

Última actualización: 2023-09-12

Información del indicador

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

Meta 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes, y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos

Indicador 9.1.2: Volumen de transporte de pasajeros y carga, desglosada por medio de transporte

Organización(es) internacional(es) responsable(s) de la vigilancia mundial

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); Foro Internacional del Transporte (ITF); Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Informador de datos

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); Foro Internacional del Transporte (ITF); Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Definición, conceptos y clasificaciones

Definiciones:

Los volúmenes de pasajeros se miden en pasajeros-kilómetro, mientras que los volúmenes de carga se miden en toneladas-kilómetro y se desglosan por modo de transporte. A efectos del seguimiento de este indicador, los datos de pasajeros-kilómetro se dividen entre aviación, carretera (desglosados entre turismos, autobuses y motocicletas) y ferrocarril, y toneladas-km se dividen entre aviación, carretera, ferrocarril y vías navegables interiores. El flete marítimo se mide en toneladas métricas y el tráfico portuario de contenedores se mide en unidades equivalentes a veinte pies (TEU).

Conceptos:

Aviación:

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por conducto de su División de Estadística, ha establecido metodologías y definiciones normalizadas para reunir y comunicar datos sobre el tráfico (volumen de pasajeros y carga) relacionados con el transporte aéreo. Estas normas y metodologías han sido adoptadas por los 193 Estados miembros de la OACI y también por las partes interesadas de la industria, es decir, las compañías aéreas y los aeropuertos. Los datos de la OACI son utilizados por los Estados y también por el Banco Mundial para sus indicadores de desarrollo. La OACI utiliza los formularios A, AS, B y C de notificación de transporte aéreo para llegar a los volúmenes de pasajeros y carga para el transporte aéreo. Los datos de aviación comunicados en relación con el indicador 9.1.2 corresponden al tráfico regular.

En el sitio web de la OACI que figura a continuación se puede encontrar una definición precisa de todos los diferentes conceptos y metadatos relacionados con los formularios de notificación de transporte aéreo A, AS, B y C para llegar a los volúmenes de pasajeros y carga para el transporte aéreo, según lo aprobado por la División de Estadística de la OACI y los Estados Miembros:

<http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx/>.

Tiempo de mar

Definiciones:

El flete marítimo internacional es un indicador que refleja (1) la suma de los volúmenes de carga internacional cargados (exportaciones) y descargados (importaciones) en puertos de todo el mundo y medidos en toneladas métricas, y (2) el tráfico portuario de contenedores en puertos del mundo medido en unidades equivalentes a veinte pies (TEU).

La secretaría de la UNCTAD recopila datos de diversas fuentes, entre ellas la industria, el gobierno y los proveedores de datos especializados en transporte marítimo y consultorías. Los volúmenes se expresan en toneladas métricas y en unidades equivalentes a veinte pies (TEU).

Dado que no se dispone ampliamente de datos sobre los volúmenes de carga marítima internacional, sólo se comunican los datos en toneladas (en lugar de toneladas-km) y a nivel regional.

Se dispone de datos a nivel nacional sobre el tráfico portuario de contenedores medido en unidades equivalentes a veinte pies (TEU).

Conceptos:

La secretaría de la UNCTAD reúne y compila los datos de diversos sitios web e informes, entre ellos los de asociaciones y autoridades portuarias e industriales, las oficinas nacionales de estadística, el Boletín Mensual de Estadística de las Naciones Unidas, los gobiernos, los organismos especializados como la Agencia Internacional de Energía (AIE), la Administración de Información Energética de los Estados Unidos (EIA), la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y British Petroleum (BP). Los datos también se recopilan a partir de informes emitidos por fuentes marítimas especializadas como Drewry Maritime Research (DMR), Clarksons Research Services (CRS), Dynamar y Lloyd's List Intelligence (LLI).

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores

Para las definiciones de todos los términos pertinentes, puede consultarse el Glosario de Estadísticas de Transporte de la CEPE/ITF/Eurostat. La 5ª edición de esta publicación está disponible en https://unece.org/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/Glossary_for_Transport_Statistics_EN.pdf

Unidad de medida

Aviaiton: Pasajeros-Kilómetros (RPK) y Toneladas-Kilómetros de Carga (FTK)

Tiempo de Origen: Toneladas métricas y unidad equivalente a veinte pies (TEU).

Carretera, Ferrocarril:

pasajeros-kilómetro (pkm) y toneladas-kilómetro (tkm)

Vías navegables interiores: toneladas-kilómetro (tkm)

Clasificaciones

Marítimo:

Datos a nivel regional y subregional basados en la clasificación de la División de Estadística de las Naciones Unidas.

Tipo de fuente de datos y método de recopilación de datos

Fuentes de datos

Aviación

Desde el decenio de 1950, la División de Estadística de la OACI y sus Estados miembros han utilizado los formularios de notificación sobre el transporte aéreo de la OACI, aprobados por la División de Estadística de la OACI y sus Estados miembros, para definir normas, metodologías y recopilar datos sobre la aviación. Las definiciones y metadatos de la OACI también son utilizados por la industria de la aviación como base para recopilar datos y realizar análisis.

Marítimo:

La secretaría de la UNCTAD reúne y compila los datos de diversos sitios web e informes, entre ellos los de las asociaciones y autoridades portuarias e industriales, las oficinas nacionales de estadística, el Boletín Mensual de Estadística de las Naciones Unidas, los gobiernos, los organismos especializados como la Agencia Internacional de la Energía (AIE), la Administración de Información Energética de los Estados Unidos (EIA), la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y British Petroleum (BP). Los datos también se recopilan a partir de informes emitidos por fuentes marítimas especializadas como Drewry Maritime Research (DMR), Clarksons Research Services (CRS), Dynamar y Lloyd's List Intelligence (LLI).

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

La ITF gestiona modelos de transporte que se utilizan para proporcionar información sobre el transporte en todas las regiones.

Método de recogida de datos

Aviación:

Los Estados miembros comunican periódicamente a la OACI las estadísticas oficiales de aviación a través de los formularios de notificación del transporte aéreo.

Marítimo:

Los datos no se basan en una presentación sistemática de informes por países y se basan principalmente en fuentes secundarias que pueden variar con el tiempo. Los informes oficiales de los países son muy limitados. Algunos datos sólo están disponibles a nivel regional o subregional.

La secretaría de la UNCTAD colabora actualmente con un proveedor de datos especializado y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas para elaborar una metodología normalizada basada en los datos de Comtrade de las Naciones Unidas para generar datos anuales sobre las corrientes de carga marítima, a nivel nacional y para todos los países miembros de las Naciones Unidas.

Nota: Los movimientos marítimos de carga se contabilizan una sola vez, independientemente de si el puerto de transbordo se encuentra dentro del mismo país o no

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

Los datos provienen de los Modelos Globales de la ITF.

ITF (de próxima publicación), Perspectivas del Transporte de la ITF 2023, OECD Publishing, París

Calendario de recogida de datos

Aviación:

Cada año, en otoño, los Estados Miembros de la OACI disponen de datos correspondientes al año anterior a nivel nacional.

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores:

No hay una recopilación de los datos presentados por los países. Los datos provienen de los Modelos Globales de la ITF, que se actualizan cada dos años. En la última iteración de los Modelos Globales de la ITF, se dispone de datos para 2015, 2019, 2020 y 2022. Los datos de 2021 son una interpolación de los datos de 2020 y 2022.

ITF (de próxima publicación), Perspectivas del Transporte de la ITF 2023, OECD Publishing, París

Calendario de publicación de datos

Aviación:

Los datos se recopilan periódicamente y se espera que se disponga de un alto nivel de cobertura para el otoño siguiente al año de referencia.

Marítimo:

Los datos se recopilan para el año de referencia en el proceso en curso. Los datos se publican anualmente en línea en UNCTADstat y en el Examen anual del transporte marítimo en noviembre de cada año.

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

Los datos provienen de los Modelos Globales de la ITF, que se actualizan cada dos años.

ITF (de próxima publicación), Perspectivas del Transporte de la ITF 2023, OECD Publishing, París

Proveedores de datos

Nombre:

OACI, ITF, UNCTAD

Aviación :

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Marítimo:

Nombre: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Descripción: Datos recopilados por la UNCTAD de diversas fuentes, incluidos los gobiernos, la industria y las fuentes y proveedores de datos marítimos especializados.

Carretera, ferrocarril, vía navegable interior:

Los datos proceden de la estimación del Modelo Global de la ITF.

Compiladores de datos

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Foro Internacional del Transporte (ITF)

Mandato institucional

OACI: La OACI está financiada y dirigida por 193 gobiernos nacionales para apoyar su diplomacia y cooperación en el transporte aéreo como Estados signatarios del Convenio de Chicago (1944). Su función principal es mantener una burocracia administrativa y de expertos (la Secretaría de la OACI) que apoye estas interacciones diplomáticas, e investigar nuevas innovaciones en materia de políticas de transporte aéreo e



innovaciones en materia de normalización, según lo indiquen y respalden los gobiernos a través de la Asamblea de la OACI o el Consejo de la OACI que elija la Asamblea.

<https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

UNCTAD: Establecida en 1964, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) publicó su Examen anual del transporte marítimo por primera vez en 1968. La publicación forma parte de la labor de investigación y análisis de la UNCTAD en la esfera del transporte marítimo destinada a ayudar a los países en desarrollo a maximizar sus oportunidades de comercio e inversión y aumentar su participación en la economía mundial. Se ha vuelto a confirmar periódicamente en las Conferencias Ministeriales cuatrienales, las más recientes en la XIII UNCTAD en Doha (2012) y la XIV UNCTAD en Nairobi (2016). Los mandatos emanados de estas conferencias han hecho hincapié en el transporte sostenible y resiliente como esferas de acción prioritarias y han establecido el "transporte marítimo sostenible y resiliente al clima" como una esfera temática importante en el programa de trabajo de la UNCTAD y en el Examen del Transporte Marítimo.

ITF: El Foro Internacional del Transporte (ITF) fue creado por Declaración Ministerial en Dublín en 2006 sobre la base jurídica de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), establecida a su vez como organización internacional por tratado (Protocolo) firmado en Bruselas el 17 de octubre de 1953. Los objetivos de la ITF son servir de plataforma mundial para el debate y la prenegociación de cuestiones relacionadas con la política de transporte en todos los modos de transporte. Única en su alcance global y modal, la ITF trabaja para fomentar una comprensión más profunda del papel del transporte en el crecimiento económico, la sostenibilidad ambiental y la inclusión social. Aspira a elevar la visibilidad pública de la política de transportes.

Otras consideraciones metodológicas

Justificación

Desarrollar infraestructuras de calidad, fiables, sostenibles y resilientes, incluidas las infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, centrándose en un acceso asequible y equitativo para todos. El desarrollo de las infraestructuras transfronterizas se refleja mejor en los volúmenes de pasajeros y mercancías que mueven los Estados miembros y las regiones. El crecimiento de los volúmenes de pasajeros y carga muestra un sólido desarrollo de la infraestructura que se está produciendo en los estados y regiones, junto con el beneficio socioeconómico resultante. El transporte aéreo es especialmente importante no sólo

por los beneficios económicos y laborales, sino también porque es uno de los únicos modos de transporte en los que se puede confiar durante las emergencias y los brotes de enfermedades para hacer llegar rápidamente alimentos, medicamentos, personal médico, vacunas y otros suministros a las personas afectadas en las zonas afectadas. Además, el seguimiento de cómo cambia a lo largo del tiempo la participación de los volúmenes de carga no relacionados con las carreteras y la participación del transporte público en los volúmenes de pasajeros permite comprender la sostenibilidad general del sistema de transporte mundial.

Aviación:

La toma de decisiones informada es la base sobre la que se construyen las empresas exitosas. En una industria de rápido crecimiento como la aviación, los planificadores e inversores requieren los datos más completos, actualizados y confiables. El programa de datos y estadísticas de aviación de la OACI tiene por objeto proporcionar datos de aviación precisos, fiables y coherentes para que los Estados, las organizaciones internacionales, la industria de la aviación, el turismo y otras partes interesadas puedan hacer mejores proyecciones. Las Naciones Unidas reconocieron a la OACI como el organismo central responsable de la recopilación, el análisis, la publicación, la normalización, la mejora y la difusión de las estadísticas relativas a la aviación civil.

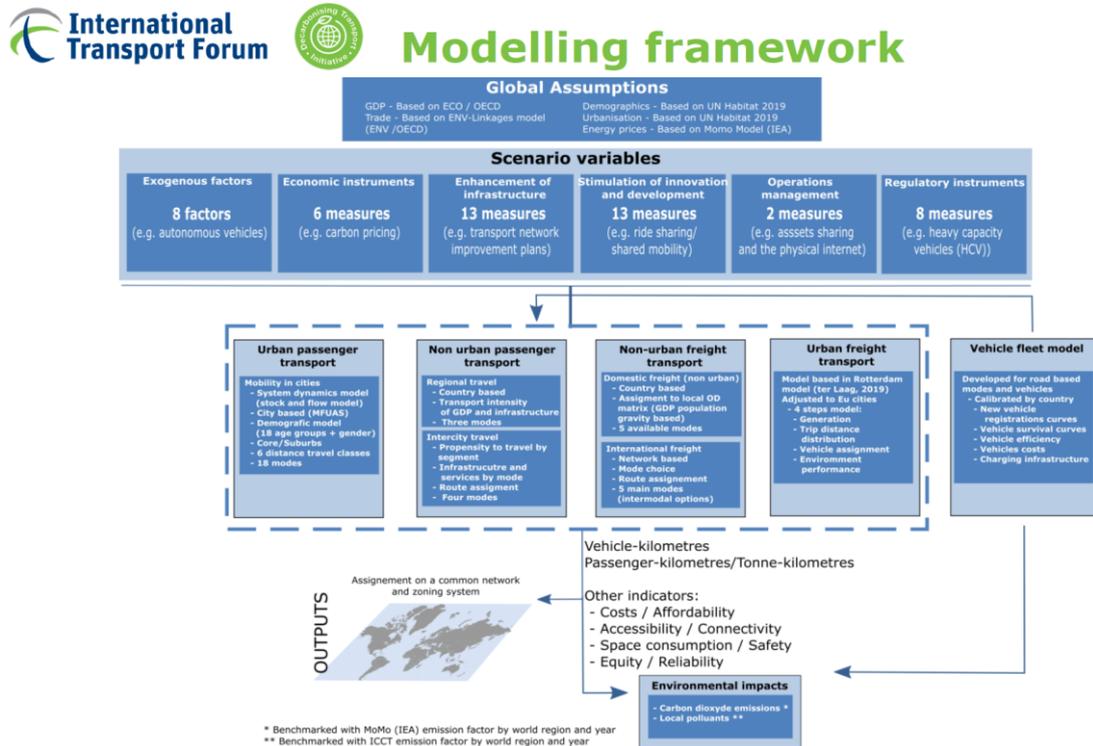
Marítimo:

El volumen de los movimientos de transporte marítimo internacional de mercancías y de tráfico portuario de contenedores proporciona una indicación general de la importancia de la infraestructura portuaria para el comercio y el desarrollo, y puede utilizarse para inferir la calidad y la idoneidad de los puertos marítimos y sus conexiones con el interior. El transporte marítimo es el modo dominante del transporte internacional de mercancías cuando los flujos se miden en términos de volumen. De acuerdo con las estimaciones generales mundiales y regionales, las contribuciones individuales varían según la región y el tipo de carga, lo que refleja, entre otros factores, las diferencias en las estructuras económicas de los países, la composición del comercio, la urbanización, los niveles de desarrollo, el grado de integración en las redes comerciales mundiales, el grado de participación en las cadenas mundiales de suministro y la calidad de la infraestructura de transporte.

El tráfico portuario mundial de contenedores refleja la importancia del comercio en contenedores y la participación de los países en las redes mundiales de transporte marítimo de línea y en los procesos de producción manufacturera globalizados.

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

El Foro Internacional del Transporte ha desarrollado un conjunto de herramientas de modelización para construir sus propios escenarios prospectivos de la actividad del transporte. Cubriendo todos los modos de transporte, carga y pasajeros, las herramientas están unificadas bajo un único marco.



Para los volúmenes de pasajeros, se utilizan los siguientes modelos para generar los datos: el modelo de transporte urbano de pasajeros y el modelo de transporte no urbano de pasajeros.

El modelo de transporte urbano de pasajeros es una herramienta estratégica para probar los impactos de las políticas y las tendencias tecnológicas en la demanda de viajes urbanos, las emisiones de CO2 relacionadas y los indicadores de accesibilidad.

El modelo de transporte no urbano de pasajeros es una herramienta estratégica que pone a prueba los impactos de múltiples políticas y tendencias en el sector no urbano de pasajeros.

En el caso de los volúmenes de carga, se utiliza el modelo de transporte de mercancías no urbano para generar los datos. El modelo de transporte de mercancías no urbano evalúa y proporciona previsiones de escenarios para los flujos de mercancías en todo el mundo. Es un modelo de red que asigna flujos de carga de todos los principales modos de transporte a rutas, modos y enlaces de red específicos.

El Marco de Modelización de la ITF está disponible en [el Marco de Modelización de la ITF](#).

Comentarios y limitaciones

Aviación:

La cobertura de la aviación es para todos los Estados miembros de la OACI 193.

Marítimo:

Cobertura de los volúmenes de carga marítima internacional a nivel regional y subregional.

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

Cobertura a nivel regional y subregional.

Método de cálculo

Aviación

Los volúmenes de pasajeros y carga de la aviación se comunican a las compañías aéreas a través de los formularios de notificación de transporte aéreo de la OACI y se agrupan por Estados miembros de la OACI.

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

Modelo de transporte urbano de pasajeros

El modelo está diseñado como un modelo dinámico de sistemas (stock and flow model) para evaluar el desarrollo de la movilidad urbana en todas las ciudades de más de 50 000 habitantes de todo el mundo. Combina datos de diversas fuentes que forman una de las bases de datos más extensas sobre la movilidad urbana global para dar cuenta de quince modos de transporte. Estos van desde el coche privado convencional y el transporte público hasta los nuevos modos alternativos como la movilidad compartida.

Modelo de transporte no urbano de pasajeros

El modelo proporciona previsiones de escenarios para la actividad de transporte no urbano y sus emisiones de CO₂ relacionadas hasta 2050. El modelo estima la actividad entre las zonas urbanas (viajes interurbanos) y la actividad de pasajeros que se produce localmente en zonas no urbanas (viajes intrarregionales). Esto último incluye los viajes en zonas periurbanas y rurales. El modelo se desarrolla para evaluar el impacto de las medidas de política de transporte, económicas y medioambientales (liberalización del aire, tarificación del carbono, etc.), así como el impacto de los desarrollos y avances tecnológicos (aviación eléctrica, vehículos autónomos, etc.).

Modelo de transporte no urbano de mercancías

La versión más reciente del modelo de transporte de carga de la ITF integra los modelos de carga de superficie e internacional (anteriormente distintos). Los flujos de carga nacionales e internacionales se calibran a partir de los datos sobre la actividad nacional de transporte de mercancías (en toneladas-kilómetro, tkm) comunicados por los países miembros de la ITF. Los datos notificados también se utilizan para validar la asignación de rutas de los flujos de carga. Las proyecciones comerciales en términos de valor se derivan del modelo comercial de la OCDE y se convierten en peso de carga (toneladas). Estos movimientos de peso se asignan a una red de transporte intermodal de mercancías que se desarrolla a lo largo del tiempo de acuerdo con la configuración del escenario. Estos definen la disponibilidad de la infraestructura, los servicios disponibles y los costos relacionados.

El modelo utiliza 2015 como año de referencia y proporciona valores de estimación para 2015, 2019, 2020, 2022 y 2025, luego con cálculos realizados en intervalos de cinco años. Por lo tanto, los datos de 2021 se derivan a través de la interpolación de los valores simulados para 2020 y 2022.

El Marco de Modelización de la ITF está disponible en [el Marco de Modelización de la ITF](#).

Marítimo:

El indicador se calcula mediante la suma de los volúmenes de carga marítima internacional y el tráfico portuario de contenedores, recopilados por la secretaría de la UNCTAD a partir de sitios web e informes de diversos proveedores de datos y consultorías especializados en transporte marítimo de la industria, el gobierno y el transporte marítimo. Los datos sobre el flete marítimo internacional excluyen los transbordos y los volúmenes de flete marítimo nacional.

Las corrientes de carga procedentes de países sin litoral o destinadas a ellos se atribuyen a los puertos de los países de tránsito costero vecinos. El modo de transporte "marítimo" se asigna a una transacción de comercio internacional cuando las mercancías llegan a la frontera exterior del país (el puerto marítimo) transportadas por barco.

Los datos sobre el tráfico portuario de contenedores incluyen contenedores llenos y vacíos, así como el tráfico de transbordo.

Los datos se recopilan y compilan de varios sitios web e informes, incluidos los de asociaciones y autoridades portuarias e industriales, oficinas nacionales de estadística, el Boletín Mensual de Estadísticas de las Naciones Unidas, gobiernos, agencias especializadas como la Agencia Internacional de Energía (AIE), la Administración de Información Energética de los Estados Unidos (EIA), la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y British Petroleum (BP). Los datos también se recopilan a partir de informes emitidos por fuentes marítimas especializadas como Drewry Maritime Research (DMR), Clarksons Research Services (CRS), Dynamar y Lloyd's List Intelligence (LLI).

Validación

Aviación:

El Programa de Estadística de la OACI ha puesto en marcha una serie de sólidas funciones de control de la calidad de los datos para automatizar todos los cálculos necesarios y elaborar un informe para cada formulario de presentación de informes. Estos procesos de control de calidad se dividieron en dos actividades principales: verificación y validación.

Marítimo:

La secretaría de la UNCTAD supervisa, reúne y compila los datos a nivel nacional, así como a nivel regional y subregional. Actualiza continuamente los datos a medida que se dispone de nuevos datos e información. Algunos proveedores comerciales de estadísticas marítimas publican datos mundiales derivados, por ejemplo, de contratos de transporte marítimo, y la UNCTAD compara sus propios datos con los publicados por los proveedores comerciales.

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores:

No hay una recopilación de los datos presentados por los países. Los datos provienen de los Modelos Globales de la ITF.

ITF (de próxima publicación), Perspectivas del Transporte de la ITF 2023, OECD Publishing, París

Ajustes

Carreteras, ferrocarriles, vías navegables interiores:

Con el fin de proporcionar una cobertura regional mundial, se utilizan datos de los modelos de transporte de la ITF (véase el punto 4.f).

Tratamiento de los valores perdidos (i) a nivel nacional y (ii) a nivel regional (ÓN)

A nivel nacional

Los datos de aviación son ampliamente completos.

En el caso de las estadísticas de transporte terrestre: En caso de que falten datos para un país para el que se disponga de al menos un punto de datos desde el año 2000, calculamos las estimaciones sobre la base de la tasa de crecimiento prevista para el país. Las tasas de crecimiento se calculan a partir de otras variables socioeconómicas, como el Producto Interior Bruto (PIB), la población o la urbanización.

Para carreteras, ferrocarriles y vías navegables interiores:

No aplicable

Marítimo:

Transporte marítimo internacional: En caso de que falten datos sobre un país o una subregión para los que se dispone de un punto de datos desde 2006, la UNCTAD hace una estimación basada en la tasa de crecimiento prevista del volumen del comercio de mercancías. Si no se dispone de ellos, se utiliza el último año para el que se disponía de datos.

Tráfico portuario de contenedores: En caso de que falten datos, la UNCTAD hace una estimación extrapolando los datos de conectividad y despliegue de la capacidad de los buques de línea, que han demostrado estar muy correlacionados con el tráfico portuario de contenedores. Los datos sobre el despliegue de buques portacontenedores están disponibles para todos los buques portacontenedores del mundo, lo que permite generar estimaciones sobre el tráfico portuario de contenedores incluso si no se dispone de datos nacionales. En otros casos, la UNCTAD hace una estimación basada en la tasa de crecimiento prevista del volumen del comercio de mercancías.

Agregaciones regionales

Agregación por región basada en la clasificación de las Naciones Unidas de agrupaciones de países, incluso por geografía y estado de desarrollo.

Carretera/ferrocarril/vías navegables interiores: Las estimaciones del modelo se realizan a nivel de país, pero el análisis sólo es posible en las agrupaciones regionales utilizando una simple suma a nivel de país.

Métodos y orientaciones de que disponen los países para la recopilación de datos a nivel nacional

Aviación:

Los Estados consultan el Manual de Referencia de la OACI sobre el Programa de Estadísticas (Doc. 9060) para compilar y presentar informes de tráfico a nivel nacional.

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

La ITF solo proporciona resultados de modelos que se hacen públicos a nivel regional.

Marítimo:

Los países no recopilan ni comunican sistemáticamente datos sobre el tráfico marítimo internacional de carga y el tráfico portuario de contenedores. La UNCTAD se basa en los datos publicados por la industria y en la información publicada por fuentes especializadas.

Gestión de la calidad

Aviación:

La OACI aplica las recomendaciones del Comité de Coordinación de las Actividades Estadísticas (CCSA), incluidos los Principios que rigen las actividades estadísticas internacionales.

Marítimo:

La UNCTAD aplica sistemáticamente las recomendaciones del Comité de Coordinación de las Actividades Estadísticas, incluidos los Principios que rigen las actividades estadísticas internacionales. La UNCTAD participa en la labor de los jefes de estadística o coordinadores de las actividades estadísticas de los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales y supranacionales reunidos en el Comité de



Coordinación de las Actividades Estadísticas y vela por la aplicación de sus principios.
https://unstats.un.org/unsd/ccsa/principles_stat_activities/

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

Este no es un producto estadístico resultante de la recopilación de datos. Los datos se generan a partir de un ejercicio de modelización.

ITF (de próxima publicación), Perspectivas del Transporte de la ITF 2023, OECD Publishing, París

Aseguramiento de la calidad

Aviación:

La OACI aplica los principios fundamentales y las buenas prácticas de la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD) en materia de estadísticas oficiales y, en particular, el marco nacional genérico de garantía de la calidad (NQAF). La versión completa de las directrices del NQAF está disponible en: <http://unstats.un.org/unsd/dnss/qualityNQAF/nqaf.aspx>.

Marítimo:

La UNCTAD lleva a cabo comprobaciones anuales de los datos recopilados actualizando los datos con los datos más recientes disponibles y comparando la coherencia interna de los datos con los de años anteriores o con datos similares publicados o producidos por otras fuentes, incluidas fuentes comerciales, proveedores especializados de datos sobre transporte marítimo y entidades de investigación. Cuando es necesario, se mantiene correspondencia con los países para recopilar, comparar o confirmar los datos pertinentes.

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores:

No aplicable

Evaluación de la calidad

Disponibilidad y desagregación de datos

Disponibilidad de datos:

Aviación

Ya se han facilitado datos para los 193 Estados miembros que realizan actividades de transporte aéreo

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

2015,2019,2020,2021

Series temporales:

Aviación

De la década de 1970

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

2015,2019,2020,2021

Desagregación:

Aviación

El indicador se puede desagregar por -País, Par de países, Par de ciudades, Región, Segmento (internacional y nacional)

Carretera/Ferrocarril/Vías navegables interiores

El indicador se puede desagregar por modo de transporte.

Marítimo:

Disponibilidad de datos: Datos sobre el transporte marítimo internacional a nivel regional y subregional; 2006-2019

Los datos de tráfico portuario de contenedores cubren 176 países: 2010-2019

Desagregación: Transporte marítimo internacional: a nivel mundial, regional y subregional.

Tráfico portuario de contenedores: a nivel mundial, regional y nacional

Comparabilidad / desviación de las normas internacionales

Marítimo:

Fuentes de discrepancias:

Datos basados en fuentes variadas y mixtas. Esto implica diferencias en los sistemas y métodos computacionales que pueden dar lugar a discrepancias.



Los datos sobre el tráfico portuario de contenedores de algunos países se basan en estimaciones de la UNCTAD, al tiempo que se extrapolan a partir de los datos de conectividad del transporte marítimo de línea y despliegue de la capacidad de los buques. Estos siguen siendo proxies y es posible que no capturen los volúmenes reales manejados por los puertos de estos países.

Referencias y documentación

URL:

www.icao.int

<https://www.itf-oecd.org/itf-modelling-framework-1>

<https://w3.unece.org/PXWeb/en>

<https://unctadstat.unctad.org/EN/>

UNCTAD. Reseña de la Serie de Transporte Marítimo:
<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

UNCTAD statistics (UNCTADstat): <http://stats.unctad.org/maritime>