiones nuevas a largo plazo.

La importancia de las preocupaciones ambientales en el desarrollo portuario se hizo patente en varios países. En España, Greenpeace puso objeciones a los planes de expansión en Coruña y Tenerife. En Italia, se suspendió la provisión de dragar La Spezia después de que un tribunal administrativo aceptara un recurso. Se adujo que el drenaje costaría 30 millones de dólares y llevaría seis meses, mientras que la alternativa de limpiar el fondo de las aguas costaría 10 veces más. En California, el Gobernador vetó una ley que habría requerido disminuir drásticamente la contaminación atmosférica en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, donde muchos buques conectan con el suministro eléctrico del muelle en tierra en lugar de recurrir a los sistemas propios.

Capítulo 6

EL COMERCIO Y LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE

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

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

Las largas esperas en fronteras y puertos, unas tasas y trámites inapropiados, y normas y reglamentos poco claros sobre el comercio y el transporte pueden constituir todos ellos obstáculos grandes a los intercambios y afectar así de manera adversa a las inversiones y a la creación de empleo. El progreso de los países en desarrollo depende de que se facilite el comercio de un modo efectivo. Se beneficiarán de la “nueva geografía del comercio” (mayores exportaciones de manufacturas y más comercio Sur-Sur) sólo si sus importaciones y exportaciones no han de hacer frente a costos de transacción excesivos y a incertidumbres y demoras.

Las negociaciones sobre la facilitación del comercio fueron examinadas en la Decisión de 1º de agosto de 2004 del Consejo General de la OMC, el llamado conjunto de julio. Los Miembros de la OMC han entablado desde entonces negociaciones que persiguen mejorar los Artículos V, VIII y X del GATT de 1994, que tratan respectivamente de “Libertad de tránsito”, “Derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación”, y la “Publicación y aplicación de los reglamentos comerciales”.

La inclusión de la facilitación del comercio en el programa de negociaciones de la OMC refleja tendencias que se dan en el comercio internacional y los requisitos resultantes para que haya cadenas mundiales efectivas de oferta. Los procesos de producción globalizados corren parejas con los



Demoras medias de dos semanas en algunas fronteras entre PMA son un obstáculo para la competitividad de esos países y para su participación en la producción y el comercio internacionales.

crecientes intercambios en el seno de las propias empresas, así como con el comercio de componentes y productos no terminados. Los países que no faciliten de modo adecuado el comercio y el transporte no atraerán la inversión requerida para participar en ese proceso. El cambio de las pautas de la producción y el comercio no serían posibles sin unos mejores servicios logísticos y de transporte, y esto último a su vez no sería posible sin una facilitación del comercio y el transporte. La contenedorización, por ejemplo, facilita mucho los servicios de transporte multimodales de puerta a puerta. Desde 1985, el tráfico mundial de contenedores por los puertos se ha septuplicado y, sin embargo, todavía muchos PMA sin litoral han de recurrir casi siempre a servicios de transporte no contenedorizado. Esta situación obedece al menos en parte a los elevados riesgos, el mucho papeleo y los altos costos que entraña el comercio en tránsito.

Otra tendencia notable es el incremento de la parte del transporte en el gasto en logística internacional, mientras disminuyen los desembolsos en existencias. Esta tendencia va de la mano con unos servicios más rápidos, más frecuentes y más fiables. Retrasos en el despacho de aduanas y en otros trámites en fronteras y puertos, en cambio, obligan inevitablemente a gastar más en existencias, impidiendo de manera efectiva cualquier comercio o toda inversión extranjera directa que requiera entregas a su debido tiempo de bienes intermedios o de componentes.

Las negociaciones sobre la facilitación del comercio en la OMC se celebraron en el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. Este Grupo comenzó sus trabajos a finales de 2004 y desde entonces se ha reunido a intervalos regulares de uno a dos meses. Los países miembros de la OMC pusieron sobre la mesa más de 50 documentos, en su mayoría con propuestas sobre una amplia gama de cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio. Entre los temas adoptados figuraban, por ejemplo, la publicación de reglamentos comerciales, las tasas, el despacho y la aprobación de las mercancías, la reducción y simplificación de las formalidades, y el uso de las normas internacionales existentes.

Algunas de las propuestas presentadas se encuentran en el Anexo D del conjunto de julio de la OMC. En ese anexo se indican los vínculos y condiciones para la identificación de las necesidades y prioridades de los Miembros, así como la asistencia técnica y la implantación de

capacidad. Estos elementos guardan relación entre sí y al mismo tiempo tienen que ver con el trato especial y diferenciado. En particular, el Anexo D estipula que el alcance de los compromisos derivados de las negociaciones en la OMC deben ser proporcionales a la capacidad de ejecución de los países en desarrollo y menos adelantados. Indica, además, que la capacidad para aplicar obligaciones nuevas, sobre todo en esos países, vendrá determinada de conformidad con sus necesidades y prioridades de facilitación del comercio. Por último, la asistencia técnica y el establecimiento de capacidad deberían ayudar a los países en desarrollo y menos adelantados a cumplir los compromisos convenidos en las negociaciones. Varias de las propuestas presentadas en el Grupo de Negociación sugieren que esos elementos del Anexo D deberían tratarse paralelamente al proceso de clarificación y mejora de los Artículos V, VIII y X del GATT de 1994, ya que pueden aportar una contribución apreciable a la marcha de las negociaciones.

La inclusión de la facilitación del comercio en las negociaciones en la OMC ha llevado la cuestión aún más al primer plano de los planes de progreso económico de casi todos los países en desarrollo. Tal cosa ha redundado en una creciente conciencia y en implantación de capacidad en esa esfera. Varios países han creado comisiones nuevas sobre facilitación del comercio y el transporte; están celebrando muchas reuniones nacionales, regionales e internacionales; y se están publicando nuevas investigaciones sobre el particular. Muchas de esas actividades han podido realizarse gracias a donantes e instituciones financieras internacionales que han aportado más fondos para apoyar la facilitación del comercio y el transporte. La UNCTAD en particular ha creado un fondo para recibir aportaciones que ayuden a los negociadores en Ginebra o en las capitales de los países en desarrollo y menos adelantados a comprender mejor el alcance posible y las implicaciones de las medidas negociadas sobre facilitación del comercio. El fondo se propone ayudar a los países en desarrollo Miembros de la OMC a analizar las cuestiones en juego, definir su posición sobre el tratamiento de la facilitación del comercio en el contexto de las negociaciones de la OMC al respecto, y arbitrar fórmulas para aplicar de manera efectiva los compromisos convenidos. Las actividades de los principales protagonistas internacionales en materia de facilitación del comercio y el transporte se coordinan mediante mecanismos establecidos, como la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el

Comercio⁴ y los acuerdos entre organismos de las Naciones Unidas.

B. NOVEDADES EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL: ENTRADA EN VIGOR DEL CÓDIGO PBIP

Internacionalmente, uno de los hechos más recientes en materia de seguridad marítima fue la entrada en vigor el 1º de julio de 2004 del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)⁵. En diciembre de 2002, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó el Código como parte de un capítulo adicional⁶ al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). El Código, junto con varias otras enmiendas a SOLAS⁷, brinda un régimen nuevo completo de seguridad en el transporte marítimo internacional⁸. Se aplica a todos los buques de 500 toneladas de registro bruto o más, a buques de pasajeros, a unidades móviles de perforación submarina y a instalaciones portuarias donde recalcan los buques que hacen viajes internacionales⁹. La parte A) del Código establece una lista de requisitos obligatorios y en la parte B) figuran recomendaciones sobre cómo cumplir cada uno de los requisitos establecidos en la parte A).

El nuevo régimen en materia de seguridad establece una amplia gama de responsabilidades de gobiernos, instalaciones portuarias y propietarios y operadores de buques. Esas responsabilidades se describen con cierto detalle y con referencias apropiadas a las disposiciones respectivas del

Código en un informe anterior de la UNCTAD¹⁰. No obstante, para facilitar la referencia, se resumen a continuación las obligaciones principales:

Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

La responsabilidad principal de los Estados Contratantes a tenor del capítulo XI-2 de SOLAS y de la Parte A) del Código es determinar y respetar los niveles de protección. Entre las responsabilidades figuran:

- aprobación del *Plan de protección del buque*
- expedición de un *Certificado internacional de protección del buque*, una vez hecha la *verificación*
- ejecución y aprobación de la *Evaluación de la protección de la instalación portuaria*
- aprobación del *Plan de protección de la instalación portuaria*
- *determinación de las instalaciones portuarias* que han de designar en su seno un *Oficial de protección*
- adopción de *medidas de control y cumplimiento*.

Los gobiernos pueden delegar ciertas responsabilidades en Organizaciones de protección reconocidas (OPR) no gubernamentales.

Responsabilidades de los propietarios y/o los operadores de buques

Los propietarios y/o los operadores de buques tienen cierto número de responsabilidades, de las que una de las principales es asegurar que todo buque obtenga un *Certificado internacional de protección del buque* (CIPB) de las administraciones públicas del país donde esté abanderado o de una OPR, tal como una sociedad de clasificación. Para obtener un CIPB han de tomarse las medidas siguientes:

- designación de un *Oficial de la compañía para la protección marítima* (OCPM)
- ejecución de una *Evaluación de la protección del buque* (EPB) y desarrollo del *Plan de protección del buque* (PPB)

⁴ Véase www.gfptt.org.

⁵ Para el texto completo del Código PBIP, véase SOLAS/CONF.5/34, Anexo 1. Véase también *The International Ship and Port Facility Security Code*, Edición de 2003, ISBN 92-801-5149-5. Para más información, véase la página web de la OMI (www.imo.org). Conviene señalar que todas las circulares relacionadas con el Código PBIP publicadas por la OMI están disponibles en la página web en “legal”, “maritime security”.

⁶ Capítulo XI-2 sobre “Medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas”.

⁷ Los capítulos V y XI del Anexo a SOLAS se modificaron y el segundo de estos capítulos se volvió a numerar como capítulo XI-1.

⁸ Véase Código PBIP A), Art. 1.2.

⁹ Véase SOLAS capítulo XI-2/2 y Código PBIP A), Art.3.

¹⁰ *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, párrs. 80 a 86 (www.unctad.org).

- designación de un *Oficial de protección del buque* (OPB)
- formación, ejercicios y prácticas

Varios requisitos especiales obligatorios de los capítulos V, X-1 y X-2 de SOLAS se aplican a los buques y asignan responsabilidades adicionales a sus propietarios y a los gobiernos. Entre ellas figuran en particular las siguientes:

- *Sistema de identificación automática* (SIA)
- *Número de identificación del buque* (NIB)
- *Sistema de alerta de protección del buque* (SAPB)
- *Registro sinóptico continuo* (RSC)

Responsabilidades de las instalaciones portuarias

A tenor de su tamaño, en las instalaciones portuarias puede haber, dentro de los límites legales y administrativos de cada puerto, varias o incluso muchas responsabilidades a efectos del Código PBIP.

- *Plan de protección de la instalación portuaria* (PIIP): basándose en la *Evaluación de la protección de la instalación portuaria* efectuada y, a su término, aprobada por el gobierno nacional pertinente, deberá trazarse un *Plan de protección de la instalación portuaria*.
- *Oficial de protección de la instalación portuaria* (OPIP): Toda instalación deberá designar un *Oficial de protección*.
- Formación, ejercicios y prácticas.

Los gobiernos y el sector tuvieron que hacer frente al reto que suponía cumplir los diversos requisitos nuevos de seguridad en un plazo breve de tiempo que vencía el 1º de julio de 2004. Su cumplimiento cabal en esa fecha era crucial, ya que las consecuencias de no hacerlo podían ser graves.¹¹ Los esfuerzos por asegurar el cumplimiento redoblaron en esas semanas y días antes de la fecha límite y continuaron en el período inmediatamente posterior. A pesar de progresos inicialmente lentos en el cumplimiento del Código PBIP, las cifras facilitadas por los Gobiernos

¹¹ Para más detalles sobre las medidas de control y cumplimiento, véase el informe de la UNCTAD *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, párr. 85 (www.unctad.org).

miembros de la OMI indican que al 1º de julio de 2004 más del 86% de los buques y del 69% de las instalaciones portuarias declaradas como tales habían aprobado planes de seguridad.¹² En agosto de 2004, la OMI comunicó que el 89,5% de más de 9.000 instalaciones portuarias declaradas que habían aprobado Planes de Seguridad y “bastante más del 90%” de todos los buques contaban con Certificados Internacionales de Seguridad, lo que indicaba que se estaba logrando un cumplimiento casi total de las nuevas medidas de seguridad de la OMI. No obstante, la situación presentaba desigualdades con “bolsas regionales donde el progreso no había sido tan rápido como cabía esperar”. África y los países de la antigua Unión Soviética y de Europa oriental eran los que se describían como lentos en la aplicación de las nuevas normas de seguridad de PBIP.¹³

Según la OMI, las autoridades nacionales, así como todos los sectores involucrados, adoptaron una actitud pragmática y razonable respecto de las partes responsables de la aplicación de las nuevas medidas de seguridad en las semanas siguientes a la fecha límite del 1º de julio. No se señalaron perturbaciones importantes del comercio mundial como consecuencia de incumplimientos y, en particular, se siguió una actitud responsable en los casos en que cabía achacar a cuellos de botella administrativos cualesquiera deficiencias identificables. No obstante, hubo algunos informes sobre buques que habían sido detenidos, amonestados u ordenados regresar.¹⁴

En conjunto, parece que el desafío de asegurar el cumplimiento de una amplia gama de requisitos y dentro de un calendario estricto ha sido afrontado notablemente bien por gobiernos y miembros del sector por igual. Con todo, hay que destacar que tanto para unos como para otros sigue planteado el

¹² Véase el comunicado de prensa de 1º de julio de 2004, *Secretary-General Mitropoulos pays tribute to the efforts made to implement the ISPS Code* (www.imo.org).

¹³ Véase el comunicado de prensa de 6 de agosto de 2004, *Security compliance shows continuous improving* (www.imo.org). Sobre el cumplimiento del Código PBIP por los miembros de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), véase el sitio web de esta Asociación (www.iaphworldports.org).

¹⁴ Véase *Measures to Enhance Maritime Security; Progress Report on the Implementation of the Special Measures to Enhance Maritime Security Detailed in SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code*, MSC 79/5/1, 24 de septiembre de 2004, párrs. 6 y 7 (www.imo.org).

reto de mantener un cumplimiento cabal del nuevo régimen internacional de seguridad. El Código PBIP es de largo alcance y el ámbito de los requisitos pertinentes en materia de seguridad es amplio. Además de garantizar que se cumplen los requisitos formales pertinentes del Código,¹⁵ tanto los gobiernos como el sector siguen obligados a hacer evaluaciones de los riesgos y a asegurar que se da respuesta efectiva y apropiada al nivel de los mismos que se haya identificado.

El Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI ha publicado varias circulares para orientar en materia de aplicación del Código PBIP. Entre ellas figuran concretamente las siguientes:

- La circular 1111 del CSM¹⁶ se ocupa con cierto detalle de las medidas y procedimientos de protección que han de aplicarse durante la interfaz buque/puerto cuando el buque o la instalación no cumplen las prescripciones del capítulo XI-2 del Convenio Solas y del Código PBIP¹⁷. En un Anexo figuran unas detalladas “*Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima*”.¹⁸

¹⁵ Nótese, por ejemplo, un estudio sobre la aplicación del Código PBIP hecho por la Organización Europea de Puertos que señala el hecho de que algunos buques parece que están presentando certificados de tonelaje inferior a 500 toneladas brutas, expedidos en virtud de las normas de medición anteriores a 1969 y quedan así exentos de los requisitos del Código. Véase *ESPO Survey of implementation of ISPS Code/EU Regulation in EU Ports*, de 8 de marzo de 2005 (www.espo.be).

¹⁶ Véase *Orientación relativa a la implantación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP*, MSC/Circ. 1111, de 7 de junio de 2004. En ella también se dan recomendaciones para los buques que recalen en el puerto de un Estado que no tenga un Gobierno Contratante y recuerda a todas las partes que el requisito de que los buques lleven un registro de sus últimas 10 escalas en puerto se aplica sólo a las efectuadas a partir del 1º de julio de 2004.

¹⁷ *Ibid.*, Anexo I. La Guía también se refiere a la situación de los astilleros de construcción, conversión y reparación de buques y se ocupa de los requisitos del capítulo XI-2 y del Código PBIP, cuando un buque se relaciona con una unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

¹⁸ *Ibid.*, Anexo 2.

- En la circular 1130 del CSM¹⁹ figuran orientaciones sobre información relacionada con la protección que ha de suministrarse o puede solicitarse antes de la entrada de un buque en puerto.
- La circular 1132 del CSM²⁰ proporciona orientaciones sobre varias materias, en particular sobre el establecimiento de niveles de protección y respuesta, la práctica de dar cumplimiento a las solicitudes de declaración de protección y cuestiones relacionadas con el acceso al buque y al personal a bordo.
- La circular 1131 del CSM²¹ proporciona unas *Orientaciones provisionales sobre la autoevaluación voluntaria por los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y por las instalaciones portuarias*. En la Guía figura un cuestionario que permite a los gobiernos aquilatar la eficacia con que se cumplen y se prevé cumplir las obligaciones respecto de las instalaciones portuarias.

Con el fin de aplicar de un modo efectivo toda la gama de requisitos de seguridad del Código PBIP, los gobiernos y quienes forman parte del sector incurren en costos apreciables. Se ha intentado evaluar de forma aproximada esos costos, tanto mundialmente como en el plano nacional, pero no se ha publicado ningún cálculo completo desde que el Código entró en vigor. Sigue siendo materia debatida cómo deberían distribuirse los costos entre unos y otros y entre las diferentes partes de los sectores afectados.

Por lo que atañe al reparto de los costos entre las partes dentro de los sectores involucrados, hasta ahora hay una clara tendencia, sobre todo entre las autoridades portuarias y los concesionarios de terminales pero también entre los propietarios y los

¹⁹ MSC/Circ., de 14 de diciembre de 2004, *Guía para capitanes, compañías y funcionarios debidamente autorizados sobre los requisitos relacionados con la presentación de información relacionada con la seguridad antes de la entrada de un buque en puerto* (www.imo.org).

²⁰ MSC/Circ., 1132, de 14 de diciembre de 2004, *Guía relacionada con la aplicación del capítulo XI-2 del SOLAS y del Código de PBIP* (www.imo.org).

²¹ Véase *Guía provisional sobre la autoevaluación voluntaria de los Gobiernos Contratantes de SOLAS y de las instalaciones portuarias*, MSC/Circ., 1131, de 14 diciembre de 2004.

operadores de buques, a trasladar los gastos extraordinarios asociados al nuevo régimen de seguridad a sus clientes mediante el cobro de derechos y recargos por razones de seguridad. Si bien es bastante común, la práctica todavía no resulta uniforme y parece haber mucha diversidad en la cuantía de los recargos. Sin perjuicio de aceptar en general la necesidad de recuperar los gastos en seguridad, los transportistas han de pagar unos derechos por ese motivo, tanto a los puertos como a las compañías marítimas, que adolecen de falta de transparencia y se suman a los costos de transacción, sobre todo en el caso de los comerciantes de países en desarrollo.

Por ejemplo²², las tasas en los terminales por razones de seguridad en puertos continentales europeos giran en torno a 2 euros por contenedor (en importaciones y exportaciones, con exclusión del transbordo) en el caso de Oslo y a unos 5 euros en varios puertos españoles, a 8 en casi todos los puertos italianos, a 8,50 en Rotterdam y a 9 en Bremerhaven, Hamburgo, El Havre, Amberes y Zeebrugge. Los recargos que se han encontrado en puertos británicos van, para contenedores con mercancías que se exportan, desde 4,75 libras esterlinas en Thamesport a 7,50 en Felixstowe y, en el caso de las importaciones, desde 5,50 en Southampton a 10,50 en Felixstowe. Variaciones similares se observan en otras partes del mundo.²³

Los recargos por motivos de seguridad introducidos por algunas líneas marítimas de contenedores también varían, aunque en menor medida. La Conferencia de Armadores del Lejano Oriente anunció en agosto de 2004²⁴ que sus miembros cobrarían 5 euros por contenedor “que entrara o saliera de puertos del Norte de Europa, Escandinavia, el Báltico y el Mediterráneo”, 1,50 libras en el caso de los puertos británicos de

Tilbury, Felixstowe, Southampton y Thamesport (donde las líneas marítimas recuperan el recargo de seguridad de los transportistas/consignatarios), y 3,5 libras en otros puertos británicos. Hapag-Lloyd Container Line aplica una “tasa de seguridad del transportista”, de 6 dólares por contenedor²⁵, y P&O anunció en diciembre de 2004 que cobraría un “gravamen de porteador” por motivos de seguridad de 6 dólares a todos los contenedores transportados por esa línea desde el 1º de enero de 2005²⁶.

C. PRODUCCIÓN Y ARRIENDO DE CONTENEDORES

En los tres últimos años, la flota de contenedores creció a una tasa media de 7,7% (véase el cuadro 44) desde 15,45 millones de TEU a finales de 2001 a 19,31 millones a finales de 2004. El ritmo de expansión fue particularmente elevado en 2003, cuando alcanzó la notable cifra de 9,27%, que disminuyó en 2004 a 7,73%. La propiedad de esa flota en términos generales se divide por igual entre propietarios y arrendadores de contenedores. A finales de 2004, la parte de los segundos era ligeramente superior a 8,8 millones de TEU, que representaba del orden del 45% de la flota mundial.

Los precios de los contenedores explican en parte las escasas compras de unidades nuevas por los arrendadores. El precio de los contenedores para cargas secas aumentó más del 50% en 2004 en razón de la subida de precios del acero y la madera (véase el gráfico 9). En los años anteriores, la producción de contenedores había aumentado un 40%, dejando a los fabricantes sin existencias, y las compras de materiales se hicieron a precios más elevados. El precio de acero Corten, un material básico para fabricar contenedores, subió desde 410 dólares por tonelada a finales de 2003 a más de 550 a mediados de 2004. La madera contrachapada para el entarimado de los contenedores aumentó desde 450 dólares por metro cúbico a finales de 2003 a más de 600 en septiembre de 2004. Durante el mismo período, los precios de otras partidas, como los flejes de las esquinas y los cierres, subieron a tasas de dos dígitos. Como consecuencia de todo ello, el precio de un contenedor nuevo para cargas secas en general de 20 pies subió en un año desde 1.350 dólares a más de 2.000 a mediados de 2004 y a 2.200 a principios de 2005. Ese aumento es el mayor desde 1995.

²² La información del texto está tomada de un cuadro recopilado por Hapag-Lloyd Container Line donde figuran los pormenores sobre las tasas de seguridad de los terminales de varios puertos europeos, australianos, estadounidenses, sudamericanos y neozelandeses (www.hlcl.com). La Asociación de autoridades portuarias de los Estados Unidos ha publicado un útil resumen con información sobre los derechos y recargos aplicados en los puertos por motivos de seguridad según cálculos de autoridades portuarias y operadores de terminales de América del Norte (www.aapaports.org).

²³ *Ibid.*

²⁴ Véase el anuncio de 13 de agosto de 2004 (www.fefclondon.com).

²⁵ Véase www.hlcl.com.

²⁶ Véase www.ponl.com.

CUADRO 44

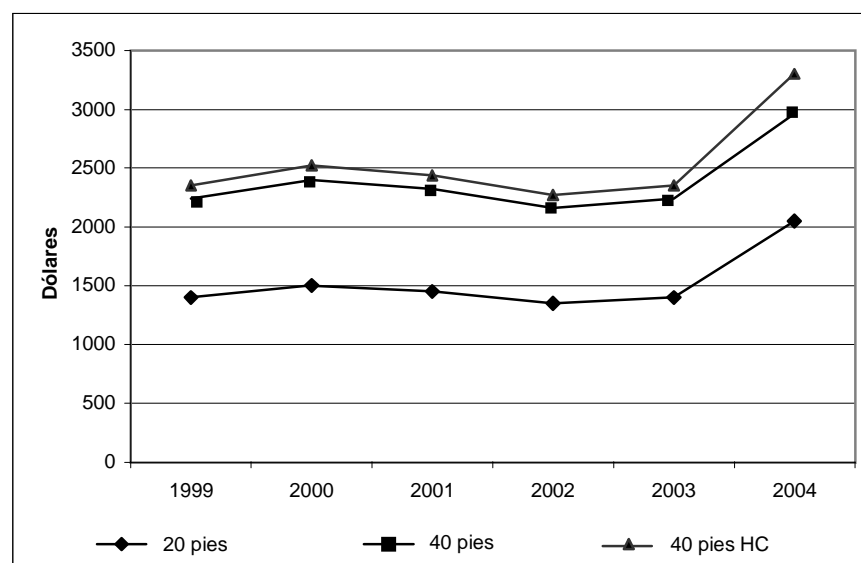
Flota mundial de contenedores
(en miles de TEU)

A finales de año	Flota mundial	Flota de arrendadores	Flota de porteadores
2001	15.455	6.895	8.560
2002	16.405	7.465	8.940
2003	17.925	8.240	9.685
2004	19.310	8.830	10.480

Fuente: *Containerisation International*, varios números.

GRÁFICO 9

Evolución de los precios de contenedores nuevos
(en dólares)



Durante el mismo período el precio de un contenedor de 40 pies de altura pasó de 2.200 dólares a 3.300. Un contenedor frigorífico de 40 pies de altura costaba 19.000 dólares a finales de 2004. Las entregas de portacontenedores nuevos hizo que los transportistas marítimos siguieran comprando contenedores, aun con los precios más altos.

La producción de contenedores aumentó un 20,8% en 2004 (véase el cuadro 45) y se concentró en China. De los 2,9 millones de TEU fabricados en 2004, más del 95% de los contenedores para carga seca y casi el 90% de los frigoríficos se produjeron en China. Esos fabricantes están registrando un lento proceso de concentración, ya que su número ha caído desde más de 30 hace una

década a unos seis hoy en día. Dos grandes fabricantes son CIMC y Singama, a los que corresponde alrededor del 50% y el 20% respectivamente de la producción mundial. Parte de la actividad del segundo tiene lugar en Indonesia.

El precio del arriendo de contenedores también subió en 2004. A finales de 2004, el fines generales de 20 pies era de 0,86 dólares día, similar al nivel alcanzado en 1998, pero 0,20 dólares más que en los dos años anteriores. A principios de 2005, ascendía a 0,92 dólares por día. La preocupación por la seguridad ha hecho que se ensayen contenedores “inteligentes”, que tienen un sensores incorporados para registrar toda manipulación en ellos o en su contenido.

CUADRO 45

Producción de contenedores
(en miles de TEU)

Tipos de contenedor	Producción en 2003	Producción en 2004
Carga seca	2.170	2.630
Totalmente frigoríficos	132	150
Tanque	12	20
Tipos regionales	85	100
Total	2.400	2.900

Dieciocho unidades de ese tipo, denominados Tamper Evident Secure Containers (TESC), fueron sometidos a pruebas en el último trimestre de 2004 entre Hong Kong (China) y Long Beach, con resultados satisfactorios. Esos contenedores tienen un dispositivo integrado en el marco de la puerta y usan lectores de comunicación inalámbrica para transmitir datos cifrados a las partes autorizadas. Otro sistema, el RAEWatch, que está siendo ensayado por Matson en la ruta nacional Oakland-Honolulu, brinda servicios similares.

D. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERNO

El aumento del volumen del comercio en 2004 puso de relieve los retos que encaran las compañías de transporte por ferrocarril en América del Norte y Europa occidental. Seis de las primeras señalaron unos ingresos netos que en su conjunto fueron de 3.400 millones de dólares en 2004, siendo los resultados de todas ellas positivos y comprendidos entre 100 millones de dólares y 1.200 millones. Ese hecho reflejó unos incrementos del volumen del tráfico del orden del 10,4% y unos mayores ingresos como consecuencia de la subida de las tarifas. Esto último se vio facilitado por el alza de los precios cobrados por las compañías de camiones frente a una demanda más elevada, unos costos altos de combustibles y la falta de conductores cualificados. La capacidad de inversión de los ferrocarriles, en cambio, siguió limitada por la modesta rentabilidad de las inversiones en infraestructura, que costaban alrededor de 2,5 millones de dólares por milla, centrándose, por tanto, las compañías en mejoras de explotación, tales como velocidades más altas y mayor frecuencia. En Europa occidental, la competitividad del ferrocarril se vio estimulada cuando la Comisión

Europea nombró a un alto funcionario para que supervisara la interoperabilidad de las redes europeas, incluidas las de países vecinos, y cinco portadores ferroviarios establecieron una alianza en materia de transporte para proporcionar con un contrato único servicios panaeuropeos a los clientes. Operadores de Alemania, Austria, España, Italia y la República Checa concertaron la Alianza Europea Bulls en Rotterdam a principios de 2005.

En China comenzaron mejoras importantes en el ferrocarril. En abril de 2004 se iniciaron unos servicios ferroviarios con contenedores apilados en doble fila entre Shanghai y Beijing. Esos servicios usan equipo chino normalizado para transportar contenedores de 40 pies con un tiempo de tránsito de 38 horas. El servicio comenzó con tres trenes semanales en cada dirección y con una parte modesta del mercado. También a mediados del 2004, empezó a construirse el primer centro de distribución de contenedores en Kunming, la capital de la provincia de Yunnan (en China sudoccidental). El centro costará alrededor de 60 millones de dólares y entrará en funcionamiento al cabo de dos años para manejar 300.000 TEU de contenedores. Parece estar en marcha una modernización en gran escala, con tres proveedores de equipo ferroviario de Canadá, Francia y el Japón, que han firmado contratos por valor de 885 millones de dólares para modernizar más de 2.000 kilómetros de vías. Entre los planes figura la construcción de una red de 18 centros de distribución de contenedores a finales de este decenio. Esos centros unirán las principales ciudades costeras e interiores con servicios ferroviarios de contenedores transportados en dos ringleras.

También se registraron otras novedades ferroviarias en Mozambique y Arabia Saudita. La

rehabilitación del Corredor de Nacala que une el puerto de este nombre en Mozambique con Malawi, país sin litoral, se terminó con un costo de 30 millones de dólares, y durante el año comenzaron los trabajos de mejora de un tramo de 77 kilómetros. También en 2004, los Ferrocarriles Saudíes anunciaron la apertura de un puente ferroviario en la península arábiga que unirá el puerto de Yambu, en el Mar Rojo, con Daman, en el Golfo Pérsico.

Los precios de los servicios ferroviarios fueron un motivo de preocupación en la Federación de Rusia y la India. Se consideraba que el aumento del 12,5% en las tarifas de las rutas nacionales y de las que conducen a puertos propuesto por los ferrocarriles rusos menoscababa la competitividad de los puertos de ese país, ya que las tarifas ferroviarias para el tráfico de exportación e importación a través de las fronteras no se veían afectadas por la propuesta. Transportistas y cargadores se oponían a las “tarifas intermodales telescópicas” propuestas por el operador ferroviario de la India Concor (Container Corporation of India), a cuyo tenor las

tarifas disminuyen con la distancia. Aducían que los complicados cálculos que utilizaban “tablas de distancias” suscitaban incertidumbre en los usuarios.

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 al 21 de julio de 2005 de los convenios marítimos internacionales adoptados con los auspicios de la UNCTAD. Se encontrará información completa y actualizada de esas y otras convenciones pertinentes en la página web de las Naciones Unidas www.un.org/law. Esta página ofrece también enlaces, entre otras, con las páginas de las siguientes organizaciones en las que figura información sobre los convenios adoptados bajo los auspicios de cada organización: Organización Marítima Internacional (www.imo.org/home.html), Organización Internacional del Trabajo (www.ilo.org) y Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (www.uncitral.org).

RECUADRO 3		
Estados Contratantes de los convenios sobre transporte marítimo que se indica, al 21 de julio de 2005		
Título del Convenio	Fecha de entrada en vigor o condiciones para la entrada en vigor	Estados Contratantes
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo (República del), 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 de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, 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, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia (30)
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 y 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 estos convenios, véase www.un.org/law/

Capítulo 7

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN LAS REGIONES: AMERICA LATINA

Este capítulo se centra en lo ocurrido en América Latina. Abarca la situación económica, el comercio de mercancías, la evolución de la flota mercante y los servicios de transporte marítimo

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

Durante el período que cubre este examen (2002-2004), las economías de América Latina y el Caribe resurgieron de lo más profundo de la crisis generada el año anterior por el colapso de la economía argentina, que hizo que el PIB regional se contrajera 0,5% en 2002 (véase el cuadro 46). En 2002, las economías de América Latina se redujeron 0,6%, registrando la Argentina y Uruguay un retroceso económico de 10,8 y 12,7% respectivamente. La economía venezolana se redujo un 8,9%, por causa de perturbaciones internas. Los países andinos se desempeñaron bien, con el Perú y el Ecuador a la cabeza, cuyo crecimiento fue de 4,9 y 3,8% respectivamente. El Brasil, la mayor economía sudamericana, registró un modesto aumento en su PIB de 1,5%, en parte por la crisis de los países vecinos. Los resultados económicos de los países del Caribe fueron positivos, con un crecimiento del PIB de 1,8% (tasa, sin embargo, inferior al 2,3% logrado el año anterior), presentando sólo tres de 12 países un retroceso. La contracción económica regional se tradujo en mayor desempleo, que fue del 10,8% en 2002, y en una expansión de las actividades no estructuradas, juntamente con una caída considerable del consumo regional. La inversión también fue baja, del orden del 18% del PIB medida a precios constantes de 1995, comparable a la cifra más baja registrada en el decenio de 1980 y por debajo del promedio de 19,5% habido en el decenio de 1990.

La recuperación se inició en 2003 y adquirió impulso en 2004, con un crecimiento medio del PIB de la región de 1,9 y 5,5% respectivamente en esos dos años. Únicamente, tres países, Venezuela, República Dominicana y Guyana, vieron contraerse sus economías en 2003. En Venezuela, la caída fue

sustancial, del 9,7%, y vino causada por problemas internos persistentes. En los otros dos países, la contracción fue modesta, menos del 1%. El resurgir económico de la Argentina fue notable, con un incremento de más del 8% en 2003 y 2004. Uruguay también se desempeñó muy vigorosamente en 2004, cuando tuvo un crecimiento del PIB del 12%, seguido de Chile y el Brasil con 5,8 y 5,1% respectivamente. Los aumentos de la producción en los países andinos y los de Centroamérica fueron también notables en 2003 y 2004, y México triplicó con creces su crecimiento del PIB en esos años. En 2003, los países del Caribe registraron mejores resultados que los latinoamericanos, con un crecimiento de su PIB de 3,4% en los primeros frente a 1,9% en los segundos. La situación se invirtió en 2004, cuando los países latinoamericanos lograron un crecimiento del 5,5%. La recuperación de 2003-2004 redujo la tasa de desempleo total a 10% en 2004, cuando las economías de casi todos esos países, que habían experimentado muchas reformas en el decenio de 1990, sacaron provecho del auge del comercio internacional. No obstante, se mantuvieron otras deficiencias estructurales, tales como la concentración de la riqueza y una cobertura de la seguridad social reducida para los trabajadores empleados.

Como muestra el cuadro 47, el saldo comercial de los países de América Latina y el Caribe fue positivo en el período de 2002 a 2004. La mayor demanda de los principales mercados mundiales y la notable expansión del comercio chino explican los mayores niveles de exportación en esos años, que se cifraron en 460.700 millones de dólares en 2004. La menguada demanda interna en casi todos los países latinoamericanos y caribeños, unida a modestos niveles de inversión, redujeron las importaciones por debajo de la cifra

CUADRO 46

Crecimiento porcentual del PIB a precios constantes de mercado de 1995 en los países de América Latina y el Caribe, 2001-2004

Países	2001	2002	2003	2004
Argentina ^a	-4,4	-10,8	8,7	9,0
Bolivia ^a	1,5	2,8	2,9	3,6
Brasil ^a	1,5	1,5	0,6	4,9
Chile ^a	3,1	2,2	3,3	6,1
Colombia ^a	1,1	2,5	2,0	4,0
Costa Rica	1,2	2,7	6,4	4,1
Cuba	3,0	1,2	2,5	3,0
Ecuador ^a	4,0	4,3	-0,4	1,8
El Salvador	5,1	3,8	3,1	6,9
Guatemala	1,7	2,1	2,0	1,8
Haití	2,6	2,2	2,0	2,6
Honduras	-0,6	-0,3	0,5	-3,0
México ^a	2,7	2,6	3,5	4,3
Nicaragua	-0,2	0,9	1,3	4,4
Panamá	3,0	0,9	2,3	4,0
Paraguay ^a	0,7	2,1	4,7	6,0
Perú ^a	2,7	-2,3	2,6	4,0
República Dominicana	0,3	4,9	4,0	4,8
Uruguay ^a	-3,4	11,2	2,5	12,3
Venezuela ^a	2,8	-8,9	-7,5	17,9
Total parcial	0,4	-0,6	1,9	5,5
Antigua y Barbuda	1,6	2,1	5,8	5,9
Barbados	-2,2	-0,5	2,2	3,0
Belize	5,0	4,2	4,9	7,0
Dominica	-3,3	-5,8	2,5	0,0
Granada	-3,8	-1,1	4,7	-1,4
Guyana	2,3	1,1	-0,6	1,5
Jamaica	1,8	0,9	2,3	1,9
Saint Kitts y Nevis	2,0	0,9	0,1	5,7
Santa Lucía	0,0	1,3	3,9	5,8
San Vicente y las Granadinas	-4,1	0,2	3,7	5,1
Suriname	5,0	3,0	5,6	4,0
Trinidad y Tabago	4,3	3,0	4,2	6,2
Total parcial	2,3	1,8	3,4	4,3
Total	0,4	-0,5	1,9	5,5

Fuente: Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe 2003-2004, apéndice estadístico, Cuadro A-2.

^a Cálculos de la Secretaría de la UNCTAD basados en UNCTAD, *Hanbook of Statistics 2004*; Oficina de Políticas y Planificación del Desarrollo/Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

CUADRO 47

Valor del comercio internacional de los países de América Latina y el Caribe, en varios grupos de países y en algunos de éstos
(miles de millones de dólares corrientes)

	Exportaciones (fob)			Importaciones (fob)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Valor del comercio en los países de América Latina y el Caribe	346,6	376,3	460,7	322,8	333	398,8
Mercosur	89,9	107	134,6	59,7	66	89,1
CAN (Comunidad Andina de Naciones)	53,3	57,3	77,6	40,7	39,6	50,3
Países del Caribe	5,4	5,8	6	9,8	9	9,2
MCCA (Mercado Común Centroamericano)	13,8	15,2	15,9	21,6	23,7	25,9
México	160,6	164,9	189	168,7	170,5	195,2
Chile	18,2	21	31,6	15,4	18	22,4
Panamá	5,3	5,1	5,9	6,3	6,1	6,7
Crecimiento porcentual en volumen del comercio de mercancías de los países de América Latina y el Caribe	1,3	4,5	10,8	-7,2	0,6	14,4

Fuente: Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe 2003-2004, apéndice estadístico, Cuadros A-6 y A-8; publicación de la CEPAL, LC/G.2265-P/E. Los datos de 2004 son provisionales y están tomados de las balanzas de pagos.

del año 2000, que sólo fue superada en 2004, cuando las importaciones ascendieron a 398,8 millones de dólares. Estos valores del comercio fueron una consecuencia del efecto combinado de las subidas de los precios expresados en dólares de los bienes comerciados y de los sustanciales incrementos del volumen, que en 2004 fueron del 10,8% para las exportaciones y del 14,4% para las importaciones.

La contribución de las diversas agrupaciones de países al valor del comercio internacional de la región también figura en el cuadro 47. Mercosur comprende cuatro países (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y sus exportaciones supusieron el 29,2% del total de la región, con un aumento respecto del 25,9% de 2002. La Comunidad Andina (CAN) integra a cinco países (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) y en 2004 exportó el 16,9% del total de la región. La Comunidad del Caribe engloba a 20 países y territorios (Anguila, Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice,

Cuba, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, y Trinidad y Tabago), incluidos los que pertenecen al Mercado Común del Caribe (CARICOM), la Organización de Estados del Caribe Oriental y la Iniciativa de la Cuenca del Caribe del Gobierno de los Estados Unidos. En 2004, estos países hicieron en su conjunto el 1,3% de las exportaciones regionales. Ese mismo año, los cinco países (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) del Mercado Común Centroamericano (MCCA) aportaron el 3,5% de las exportaciones regionales. Los tres países restantes, Chile, México y Panamá, no pertenecen a ninguno de esos grupos y contribuyeron con 4,1, 6,9 y 1,2% respectivamente a esas exportaciones. Las exportaciones de México, un socio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) junto con los Estados Unidos y el Canadá, incluyen la maquila, es decir, las instalaciones de montaje de propiedad extranjera.

B. EL COMERCIO DE MERCANCÍAS

La estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe figura en el cuadro 48, con cifras del año 2002. La parte sustancial de los productos básicos (artículos alimentarios, productos agrícolas, minerales y combustibles) en las exportaciones se refleja en su proporción de 32,4% del valor de las exportaciones totales. Dentro de esa categoría, el petróleo crudo destaca con un total de 42.400 millones de dólares. El principal destino de las exportaciones fue el mercado de los Estados Unidos, con una parte de casi el 60% del total, que refleja el importante

papel de las exportaciones mexicanas. Otros países de la región eran un claro destino segundo, con un porcentaje de 14,8. En suma, los destinos dentro del hemisferio representan del orden de los tres cuartos de las exportaciones de los países de América Latina y el Caribe. Esa parte pudo aumentar en los años siguientes; el comercio dentro de la Comunidad Andina se incrementó el 59% desde 2003 a 2004, creciendo el comercio de productos no tradicionales en un 56%. Las exportaciones de los países de América Latina y el Caribe a Europa constituyen el 11,5% del total y las destinadas al Japón y a otros países asiáticos el 6,5%.

CUADRO 48

Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe en 2002
(el total mundial figura en miles de millones de dólares; todos los datos regionales son porcentajes)

EXPORTACIONES de los países de América Latina							
	Mundo	Estados Unidos	Japón	Unión Europa	Asia Pacífico ^a	América Latina	Otros destinos
Todos los productos	326,1	58,9	1,8	11,5	4,7	14,8	8,3
<i>de los cuales:</i>							
Alimentos	26,3	19,0	3,3	29,0	7,6	20,1	20,9
Productos primarios agrícolas	28,5	35,5	5,1	28,6	8,8	11,4	10,5
Minerales	8,3	8,6	18,5	27,1	22,8	8,5	14,5
Combustible	42,4	61,6	0,3	8,6	1,2	16,3	12,0
Todas las demás manufacturas	220,6	68,1	0,8	7,2	3,8	14,5	5,5
IMPORTACIONES de los países de América Latina y el Caribe							
	Mundo	Estados Unidos	Japón	Unión Europa	Asia Pacífico ^a	América Latina	Otros destinos
Todos los productos	317,4	45,9	5,1	14,1	11,2	15,9	7,7
<i>de los cuales:</i>							
Alimentos	13,8	41,2	0,1	11,0	5,0	37,8	4,9
Productos primarios agrícolas	12,4	50,3	0,1	4,5	4,5	30,0	10,7
Minerales	1,7	20,4	2,2	10,6	5,0	45,3	16,6
Combustible	11,7	15,7	0,4	1,0	6,8	43,7	32,3
Todas las demás manufacturas	277,8	47,4	5,8	15,3	12,1	12,8	6,6

Fuente: Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe 2003-2004, publicación de la CEPAL 2005, (LC/G.2265-P/E). Los datos proceden de fuentes comerciales que siguen una metodología diferente de la indicada en el cuadro 47.

^a Cálculos de la Secretaría de la UNCTAD basados en UNCTAD, Handbook of Statistics 2004; Oficina de Planificación y Políticas de Desarrollo/Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

La parte de los productos básicos en las importaciones de la región fue del 11,4%. Los pagos fluctuaron en torno a los 13.000 millones de dólares para cada uno de los tres principales productos importados, a saber, alimentos, productos agrícolas y combustible. Aquí también los Estados Unidos fueron la fuente principal de esas importaciones (45,9%), mientras los países de la región representaron el 15,9%. En total, las importaciones procedentes del hemisferio supusieron dos tercios de las importaciones totales. La parte de las importaciones procedentes del Japón y de otros países asiáticos representaron el

16,3% y fue superior a la de las importaciones provenientes de Europa (14,1%).

En el cuadro 49 figuran para los 10 mayores países de América Latina y el Caribe el destino de sus exportaciones y el origen de sus importaciones en el año 2002. La parte del mercado estadounidense es mayor cuanto más próximos a ellos están los países. La proporción que corresponde al comercio regional resulta más elevada en Sudamérica, sobre todo entre los países del Mercosur.

CUADRO 49

Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe que se indica, 2003

País	Miles de millones de dólares		Destino de las exportaciones en porcentaje				
	World	USA	Japón	UE-15	Asia en desarrollo	Región	Otros destinos
Argentina	29,6	10,6	1,2	19,7	19,9	38,8	9,9
Brasil	73,1	23,1	3,2	24,8	16,9	20,2	11,8
Chile	20,1	17,8	11,2	24,3	20,9	19,3	6,5
Colombia	13,1	47,1	1,5	14,4	2,6	28,7	5,7
Costa Rica	5,8	47,1	1,0	18,2	9,5	22,7	1,4
México	165,4	88,9	0,4	3,4	1,1	3,7	2,6
Panamá	0,8	52,0	0,8	23,2	3,7	17,7	2,6
Perú	8,7	26,5	4,5	25,4	13,6	18,2	11,9
Venezuela	25,0	44,3	0,5	12,6	1,9	31,9	8,8

País	Miles de millones de dólares		Destino de las exportaciones en porcentaje				
	World	USA	Japón	UE-15	Asia en desarrollo	Región	Otros destinos
Argentina	13,8	16,4	2,9	19,6	11,1	42,1	8,0
Brasil	50,8	20,0	5,2	26,0	16,1	17,6	15,2
Chile	17,4	14,6	3,7	18,5	14,2	42,0	7,0
Colombia	13,9	29,6	4,6	15,5	11,6	27,4	11,2
Costa Rica	7,4	49,8	4,2	13,4	5,9	23,3	3,4
México	171,3	61,9	4,5	10,6	14,0	4,5	4,5
Panamá	3,1	35,0	6,2	7,4	5,4	29,6	16,5
Perú	8,4	18,6	4,4	12,6	15,7	41,6	7,1
Venezuela	8,4	33,0	2,3	21,6	5,5	31,5	6,1

Fuente: Base de datos COMTRADE de las Naciones Unidas al 5 de julio de 2005.

Nota: No se dispone de datos sobre el comercio de la República Dominicana.

C. LA FLOTA MERCANTE DE LOS PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA

En el cuadro 50 se indica la flota mercante registrada en los países en desarrollo de América, con exclusión de los de libre matrícula (Bahamas, Bermudas y Panamá). La parte de la flota mercante matriculada en esos países aumentó de modo constante entre 1980 y 2000 y luego se estancó en el nivel alcanzado ese año. En 1980, la flota mercante de esos países se mantuvo en 3,2% de la flota mundial; en 1990 aumentó al 3,5% y llegó el 4,2% en el año 2000. Hasta 2003 se mantuvo esa misma proporción; en 2004 hubo una pequeña reducción al 4,1%. El tonelaje actual que poseen esos países supone 36,74 millones de TPM.

La propiedad geográfica ha cambiado de manera espectacular desde 1980. Los países de la costa este de Sudamérica poseían el 58% de la flota regional en 1980. Esa parte disminuyó un poco a 56,6% en 1990 y se redujo a más de la mitad en el año 2000, cuando fue sólo de 20,4%. La proporción siguió reduciéndose y en 2004 se cifraba en el 14% de la flota regional. Durante el período de 1980 a 2000 esa tendencia corrió parejas con la de los países de la costa oeste de Sudamérica, cuya parte disminuyó desde 12,5% en 1980 a 10,8% en 1990 y bajó a la mitad hasta el 4,8% en el año 2000. Este declive de larga duración parece haber terminado: la proporción aumentó al 5% en 2003 y bajó al 4,7% el último año. Las mejoras registradas por países de la región del Caribe o próximos a ella, como México y otros de América Central, casi triplicaron su parte desde el 29,5% en 1980 al 32,6% en 1990 y el 74,8% en 2000. Sus flotas ahora representan más de los cuatro quintos del tonelaje regional. La parte sustancial lograda por esos países refleja la expansión de tres registros de libre matrícula de segundo orden, a saber, Antigua y Barbuda, las Islas Caimán, y San Vicente y las Granadinas, que en su conjunto representan los tres cuartos del tonelaje registrado por países del Caribe, Centroamérica y México.

La composición de la flota en 2004 fue como sigue: 23,6% eran petroleros, 28% graneleros de carga seca, 26,3% buques de carga general, 14,5% portacontenedores y 7,5% otros tipos de buque. Desde el año 2000, la parte de petroleros (23,6%), y portacontenedores (14,5%), en particular la de estos últimos, ha aumentado, mientras ha disminuido la de otros tipos de buque. La parte de petroleros puede incrementarse en los próximos años habida

cuenta de que PDVSA (Petróleos de Venezuela S.A.) se propone construir 42 buques de ese tipo. Con todo, la parte de los buques de carga general (26,3%) y otros buques (7,5%) en la flota regional es superior a los promedios mundiales (10,3 y 5,5% respectivamente). Correspondió a los petroleros una proporción sustancial, próxima al 50%, de las flotas de los países que se encuentran en las costas oriental y occidental de Sudamérica, mientras los portacontenedores representan el 17,2% de la flota de los países de la región del Caribe o próximos a ella, de México y de Centroamérica.

Distribución por edad de las flotas mercantes

A finales de 2004, la edad media de la flota de los países en desarrollo de América, con exclusión de los principales países de libre registro, era de 16,7 años (véase el cuadro 51). La flota era así más vieja que la de los países en desarrollo y que la mundial, cuya edad media en esas mismas fechas se cifraba en 13,1 y 12,3 años respectivamente. No obstante, la flota de los países en desarrollo de América era más joven que a finales de 2001, cuando tenía una edad media de 17,1 años. Los graneleros y otros tipos de buque de los países en desarrollo de América eran los de mayor edad (19,1 años), seguidos de cerca por los buques de carga general (18,3 años). Los petroleros eran un poco más jóvenes (16,3 años). La flota de portacontenedores, sin embargo, con sólo 8,3 años de edad, era más joven que la de los países en desarrollo en su conjunto o que la mundial, cuyas edades medias eran 9,3 y 9,4 años respectivamente.

D. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

En estos países se transportan por vía marítima sobre todo mercancías en graneleros y buques de línea regular. En 2003, los puertos de la región cargaron 897,8 millones de toneladas, que suponen el 27,9% de las mercancías embarcadas en puertos de países en desarrollo y el 13,9% del total mundial.

En el cuadro 52 figuran estimaciones del tráfico internacional en petroleros, graneleros de carga seca y buques de línea regular para cada una de las divisiones parciales del grupo 9 (véase el anexo 1). La parte transportada en petroleros en el total embarcado en toda la región fue del 39,4%, con un 44,5% para los graneleros de carga seca. Las mercancías desembarcadas supusieron 374,3 millones de toneladas, que representan el

CUADRO 50

La flota mercante mundial y la de los países de América Latina, en los años que se indica
(en miles de TPM)

	Año	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Buques de otro tipo
Total mundial	1980	682.768	339.324	185.652	115.824	11.243	30.725
	1990	658.377	245.936	234.659	102.676	25.955	49.151
	2000	808.377	285.442	281.655	102.653	69.216	69.412
	2002	844.234	304.396	300.131	97.185	82.793	59.730
	2003	856.974	316.759	307.660	94.767	90.461	47.327
	2004	895.843	336.156	320.584	92.048	98.064	48.991
América Latina – total^a	1980	21.794	7.914	6.183	6.547	37	1.113
	1990	25.529	7.501	9.025	6.348	364	2.291
	2000	34.051	7.645	9.934	9.837	3.540	3.095
	2002	35.648	8.946	9.760	9.265	4.096	3.581
	2003	36.001	9.387	9.899	9.092	4.889	2.732
	2004	36.741	8.687	10.299	9.672	5.345	2.738
Costa este de Sudamérica	1980	12.649	4.866	3.893	3.491	0	399
	1990	14.459	5.119	6.303	1.907	214	916
	2000	6.923	3.039	2.625	687	196	376
	2002	6.663	2.992	2.409	578	188	495
	2003	6.418	2.867	2.201	622	189	539
	2004	5.131	2.444	1.403	528	189	567
Costa oeste de Sudamérica	1980	2.717	484	929	1.212	0	92
	1990	2.770	558	973	1.022	0	217
	2000	1.646	615	370	236	77	348
	2002	1.746	770	286	204	76	409
	2003	1.817	859	328	209	51	369
	2004	1.740	818	323	189	21	389
Otros (including México, Caribbean and Central América)	1980	6.428	2.564	1.361	1.844	37	622
	1990	8.300	1.824	1.749	3.419	150	1.158
	2000	25.482	3.991	6.939	8.914	3.267	2.371
	2002	27.239	5.183	7.065	8.483	3.832	2.677
	2003	27.766	5.661	7.370	8.262	4.650	1.823
	2004	29.871	5.425	8.574	8.955	5.135	1.783

Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números.

^a Los tonelajes registrados en Bahamas, Bermudas y Panamá no se incluyen en el total parcial de América Latina, ya que se clasifican como de libre matrícula.

CUADRO 51

Distribución por edad de la flota mercante en América Latina y el Caribe, por tipo de buque
(porcentaje del total de TPM y edad en años)

País o agrupación	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad a finales de 2004 ^a	Edad a finales de 2001
Flota mundial	Todos los buques	23,0	21,9	16,5	11,3	27,3	12,3	13,9
	Petroleros	29,0	22,8	20,9	11,7	15,7	10,3	
	Graneleros	20,2	22,0	14,6	12,4	30,8	13,0	
	Cargueros	7,3	15,0	10,7	10,9	56,1	17,5	
	Portacontenedores	31,9	29,3	16,3	8,8	13,7	9,4	
	Todos los demás	16,0	15,7	11,9	8,1	48,4	15,6	
Países en desarrollo (incluidos los países de libre matrícula)	Todos los buques	23,3	25,1	15,2	10,0	26,3	11,9	14,3
	Petroleros	27,4	25,8	20,7	9,7	16,4	10,3	
	Graneleros	23,7	26,4	12,9	11,2	25,8	11,8	
	Cargueros	8,1	18,2	11,4	9,1	53,1	16,8	
	Portacontenedores	29,4	29,9	16,4	10,1	14,1	9,7	
	Todos los demás	17,1	16,2	8,8	5,2	52,6	15,8	
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	10,2	16,1	10,9	10,9	51,9	16,7	17,1
	Petroleros	9,2	18,8	10,5	14,3	47,3	16,3	
	Graneleros	8,3	5,0	6,4	16,5	63,7	19,1	
	Cargueros	6,6	12,0	11,5	7,0	62,9	18,3	
	Portacontenedores	25,0	44,5	20,4	2,2	7,9	8,3	
	Todos los demás	4,9	10,2	8,4	11,0	65,4	19,1	
Anguila	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	20,0
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Antigua y Barbuda	Todos los buques	26,1	38,7	18,8	3,6	12,7	9,1	
	Petroleros	0,0	33,6	0,0	4,1	62,3	17,7	
	Graneleros	44,2	13,4	8,7	0,0	33,7	10,8	
	Cargueros	18,4	33,8	19,9	7,8	20,1	11,2	
	Portacontenedores	27,2	47,0	20,5	1,8	3,5	7,4	
	Todos los demás	36,1	35,0	8,7	0,1	20,1	9,0	
Argentina	Todos los buques	0,8	7,4	2,9	9,1	79,9	21,2	
	Petroleros	0,0	34,0	0,0	0,0	66,0	17,9	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	4,1	0,0	6,2	0,0	89,7	21,9	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,2	3,4	18,8	77,6	21,9	

CUADRO 51 (continuación)

País o agrupación	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad a finales de 2004 ^a	Edad a finales de 2001
Barbados	Todos los buques	16,2	27,3	11,8	4,5	40,1	13,9	
	Petroleros	53,5	18,5	0,0	0,0	28,0	8,9	
	Graneleros	0,0	43,5	22,2	0,0	34,3	13,8	
	Cargueros	5,1	10,1	6,0	19,7	59,1	18,8	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,7	0,0	7,9	7,6	83,7	21,9	
Belice	Todos los buques	2,8	0,7	9,6	11,3	75,7	21,0	
	Petroleros	1,2	0,5	8,0	5,6	84,7	21,9	
	Graneleros	5,0	0,0	0,4	4,2	90,3	22,1	
	Cargueros	3,0	1,0	13,3	12,0	70,6	20,4	
	Portacontenedores	0,0	0,0	10,5	0,0	89,5	22,3	
	Todos los demás	0,4	0,4	6,3	19,9	73,1	21,3	
Bolivia	Todos los buques	0,0	0,4	0,0	0,0	99,6	23,4	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Todos los demás	0,0	7,9	0,0	0,0	92,1	22,2	
Brasil	Todos los buques	1,7	9,8	19,3	23,4	45,8	17,8	
	Petroleros	0,4	12,5	23,8	20,1	43,2	17,3	
	Graneleros	0,0	6,3	6,5	36,8	50,4	19,3	
	Cargueros	0,0	9,5	54,3	3,7	32,5	15,5	
	Portacontenedores	0,0	9,5	35,8	0,0	54,7	17,8	
	Todos los demás	20,2	9,1	1,2	19,8	49,7	16,2	
Islas Vírgenes (Reino Unido)	Todos los buques	1,3	0,0	0,0	3,3	95,4	23,0	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	28,6	0,0	0,0	71,4	0,0	12,7	
Islas Caimán	Todos los buques	18,8	21,2	11,9	12,1	36,0	13,8	
	Petroleros	28,8	38,1	9,4	10,3	13,3	9,3	
	Graneleros	17,0	6,3	14,2	17,9	44,6	16,0	
	Cargueros	0,0	0,0	3,3	7,7	89,0	22,6	
	Portacontenedores							
	Todos los demás	6,2	48,2	40,4	0,0	5,2	9,6	
Chile	Todos los buques	6,8	5,1	18,6	14,2	55,4	18,1	
	Petroleros	15,2	0,0	36,7	20,5	27,6	14,7	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	3,5	0,0	0,1	18,2	78,3	21,6	
	Portacontenedores	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	
	Todos los demás	1,7	15,5	18,1	20,4	44,3	17,2	

CUADRO 51 (continuación)

País o agrupación	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad a finales de 2004 ^a	Edad a finales de 2001
Colombia	Todos los buques	2,3	0,8	0,6	1,0	95,3	22,7	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	5,8	1,9	1,5	1,6	89,2	21,7	
Costa Rica	Todos los buques	0,0	0,0	11,9	0,0	88,1	22,1	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	11,9	0,0	88,1	22,1	
Cuba	Todos los buques	0,2	0,0	0,0	0,1	99,7	23,4	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,6	0,0	0,0	0,3	99,1	23,3	
Dominica	Todos los buques	0,0	0,9	3,3	33,2	62,6	20,8	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	55,6	44,4	19,9	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	23,0	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Todos los demás	0,0	0,0	67,2	6,1	26,8	15,4	
República Dominicana	Todos los buques	4,4	0,0	0,0	0,0	95,6	22,5	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	31,8	0,0	0,0	0,0	68,2	16,7	
Ecuador	Todos los buques	0,1	63,9	0,8	2,7	32,5	12,7	
	Petroleros	0,0	77,3	0,0	0,7	22,0	10,7	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,7	0,0	4,8	12,7	81,8	22,0	
El Salvador	Todos los buques	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	

CUADRO 51 (continuación)

País o agrupación	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad a finales de 2004 ^a	Edad a finales de 2001
Islas Malvinas (Falkland) ^b	Todos los buques	0,0	0,0	17,1	62,1	20,8	17,5	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	17,3	63,0	19,7	17,4	
Granada	Todos los buques	0,0	4,5	0,0	0,0	95,5	22,8	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	
Guatemala	Todos los buques	0,0	0,0	78,9	0,0	21,1	14,4	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	
Guyana	Todos los buques	0,0	1,6	0,0	7,2	91,2	22,8	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	8,4	91,6	23,0	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	6,7	0,0	5,7	87,6	22,0	
Haiti	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
Honduras	Todos los buques	0,1	0,3	0,2	0,5	98,9	23,4	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,1	0,2	0,1	0,4	99,1	23,4	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Todos los demás	0,1	1,3	0,9	2,1	95,7	23,0	
Jamaica	Todos los buques	0,0	0,0	8,5	14,4	77,1	21,6	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	9,1	15,5	75,4	21,4	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0	

CUADRO 51 (continuación)

País o agrupación	Tipos de buque	0 a 4 años	5 a 9 años	10 a 14 años	15 a 19 años	20 años y más	Edad a finales de 2004 ^a	Edad a finales de 2001
San Vicente y las Granadinas	Todos los buques	2,0	2,0	3,8	12,4	79,8	21,5	
	Petroleros	0,5	5,9	1,8	0,0	91,9	22,2	
	Graneleros	3,1	0,6	3,7	19,1	73,4	21,1	
	Cargueros	0,7	2,2	4,2	5,2	87,7	22,2	
	Portacontenedores	0,0	15,5	8,1	15,1	61,3	19,0	
	Todos los demás	1,5	4,9	4,1	9,4	80,1	21,3	
Suriname	Todos los buques	0,0	3,7	0,0	44,6	51,7	20,0	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	89,4	10,6	17,7	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	7,0	
Trinidad y Tabago	Todos los buques	8,9	5,0	0,0	12,7	73,3	19,9	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	9,3	5,3	0,0	13,2	72,2	19,8	
Islas Turcas y Caicos	Todos los buques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Uruguay	Todos los buques	1,7	0,4	0,7	2,7	94,5	22,8	
	Petroleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Cargueros	0,0	0,0	0,0	4,6	95,4	23,2	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Todos los demás	2,4	0,5	1,0	3,0	93,1	22,6	
Venezuela	Todos los buques	2,6	20,8	5,8	7,3	63,4	18,4	
	Petroleros	4,2	32,2	7,5	10,9	45,2	15,7	
	Graneleros	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Cargueros	0,0	0,0	6,5	0,0	93,5	22,7	
	Portacontenedores	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5	
	Todos los demás	0,6	7,8	5,4	4,1	82,1	21,2	

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay.

^a Para calcular la edad media se ha supuesto que los años que tienen los buques se distribuyen por igual entre el límite inferior y superior de cada grupo de edad. Para el grupo de 20 años y más, se ha fijado el punto medio en 23,5 años.

^b La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de Argentina y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

CUADRO 52

Tráfico internacional estimado por tipo de servicio marítimo
(millones de toneladas)

	Mercancías embarcadas			Total embarcado	Mercancías desembarcadas			Total desembarcado
	Petroleros	Graneleros	Buques de línea		Petroleros	Granaderos	Buques de línea	
Caribe	25,7	9,5	3,2	38,4	40,6		17,9	58,5
México y Centroamérica	116,3	4,1	45,1	165,5	27,4	26,6	38,7	92,7
Sudamérica-Costa septentrional	139,8		3,5	143,3	15,9		7,6	23,5
Sudamérica-Costa oriental	44,7	308,7	63,6	417,0	40,4	46,7	28,2	115,3
Sudamérica-Costa occidental	27,0	77,5	29,2	133,7	20,7	59,5	4,2	84,4
	353,5	399,8	144,6	897,8	144,9	132,8	96,5	374,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD.

18,4% de esa actividad en puertos de países en desarrollo y el 5,7% en todos los puertos del mundo. El tráfico de mercancías en buques de línea regular se cifró en 144,6 millones de toneladas, es decir, el 16,1% de las mercancías embarcadas, y en 96,5 millones de toneladas, esto es, del orden de un cuarto de las mercancías desembarcadas; por tanto, hubo un desequilibrio a favor de las exportaciones. Las cifras preliminares para 2004 muestran un incremento del 1,7% en el tonelaje embarcado hasta 913,5 millones de toneladas.

Servicios de petroleros

Las exportaciones de crudos se hacen desde terminales especializados e integrados en las operaciones de las compañías petroleras. Por ejemplo, PDVSA posee varios terminales para exportar y una flota de petroleros para transportar los crudos al extranjero, en parte a su red de refinerías del Caribe, los Estados Unidos y Europa. Los terminales para exportar están principalmente en torno al Caribe, tal como ocurre con los tres grandes terminales de Cayo Arcas, Dos Bocas y Pajaritos operados por PEMEX (Petróleos Mexicanos) y con los terminales venezolanos situados en el Lago Maracaibo y a lo largo de la costa septentrional de Sudamérica. El terminal colombiano de Coveñas, que en 2003 cargó unos 13,6 millones de toneladas, se encuentra también en esa costa. El Ecuador tiene terminales junto a la costa occidental de Sudamérica.

Se fleta tonelaje Aframax para transportar petróleo desde el Caribe al terminal de Louisiana Oil Offshore Platform (LOOP) en la costa estadounidense del Golfo de México, a otros terminales del litoral oriental de los Estados Unidos y a refinerías ubicadas en algunas islas caribeñas. Entre 2002 y 2004 las tarifas aumentaron a tenor de la evolución del mercado mundial de petroleros. En 2002, las tarifas medias desde México a la costa oriental estadounidense fueron de 127 WS en abril y 185 WS en noviembre. En el año siguiente, pasaron de 146 WS en enero a 278 WS en diciembre y en 2004 hubo un aumento menos pronunciado desde 314 WS a comienzos del año a 349 WS en diciembre (que equivale a un fletamento por tiempo de 67.600 dólares por día). Los contratos cerrados reflejaron la volatilidad de los mercados de petroleros durante esos años. En abril de 2003, Royal Dutch Shell fletó el *Genmar Boss* para llevar 70.000 toneladas de petróleo crudo desde el litoral oriental de México a la costa estadounidense en el Golfo de México a 200 WS, mientras en mayo de 2004 contrató el *Regent* para la misma ruta y carga a 170 WS. Para destinos en las islas del Caribe se contrató tonelaje con tarifas proporcionales al tamaño del buque. En ese mismo mes, Valero fletó el *Tito Tapias* para transportar 130.000 toneladas a Aruba en 495.000 dólares, mientras Petro-Jamaica contrató el *Andros* para acarrear 50.000 toneladas a Kingston en 260.000 dólares. Para destinos alejados se utilizaron petroleros mayores: Reliance

fletó el *Utah* para llevar 275.000 toneladas a la India en 2,55 millones de dólares. Las tarifas se mantuvieron por debajo de 200 WS para las rutas por el Caribe en septiembre de 2004; Exxon contrató el *Genmar Constantine* para transportar 70.000 toneladas desde Coveñas a Baton Rouge a 155 WS. Petroleros más pequeños se usan para transportar crudos por otros exportadores sudamericanos: en septiembre de 2004, Citgo fletó el *Maya* para acarrear 50.000 toneladas desde el Ecuador a la costa oeste de Norteamérica.

Se importa petróleo crudo desde el África occidental y el Golfo Pérsico, en particular por el Brasil. Las compañías petroleras utilizan para ese tráfico tonelaje de tamaño Suezmax o superior y se beneficiaron de la volatilidad de las tarifas. En abril de 2003, Petrobras, la compañía brasileña de petróleo, fletó dos buques el *Kimolo* y el *Front Emperor* con una diferencia de tres días para transportar sendos envíos de 130.000 toneladas desde el África occidental al Brasil, y pagó 150 WS y 107 WS respectivamente. En mayo de 2004, contrató otros dos buques el *Tropic Brilliance* y el *Genmar Ariston*, para viajes y cargas similares y encontró que las tarifas eran de 115 WS y 112 WS.

El comercio de productos derivados del petróleo, en particular desde las refinerías a puertos estadounidenses, reviste importancia en el Caribe. En ese transporte se emplean petroleros más pequeños en la gama de 25.000 a 35.000 TPM. Las tarifas habituales para utilización inmediata en la ruta de Curaçao a Houston aumentaron desde 9,80 dólares por tonelada en diciembre de 2002 a 14,30 dólares en diciembre de 2003 e incluso subieron hasta 20,50 dólares un año más tarde. El equivalente de un fletamento por tiempo determinado de un petrolero de 30.000 TPM era de 34.100 dólares por día en diciembre de 2004, más de dos veces y media el nivel de diciembre de 2002 (13.900 dólares por día). En otras partes, las importaciones de crudos, juntamente con el comercio interno de cabotaje de petróleo crudo y sus derivados, constituyen un tráfico apreciable. Por ejemplo, las importaciones brasileñas de crudos a las que se suma el tráfico interno de productos del petróleo, discurren por terminales de Petrobras, tales como los de Aratu, Angra dos Reis y São Sebastião, que manejaron respectivamente 19,2, 14,1 y 51,6 millones de toneladas de graneles líquidos en 2003.

En otros lugares, hubo planes para exportar GNL desde los yacimientos de Camisea en el Perú

a México y Chile, sobre todo desde que este último país sufrió penurias de gas en 2004.

Los servicios de transporte de carga seca

Este tráfico se centra sobre todo en Sudamérica, con cargamentos de menor importancia desde el Caribe (en particular bauxita y alúmina desde Jamaica). Desde la costa este se exporta mineral de hierro y cereales desde el Brasil y grano desde la Argentina; desde la costa oeste se exportan volúmenes menores de mineral de hierro; y desde la costa septentrional se exporta carbón desde Colombia y Venezuela.

Los puertos mayores son los que explota la Compañía Vale do Rio Doce (CVRD) en Tubarão y Ponta da Madeira en el Brasil central y septentrional, que en 2003 alcanzaron un movimiento de 74,4 y 59,3 millones de toneladas, principalmente exportaciones de mineral de hierro. El mismo año, otro gran operador exportó 44,3 millones de mineral de hierro desde el puerto de Sepetiba. Se desembarcaron cargas secas, entre ellas importaciones de carbón para fabricar acero en los puertos de Praia Mole y Sepetiba, por donde pasaron 11,9 y 5,2 millones de toneladas respectivamente. Praia Mole tiene un tráfico marítimo considerable de mineral de hierro, exportándose por él 7,3 millones de toneladas de productos siderúrgicos. Del mismo modo, el tráfico marítimo de bauxita y alúmina condujo a exportaciones de productos del aluminio desde terminales privados ubicados cerca del puerto de Itaquí.

En el comercio de mineral de hierro desde el Brasil se emplean buques de más de 100.000 TPM. Desde 2002, las tarifas de los fletes han aumentado sustancialmente. Entre diciembre de 2002 y diciembre de 2003, las rutas desde el Brasil a Europa septentrional aumentaron de 8,05 dólares a 19,20 dólares. En 2004, las tarifas subieron a 24,25 dólares la tonelada a finales de año. Esos incrementos corrieron parejas con las registrados en la ruta Brasil-China: entre diciembre de 2002 y el mismo mes de 2003, las tarifas aumentaron de 12,85 dólares por tonelada a 33,20 dólares, y en 2004 subieron un 27% más para situarse en 42,45 dólares en diciembre de 2004. Estos aumentos deberían contemplarse en relación con las sustanciales alzas de precios de que se habló en el capítulo 1 bajo el epígrafe “El transporte de mineral de hierro”.

A lo largo de la costa oeste de Sudamérica, se exporta mineral de hierro desde los puertos de

Huasco y Guayacán (Chile) y San Nicolás (Perú). En 2003, los puertos chilenos que son propiedad de una filial de CAP S.A., la mayor compañía siderúrgica de Chile, embarcaron 6,7 millones de toneladas de mineral de hierro, de las que cuatro quintos se dirigieron a países asiáticos (2,1 millones de toneladas a China y 1,5 millones al Japón, correspondiendo el resto a Malasia, la República de Corea e Indonesia). Ese mismo año, el puerto peruano, que forma parte de una empresa conjunta de minería con inversores de China, exportó 5 millones de toneladas, la mitad a siderurgias de este país; esa parte aumentó al 60% el año siguiente. Por el puerto de Ventanas, que opera en Chile central, discurren varios tráficados de carga seca con un movimiento comunicado de 2,8 millones de toneladas, que se divide casi por igual entre carga y descarga.

El carbón colombiano constituye la mayor exportación de carga seca desde la costa norte de Sudamérica. En la cuenca del Cerrejón se extrae carbón para térmicas por la empresa conjunta Intercor-Carbocol y se envía por ferrocarril unos 150 kilómetros a Puerto Bolívar, desde donde se embarcaron 22,2 millones de toneladas con destino a los Estados Unidos y mercados europeos en 2003. Otro exportador recurre a ferrocarril, gabarras y una instalación flotante en el mar frente a Ciénaga y exportó 16,4 millones de toneladas de carbón para térmicas ese mismo año. Exportadores de menor importancia que usan terminales más pequeños embarcaron unos 4 millones de toneladas. El carbón venezolano para térmicas procede de la cuenca del Guasare, se transporta en camión unos 85 kilómetros y luego en gabarra llega a un muelle flotante cerca del canal navegable del Lago Maracaibo.

En las exportaciones de carbón se emplea tonelaje de tamaño El Cabo. Tarifas representativas para un viaje sólo de ida desde Puerto Bolívar a Europa septentrional indican un aumento constante de los fletes. Éstos, en diciembre de 2002, fueron de 8,20 dólares por tonelada, después de duplicarse durante el año; un año después, habían subido a 19,65 dólares. El ritmo de las alzas se frenó en 2004, y en diciembre las tarifas eran por término medio de 24,55 dólares por tonelada.

En el tráfico de cereales de la región se usan graneleros en la gama de 15.000 a 75.000 TPM. Los principales centros exportadores son el puerto de Paranagua en el Brasil meridional, por donde discurrieron 14,5 millones de toneladas de grano

de un movimiento total de 32,5 millones de toneladas, y varios puertos argentinos a lo largo del río Paraná, con instalaciones para el relleno o apretado de las bodegas de los buques en Río de la Plata. Las importaciones se reparten entre muchos puertos de la región para carga en general. En ocasiones, por un mismo puerto se hacen exportaciones e importaciones. En 2003, el Puerto de Santos (Brasil) exportó 9,5 millones de toneladas de soya e importó 1 millón de toneladas de trigo.

Contratos representativos del transporte de cereales sugieren la prevalencia de fletamentos por duración más bien que por viaje. En abril de 2003, Bunge fletó el *Nikos N* de 41.093 TPM para llevar grano desde Paranagua al Mediterráneo a 10.800 dólares día. En junio de 2004, Transgrain contrató el *Popi S* de 64.916 TPM para transportar grano desde Río de la Plata a España a 22.000 dólares por día. Dos meses después, Martín fletó el *Avdeevka* para acarrear 25.000 toneladas de cereales desde Río de la Plata a Italia a 45,50 dólares la tonelada.

El transporte marítimo de otras cargas secas guarda relación con las exportaciones de bauxita y alúmina desde Jamaica y de azúcar desde el Brasil meridional. Aunque la mayor parte de los 9 millones de toneladas exportadas por Jamaica va a mercados estadounidenses y europeos algo se dirige a otras regiones. En agosto de 2004 se fletó el *Probo Bear* de 48.263 TPM para un viaje de ida y vuelta a China a 14.200 dólares por día. El azúcar se suele enviar desde Santos a destinos transatlánticos en remesas de hasta 40.000 toneladas. En abril de 2003, se contrataron dos buques para transportar dos envíos de 40.000 toneladas al Báltico y al Mar Negro a 26,75 dólares la tonelada. El azúcar ensacada se transporta a África en buques pequeños; en el mismo mes, Tate & Lyle fletó unos buques para llevar 10.000 toneladas al África occidental a 34,50 dólares por tonelada. En agosto de 2004, las tarifas habían registrado al parecer subidas. Un envío de 30.000 toneladas desde Santos al Mar Negro se hizo a 42,50 dólares la tonelada, mientras que 14.000 toneladas de azúcar en sacos se transportaron a 65 dólares por tonelada.

El tráfico marítimo de buques de línea regular y otros tipos de transporte

Los servicios de línea regular en América Latina y el Caribe están constituidos por una mezcla de servicios de portacontenedores, otros de

carga general que sirven de complemento y buques frigoríficos, sobre todo para transportar plátanos. Los servicios de portacontenedores en la región constituyen unas de las rutas mundiales de contenedores sur-sur donde se utilizan buques celulares con aparejo y sin él en la gama de 1.500 a 3.000 TEU, junto a buques con aparejo menores. El funcionamiento eficiente de esos servicios toma en consideración la proximidad a las principales rutas mundiales de contenedores este-oeste, la disponibilidad de instalaciones portuarias modernas, y el tipo, estabilidad y volumen del tráfico de mercancías. Casi todos los principales operadores mundiales de portacontenedores tienen actividades en la región, con independencia de los acuerdos para obtener espacio de terceros o de las operaciones conjuntas con ellos. Con la excepción de CSVA de Chile, que durante un tiempo breve figuró entre los 20 mayores operadores mundiales de portacontenedores en 2002, los porteadores de líneas regulares regionales son de dimensiones modestas y se dedican a servicios de enlace.

El transporte contenedorizado se concentra en aquellos puertos de América Latina y el Caribe que cuentan con instalaciones especializadas. La mayoría de ellos han adoptado las medidas de seguridad y protección que figuran en el Código PBIP y lo hicieron cumpliendo con la fecha límite del 1° de julio de 2004.

En 2003, el tráfico de contenedores en puertos de la región aumentó un 8,6% para cifrarse en 19,8 millones de TEU, que suponen del orden de 6,8% del total mundial (véase el cuadro 53). La parte mayor (28,4%) del total regional corresponde a puertos caribeños y refleja la considerable actividad de transbordo que se hace en ellos. La costa este de Sudamérica representa el 25,9% del total regional y engloba la zona más industrializada del hemisferio meridional. El tráfico de contenedores en esa costa aumentó un 27,6% en 2003 para situarse en 5,13 millones de TEU. Centroamérica, con la adición de Panamá, hace el 17% del tráfico regional de contenedores en razón

CUADRO 53.

Tráfico de contenedores en los puertos de la región
(en TEU)

País/Subregión/Costa	2002	2003
México	1,56	1,68
Centroamérica	3,5	3,38
Caribe	5,28	5,62
Sudamérica-Costa septentrional	1,38	1,22
Sudamérica-Costa oriental	4,02	5,13
Sudamérica-Costa occidental	2,47	2,75
Total	18,21	19,78

Fuente: CEPAL, Puertos y transportes en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente (2004). Publicación LC/L.2227-P.

de la intensa actividad de transbordo que tiene lugar en ese último país.

El tráfico de contenedores se concentra en unos pocos puertos. En 2003, los 10 más importantes (véase el cuadro 54), que representan el 12% de 83 puertos examinados, tenían el 52% del tráfico regional de contenedores. En los 20 puertos mayores (24% de los puertos de contenedores de la región), esa parte aumenta a casi los tres cuartos del tráfico regional.

Los servicios directos de transporte marítimo a los principales mercados estadounidenses, europeos y asiáticos se encuentran con mayor frecuencia en México, Centroamérica y el Caribe que en las costas este y oeste de Sudamérica, especialmente en el caso de esta última, que recurre mucho al transbordo en puertos del Caribe o en el litoral oriental y occidental de Norteamérica. Los servicios directos desde la costa este de Sudamérica al Lejano Oriente comprenden escalas en Sudáfrica, y

CUADRO 54

Los 20 mayores puertos de contenedores de América Latina y el Caribe
(en millones de TEU)

Posición	Puerto (País)	Millones de TEU en 2003
1	San Juan (Puerto Rico-EEUU)	1,67
2	Santos (Brasil)	1,56
3	Colón (Panamá)	1,51
4	Kingston (Jamaica)	1,14
5	Freeport (Bahamas)	1,06
6	Buenos Aires (Argentina)	0,9
7	Manzanillo (México)	0,71
8	Callao (Perú)	0,63
9	Limón-Moin (costa Rica)	0,61
10	Veracruz (México)	0,57
11	Rio Grande do Sul (Brasil)	0,54
12	San Antonio (Chile)	0,52
13	Cartagena (Colombia)	0,51
14	Guayaquil (Ecuador)	0,47
15	Itajai (Brasil)	0,46
16	Balboa (Panamá)	0,46
17	Puerto Cortés (Honduras)	0,4
18	Río Haina (República Dominicana)	0,39
19	Puerto Cabello (Venezuela)	0,38
20	Montevideo (Uruguay)	0,33
	Total	14,83

Fuente: CEPAL, Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente (2004). Publicación LC/L. 2227.P.

algunos porteadores tales como Evergreen han estado ampliándolos.

Mientras que buques portacontenedores con capacidad de más de 4.000 TEU se encuentran rara vez en las rutas a Sudamérica por causa de las grandes limitaciones en los puertos, la tendencia hacia buques mayores es clara: Hamburg Sud desplegó buques con capacidad de 3.800TEU en 2002 a lo largo de la costa este de Sudamérica y ha anunciado que utilizará buques con capacidad de 5.500 TEU desde mediados de 2005. Los transportistas recurren a tonelaje fletado con poca antelación para adaptar rápidamente sus servicios de transporte a los cambios y las condiciones que se registran en buena parte de la región.

El desequilibrio del tráfico uno de los principales rasgos al que han de hacer frente los porteadores en Sudamérica, que se ve exacerbado

por la expansión del comercio. En 2003, el porcentaje de contenedores vacíos llegó a ser el 43,6% del tráfico total a lo largo de la costa este de Sudamérica y el 32,2% en la costa oeste. Razones temporales y permanentes explican ese desequilibrio. En la costa este una devaluación repentina y sustancial de la moneda argentina y otra más suave y por fases de la brasileña han reducido las importaciones y estimulado las exportaciones desde 2002. En ambas costas, una gran parte de las exportaciones requiere buques o contenedores frigoríficos. En consecuencia, los transportistas recurren a complejos sistemas para desplegar tonelaje propio y arrendado de diferentes tamaños a lo largo de esas costas con el fin de ajustar la capacidad de espacio a la demanda.

El notable crecimiento de las exportaciones y la recuperación progresiva de las importaciones se tradujeron en un tráfico de carga sin precedentes

en muchos puertos, lo que puso de manifiesto la necesidad de hacer inversiones. En Santos, el mayor puerto de la región, su capacidad se extendió al límite, e interrupciones laborales y administrativas provocaron congestiones e hicieron patente la necesidad urgente de invertir más. Las inversiones en varias instalaciones portuarias para contenedores han logrado reducir los gastos de manipulación a menos de 200 dólares por contenedor, del orden de la mitad del nivel vigente en los últimos años del decenio de 1990. La acusada falta de inversión en el Callao (Perú) hizo que la manipulación de contenedores resultara sumamente costosa. En Buenos Aires, el aumento del calado del canal de acceso al mar resultó fundamental para recuperar grandes buques portacontenedores que se utilizan en algunos servicios directos a mercados mundiales, pero aumentó el peaje en el canal, que constituye el orden de la mitad del costo de la escala de un buque.

Las insuficientes inversiones no se limitaron a puertos aislados y requirieron una legislación apropiada. Muchos puertos brasileños estaban acercándose a la saturación a raíz de los grandes volúmenes de exportación, y la competitividad se estaba viendo afectada; se dijo que los costos de exportar acero eran entre dos y cuatro veces mayores en puertos brasileños que en otros con tráfico similar. Sin embargo, la capacidad de inversión de las autoridades portuarias era escasa: en el Brasil ocho de esas autoridades señalaron un déficit total del orden de 100 millones de dólares en 2002, y los porteadores estimaban que las demoras en puerto les costaron 1.200 millones de dólares en 2004. A principios de 2005, la esperada aprobación de la ley de asociación entre intereses públicos y privados finalmente vio la luz y dejó el camino expedito para modernizar la infraestructura de transporte del país, incluidos los puertos y sus conexiones intermodales con las carreteras nacionales. También, el Gobierno asignó 100 millones de dólares para trabajos de drenaje en Santos, Rio de Janeiro, Sepetiba, Vitoria, Rio Grande do Sul, São Francisco do Sul e Itajai. Se estaban examinando varios proyectos del sector privado, en particular el de Embraport de 100 hectáreas en Santos, patrocinado por Coimex, la gran empresa mercantil brasileña, para atender al tráfico de contenedores y graneles. Del mismo modo, la aprobación en el Perú de una ley sobre puertos en 2003 despejó el camino para establecer una autoridad portuaria nacional e iniciar el proceso de concesiones para atraer inversiones muy necesarias.

Era más probable encontrar estas inversiones en la proximidad de las principales rutas este-oeste y cerca del mercado estadounidense, viéndose estimuladas por actividades de transbordo. En febrero de 2004 dio comienzo la cuarta expansión de Kingston (Jamaica) para aumentar la capacidad en un 25% hasta 1,5 millones de TEU; dos meses después, en la República Dominicana CSX World Terminal encargó el puerto de Caicedo de 290 millones de dólares; y en noviembre empezó el drenaje del canal de acceso para el nuevo Puerto de las Américas de 1,4 millones de TEU cerca de Ponce (Puerto Rico-Estados Unidos). El puerto industrial de Lázaro Cárdenas se incorporó al tráfico de contenedores en 2004 al atraer a Maersk, CP Ships y APL para que complementaran a Manzanillo y prestaran servicios al México central; ambos puertos contaban con posibilidades para atender también a destinos de los Estados Unidos. En Centroamérica, comenzaron trabajos de drenaje en el nuevo puerto de La Unión en El Salvador. En la costa del Pacífico de Panamá, HPH completó su inversión de 600 millones de dólares en Balboa, donde hay ahora dos muelles para contenedores unidos por un ferrocarril a través del Istmo, con instalaciones en Cristóbal en la costa del Caribe (donde está previsto hacer más inversiones). No muy lejos, Cartagena (Colombia) invirtió 20 millones de dólares en equipo y en drenar hasta 14 metros para aumentar la capacidad a 1,2 millones de TEU en 2004. Más al sur, en noviembre de 2003 se inauguró el Puerto de aguas profundas de Mejillones (Chile) con un costo de 110 millones de dólares para servir una zona terrestre que comprende el norte de Chile, el sur de Bolivia y el nordeste de la Argentina.

El tráfico de exportación en buques frigoríficos desde la costa oriental de Sudamérica se incrementó cuando Maersk y Hamburg Sud empezaron a transportar fruta y marisco congelado a Montevideo (Uruguay) para llevarlo después al norte de Europa, donde la demanda ha aumentado sobre todo en los países de Europa oriental y Rusia. Se señalaron unas tarifas para esas exportaciones desde Buenos Aires a Europa del orden de 3.000 dólares por contenedor, pero en dirección sur eran sólo de 500 dólares más un peaje en el canal de 58 dólares y otros gravámenes. El tráfico de exportación ya establecido en buques frigoríficos desde el Brasil tuvo que afrontar graves limitaciones porque Itajai, uno de los principales puertos de exportación, se vio perjudicado por su poco calado y la escasa longitud de sus muelles. Tarifas representativas de los fletes desde ese puerto al norte de Europa en 2004 se

cifraron en 3.200 dólares por FEU para manzanas y 2.900 dólares para naranjas. En los países del Mercosur, servicios de enlace completaron las escalas directas: Líneas Feeder conectó puertos y terminales a través del Río de la Plata, mientras Mercosur Shuttle proporcionó servicios marítimos y fluviales hasta el Paraguay con gabarras de poco calado.

En la costa oeste de Sudamérica, los buques frigoríficos fueron la actividad principal de los transportistas marítimos, que vieron aumentar las tarifas en razón del casi pleno empleo de la flota frigorífica en todo el mundo. Los fletes para buques que prestaban servicios de enlace aumentaron desde 0,42 dólares por pie cúbico en enero de 2002 a 0,46 en enero de 2004 y 1,03 en 2005.

El transporte de plátanos desde Colombia, el Ecuador y Centroamérica se vio afectado, aun cuando casi todo él tiene lugar en flotas propiedad de los comerciantes. Sin embargo, las elevadas tarifas de los fletes de los buques frigoríficos incrementó el uso de contenedores frigoríficos para las exportaciones de fruta desde Chile a destinos distantes como los del Lejano Oriente. En 2004, Dole y Del Monte decidieron transportar fruta a Europa en contenedores usando el servicio directo TA3 Maersk desde San Antonio (Chile). A mediados de 2004, tarifas representativas de los fletes para contenedores frigoríficos desde Chile a Europa del Norte arrojaban de 4.100 a 6.800 dólares por FEU, cifras que incluían el alza general de los fletes pero excluían los derechos por manipulación en los terminales y los ajustes por incrementos del precio del combustible. En la misma ruta y dirección, para contenedores de tipo corriente se pagaban de 1.500 a 2.050 dólares por TEU, y 1.225 dólares para los que se dirigían hacia el sur. El nivel de las tarifas preocupó a los exportadores chilenos, que estimaban en un 90% la subida registrada en los 12 meses anteriores a diciembre de 2004, pero la comunidad de armadores locales, la mayor de la región, explicó que el gran tonelaje encargado conduciría a un exceso de oferta y a reducciones futuras de las tarifas.

A lo largo de la costa occidental, la nueva estructura de peaje propuesta por la Autoridad del Canal de Panamá en octubre de 2002 suscitó preocupación. Esa nueva estructura sustituía a la tarifa global para todos los buques en vigor desde 1912 por otras nuevas basadas en el tamaño y tipo del buque, además de unos pagos por separado por el uso de locomotoras. Para los portacontenedores,

estos significa que el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) está siendo sustituido por un pago equivalente según la capacidad del buque en TEU, introduciéndose los cambios paulatinamente desde mayo de 2005 hasta el año 2007. Navieras y cargadores, sobre todo de la costa oeste de Sudamérica, adujeron que las repercusiones totales del cambio propuesto aumentarían los costos de los buques portacontenedores que transitaran por el Canal en un 68%. La Autoridad explicó que en el sistema tradicional sólo se estaba pagando por el 8,78% de la capacidad total en cubierta medida en TEU de los buques portacontenedores que pasaban por el Canal y que ahora se pagaría por el 100% de esa capacidad. Actualmente, un tercio del tránsito corresponde a ese tipo de buques, y la Autoridad se ha comprometido a que el acceso tenga aguas más profundas, suavizando los alineamientos de las curvas y garantizando que el nivel de las aguas permitirá a más buques del tamaño Panamax transitar por el Canal. El primer paso, un nuevo peaje de 42 dólares por TEU, entró en vigor en mayo de 2005.

La evolución del transporte interior en Sudamérica

Durante el período que se examina, establecer una buena red de transporte terrestre en América del Sur con arreglo a las líneas definidas por IIRSA (Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica) se convirtió en una prioridad para las instituciones financieras regionales de desarrollo. Se definieron dos ejes preferentes, uno que une a los países de Mercosur con Chile y que, por tanto, conecta la costa oriental con la occidental, y el otro que enlazará a los países andinos, de modo que también se conectará la costa septentrional con la occidental. Otros ejes complementarios aprovechaban la extensa red fluvial de Sudamérica para desarrollar unas vías acuáticas internas, como el eje que utiliza el río Amazonas para llegar a la costa del Pacífico en el Perú septentrional.

En junio de 2003, Corporación Andina de Fomento (CAF) estaba financiando 15 proyectos de transporte por un valor de 875 millones de dólares y, conjuntamente con BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento do Brasil), había identificado 22 proyectos adicionales para una financiación. Cerca de la mitad de ellos correspondían a carreteras nuevas y el resto a ferrocarriles, puertos y vías fluviales. Las iniciativas nacionales también estaban contribuyendo a expandir la red de carreteras. Un ejemplo es la carretera brasileña de

1.765 kilómetros que une Cuiba (en Matto Grosso) con Santarem, un puerto en el río Amazonas, desde donde se están exportando cada vez más soja en grano.

En el entretanto, las compañías de transporte están desarrollando redes ferroviarias y proporcionando servicios logísticos a la comunidad comercial y a los transportistas marítimos. CVRD Logistics, una filial de una compañía minera, opera a lo largo de tres redes ferroviarias brasileñas, Victoria-Minas, Carajas y Centro Atlántica, con una longitud total de 9.306 kilómetros. Para facilitar el transporte en gran escala de minerales a granel para su exportación, el Servicio de Trenes Express une el principal centro de producción (São Paulo) y los centros de consumo en el norte (Salvador) y centro (Uberlândia) del país. Circulan tres trenes diarios, y hay un servicio de puerta a puerta, que comprende el seguimiento de los contenedores, a disposición de los clientes nacionales e internacionales.

América Latina Logística (ALL) opera unos 16.000 kilómetros de red ferroviaria dividida por igual entre el sur del Brasil (Curitiba) y la Argentina. ALL cuenta con un parque de logística intermodal cerca de Buenos Aires y está conectada con la región occidental (Mendoza) y nororiental (Entre Ríos, Corrientes) del país. Más de 60.000 TEU anuales discurren por esa red, incluidos 500 TEU de vino embotellado transportados todos los meses desde Mendoza a Buenos Aires para su exportación. En total, el tráfico contenedorizado supone del orden del 20% de toda la actividad de ALL, correspondiendo a minerales y cereales el resto. NCA, otra compañía de transporte, opera unos 5.000 kilómetros de ferrocarril en la Argentina desde Buenos Aires al noroeste (Córdoba y Tucumán), por los que se transportaron en 2004 alrededor de 60.000 TEU, en su mayoría zumo de limón, leche en polvo y cacahuets para su exportación. Aunque en la Argentina todavía prevalece el transporte por carretera, la parte del ferrocarril aumentó del 8 al 15% en los últimos cinco años.

En Chile, se ha desarrollado un tráfico de contenedores por ferrocarril entre los puertos de San Antonio y Valparaíso y la región de Concepción unos 400 kilómetros al sur. Tres operadores compiten entre sí y con los transportistas por carretera por ese tráfico con unas tarifas ferroviarias de 350 dólares por TEU, que supone unos 100 dólares menos que lo que piden las compañías de camiones. El tráfico de contenedores por ferrocarril también discurre entre esos puertos y Santiago, la capital del país, y Curico, una región agrícola. En 2003, Sitrans, uno de los principales operadores ferroviarios, transportó 8.000 contenedores a Concepción, 3.500 a Santiago y 4.000 a Curico.

Estimaciones de los costos del transporte en los países latinoamericanos

El factor del costo en el comercio de importación

En 2003 correspondió a los países en desarrollo de América el 19,7% del valor total de las importaciones y el 21,3% del valor total del transporte de todos los países en desarrollo. En ese año (véase el cuadro 55), los costos totales del transporte de los países en desarrollo de América en proporción del valor de las importaciones fueron de 9,8%, que es ligeramente superior al promedio de 9,1% de todos los países en desarrollo.

El promedio regional oculta grandes diferencias entre unas zonas y otras. El factor del costo del comercio de importación de los países de la costa occidental de Sudamérica es el más alto (13,3%), seguido de los países de la costa septentrional y el Caribe (12,3 y 11,6% respectivamente). Ese factor fue del 9,3% en la costa oriental de Sudamérica, mientras que el de Centroamérica y México fue el más bajo con 8,8%. La media regional se ve muy influida por el factor del costo del transporte de las mayores economías de la región, esto es, México y Brasil, con porcentajes de 8 y 8,4 respectivamente. Granada tiene el porcentaje mayor con 20,1%.

CUADRO 55

Tarifas de fletes en los países de América Latina y el Caribe
(en millones de dólares)

	Importaciones	Fletes	Proporción
Bahamas	5.748,6	628,6	10,9
Barbados	1.202,1	232,1	19,3
Cuba	3.394,0	324,0	9,5
Dominica	205,2	15,2	7,4
República Dominicana	8.802,1	852,1	9,7
Granada	250,3	50,3	20,1
Haití	1.315,7	215,7	16,4
Jamaica	4.063,1	603,1	14,8
Saint Kitts y Nevis	248,7	28,7	11,5
Santa Lucía	367,0	40,0	10,9
San Vicente y las Granadinas	489,8	39,8	8,1
Trinidad y Tabago	3.693,5	433,5	11,7
Total parcial de los países del Caribe	29.780,1	3.463,1	11,6
Costa Rica	7.662,5	722,5	9,4
Salvador	5.762,7	1.022,7	17,7
Guatemala	7.339,0	819,0	11,2
Honduras	4.893,7	623,7	12,7
México	165.046,0	13.166,0	8,0
Nicaragua	1.886,9	176,9	9,4
Panamá	17.877,5	1.967,5	11,0
Total parcial de México y Centroamérica	210.468,3	18.498,3	8,8
Guyana	1.021,3	191,3	18,7
Suriname	674,4	74,4	11,0
Venezuela	16.841,0	2.021,0	12,0
Total parcial de Sudamérica-Costa septentrional	18.536,7	2.286,7	12,3
Argentina	13.833,0	1.743,0	12,6
Bolivia	1.660,7	320,7	19,3
Brasil	70.105,0	5.855,0	8,4
Paraguay	2.615,3	255,3	9,8
Uruguay	3.106,0	336,0	10,8
Total parcial de Sudamérica-Costa oriental	91.320,0	8.510,0	9,3
Chile	19.413,0	2.313,0	11,9
Colombia	13.880,0	1.950,0	14,0
Ecuador	6.673,2	743,2	11,1
Perú	8.224,3	1.384,3	16,8
Tota parcial de Sudamérica-Costa occidental	48.190,5	6.390,5	13,3
Total de América Latina y el Caribe	398.295,6	39.148,6	9,8

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	Israel 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 Zelandia
Grupo 5	Sudáfrica	
Grupo 6	Albania Armenia Azerbaijón Belarús Bulgaria Eslovaquia Estonia Federación de Rusia Georgia Hungría Kazajastán	Kirguistán Letonia Lituania Polonia República Checa República de Moldova 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
	Kenya	Sudán
	Madagascar	Uganda
	Malawi	Zambia
	Mauricio	
Grupo 9-9.1	<i>Caribe y América del Norte</i>	
	Anguila	Islas Turcas y Caicos
	Antigua y Barbuda	Islas Vírgenes (Reino Unido)
	Aruba	Islas Vírgenes (Estados Unidos)
	Bahamas	Jamaica
	Barbados	Martinica
	Bermudas	Montserrat
	Cuba	República Dominicana
	Dominica	San Cristóbal y Nieves
	Granada	San Pedro y Miquelón
	Groenlandia	Santa Lucía
	Guadalupe	San Vicente y las Granadinas
	Haití	Trinidad y Tabago
	Islas Caimán	
Grupo 9.2	<i>Centroamérica</i>	
	Belice	Honduras
	Costa Rica	México
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panamá

ANEXO I (continuación)

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

Notas

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

ANEXO II

Tráfico marítimo mundial ^a por grupos de países, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2002-2004
(millones de toneladas)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Todas las mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Todas las mercancías des-cargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Derivados ^c			Crudo	Derivados ^c		
Países desarrollados de economía de mercado									
América del Norte	1970	0,7	5,3	308,0	314,0	73,4	103,6	170,0	347,0
	1980	0,5	6,9	498,0	505,3	274,3	71,4	170,1	515,7
	1990	1,4	25,8	515,1	542,3	274,9	100,8	227,6	603,3
	2000	15,2	59,7	438,9	513,8	502,2	122,3	328,8	953,3
	2002	16,1	69,4	420,9	506,4	462,8	117,9	344,0	924,7
	2003	16,1	70,5	412,7	499,3	486,7	129,7	373,7	990,1
	2004	16,2	75,3	443,0	534,5	500,5	133,6	399,3	1.033,4
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	1.103,3	1.207,7	419,6	103,4	1.494,7	2.017,7
	2002	62,2	41,2	1.055,3	1.158,8	425,6	101,4	1.447,5	1.974,5
	2003	62,7	41,4	1.057,5	1.161,7	433,7	103,3	1.475,5	2.012,6
	2004	63,2	41,6	1.059,9	1.164,7	434,1	103,5	1.476,5	2.014,0
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
	2002	0,0	4,3	149,3	153,6	213,0	47,9	523,9	784,7
	2003	0,0	4,2	163,4	167,6	215,0	32,5	562,6	810,1
	2004	0,0	4,3	167,1	171,4	215,0	32,5	578,3	825,8
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	514,7	527,9	32,1	6,7	30,0	68,8
	2002	10,8	2,7	526,8	540,3	32,1	6,7	37,1	75,9
	2003	10,9	2,7	541,6	555,2	32,4	6,7	38,8	77,9
	2004	11,0	2,8	582,8	596,6	32,7	6,8	44,7	84,2
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
	2002	0,0	0,0	132,7	132,7	15,4	0,9	23,9	40,2
	2003	0,0	0,0	148,6	148,6	15,4	0,9	23,7	40,0
	2004	0,0	0,0	163,4	163,4	15,4	0,9	23,4	39,7
Total parcial	1970	29,3	89,2	699,9	818,4	892,4	239,9	895,7	2.028,0
	1980	96,2	87,8	1.186,3	1.370,3	1.100,9	259,1	1.235,3	2.595,2
	1990	172,7	152,7	1.428,0	1.753,4	953,4	363,0	1.459,2	2.775,6
	2000	85,8	110,5	2.316,4	2.512,7	1.180,4	281,5	2.416,1	3.877,9
	2002	89,1	117,6	2.284,9	2.491,7	1.148,9	274,8	2.376,4	3.800,1
	2003	89,8	118,8	2.323,8	2.532,3	1.183,3	273,1	2.474,2	3.930,7
	2004	90,4	124,0	2.416,2	2.630,6	1.197,7	277,2	2.522,2	3.997,2

ANEXO II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Todas las mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Todas las mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		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	91,8	44,2	156,0	292,0	8,0	2,0	75,5	85,5
	2002	91,4	41,9	175,1	308,4	10,0	3,0	66,3	79,3
	2003	116,9	44,0	177,3	338,2	10,2	3,1	66,2	79,5
	2004	124,3	44,4	179,0	347,7	10,3	3,1	66,8	80,2
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
	2002	17,6	10,7	291,3	319,6	69,4	25,4	371,4	466,2
	2003	18,9	12,3	365,5	396,7	86,5	29,5	446,0	562,1
	2004	20,4	14,2	416,2	450,8	99,5	33,2	508,0	640,7
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
	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
	2004	128,1	35,3	37,0	200,4	47,2	8,3	80,8	136,3
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
	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
	2004	184,8	1,6	20,3	206,7	3,6	4,1	40,9	48,6
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
	2002	0,0	0,0	8,9	8,9	0,7	5,1	20,2	26,0
	2003	0,0	0,0	8,7	8,7	0,7	5,1	19,7	25,5
	2004	0,0	0,0	8,8	8,8	0,7	5,2	19,9	25,7
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
	2002	292,0	34,7	64,5	391,2	49,0	17,2	137,8	204,0
	2003	300,9	36,1	64,6	401,6	50,5	17,3	138,7	206,5
	2004	312,9	36,9	66,1	415,9	51,4	17,6	141,5	210,6

ANEXO II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Todas las mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Todas las mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		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	72,1	141,5
	2002	103,5	29,7	58,1	191,4	32,5	36,0	79,0	147,5
	2003	110,8	31,2	61,9	203,9	33,2	34,8	83,2	151,1
	2004	113,0	31,5	62,9	207,4	33,4	35,3	84,6	153,3
América del Sur: Costa septentrional y oriental	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	2000	122,8	61,3	274,3	458,4	47,3	12,0	75,4	134,6
	2002	124,0	61,8	292,4	478,2	47,8	11,9	65,1	124,7
	2003	113,4	71,1	375,7	560,2	48,2	8,0	82,4	138,6
	2004	119,2	71,8	379,5	570,5	48,7	8,1	83,2	140,0
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
	2002	34,8	2,1	91,4	128,3	15,4	5,1	62,5	83,0
	2003	24,9	2,1	106,7	133,7	15,6	5,2	63,7	84,4
	2004	25,2	2,1	108,3	135,6	15,7	5,2	64,4	85,4
Total parcial de los países en desarrollo de América	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	2000	253,7	93,5	400,1	747,3	95,5	53,7	211,5	360,6
	2002	262,3	93,6	441,9	797,8	95,7	53,0	206,5	355,2
	2003	249,1	104,4	544,3	897,8	97,0	48,0	229,2	374,2
	2004	257,4	105,4	550,7	913,5	97,8	48,6	232,2	378,7
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
	2002	820,6	105,2	68,5	994,3	7,5	8,1	125,8	141,3
	2003	848,9	108,7	70,3	1.027,9	9,5	8,6	129,5	147,5
	2004	899,1	111,7	72,7	1.083,5	9,5	8,9	129,3	147,6
Asia meridional y oriental (n.e.p.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	1980	74,3	42,2	165,9	282,4	97,4	26,9	163,5	287,8
	1990	78,6	88,4	253,0	420,0	150,4	41,6	362,9	554,9
	2000	59,1	101,6	554,7	715,4	306,3	148,1	740,3	1.194,7
	2002	60,3	102,5	636,8	799,6	308,5	150,0	799,0	1.257,5
	2003	61,1	106,6	692,2	859,9	299,4	148,4	823,4	1.271,2
	2004	61,5	106,9	722,5	890,9	299,7	148,2	852,5	1.300,4

ANEXO II (continuación)

Zona ^b	Año	Mercancías cargadas			Todas las mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Todas las mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		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	618,0	1.739,1	313,3	156,8	862,0	1.332,1
	2002	880,9	207,6	705,3	1.793,9	315,9	158,0	924,9	1.398,8
	2003	910,0	215,4	762,5	1.887,8	308,8	157,0	952,9	1.418,7
	2004	960,5	218,6	795,2	1.974,4	309,1	157,0	981,9	1.448,1
Países en desarrollo de Europa	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	0,1	0,1	-	0,5	0,6	1,1
	1990	0,3	1,1	7,4	8,8	8,7	2,4	17,7	28,8
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
	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
	2004	0,0	2,3	16,8	19,1	7,0	2,2	11,0	20,2
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
	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
	2004	4,1	0,1	2,1	6,4	0,0	6,2	5,4	11,6
Total parcial de los países en desarrollo	1970	1.041,4	116,9	368,4	1.526,7	184,9	54,2	169,7	413,8
	1980	1.354,1	200,2	532,3	2.086,6	372,0	60,3	406,6	838,9
	1990	1.023,9	255,6	693,7	1.973,0	323,5	80,3	688,2	1.092,0
	2000	1.470,1	337,6	1.098,2	2.905,9	469,8	235,9	1.222,3	1.928,1
	2002	1.439,3	338,3	1.229,8	3.007,4	467,4	236,4	1.285,3	1.989,2
	2003	1.464,1	358,2	1.390,1	3.212,3	463,2	230,6	1.337,1	2.030,8
	2004	1.535,0	363,4	1.430,9	3.329,2	465,4	231,7	1.372,0	2.069,1
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	1.664,7	497,8	3.820,6	5.983,2	1.728,2	541,7	4.003,4	6.273,3
	2002	1.637,4	508,6	3.981,2	6.127,2	1.695,7	539,6	4.099,5	6.334,8
	2003	1.689,6	533,3	4.256,6	6.479,5	1.743,2	536,2	4.323,6	6.603,0
	2004	1.770,0	546,0	4.442,3	6.758,3	1.772,9	545,1	4.469,1	6.787,1

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 2004
(en miles de TRB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Total mundial ^d	623.626	189.107	178.467	88.492	84.842	82.718
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	8.246	264	1	268	7.149	565
Australia	1.972	354	542	141	7	927
Austria	34	0	0	30	4	0
Bélgica	3.973	1.906	1.147	2	302	616
Canadá	2.664	427	1.098	122	2	1.015
Dinamarca	7.741	1.656	48	446	4.381	1.210
España	2.869	543	115	444	181	1.586
Estados Unidos	33.257	16.814	4.529	2.400	5.311	4.203
Finlandia	1.429	319	54	402	10	643
Francia	4.975	2.391	1	245	862	1.476
Gibraltar	1.142	344	19	425	276	79
Grecia	32.041	16.921	11.068	390	2.001	1.661
Irlanda	497	11	88	188	5	204
Islandia	194	0	0	4	0	189
Israel	740	16	0	2	712	10
Italia	10.956	3.130	1.469	2.157	744	3.456
Japón	13.180	2.972	2.636	1.915	463	5.194
Luxemburgo	690	301	0	113	84	192
Noruega	18.936	6.268	3.736	3.932	50	4.951
Nueva Zelanda	233	52	12	19	0	149
Países Bajos	7.285	439	204	2.945	1.691	2.006
Portugal	1.339	598	134	268	35	305
Reino Unido	18.293	4.853	2.445	1.510	5.188	4.297
Sudáfrica	167	2	0	0	27	137
Suecia	3.667	449	41	2.075	0	1.102
Suiza	487	4	371	24	83	4
Turquía	4.679	538	2.369	1.181	234	357
Total parcial	181.685	61.573	32.129	21.646	29.804	36.533
Principales países de libre matrícula						
Bahamas	35.388	13.059	6.335	5.969	2.016	8.010
Bermudas	6.166	730	1.851	253	668	2.664
Chipre	21.283	4.554	11.289	2.169	2.787	485
Liberia	53.899	24.443	10.616	3.336	11.313	4.191
Malta	22.353	7.006	10.687	2.934	1.207	519
Panamá	131.452	30.718	54.086	18.078	19.458	9.112
Total parcial	270.541	80.509	94.864	32.739	37.449	24.980

ANEXO III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	73	0	0	72	0	1
Armenia	..	..	..	..	..	..
Azerbaiyán	664	202	0	99	0	362
Belarús	..	..	..	..	..	..
Bulgaria	790	21	567	106	66	30
Eslovaquia	126	3	42	82	0	0
Estonia	335	7	0	89	0	239
Federación de Rusia	8.639	1.445	800	3.069	259	3.065
Georgia	974	17	342	508	5	102
Hungría	..	..	..	..	..	..
Kazajastán	26	1	0	7	0	18
Kirguistán	..	..	..	..	..	..
Letonia	294	143	0	26	0	125
Lithuania	453	4	80	177	0	192
Moldova, República de	..	..	..	..	..	..
Polonia	163	8	0	23	0	131
República Checa	..	..	..	..	..	..
Rumania	427	54	49	157	0	167
Tayikistán	..	..	..	..	..	..
Turkmenistán	43	6	3	14	0	20
Ucrania	1.145	30	100	596	34	384
Ex URSS ^e	..	..	..	..	..	..
Uzbekistan	..	..	..	..	..	..
Total parcial	14.155	1.942	1.982	5.029	364	4.838
Países socialistas de Asia						
China	20.369	3.638	7.863	4.910	2.520	1.437
República Popular Democrática de Corea	1.123	37	152	824	17	92
Viet Nam	1.428	256	198	780	27	166
Total parcial	22.919	3.931	8.214	6.514	2.565	1.695
Países en desarrollo de África						
Angola	48	3	0	10	0	35
Argelia	862	28	173	127	0	534
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	21	2	0	10	0	9
Camerún	185	170	0	2	0	13
Comoras	389	74	102	171	4	37
Congo	3	0	0	0	0	3
Côte d'Ivoire	9	1	0	0	0	8
Djiboutí	5	0	0	2	0	3

ANEXO III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Egipto	1.143	225	432	286	48	152
Eritrea	..	..	..	..	..	..
Ethiopia	79	0	0	79	0	0
Gabón	13	1	0	4	0	8
Gambia	33	4	0	27	0	2
Ghana	117	3	0	14	0	100
Guinea	13	0	0	1	0	13
Guinea Ecuatorial	28	0	0	3	0	25
Guinea-Bissau	6	0	0	1	0	5
Jamahiriya Árabe Libia	130	7	0	58	0	66
Kenya	19	5	0	3	0	11
Madagascar	33	5	0	14	0	14
Malawi	..	..	..	..	..	..
Marruecos	523	78	0	72	65	307
Mauricio	79	0	10	17	0	52
Mauritania	49	0	0	0	0	49
Mozambique	36	0	0	6	0	30
Nigeria	429	321	10	22	0	77
República Democrática del Congo	..	..	..	..	..	..
República Unida de Tanzania	39	8	0	21	0	10
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	58	5	17	33	0	3
Senegal	41	0	0	1	0	39
Seychelles	67	25	0	13	0	29
Sierra Leona	27	14	0	0	0	12
Somalia	7	1	0	3	0	4
Sudán	16	1	0	12	0	3
Togo	20	0	0	4	0	15
Túnez	175	53	17	2	0	103
Uganda	..	..	..	..	..	..
Total parcial	4.704	1.032	761	1.018	118	1.775
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua y Barbuda	6.915	25	604	2.355	3.844	86
Argentina	437	59	34	70	0	274
Barbados	580	156	239	131	0	55
Belice	1.687	105	209	915	27	432
Bolivia	303	218	4	43	2	36
Brasil	2.628	1.172	761	290	160	246

ANEXO III a) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^e	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Chile	947	288	189	173	17	280
Colombia	75	6	3	34	0	33
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	126	54	6	17	0	49
Dominica	304	165	21	92	5	20
Ecuador	265	165	0	2	0	98
El Salvador	6	0	0	0	0	6
Granada	3	0	0	1	0	2
Guatemala	6	0	0	0	0	5
Guyana	33	1	0	19	0	13
Haiti	1	0	0	1	0	0
Honduras	784	167	103	265	5	245
Islas Caimán	2.609	1.143	856	515	0	94
Islas Malvinas ^f	50	0	0	1	0	50
Islas Turcas y Caicos	1	0	0	0	0	1
Islas Vírgenes (Reino Unido)	3	0	0	1	0	1
Jamaica	131	2	102	25	0	2
México	1.008	553	19	66	0	370
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	5	0	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	37	1	4
Perú	227	15	0	25	0	187
República Dominicana	13	0	0	7	0	6
San Cristóbal y Nieves	0	0	0	0	0	0
San Vicente y las Granadinas	6.324	346	2.670	2.563	133	612
Santa Lucía	..	..	..	..	..	..
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinidad y Tabago	34	1	0	3	0	29
Uruguay	76	8	0	9	0	60
Venezuela	1.011	529	142	37	3	300
Total parcial	26.646	5.181	5.961	7.701	4.197	3.606
Países y territorios en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	1.678	1.095	0	296	149	138
Bahrein	294	81	58	3	96	55
Bangladesh	456	67	26	285	45	33
Brunei Darussalam	479	1	0	2	0	476
Camboya	..	..	..	..	..	..
Emiratos Árabes Unidos	799	290	13	95	214	187
Filipinas	5.137	449	2.693	1.311	44	640

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 2004
(en miles de TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Total mundial ^d	895.843	336.156	320.584	92.048	98.064	48.991
Países desarrollados de economía de mercado						
Alemania	9.380	404	2	336	8.413	226
Australia	2.375	596	866	131	10	773
Austria	44	0	0	38	6	0
Bélgica	6.815	3.601	2.242	3	311	658
Canadá	3.027	702	1.680	106	2	537
Dinamarca	9.033	2.858	82	388	5.027	678
España	2.655	962	215	338	231	909
Estados Unidos	47.727	28.649	8.302	2.220	5.921	2.636
Finlandia	1.113	521	85	357	14	136
Francia	6.311	4.330	1	236	981	763
Gibraltar	1.471	542	30	531	350	19
Grecia	54.642	31.035	20.468	494	2.237	408
Irlanda	469	17	141	252	7	51
Islandia	80	0	1	3	0	76
Israel	863	24	0	3	832	5
Italia	11.316	5.138	2.750	1.361	798	1.269
Japón	16.013	5.504	6.757	2.133	474	1.145
Luxemburgo	919	514	0	60	105	240
Noruega	24.243	10.971	6.866	3.318	72	3.016
Nueva Zelandia	173	86	17	19	0	51
Países Bajos	7.940	695	380	3.632	1.903	1.330
Portugal	1.757	1.107	223	219	41	167
Reino Unido	23.161	8.482	4.645	1.509	5.781	2.744
Sudáfrica	104	3	0	0	30	71
Suecia	2.191	701	59	1.150	0	281
Suiza	832	4	665	40	118	5
Turquía	7.048	959	4.087	1.565	290	147
Total parcial	241.705	108.406	60.565	20.440	33.955	18.339
Principales países de libre matrícula						
Bahamas	48.037	23.928	11.125	6.527	2.226	4.231
Bermudas	6.775	1.412	3.579	240	690	855
Chipre	34.181	7.922	20.009	2.708	3.377	164
Liberia	83.592	44.361	19.026	2.976	13.476	3.753
Malta	36.101	12.247	18.510	3.422	1.477	445
Panamá	195.286	55.248	97.404	13.935	21.779	6.920
Total parcial	403.972	145.118	169.654	29.808	43.024	16.368

ANEXO III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Europa central y oriental y ex URSS						
Albania	105	0	0	104	0	1
Armenia	0	0	0	0	0	0
Azerbaiyán	551	275	0	113	0	164
Belarus	0	0	0	0	0	0
Bulgaria	1.151	30	914	112	78	17
Eslovaquia	185	4	60	121	0	0
Estonia	164	12	0	95	0	57
Federación de Rusia	8.419	2.170	1.140	3.388	298	1.424
Georgia	1.340	27	561	692	8	52
Hungría	0	0	0	0	0	0
Kazajastán	20	1	0	8	0	11
Kirguistán	0	0	0	0	0	0
Letonia	356	245	0	26	0	85
Lithuania	413	7	116	207	0	82
Moldova, República de	0	0	0	0	0	0
Polonia	101	12	0	19	0	70
República Checa	0	0	0	0	0	0
Rumania	480	88	80	180	0	133
Tayikistán	0	0	0	0	0	0
Turkmenistán	36	8	3	12	0	12
Ucrania	1.131	50	160	670	34	218
Ex URSS ^e	0	0	0	0	0	0
Uzbekistán	0	0	0	0	0	0
Total parcial	14.453	2.930	3.034	5.747	417	2.325
Países socialistas de Asia						
China	29.793	6.057	13.340	6.527	2.968	901
República Popular Democrática de Corea	1.531	61	255	1.143	23	49
Viet Nam	2.127	439	319	1.135	28	205
Total parcial	33.450	6.557	13.914	8.805	3.019	1.154
Países en desarrollo de África						
Angola	36	4	0	12	0	19
Argelia	913	47	288	135	0	443
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	21	4	0	15	0	3
Camerún	366	357	0	3	0	5
Comoras	564	119	174	242	5	24
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	5	1	0	0	0	4

ANEXO III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Djibouti	4	0	0	4	0	1
Egipto	1.644	381	740	333	58	132
Eritrea	0	0	0	0	0	0
Ethiopia	98	0	0	98	0	0
Gabón	8	1	0	4	0	3
Gambia	13	6	0	5	0	2
Ghana	88	5	0	17	0	66
Guinea	7	0	0	0	0	6
Guinea Ecuatorial	15	0	0	5	0	10
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Jamahiriya Árabe Libia	100	10	0	62	0	28
Kenya	16	8	0	2	0	6
Madagascar	31	7	0	17	0	6
Malawi	0	0	0	0	0	0
Marruecos	388	113	0	66	82	126
Mauricio	77	0	13	15	0	48
Mauritania	24	0	0	1	0	23
Mozambique	28	0	0	11	0	17
Nigeria	692	606	13	30	0	42
República Democrática del Congo	0	0	0	0	0	0
República Unida de Tanzania	41	14	0	25	0	2
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	86	9	29	46	0	2
Senegal	17	0	0	2	0	15
Seychelles	70	39	0	10	0	21
Sierra Leona	30	25	0	1	0	4
Somalia	7	2	0	2	0	3
Sudán	17	1	0	14	0	1
Togo	13	0	0	4	0	9
Túnez	133	79	26	3	0	25
Uganda	0	0	0	0	0	0
Total parcial	5.552	1.836	1.283	1.185	145	1.103
Países en desarrollo de América						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Antigua y Barbuda	9.094	37	994	3.038	4.924	100
Argentina	492	105	52	97	0	237
Barbados	860	243	395	180	0	42
Belize	1.949	169	334	1.139	28	278
Bolivia	485	402	7	58	2	15

ANEXO III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Brasil	4.021	1.922	1.344	326	184	245
Chile	1.143	493	318	104	21	207
Colombia	100	10	4	46	0	40
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	176	95	9	22	0	50
Dominica	466	291	35	125	8	8
Ecuador	349	288	0	3	0	58
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	4	1	0	0	0	4
Guyana	32	2	0	23	0	8
Haiti	1	0	0	1	0	0
Honduras	971	304	177	378	6	107
Islas Caimán	4.097	1.858	1.487	633	0	118
Islas Malvinas ^f	36	0	0	0	0	36
Islas Turcos y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes (Reino Unido)	2	0	0	1	0	0
Jamaica	186	3	172	11	0	0
México	1.323	903	28	61	0	333
Montserrat	0	0	0	0	0	0
Nicaragua	2	0	0	1	0	1
Paraguay	47	4	0	40	2	1
Perú	148	27	0	37	0	84
República Dominicana	10	0	0	8	0	1
San Cristóbal y Nieves	1	0	0	1	0	0
San Vicente y las Granadinas	9.136	602	4.707	3.278	166	383
Santa Lucía	0	0	0	0	0	0
Suriname	7	3	0	3	0	0
Trinidad y Tabago	10	0	0	0	0	9
Uruguay	50	11	0	7	0	32
Venezuela	1.542	914	238	49	3	338
Total parcial	36.741	8.687	10.299	9.672	5.345	2.738
Países en desarrollo de Asia						
Arabia Saudita	2.581	2.050	0	311	156	65
Bahrein	380	154	85	4	100	37
Bangladesh	626	117	44	387	61	18
Brunei Darussalam	422	2	0	3	0	418
Cambodia	0	0	0	0	0	0
Emiratos Árabes Unidos	986	485	16	100	227	158

ANEXO III b) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Porta-contenedores	Buques de otros tipos
Filipinas	7.008	719	4.543	1.428	56	262
Hong Kong (China)	43.957	11.301	26.546	2.303	3.433	375
India	12.347	7.872	3.318	351	131	675
Indonesia	5.038	1.651	602	2.179	246	361
Irán, República Islámica del	9.115	6.134	1.703	731	420	126
Iraq	210	86	0	55	0	69
Jordania	211	0	53	125	16	17
Kuwait	3.811	3.043	120	154	227	267
Líbano	239	1	80	154	0	3
Malasia	8.708	3.614	2.130	670	728	1.566
Maldivas	105	18	0	84	0	3
Myanmar	656	5	433	204	0	14
Omán	10	1	0	1	0	7
Pakistán	472	274	0	184	0	14
Qatar	793	466	0	58	202	67
República Árabe Siria	650	2	65	573	8	1
República de Corea	12.017	1.325	7.455	1.324	1.213	700
Singapur	40.934	22.317	10.722	2.331	4.590	975
Sri Lanka	196	14	0	129	42	11
Tailandia	4.383	619	1.562	1.805	274	122
Yemen	0	0	0	0	0	0
Total parcial	155.855	62.271	59.477	15.645	12.130	6.332
Países en desarrollo de Europa						
Croacia	1.522	273	1.054	163	0	32
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
Total parcial	1.522	273	1.054	163	0	33
Países en desarrollo de Oceanía						
Fiji	15	0	0	7	0	8
Islas Salomón	5	0	0	2	0	4
Kiribati	4	0	0	3	0	1
Nauru	0	0	0	0	0	0
Papua Nueva Guinea	87	10	5	68	0	4
Samoa	0	0	0	0	0	0
Tonga	124	7	7	101	0	10
Tuvalu	210	61	0	144	0	5
Vanuatu	2.145	0	1.290	259	29	567
Total parcial	2.592	78	1.302	584	29	599
Total de países y territorios en desarrollo	202.262	73.144	73.416	27.249	17.649	10.804
Otros países sin especificar	-	-	-	-	-	-

NOTAS DEL ANEXO III

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay

- a* Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos 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, excluidas las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la Flota de Reserva de los Estados Unidos.
- c* Incluidos los mixtos de pasaje y carga.
- d* Con exclusión de las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos que representaban respectivamente 3,7 millones de TRB (4,1 millones de TPM), 0,9 millones de TRB (1,8 millones de TPM) y 1,0 millones de TRB (1,5 millones de TPM).
- e* 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.