



EL TRANSPORTE MARÍTIMO

2011





EL TRANSPORTE MARÍTIMO

2011



INFORME DE
LA SECRETARÍA DE LA UNCTAD



NOTA

El informe titulado *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 las novedades 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/2011

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.11.II.D.4

ISBN 978-92-1-312384-3

ISSN 0252-5410

RECONOCIMIENTO

El Transporte Marítimo en 2011 fue preparado por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD, con la coordinación de Jan Hoffmann, la supervisión de José María Rubiato y la orientación general de Anne Miroux. Sus autores fueron Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Hannes Finkerbrink, Jan Hoffmann, Jennifer Lavelle, Maria Misovicova, Vincent Valentine y Frida Youssef.

El apoyo administrativo, el formato y la presentación estuvieron a cargo de Florence Hudry. Wendy Juan llevó a cabo un trabajo adicional de formato y presentación. Philippe Terrigeol brindó apoyo gráfico, y Daniel Sanderson, Mike Gibson y Lucy Délèze-Black se encargaron de la revisión editorial.

Esta publicación fue sometida a la revisión externa de las siguientes personas:

Capítulo 1: Socrates Leptos-Bourgi, Michael Tamvakis, Liliana Annovazzi-Jakab, Melissa Dawn Newhook.

Capítulo 2: Daniel S. H. Moon, Thomas Pawlik, Tengfei Wang.

Capítulo 3: Herman de Meester, Aleksandra Pieczek.

Capítulo 4: Sharmila Chavaly, Patrick Donner, Ki-Soon Hwang, Peter Marlow, Arvind Mayaram.

Capítulo 5: Mahin Faghfour, Mia Mikic, André Stochniol.

Capítulo 6: Tilmann Boehme, Kevin Cullinane, Peter Faust, Maximilian Mrotzek, Hong-Oanh (Owen) Nguyen.

Anexos: Desislava Oblakova.

Esta publicación también fue objeto de una revisión interna completa por Vladislav Chouvalov.

ÍNDICE

	Página
Reconocimiento	iii
Lista de cuadros, gráficos y recuadros	v
Siglas y notas explicativas	ix
Clasificación de los buques utilizada en <i>El Transporte Marítimo</i>	xiii
Resumen.....	xiv
Capítulo	Página
1. Evolución del comercio marítimo internacional	1
A. Situación y perspectivas de la economía mundial	2
B. Comercio marítimo mundial	8
C. Algunas tendencias emergentes que inciden en el transporte marítimo internacional	28
2. Estructura, propiedad e inscripción de la flota mundial	39
A. Estructura de la flota mundial.....	40
B. Propiedad y explotación de la flota mundial	47
C. La matrícula de buques	51
D. La construcción naval, el desguace y las perspectivas de la oferta de buques.....	56
3. El precio de los buques y los fletes	67
A. Panorama de los factores que determinan los costos del transporte marítimo y su repercusión en el comercio	68
B. El precio de los buques	68
C. Fletes.....	69
4. Novedades en los puertos y el transporte multimodal	93
A. Novedades en los puertos	94
B. Novedades en el transporte interior	104
C. El desarrollo de la infraestructura del transporte de superficie en los países en desarrollo	108
5. Novedades legales y de reglamentación.....	121
A. Importantes novedades en materia de legislación del transporte.....	122
B. Novedades de la reglamentación relativa a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por el transporte marítimo internacional.....	126
C. Otras novedades legales y reglamentarias relativas al transporte	132
D. Acuerdos internacionales de facilitación del comercio	142
E. Estado de los convenios.....	148
6. La participación de los países en desarrollo en las actividades marítimas.....	159
A. Las actividades marítimas de los países en desarrollo.....	160
B. Análisis de ciertas actividades marítimas.....	162
C. Análisis comparativo de las actividades marítimas	181

Anexos

I.	Clasificación de los países y territorios	190
II.	Comercio marítimo mundial, por grupos de países	194
III a)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011	197
III b)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011	202
III c)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011	207
IV.	Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1° de enero de 2011	212
V.	Movimiento portuario de contenedores en las economías marítimas, 2008 y 2009	219
VI.	UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, al 1° de enero de 2011	222
VII.	Participación de los países en el mercado de determinadas actividades marítimas, como porcentaje del total mundial	227

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS**Cuadros****Página**

1.1.	Crecimiento económico mundial, 2007-2011	3
1.2.	Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, por región geográfica, 2008-2010	5
1.3.	Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica.....	8
1.4.	Tráfico marítimo mundial en 2006-2010, por tipo de carga y grupos de países.....	10
1.5.	Petróleo y gas natural: principales productores y consumidores, 2010	14
1.6.	Graneles principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2010	20
1.7.	Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 1995 a 2009	24
1.8.	Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2008 a 2010	25
2.1.	Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 2010-2011	41
2.2.	Evolución a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares	43
2.3.	Portacontenedores totalmente celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos construidos en 2009 y 2010	44
2.4.	Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1° de enero de 2011	46
2.5.	Los 35 países y territorios con las mayores flotas bajo su control (TPM), al 1° de enero de 2011	48
2.6.	Los 20 principales operadores de portacontenedores, al 1° de enero de 2011	50
2.7.	Los 35 pabellones de matrícula con mayor tonelaje en peso muerto, al 1° de enero de 2011 ..	52
2.8.	Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buques, en porcentajes, por grupos de países de registro, 2011	53

2.9.	Entregas de buques nuevos, por diferentes tipos de buques (2010)	56
2.10.	Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buques (2010).....	59
2.11.	Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2010	62
2.12.	Excedente de oferta de la flota mercante mundial en algunos años	64
2.13.	Análisis del excedente de tonelaje por principales tipos de buque en determinados años	65
3.1.	Precios representativos de los buques nuevos, 2003-2010	68
3.2.	Precios de los buques de segunda mano de 5 años de edad, 2003-2010.....	69
3.3.	Índices de fletes de los buques tanque, 2009 a 2011	71
3.4.	Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2009 a 2011	73
3.5.	Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2007 a 2011	78
3.6.	Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores	83
3.7.	Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2007 a 2011	85
3.8.	Carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial total en los años que se indica	87
3.9.	Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota, en los años que se indica	88
4.1.	Tráfico portuario de contenedores en 76 países en desarrollo y economías en transición, en 2008, 2009 y 2010	95
4.2.	Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2008, 2009 y 2010	97
6.1.	Las 20 principales economías de construcción naval según las entregas en 2010.....	163
6.2.	Estructura de las importaciones y exportaciones de buques en la República de Corea, 2001 y 2010	164
6.3.	Las 20 principales carteras de pedidos de buques, por país de propiedad, al 1° de enero de 2011	165
6.4.	Flota de propiedad brasileña, al 1° de enero de 2011	165
6.5.	Las 20 principales economías explotadoras de portacontenedores, enero de 2011.....	167
6.6.	Los operadores de buques chilenos	167
6.7.	Las diez principales naciones dedicadas al desguace de buques en 2010	169
6.8.	Principales bancos mundiales que financian la construcción de buques, y su cartera total de préstamos en 2009.....	171
6.9.	Prestamistas de COSCO	172
6.10.	Las 20 principales sociedades de clasificación en 2010.....	172
6.11.	Miembros del Grupo Internacional de Clubes de Pel (IGP&I)	175
6.12.	Los principales 20 proveedores de oficiales y marineros en 2010	177
6.13.	Los diez principales pabellones que emplean a gente de mar filipina, y sus diez principales ocupaciones.....	177
6.14.	Los 20 principales operadores portuarios en 2009	178
6.15.	Desempeño de Dubai Ports World.....	180
6.16.	Comparación entre los sectores marítimos	181
6.17.	Análisis de la correlación entre sectores marítimos e indicadores económicos	183

Gráficos	Página
1.1. Índice de Producción Industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales (1975-2011)	4
1.2. El tráfico marítimo internacional en determinados años.....	9
1.3 a) El tráfico marítimo mundial, por grupos de países y por regiones, en 2010	12
1.3 b) Participación de los países en desarrollo en el comercio marítimo mundial, años indicados	13
1.4. Crecimiento de los cinco graneles principales, de 1982 a 2010	19
1.5. Comercio contenedorizado mundial, 1990 a 2011	26
1.6. Índices mundiales del volumen transportado en portacontenedores, buques tanque y buques de transporte de graneles principales, 1990 a 2011	26
2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, en determinados años	40
2.2. Flota mundial de contenedores en determinados años	45
2.3. Edad promedio de los buques, por tipo de buque, diez principales registros internacionales y de libre matrícula.....	48
2.4. Porcentaje de la flota con pabellón extranjero	51
2.5. Tipos de buques inscritos en los diez principales registros de libre matrícula en 2011.....	54
2.6. Principales países de propiedad y sus pabellones de matrícula, 2011.....	55
2.7. Principales registros internacionales y de libre matrícula y países de propiedad, 2011	55
2.8. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace en 2010, por año de construcción.....	60
2.9. Edad promedio de los buques desguazados, por tipo de buque, de 1998 a 2010.....	60
2.10. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2010.....	61
2.11. Evolución del excedente de capacidad por principales tipos de buque en algunos años	64
3.1. Resumen del mercado de buques tanque: fletes de los buques de diversos tamaños, 2003 a 2011	72
3.2. Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2004 a 2011	78
3.3. Índice de Carga Seca a Granel del Baltic Exchange, 2010-2011	80
3.4. Crecimiento de la demanda y de la oferta de transporte marítimo de contenedores, 2000-2011	82
3.5. Índice New ConTex 2007-2011	85
3.6. Precios de los contenedores (2005-2011)	86
3.7. Costo de los fletes como porcentaje del valor de las importaciones: evolución a largo plazo (1980-1989, 1990-1999 y 2000-2009)	87
3.8. Toneladas transportadas por TPM de la flota mundial, años indicados	89
4.1. Proyectos de inversión en el transporte (1990-2009)	109
4.2. Número de proyectos ferroviarios por región (1990-2009)	112
5.1. Número creciente (acumulado) de ACR que contienen medidas de facilitación del comercio ...	145
5.2. Panorama de las medidas de facilitación del comercio “en el marco de la OMC” previstas en ACR.....	147
6.1. Valor de exportación de buques, embarcaciones y otras estructuras flotantes.....	160
6.2. Actividades marítimas durante el ciclo de vida de un buque.....	161

6.3.	Índice de los TEU transportados por CSAV, 1997-2010.....	168
6.4.	Monto mundial de los préstamos para financiar la actividad marítima	170
6.5.	Flota matriculada en Panamá, 1995-2011	174
6.6.	Concentración regional de los principales operadores portuarios.....	179
6.7.	Obstáculos a la incorporación de los países en desarrollo al mercado de negocios marítimos	182
6.8.	Vínculos entre los sectores marítimos	184

Recuadros

Página

4.1.	El reciente auge de los minerales y su efecto en el desarrollo ferroviario de África.....	106
4.2.	Formulación y ejecución de los proyectos de redes para la interconexión de los ferrocarriles de África aprobados por el PDIA.....	114
4.3.	Participación del sector privado en los ferrocarriles africanos.....	115
5.1.	El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).....	138
5.2.	El Nuevo Régimen de Inspección establecido por el Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto (MdE de París).....	141
5.3.	Estados contratantes de algunos convenios de transporte marítimo, al 31 de julio de 2011	149

SIGLAS Y NOTAS EXPLICATIVAS

ACR	Acuerdos Comerciales Regionales
AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
AIE	Agencia Internacional de Energía
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
BIMSTEC	Iniciativa de la Bahía de Bengal para la Cooperación Técnica y Económica Multisectorial
BDI	Índice seco del Baltic Exchange
BRIC	Brasil, Rusia, India y China
CBDR	(principio de) responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CEI	Comunidad de Estados Independientes
CEPE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
CESPAP	Comisión Económica y Social para el Asia y el Pacífico
c.i.f.	costo, seguro y flete
CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CMR	Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, de 1956
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CNUDMI	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
COMESA	Mercado Común del África Meridional y Oriental
COV	componentes orgánicos volátiles
CO₂	dióxido de carbono
CPMM	Comité de Protección del Medio Marino (OMI)
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
CSM	Comité de Seguridad Marítima
cSt	centiStokes
CTM	Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo
DAES	Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas
DEG	Derechos Especiales de Giro
DHS	Departamento de Seguridad Interior de los Estados Unidos
EBITDA	ganancias antes de deducir intereses, impuestos, depreciación y amortización
EORI	número de registro e identificación de un OEA
FEU	<i>forty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente de 40 pies)
FMI	Fondo Monetario Internacional
GAF	Grupo asesor de alto nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la financiación para hacer frente al cambio climático
GATT	Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio
GEI	gases de efecto invernadero

GISIS	Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo
GNL	gas natural licuado
GPL	gas de petróleo licuado
IACS	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación
ICA	Infrastructure Consortium for Africa
IDEE	Índice de diseño de eficiencia energética
IED	inversiones extranjeras directas
IGP&I	Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización
IOEE	Indicador operacional de eficiencia energética
IRS	Indian Register of Shipping
ISSC	Certificado Internacional de Protección del Buque
ISO	Organización Internacional de Normalización
LSCI	Índice de conectividad de las líneas marítimas
MARPOL	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques
MBM	medidas basadas en el mercado
MBM-EG	Grupo de Expertos sobre el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado
mbpd	millones de barriles por día
MdE	Memorando de Entendimiento
MDL	Mecanismo para un Desarrollo Limpio
MPM	Manual de Protección Marítima
mtpe	millones de toneladas de petróleo equivalentes
n.d.	no disponible
NFTG	Convenio Internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
ODM	Objetivos de Desarrollo del Milenio
OEA	Operador económico autorizado
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
pb	por barril
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)
PCE	Plan de comercio de emisiones
PDIA	Programa para el Desarrollo de la Infraestructura en África
PeI	Protección e Indemnización
PGEEB	Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques
PIB	producto interno bruto

PICT	Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI
PMA	países menos adelantados
PMH	Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval
POG	prácticas óptimas de gestión
PYMES	pequeñas y medianas empresas
RAE	Región Administrativa Especial
RTG	grúas-pórtico con neumáticos de caucho
SAARC	Asociación de Cooperación Regional del Asia Meridional
SADC	Comunidad del África Meridional para el Desarrollo
SAFE	Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (Marco SAFE)
SEB	Sistema de Eficiencia de Buques
SNP	Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP)
SOLAS	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SSI	<i>Sustainable Shipping Initiative</i> (Iniciativa del transporte marítimo sostenible)
SPP	Sociedades público-privadas
STEEM	Modelo de tráfico de buques, energía y medio ambiente
SUA	Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA)
TB	toneladas brutas (arqueo bruto)
tdl	tonelada de desplazamiento en lastre
TEU	<i>twenty-foot equivalent unit</i> (unidad equivalente de 20 pies)
TI	tecnologías de la información
TIC	tecnologías de la información y las comunicaciones
TKT	toneladas-kilómetro transportadas
TPM	toneladas de peso muerto; tonelaje en peso muerto
UE	Unión Europea
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
VHSS	Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo
WS	Worldscale (índice a escala mundial)

Notas explicativas

- *El Transporte Marítimo en 2011* abarca datos y acontecimientos desde enero de 2010 hasta junio de 2011. Cuando resultó posible, no se escatimaron esfuerzos para consignar datos más recientes.
 - La palabra “dólares” denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.
 - Por “tonelada” se entiende tonelada métrica (1.000 kg) y por “milla” se entiende milla náutica, a menos que se indique otra cosa.
 - Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.
 - Dos puntos (..) indican que los datos faltan o no constan por separado.
 - Una raya (-) indica que la cantidad es nula o inferior a la mitad de la unidad utilizada.
 - Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a *países* y *economías*, esos términos se aplican a países, territorios o zonas, según el caso.
 - Desde 2007, la presentación de los países en *El Transporte Marítimo* es diferente de la de ediciones anteriores. La nueva clasificación es la que usa la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, así como la UNCTAD en su *Manual de Estadísticas*. A los efectos del análisis estadístico, los países y territorios se han agrupado por criterios económicos en tres categorías, divididas a su vez en regiones geográficas. Las categorías principales son las de economías desarrolladas, economías en desarrollo y economías en transición. Véase, en el anexo I, un desglose detallado de los nuevos grupos. Toda comparación con datos de ediciones anteriores a 2007 de esta publicación debe, por tanto, realizarse con cautela.
-

Clasificación de los buques utilizada en *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 considerado es de 100 toneladas brutas (TB), salvo en los cuadros relativos a la propiedad, en que el tonelaje mínimo es de 1.000 TB. Dichas categorías comprenden los 20 tipos principales de buques que se indican a continuación.

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

Grupos de buques por tamaño aproximado a que se hace referencia en esta publicación, con arreglo a la terminología generalmente usada en *El Transporte Marítimo*

Petroleros para el transporte de crudos

Superpetroleros, doble casco	350.000 TPM o más
Superpetroleros, monocasco	320.000 TPM o más
Grandes petroleros, doble casco	200.000 a 349.999 TPM
Grandes petroleros, monocasco	200.000 a 319.999 TPM
Suezmax	125.000 a 199.999 TPM
Aframax	80.000 a 124.999 TPM, manga de trazado > 32,31 m
Panamax	50.000 a 79.999 TPM, manga de trazado < 32,31 m

Graneleros de carga seca y mineraleros

Tamaño El Cabo grande	150.000 TPM o más
Tamaño El Cabo pequeño	80.000 a 149.999 TPM, manga de trazado > 32,31 m
Panamax	55.000 a 84.999 TPM, manga de trazado < 32,31 m
Tamaño mediano grande	35.000 a 54.999 TPM
Tamaño mediano	10.000 a 34.999 TPM

Mineraleros/Petroleros

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

Portacontenedores

Post-Panamax	manga de trazado > 32,31 m
Panamax	manga de trazado < 32,31 m

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay.

RESUMEN

Evolución del comercio marítimo internacional

La situación económica mundial mejoró en 2010. Sin embargo, diversos peligros acechan a las perspectivas de una recuperación sostenida y una economía mundial estable, en particular los problemas de la deuda soberana de muchas regiones desarrolladas y la austeridad fiscal. Estos peligros aumentaron como consecuencia de las extraordinarias conmociones ocurridas en 2011, entre ellas catástrofes naturales y perturbaciones políticas, así como el aumento y la inestabilidad de los precios de la energía y los productos básicos. Dado que el transporte marítimo prospera y disminuye al ritmo de las condiciones macroeconómicas mundiales, la evolución del comercio marítimo internacional reflejó el desempeño de la economía en general. Después de reducirse en 2009, el transporte marítimo internacional registró un aumento de la demanda en 2010 y una inflexión positiva de los volúmenes del comercio marítimo, especialmente en los segmentos de graneles secos y contenedores. No obstante, las perspectivas continúan siendo frágiles, dado que el transporte marítimo no escapa a las incertidumbres y conmociones que enfrenta la economía mundial.

Estructura, propiedad y matrícula de la flota mundial

En el año 2010 se realizaron entregas sin precedentes de nuevo tonelaje, que superaron en un 28% a las de 2009, lo cual produjo un aumento del 8,6% de la flota mundial. Las entregas equivalieron al 11,7% de la flota existente; el récord anterior se había registrado en 1974, cuando las entregas representaron aproximadamente el 11% de la flota existente.

La flota mercante mundial llegó a casi 1.400 millones de TPM en enero de 2011, con un aumento de 120 millones de TPM con respecto a 2010. Las nuevas entregas se situaron en 150 millones de TPM, en tanto que los desguaces y otras retiradas del mercado representaron alrededor de 30 millones de TPM. Desde 2005, la flota de graneleros se ha casi duplicado y la flota de portacontenedores ha llegado casi a triplicarse. La proporción de tonelaje que enarbola pabellón extranjero alcanzó alrededor del 68% en enero de 2011.

El marcado aumento de la oferta de buques es resultado de los pedidos cursados con anterioridad a la crisis económica. Ello, unido a una demanda inferior a la esperada, dio lugar a una situación de exceso de oferta de capacidad de transporte. Los analistas prevén que, especialmente en los sectores de graneleros y portacontenedores, habrá un exceso de oferta de tonelaje en los próximos años. En ambos sectores, la construcción naval récord, tanto reciente como venidera, plantea problemas adicionales a los armadores, que tendrán que buscar carga con que llenar sus buques.

Precio de los buques y fletes

El precio de los buques nuevos en 2010 se redujo en todos los tipos de buques, como resultado de la opinión del mercado de que la capacidad de la flota mundial es suficiente para satisfacer el comercio mundial en el corto plazo. En el mercado de segunda mano, los resultados fueron contradictorios. Los grandes petroleros mantuvieron su valor, en tanto que los más pequeños y los buques especializados en el transporte de productos químicos perdieron valor. En el sector de graneleros, disminuyó el precio de los buques Panamax de tamaño mediano, mientras aumentó el de los buques más pequeños y más grandes. También se incrementó en 2010 el precio de los portacontenedores de segunda mano de todo tamaño, al haber repuntado los volúmenes del comercio.

Los fletes del sector petrolero mejoraron con respecto al año precedente, al aumentar entre el 30% y el 50% para fines de 2010. Para todos los tipos de buques, cada mes del año registró una mejora con respecto al mes correspondiente del año anterior. Sin embargo, los fletes de los petroleros en general continúan deprimidos si se los compara con los años inmediatamente anteriores a la cresta de 2008. Los fletes del sector de graneles secos tuvieron un buen desempeño en el primer semestre del año, pero el BDI (Índice seco del Baltic Exchange) perdió más de la mitad de su valor entre fines de mayo y mediados de julio de 2010. En agosto del mismo año se produjo una recuperación parcial, antes de que dicho índice continuara su trayectoria descendente. Entre mayo de 2010 y mayo de 2011, el BDI disminuyó en aproximadamente dos tercios. Los fletes de

los portacontenedores registraron en 2010 una importante transformación producida por el aumento de las exportaciones y las medidas adoptadas por los armadores para limitar el exceso de oferta de buques. Este resultado se puede apreciar en el índice New ConTex, cuyo valor se triplicó entre comienzos de 2010 y mediados de 2011.

Novedades en los puertos y el transporte multimodal

El tráfico portuario mundial de contenedores aumentó en aproximadamente 13,3% hasta llegar a 531,4 millones de TEU en 2010 después de haber sufrido un breve tropiezo en 2009. Los puertos continentales de China continuaron aumentando su proporción en el tráfico portuario mundial de contenedores, que se sitúa en el 24,2%. El Índice de conectividad de las líneas marítimas de la UNCTAD (LSCI) muestra que China mantiene su posición prominente como el país más conectado. Le siguen la RAE de Hong Kong (China), Singapur y Alemania. En 2011, 91 países mejoraron su posición en el LSCI con respecto a 2010, otros 6 permanecieron en la misma posición y 65 países retrocedieron. En 2010, el sector del transporte ferroviario de mercancías creció un 7,2% hasta llegar a 9 billones 843.000 millones de toneladas-kilómetro transportadas (TKT). El sector del transporte de mercancías por carretera creció en un 7,8% en 2010 con respecto al año precedente, y su volumen alcanzó a 9 billones 721.000 millones de TKT.

Novedades legales y de reglamentación

Entre las importantes novedades jurídicas y de reglamentación registradas recientemente en la esfera del transporte y la facilitación del comercio figura en particular la entrada en vigor, el 14 de septiembre de 2011, del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de buques, que había sido aprobado en una conferencia diplomática conjunta de las Naciones

Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI) celebrada en 1999 con los auspicios de la UNCTAD. Además, en 2010 y el primer semestre de 2011 prosiguieron las importantes deliberaciones llevadas a cabo en la OMI con respecto al alcance y contenido de un posible régimen internacional para luchar contra las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por el transporte marítimo internacional. Por último, hubo una serie de novedades de reglamentación relativas a la seguridad y la protección marítimas, así como con respecto a los acuerdos de facilitación del comercio tanto a nivel multilateral como regional.

La participación de los países en desarrollo en los negocios marítimos

Los países en desarrollo están ampliando su participación en una gama de diferentes actividades marítimas. Ya ocupan posiciones sólidas en el desguace de buques, el registro de buques y el suministro de gente de mar, y tienen una proporción creciente en los sectores de mayor densidad de capital y tecnológicamente avanzados, tales como la construcción naval y la propiedad de los buques. China y la República de Corea construyeron en conjunto el 72,4% de la capacidad mundial (TPM) en 2010, y 9 de los 20 países más importantes en la propiedad de los buques son países en desarrollo. La financiación de los buques, los servicios de seguros y la clasificación de los buques son algunos de los pocos sectores marítimos que hasta ahora han estado dominados por las economías más adelantadas. Sin embargo, también en estos sectores los países en desarrollo han demostrado recientemente su potencial para convertirse en importantes participantes en el mercado. Por ejemplo, la India ingresó recientemente en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación; de esta manera ha obtenido acceso al mercado mundial de clasificación de buques. China cuenta actualmente con dos de los principales bancos dedicados a la financiación de buques.



1



EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

CAPÍTULO 1

La situación económica mundial mejoró en 2010. Sin embargo, diversos peligros acechan a las perspectivas de una recuperación sostenida y una economía mundial estable, en particular los problemas de la deuda soberana de muchas regiones desarrolladas y la austeridad fiscal. Estos peligros aumentaron como consecuencia de las extraordinarias conmociones ocurridas en 2011, entre ellas catástrofes naturales y perturbaciones políticas, así como el aumento y la inestabilidad de los precios de la energía y los productos básicos. Dado que el transporte marítimo prospera y disminuye al ritmo de las condiciones macroeconómicas mundiales, la evolución del comercio marítimo internacional reflejó el desempeño de la economía en general. Después de reducirse en 2009, el transporte marítimo internacional registró un aumento de la demanda en 2010 y una inflexión positiva de los volúmenes del comercio marítimo, especialmente en los segmentos de graneles secos y contenedores. No obstante, las perspectivas continúan siendo frágiles, dado que el transporte marítimo no escapa a las incertidumbres y conmociones que enfrenta la economía mundial.

El presente capítulo abarca la evolución registrada desde enero de 2010 hasta junio de 2011. En la sección A se pasa revista al funcionamiento general de la economía mundial y al comercio mundial de mercancías. En la sección B se examinan la evolución de los volúmenes del comercio marítimo internacional y las tendencias que se manifiestan en los sectores y actividades económicos que generan demanda de servicios de transporte, en particular de petróleo y gas y de la producción minera, agrícola y siderúrgica. En la sección C se ponen de relieve algunas novedades que afectan actualmente al transporte marítimo y pueden alterar profundamente el panorama del transporte y el comercio marítimo internacionales.

A. SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL¹

1. Crecimiento económico mundial²

En 2010, la economía mundial emprendió el sendero de la recuperación, y el producto interno bruto (PIB) creció el 3,9% con respecto al año anterior (cuadro 1.1). Las medidas de estímulo adoptadas por los gobiernos al comienzo de la crisis dieron un impulso inicial al crecimiento. Sin embargo, el efecto de dichas medidas comenzó a desdibujarse a medida que los gobiernos se orientaron hacia la consolidación fiscal. El final del ciclo de existencias, los riesgos de regresión en las economías desarrolladas y el freno que supone para el crecimiento del PIB el aumento de los precios de la energía —los precios del crudo Brent promediaron 80 dólares por barril en 2010 en comparación con 62 dólares por barril en 2009³— también fueron factores que en conjunto restaron impulso al crecimiento en el segundo semestre del año.

En 2010, las economías desarrolladas registraron un crecimiento positivo y su PIB se incrementó en un 2,5%. Los Estados Unidos y el Japón tuvieron mejor desempeño que la Unión Europea, al crecer respectivamente un 2,9%, 4% y 1,8%. Las economías en desarrollo y las economías en transición continuaron dinamizando la recuperación mundial, encabezadas por las grandes economías emergentes, en particular China (10,3%), la India (8,6%) y el Brasil (7,5%). Casi incólumes ante la crisis financiera y la consiguiente contracción de la economía, China, la India y otros países en desarrollo reanudaron su expansión al generar su propio crecimiento en lugar de depender de las exportaciones a los mercados de las economías desarrolladas. Si bien los Estados Unidos siguen siendo la principal fuente de demanda de importaciones de Asia, China se ha convertido en un motor independiente de crecimiento regional y en una fuente más importante de demanda final para diversas economías en desarrollo emergentes, en particular Filipinas, la República de Corea y la Provincia china de Taiwán⁴.

El liderazgo de los países en desarrollo en la dinamización del crecimiento económico refleja un cambio profundo, iniciado hace décadas, del orden económico mundial. Los datos de la UNCTAD indican que la participación de los países en desarrollo en la producción económica mundial se elevó de aproximadamente el 17% en 1980 a más del 28% en

2010, con lo que aumentó la influencia de estos países en la actividad económica mundial. En 2010, China superó al Japón como la segunda mayor economía mundial (en términos nominales), y encabeza la transformación junto con algunas de las economías de mayor crecimiento en el mundo, tales como la India e Indonesia. Un importante hito económico en 2010 fue que Brasil ocupó la séptima posición entre las mayores economías del mundo, tras superar a Italia⁵. Goldman Sachs prevé actualmente que los países del grupo BRIC (Brasil, Federación de Rusia, India y China) superarán a los países del G-7 en cuanto al tamaño de sus economías a más tardar en 2018, es decir mucho antes de 2040, como se había pronosticado hacia un decenio⁶.

El vigoroso desempeño general de los países en desarrollo como grupo oculta las diferencias existentes entre países y agrupaciones. Por ejemplo, el crecimiento del PIB en Sudáfrica (2,8%) fue muy inferior al registrado por China, la India y el Brasil. Igualmente, la recuperación de muchos de los países menos adelantados (PMA) continuó por debajo de su potencial y el crecimiento de su PIB (4,8%) no volvió a los niveles anteriores a la crisis.

La contracción de la economía y el consiguiente incremento del desempleo, junto con la reducción del gasto social, puede asestar un grave revés a la equidad social y la mitigación de la pobreza. Aunque algo se ha avanzado, se calcula que entre 2007 y fines de 2009 se perdieron unos 30 millones de puestos de trabajo como resultado de la crisis financiera mundial⁷. La economía mundial todavía debe crear por lo menos otros 22 millones de puestos de trabajo para volver a tener el nivel mundial de empleo anterior a la crisis⁸. Se calcula además que entre 47 millones y 84 millones de personas adicionales están cayendo o permaneciendo en la extrema pobreza como consecuencia de la crisis mundial⁹. Aunque no se limita a los PMA, esta situación perjudica especialmente a esos países debido a su intrínseca vulnerabilidad a toda erosión de los avances económicos y de desarrollo logrados como parte de los esfuerzos por alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

La evolución de la producción industrial mundial, que es un índice prominente de la demanda de servicios de transporte marítimo, reflejó los cambios en el PIB mundial. El índice de producción industrial publicado por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) muestra que, para los países de dicha organización y tomando 1990 como año base,

Cuadro 1.1. Crecimiento económico mundial, 2007-2011^a (variación anual, en porcentajes)

Región/país	1991-2004 Promedio	2007	2008	2009	2010 ^b	2011 ^c
MUNDO	2,9	4,0	1,7	-2,1	3,9	3,1
Economías desarrolladas	2,6	2,6	0,3	-3,6	2,5	1,8
<i>de las cuales:</i>						
Estados Unidos	3,4	2,1	0,4	-2,6	2,9	2,3
Japón	1,0	2,4	-1,2	-6,3	4,0	-0,4
Unión Europea (27)	2,3	3,0	0,5	-4,2	1,8	1,9
<i>de las cuales:</i>						
Alemania	1,6	2,7	1,0	-4,7	3,6	3,0
Francia	2,1	2,4	0,2	-2,6	1,5	2,1
Italia	1,5	1,5	-1,3	-5,0	1	0,9
Reino Unido	2,9	2,7	-0,1	-4,9	1,3	1,3
Economías en desarrollo	4,7	8,0	5,4	2,5	7,4	6,3
<i>de las cuales:</i>						
China	9,9	14,2	9,6	9,1	10,3	9,4
India	5,9	9,6	5,1	7,0	8,6	8,1
Brasil	2,6	6,1	5,2	-0,6	7,5	4,0
Sudáfrica	2,5	5,5	3,7	-1,8	2,8	4,0
Países menos adelantados (PMA)	4,6	8,5	6,7	4,5	4,8	5,2
Economías en transición	-1,0	8,6	5,4	-6,7	4,1	4,4
<i>de las cuales:</i>						
Federación de Rusia	-1,0	8,5	5,6	-7,9	4,0	4,4

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, a partir de la base de datos sobre los principales agregados de las cuentas nacionales y de la *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial (WESP)* 2011: Actualización de mitad de año, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas; Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPALC), 2011; OCDE, base de datos estadísticos; y fuentes nacionales.

^a Los cálculos de los totales para cada país se basan en el PIB medido en dólares constantes de 2005.

^b Cálculos provisionales.

^c Previsiones.

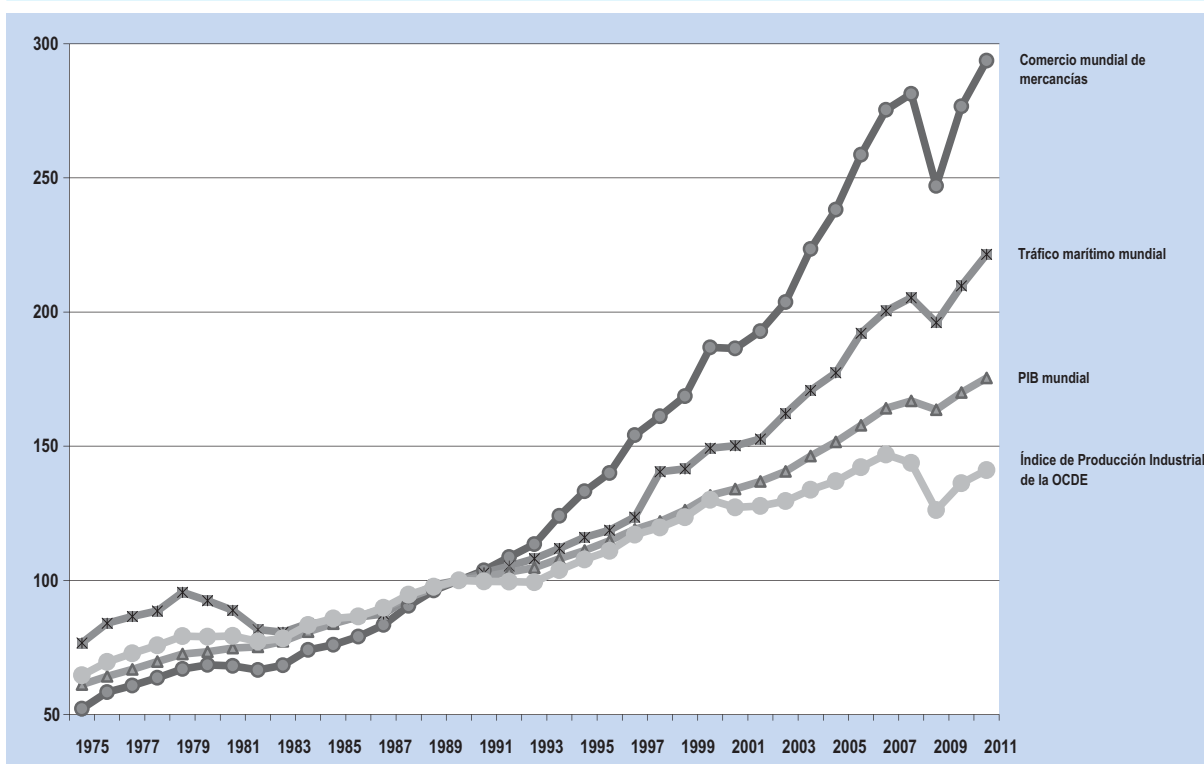
el índice se redujo en 2009 antes de recuperarse en 2010 tanto para los países de la OCDE como para los que no pertenecen a ella. Marcaron el ritmo la República de Corea y China, donde la producción industrial en 2010 creció un 17,2% y un 15,7%, respectivamente¹⁰.

La estrecha correlación que existe entre la actividad industrial, el crecimiento del PIB, el comercio de mercancías y el transporte por vía marítima no ha variado, como se muestra en el gráfico 1.1. La profunda contracción de 2009 fue seguida por una recuperación en forma de V en todos los índices, con señales de cierta estabilización en 2011. Curiosamente, puede

observarse cierta divergencia entre el crecimiento del PIB y la producción industrial, lo cual obedece en parte a la creciente contribución de los servicios al PIB. Igualmente, el comercio marítimo crece a un ritmo más rápido que la producción industrial y el PIB, lo cual refleja en particular el rápido incremento del comercio contenedorizado, que transporta mercancías semiterminadas y manufacturadas (bienes de consumo y duraderos).

Se prevé que continuará la recuperación mundial, aunque a menor ritmo, y que el PIB aumentará un 3,1% en 2011. Aunque se prevé que el crecimiento del PIB en todas las economías se desacelerará, la recuperación

Gráfico 1.1. Índice de Producción Industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales (1975-2011) (1990 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, mayo de 2011; UNCTAD, *Informe sobre el comercio y el desarrollo 2011*; UNCTAD *El Transporte Marítimo*, varios números; OMC *Estadísticas del Comercio Internacional 2010*, cuadro A1a; y el comunicado de prensa de la OMC publicado en marzo de 2011 con el título *El comercio mundial en 2010 y las perspectivas para 2011*. Los datos de la OMC sobre el comercio de mercancías (en volumen) se obtienen a partir de los valores aduaneros deflacionados por valores unitarios normales y el índice del precio ajustado de los artículos electrónicos. El índice de 2011 para el tráfico marítimo está calculado sobre la base de la tasa de crecimiento prevista por Clarkson Research Services.

sigue contando con el impulso de los mercados en desarrollo emergentes. Sin embargo, estas previsiones están expuestas a muchos riesgos de regresión que pueden hacer descarrilar el crecimiento. Entre ellos figuran nuevas tensiones en la zona del euro, riesgos soberanos, el elevado desempleo en las economías adelantadas, el aumento de los precios de los alimentos y los productos básicos, el peligro de un incremento del proteccionismo comercial, las presiones inflacionistas en los mercados emergentes y la terminación del efecto de los estímulos financieros dado que todos los países, con la excepción de los Estados Unidos, se hallan abocados a la consolidación fiscal. Además, la economía mundial enfrenta nuevos problemas originados en diversos acontecimientos excepcionales, entre ellos: a) algunas de las peores catástrofes naturales de la historia, como las inundaciones y ciclones que azotaron a Australia y la triple catástrofe del terremoto, el tsunami y la crisis

nuclear en el Japón; b) los disturbios políticos en Asia Occidental y África Septentrional; y c) la tendencia constante hacia mayores precios del petróleo y la inseguridad energética mundial. Los precios del petróleo (Brent), que en abril habían llegado a 125 dólares por barril, podrían actuar como freno del crecimiento económico. En 2011, se observa ya en muchas economías el aflojamiento de la demanda de consumo de los hogares y un aumento de la inflación¹¹. Estos factores actúan en conjunto para socavar los avances de la rápida pero frágil recuperación de 2010 y debilitan las perspectivas de un crecimiento económico más sostenible en el futuro.

Dado que el Japón es la tercera mayor economía del mundo y un protagonista clave en las redes industriales, las secuelas de la catástrofe en ese país se sienten en todo el mundo debido a la perturbación de las redes productivas y la disminución de la confianza de los empresarios. Se calcula que las

ventas al por menor disminuyeron un 8%, y el gasto de los hogares un 2% en dicho país¹². Los cálculos provisionales indican que el monto de los daños a los edificios e infraestructura es de casi 25 billones de yen, suma que equivale a unos 300.000 millones de dólares¹³. Otra estimación del Banco Mundial sitúa el costo de los daños causados a la economía japonesa por el terremoto y el *tsunami* entre 122.000 millones y 235.000 millones de dólares¹⁴. Estas cifras oscilan entre el 2,5% y el 4% del PIB del país en 2010. Algunos datos han confirmado la gravedad de los efectos del terremoto en el Japón y su economía: la producción industrial disminuyó a una tasa anual del 15% en marzo de 2011, con lo que fue la caída más aguda de que haya registro¹⁵. La UNCTAD revisó a la baja las previsiones de crecimiento del PIB del Japón, aunque es probable que las actividades de reconstrucción e inversión reanimen la economía.

En resumen, si bien la situación económica general mejoró en 2010 y las expectativas para 2011 siguen siendo positivas, existen numerosos riesgos que ponen en entredicho las perspectivas de una recuperación sostenida y de una economía mundial estable. Estos

riesgos se ven acentuados por conmociones y acontecimientos extraordinarios, en particular las catástrofes naturales y las perturbaciones políticas, así como el aumento y la inestabilidad de los precios de la energía y otros productos básicos.

2. Comercio mundial de mercancías¹⁶

El volumen del comercio mundial de mercancías (es decir, el comercio en términos reales, ajustado en función de los cambios en los precios y los tipos de cambio) se recuperó a la par de la economía mundial, superando la caída de 2009 (-13,6%). La UNCTAD calcula que dicho volumen creció a una sólida tasa del 16,2% en 2010 (cuadro 1.2). Durante el mismo año, el valor de las exportaciones de mercancías mundiales se incrementó en un 22%, en particular como resultado del aumento de los precios de los productos primarios.

Según la OMC, el pronunciado aumento del volumen de las exportaciones mundiales marcó el mayor crecimiento anual registrado en una serie de datos que se retrotraen a 1950. La recuperación fue sólida entre mediados de 2009 y mediados de 2010, cuando

Cuadro 1.2. Crecimiento del volumen^a del comercio de mercancías, por región geográfica, 2008-2010 (variación anual, en porcentajes)

Exportaciones			Países/regiones	Importaciones		
2008	2009	2010		2008	2009	2010
2,6	-13,6	16,2	MUNDO	2,9	-13,6	15,2
11,3	-22,4	16,5	Países desarrollados	11,6	-24,9	16,5
<i>de los cuales:</i>						
2,3	-24,9	27,9	Japón	-0,6	-12,4	10,3
5,5	-14,9	15,3	Estados Unidos	-3,7	-16,4	14,7
2,9	-14,7	18,2	Unión Europea	1,4	-14,8	14,1
0,4	-13,8	12,0	Economías en transición	18,2	-28,8	17,8
3,2	-10,6	16,6	Países en desarrollo	6,7	-10,0	18,7
<i>de los cuales:</i>						
-2,0	-11,2	8,6	África	10,3	-2,7	1,4
3,0	-15,7	13,7	América Latina y el Caribe	-2,8	-16,2	13,8
7,2	-10,5	23,5	Asia Oriental	0,4	-5,3	23,1
10,5	-13,6	28,3	<i>de los cuales:</i> China	2,3	-1,7	27,1
7,7	-6,2	15,3	Asia Meridional	20,5	-3,0	12,0
16,8	-6,6	22,4	<i>de los cuales:</i> India	29,7	-0,8	11,5
1,5	-10,7	18,3	Asia Sudoriental	8,2	-16,6	22,0
4,0	-6,0	6,5	Asia Occidental	13,4	-14,2	10,1

Fuente: UNCTAD (2011). Cuadro 1.2. Informe sobre el comercio y el desarrollo 2011.

a Los datos sobre el volumen del comercio se obtienen a partir de los valores del comercio internacional de mercancías deflacionados por los índices de valores unitarios de la UNCTAD.

los volúmenes comerciales crecieron a una tasa anual de casi el 20%¹⁷. El rápido aumento de los volúmenes también puede explicarse por los mismos factores que provocaron su caída en 2009. Entre ellos figuran los canales de transmisión ofrecidos por la difusión de las cadenas mundiales de suministros y la composición por productos del comercio comparada con la del PIB. No obstante, el crecimiento del comercio perdió impulso en el segundo semestre de 2010 paralelamente a la desaceleración del crecimiento económico mundial. Si bien se calcula que el comercio mundial volvió a fines de 2010 a su cresta registrada en 2008, la recuperación continúa por debajo de la tendencia¹⁸.

La despereja recuperación económica produjo un desempeño igualmente desperejo del comercio de mercancías, y el ritmo de la recuperación varió entre las regiones y los grupos de países (cuadro 1.2). La reanimación del comercio mundial de mercancías, al igual que la recuperación económica mundial, se afianzó en las regiones en desarrollo. El sólido crecimiento de grandes economías emergentes, como China y la India, junto a la profundización de su integración económica y la intensificación de su comercio intrarregional, dio impulso al fortalecimiento del comercio mundial de mercancías. La participación de los países en desarrollo en el comercio mundial aumentó de aproximadamente un tercio a más del 40% entre 2008 y 2010¹⁹.

El fortalecimiento de los vínculos económicos entre las regiones en desarrollo es evidente en la relación en rápido crecimiento entre China y las grandes economías emergentes como el Brasil. A principios de 2009 China superó a los Estados Unidos como el principal socio comercial del Brasil²⁰, y en 2010 también se convirtió en el principal inversor en ese país con el aporte de 17.000 millones de dólares de capital²¹. China también está presente en África, donde 1.600 empresas de ese país invierten en la agricultura y en la minería así como en las manufacturas, la infraestructura y el comercio²².

El volumen de las exportaciones de las economías desarrolladas también se ha recuperado, con un crecimiento del 16,5% en 2010, impulsado particularmente por el rápido crecimiento de la demanda de importaciones de Asia Oriental y América Latina. Este crecimiento toma como referencia los bajos niveles de 2009, cuando el volumen de sus exportaciones se redujo en un 22,4%. El volumen

de las exportaciones de África y América Latina también se recuperó, aunque a ritmo más lento que el promedio mundial. Como se indica en el cuadro 1.2, Asia, a cuya cabeza figuran China (28,3%) y el Japón (27,9%), registró el mayor aumento en el volumen de las exportaciones. Sin embargo, el crecimiento del Japón debe medirse en comparación con los exiguos niveles de 2009 cuando, a diferencia de China, el volumen de sus exportaciones disminuyó en un 24,9%. En cuanto a los Estados Unidos y la Unión Europea, el volumen de sus exportaciones aumentó un 15,3% y un 18,2%, respectivamente. Las exportaciones de las economías en transición también se recuperaron y acrecentaron en un 12%.

Las importaciones mundiales crecieron a un ritmo levemente inferior al de las exportaciones (15,2%). Las importaciones en los países en desarrollo se fortalecieron a una tasa superior (18,7%) que las exportaciones (16,6%), estimuladas en particular por el crecimiento del volumen de las importaciones del Asia en desarrollo. Las economías en transición también registraron un incremento del volumen de las importaciones (17,8%) a un ritmo superior al de las exportaciones. Se produjo un crecimiento positivo del volumen de las importaciones de los países desarrollados (16,5%), animado por los resultados positivos en los Estados Unidos, la Unión Europea y el Japón. Teniendo en cuenta la catástrofe ocurrida en el Japón, la OMC prevé que el volumen de las exportaciones de ese país se reducirá entre un 0,5% y un 0,6% y que sus importaciones aumentarán entre un 0,4% y un 1,3%. Fuera de la repercusión directa en los puertos y los servicios conexos, que dio lugar a una incapacidad para el atraque de buques y la manipulación del tráfico comercial (por ejemplo, la imposibilidad de que los buques descargaran bienes perecederos en el país debido a la falta de refrigeración), la catástrofe del Japón tiene consecuencias para las cadenas de suministros y las manufacturas mundiales. Por ejemplo, se ha informado sobre la escasez de abastecimiento de repuestos necesarios para la fabricación de computadoras, automóviles y teléfonos móviles, particularmente en Alemania y los Estados Unidos²³. La perturbación de la actividad económica demostró que ciertos sectores suelen depender en gran medida de pocos proveedores. No obstante, se prevé que la repercusión en la industria manufacturera mundial —y, por ende, en el comercio— sea limitada por el hecho de que muchos sectores cuentan con suministros suficientes para

la producción a pesar de la gestión de existencias “justo a tiempo”. Además, es probable que algunas fuentes de cadenas de suministro sean sustituidas por otras obtenidas en otros sitios. Se prevé que no habrá importantes cambios estructurales, como la reubicación de los lugares de producción y el cambio de diseño de las redes de suministros, puesto que es necesario ponderar los costos y beneficios que pueden producirse con la adopción de tales decisiones.

Según la OMC, y tomando en cuenta el posible efecto del terremoto del Japón, se prevé que el comercio mundial crecerá en 2011 a un ritmo más lento, del 6,5%, y que el crecimiento del comercio de las economías en desarrollo (9,5%) dejará atrás al de las economías adelantadas (4,5%). Se prevé que continuará el crecimiento del comercio mundial de mercancías, pero que su ritmo se moderará en 2011. Un estudio mundial realizado por HSBC en 21 países y que abarcó a 6.390 cargadores de tamaño pequeño y mediano indicó que en general los comerciantes tienen una actitud positiva, ya que 9 de cada 10 prevén que el volumen comercial aumentará o se mantendrá en los niveles actuales durante los próximos seis meses²⁴. El principal factor que explica este sentimiento positivo es el fortalecimiento del comercio intrarregional y la mayor conectividad dentro de los mercados emergentes y entre ellos²⁵. Sin embargo, se prevé que en el futuro el reequilibrio hacia el consumo interno y las importaciones en las grandes economías emergentes como China tendrá un efecto en el comercio mundial. Ya se manifiestan algunas señales, puesto que se informa que las exportaciones netas de mercancías chinas se redujeron de 40.000 millones de dólares en noviembre de 2008 a 17.000 millones de dólares en septiembre de 2010²⁶. Ello ha de influir en las corrientes y el saldo del tráfico comercial.

A pesar de este panorama positivo, sigue vigente la cuestión de si los países en desarrollo pueden mantener su función de motor sustentador del crecimiento del PIB y el comercio. Otra preocupación es el riesgo de un aumento de las medidas proteccionistas. A pesar de que el G-20 renovó en 2010 sus promesas de abstenerse, por lo menos hasta fines de 2013, de aumentar o imponer nuevos obstáculos a la inversión o el comercio, está volviendo a manifestarse el riesgo de un mayor proteccionismo debido a que la recuperación económica y comercial es frágil y desapareja²⁷. Si bien se calcula que las nuevas restricciones a las importaciones adoptadas

entre mayo y octubre de 2010 se aplicaban al 0,2% del total de las importaciones mundiales en comparación con el 0,8% en el punto culminante de la crisis, actualmente se están introduciendo medidas por distintos conceptos, en particular la protección de la salud y el medio ambiente²⁸. A pesar de la recuperación, diversos países siguen aplicando medidas que pueden limitar el comercio²⁹. Según la OMC, entre noviembre de 2009 y mayo de 2010 las medidas potencialmente restrictivas superaron a las facilitadoras del comercio en proporción de tres a dos. Se calcula además que las medidas proteccionistas del G-20 aumentaron un 31% en el mismo período y se prevé un incremento adicional del 27%³⁰.

Como contrapeso parcial de los diversos riesgos de regresión, es probable que la proliferación de acuerdos comerciales fomente el comercio y promueva una integración económica más profunda. Por ejemplo, el Japón y la India concertaron un acuerdo de libre comercio para eliminar los aranceles de importación sobre más del 90% del comercio bilateral en valor en un plazo de diez años³¹. Asimismo, entraron en vigor en 2010 y comienzos de 2011 varios acuerdos, en particular el acuerdo de comercio regional entre China y la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), así como entre la ASEAN y Australia y Nueva Zelandia, entre Turquía y Chile, entre Turquía y Jordania, entre la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y Serbia, entre la AELC y Albania, y entre la RAE de Hong Kong (China) y Nueva Zelandia. Se prevé que los Estados Unidos acelerarán la aplicación de sus acuerdos comerciales con la República de Corea, Colombia y Panamá antes de las elecciones de 2012. La Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) ha calculado que a fines de 2010 había 170 acuerdos preferenciales en que participaba por lo menos un Estado miembro de la Comisión. De estos 170 acuerdos, 125 eran acuerdos bilaterales de comercio regional³². Curiosamente, estos acuerdos contienen con creciente frecuencia disposiciones sobre la facilitación del comercio (véase el capítulo 5).

Por consiguiente, en 2010 se registró una recuperación rápida pero moderada de la actividad económica y el comercio mundiales. Fue sólida y acentuada a comienzos del año, pero perdió impulso en el segundo semestre de ese año y a comienzos de 2011. Subsisten varias incertidumbres ante la presencia de múltiples riesgos de regresión que aumentan la probabilidad de una recuperación mucho más débil de lo esperado.

B. COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL³³

1. Tendencias generales del comercio marítimo

Las condiciones macroeconómicas mundiales son las que producen los altibajos en el transporte marítimo. Los acontecimientos que se producen en la economía y el comercio mundial de mercancías es también influyen en el comercio marítimo. Por ende, coincidiendo con el marco macroeconómico descrito en la sección precedente, el comercio marítimo mundial tuvo una evolución similar, con un aumento de la demanda en 2010 y una inflexión positiva en los volúmenes del comercio, especialmente en los segmentos de graneles secos y contenedores.

Los datos provisionales señalan que el comercio marítimo mundial se reactivó a partir de la baja producida el año anterior y creció en aproximadamente el 7%, con lo que el total de mercancías cargadas se elevó a 8.400 millones de toneladas, nivel que supera el alcanzado en 2008, antes de la crisis (cuadros 1.3 y 1.4 y gráfico 1.2). Si bien el marcado aumento de los volúmenes del comercio marítimo contribuyó a recuperar el terreno perdido en 2009, el crecimiento producido en 2010 debe medirse en comparación con la profunda contracción del año precedente y teniendo en cuenta el aumento de la capacidad de la flota mundial.

Como se muestra en el cuadro 1.4 y en el gráfico 1.2, el tráfico contenedorizado y los principales graneles secos están impulsando esta evolución. En 2010, las materias primas siguieron dominando el comercio marítimo mundial; el tráfico de petroleros representó aproximadamente la tercera parte del tonelaje total, mientras que los contenedores y la demás carga seca tuvieron una participación de alrededor del 40%. El resto (aproximadamente un 28%) está compuesto por los cinco graneles principales, es decir el mineral de hierro, los cereales, el carbón, la bauxita/alúmina y el fosfato.

En 2010 la carga seca, que incluye los graneles principales, los graneles secundarios, la carga general y el tráfico contenedorizado, se reactivó y fortaleció en un sólido 8,4% con respecto a 2009. Este crecimiento fue consecuencia del efecto continuo del gasto de estímulo, que reforzó la inversión y la demanda de materias primas. En particular, lo alimentaron tanto la actividad industrial de las regiones emergentes como la reposición de existencias. También se recuperó el volumen del comercio petrolero, que aumentó un 4,2% con respecto a 2009, impulsado en particular por la creciente demanda energética en las regiones emergentes de Asia.

Como demostración de su creciente posición como motor del crecimiento, los países en desarrollo continuaron siendo las principales zonas de carga y

Cuadro 1.3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas)

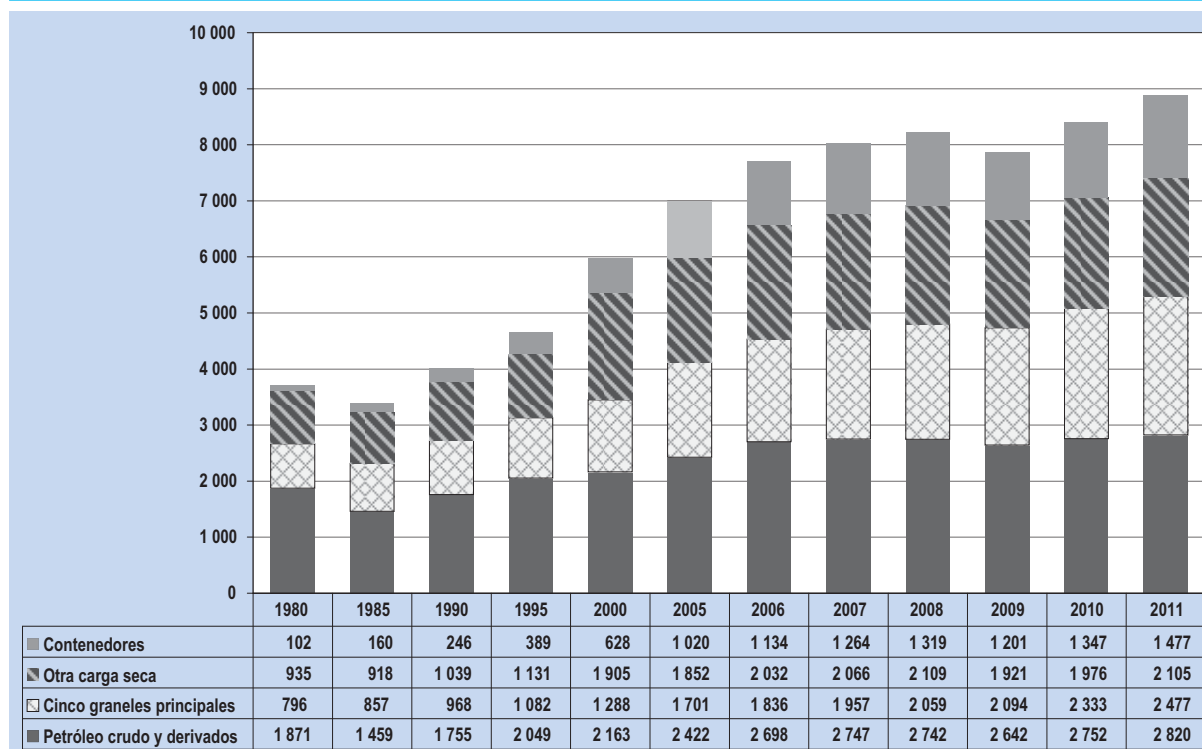
Año	Petróleo	Principales graneles ^a	Otra carga seca	Total (todas las mercancías)
1970	1 442	448	676	2 566
1980	1 871	796	1 037	3 704
1990	1 755	968	1 285	4 008
2000	2 163	1 288	2 533	5 984
2006	2 698	1 836	3 166	7 700
2007	2 747	1 957	3 330	8 034
2008	2 742	2 059	3 428	8 229
2009	2 642	2 094	3 122	7 858
2010 ^b	2 752	2 333	3 323	8 408

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de los respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Los datos de 2006 y sucesivos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de informes, con inclusión de cifras más recientes y una mayor información con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras relativas a 2010 se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

^a Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfato. Los datos de 2006 y sucesivos se basan en varios números de *Dry Bulk Trade Outlook* publicado por Clarkson Research Services Limited.

^b Cálculos preliminares.

Gráfico 1.2. El tráfico marítimo internacional en determinados años (en millones de toneladas cargadas)



Fuente: *El Transporte Marítimo*, varios números. Para el período 2006 -2010, el desglose por tipo de carga se basa en *Shipping Review and Outlook*, varios números, publicado por Clarkson Research Services. Los datos relativos a 2011 se basan en un pronóstico de Clarkson Research Services publicado en *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2011.

descarga, y su participación en el total de las mercancías cargadas y descargadas en 2010 se elevó al 60% y el 56%, respectivamente. La proporción que cupo a las economías desarrolladas en el total mundial de mercancías cargadas y descargadas fue del 34% y el 43%, respectivamente. Correspondió a las economías en transición el 6% de las mercancías cargadas y el 1% de las mercancías descargadas (gráfico 1.3 a)).

La aportación de diversas regiones al volumen mundial del comercio marítimo destaca la preponderancia de las grandes economías en desarrollo emergentes y refleja la concentración de recursos y materias primas, que constituyen el grueso del comercio marítimo. Asia es, con mucho, la zona de carga y descarga más importante, con una participación del 40% en el total de mercancías cargadas y del 55% en el total de las descargadas. Como se muestra en el gráfico 1.3 a), las demás zonas de carga son, en orden descendente: las Américas (21%), Europa (19%), Oceanía (11%) y África (9%). Europa descargó un mayor tonelaje de carga (23%) que las Américas (16%), y por detrás se situaron África (5%) y Oceanía (1%).

En el gráfico 1.3 b) se destaca la evolución de las características del comercio marítimo de las regiones en desarrollo. Desde 1970, como consecuencia de la estructura de su comercio y del predominio de cargas a granel de elevado volumen y bajo valor, tales como materias primas y recursos naturales, los países en desarrollo han tenido un excedente de tonelaje de carga, puesto que constantemente han cargado (exportado) más que descargado (importado). Otra tendencia manifiesta que se observa en el gráfico 1.3 b) es que el volumen descargado (importaciones) en las regiones en desarrollo se ha acrecentado constantemente a lo largo del mismo período y ha llegado en 2010 casi a una paridad con el porcentaje del volumen de las mercancías cargadas (exportaciones).

El crecimiento del volumen de las importaciones y exportaciones de las regiones en desarrollo refleja su mayor participación en el comercio mundial y la producción globalizada. Como se expone en las secciones A y B precedentes, la importancia relativa de las economías en desarrollo ha venido aumentando, debido en particular a su función

Cuadro 1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2010, por tipo de carga y grupos de países

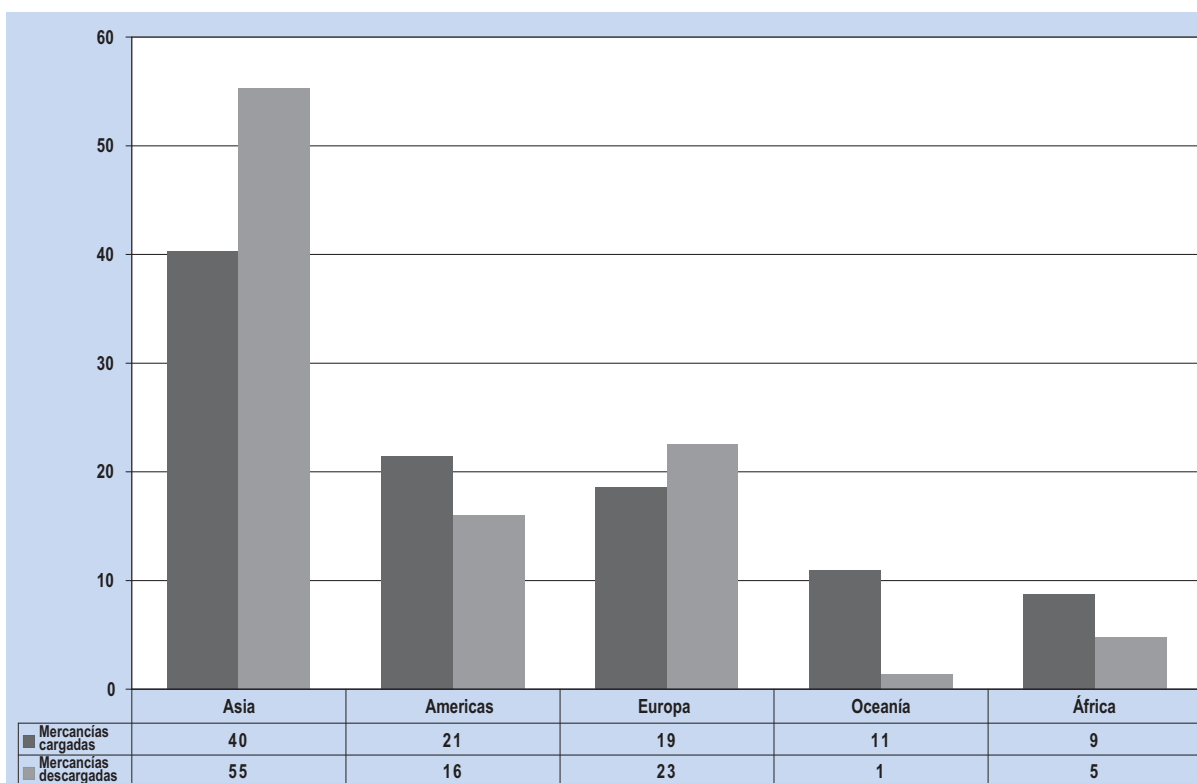
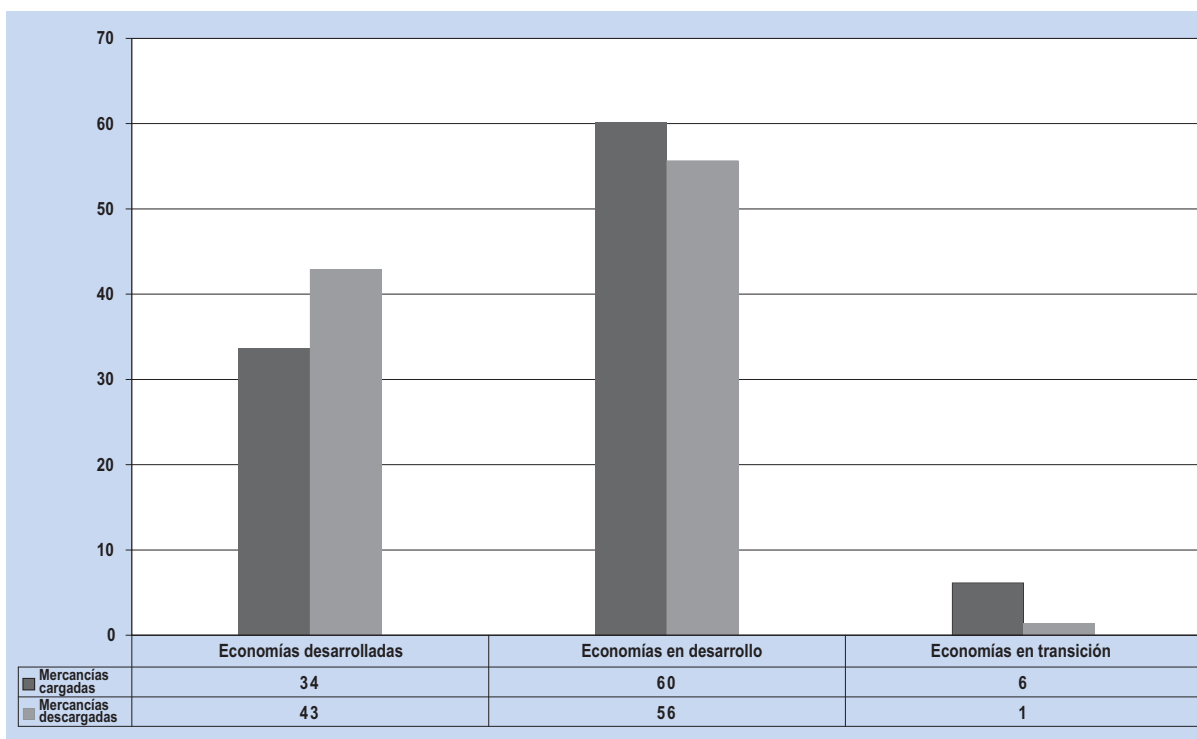
Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados	Carga seca	Total	Crudos	Derivados	Carga seca
Millones de toneladas									
Mundo	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8,408,3	1 784,9	967,5	5 655,8	8 377,8	1 938,9	969,3	5 469,7
Economías desarrolladas	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 832,5	125,7	418,5	2 288,2	3 592,1	1 158,5	545,1	1 888,5
Economías en transición	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
Economías en desarrollo	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 060,1	1 509,0	503,1	3 047,9	4 663,7	776,9	419,6	3 467,1
África	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5
	2010	733,3	343,6	81,5	308,2	399,3	42,0	39,3	318,0
América	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 129,6	231,0	73,2	825,4	407,5	69,3	76,6	261,6
Asia	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 190,7	932,9	348,2	1 909,5	3 843,5	665,6	300,0	2 877,9
Oceania	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7

Cuadro 1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2010, por tipo de carga y grupos de países (conclusión)

Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados	Carga seca	Total	Crudos	Derivados	Carga seca
Porcentajes									
Mundo	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,2	11,5	67,3	100,0	23,1	11,6	65,3
Economías desarrolladas	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	33,7	7,0	43,3	40,5	42,9	59,7	56,2	34,5
Economías en transición	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,5	0,2	0,5	2,1
Economías en desarrollo	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	60,2	84,5	52,0	53,9	55,7	40,1	43,3	63,4
África	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	8,7	19,2	8,4	5,4	4,8	2,2	4,1	5,8
América	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,4	12,9	7,6	14,6	4,9	3,6	7,9	4,8
Asia	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	37,9	52,3	36,0	33,8	45,9	34,3	31,0	52,6
Oceania	2006	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,4	0,2

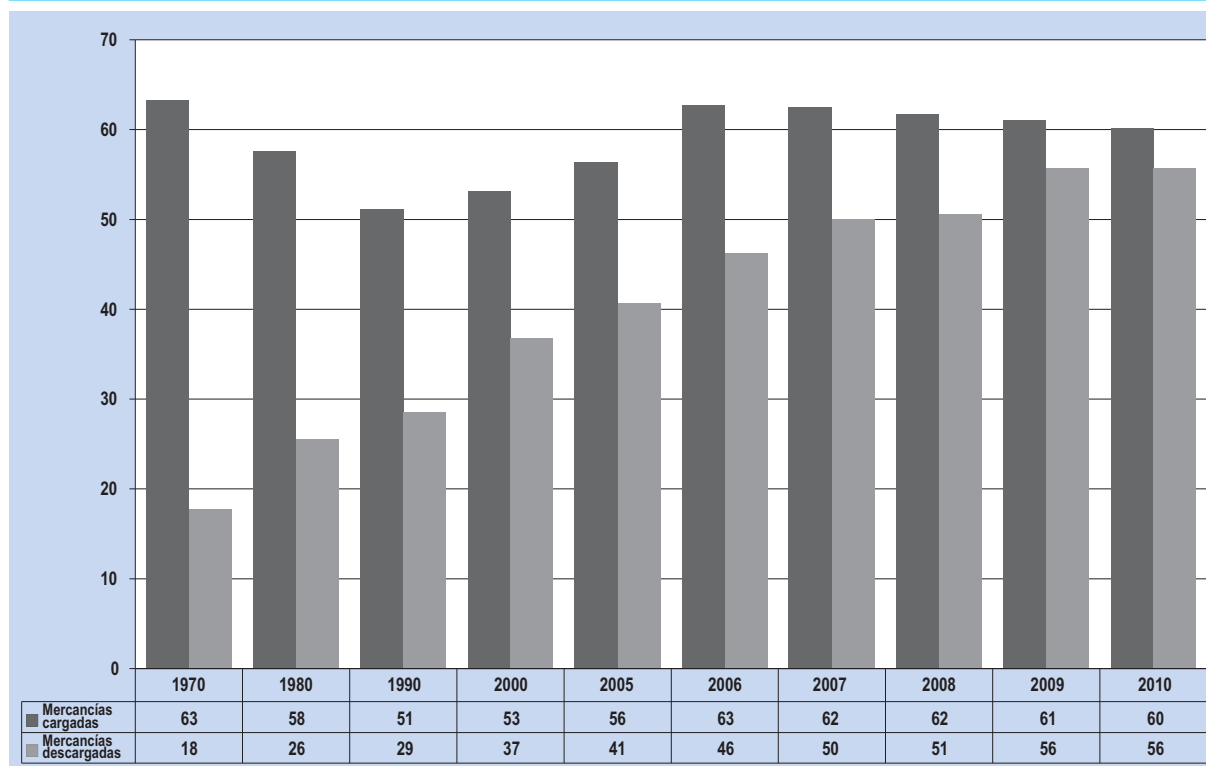
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de los respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Los datos de 2006 y sucesivos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de informes, con inclusión de cifras más recientes e información detallada con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras relativas a 2010 se han calculado.

Gráfico 1.3 a) El tráfico marítimo mundial, por grupos de países y por regiones, en 2010
(en porcentajes del tonelaje total)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos proporcionados por los países informantes en publicaciones de los respectivos gobiernos y en sitios web del sector portuario, y otras fuentes especializadas. Las cifras se calculan sobre la base de datos provisionales o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

Gráfico 1.3 b) Participación de los países en desarrollo en el comercio marítimo mundial, años indicados (en parte porcentual del tonelaje)



Fuente: *El Transporte Marítimo*, varias ediciones.

catalizadora del crecimiento, que contribuyó a capear la caída de 2009 y animar la recuperación económica de 2010. Los precios en aumento de la energía y las materias primas, y los nuevos descubrimientos de recursos, han contribuido a fomentar el incremento de las exportaciones de combustibles minerales y productos químicos de los países de Asia, América Latina y África ricos en recursos. Además, muchos países en desarrollo aplicaron políticas de crecimiento económico basadas en las exportaciones, con lo cual incrementaron efectivamente la proporción relativa de la exportación de sus bienes manufacturados a lo largo de los años.

El crecimiento de la proporción de mercancías descargadas también refleja la aparición de los países en desarrollo como una fuente importante de demanda de importaciones, que puede atribuirse en gran medida a una clase media en rápido crecimiento y el aumento de la demanda de bienes de consumo más refinados y de productos importados diversificados. La ampliación del comercio Sur-Sur, habilitado por mayores inversiones Sur-Sur, también ha contribuido a robustecer la demanda de importaciones de los países en desarrollo a medida que resultan accesibles nuevos mercados que ofrecen

mercancías a precios más competitivos (verbigracia, el crecimiento del comercio contenedorizado de China a África Occidental, en perjuicio de Europa). Es probable que esta tendencia continúe y varíe en función de la modificación de las características de las ventajas comparativas (por ejemplo, mayores costos de la mano de obra en China en comparación con otras economías emergentes de Asia y África).

2. El tráfico marítimo, por tipo de carga

El tráfico de petroleros

Producción y consumo de petróleo crudo

El petróleo es un producto básico de importancia estratégica clave que representó más del 34% del consumo energético del mundo en 2010. La producción y las reservas de petróleo crudo están muy concentradas en un puñado de grandes productores y regiones, en particular en Asia Occidental. Los principales protagonistas del negocio petrolero —que incluye a productores, consumidores, importadores y exportadores— se indican en el cuadro 1.5. En 2010 se cargaron en petroleros y transportaron por rutas marítimas fijas aproximadamente 1.800 millones de

Cuadro 1.5. Petróleo y gas natural: principales productores y consumidores, 2010
(participación en el mercado mundial, en porcentajes)

Producción mundial de petróleo		Consumo mundial de petróleo	
Asia Occidental	31	Asia y el Pacífico	31
Economías en transición	17	América del Norte	25
América del Norte	13	Europa	17
África	12	América Latina	9
América Latina	12	Asia Occidental	9
Asia y el Pacífico	10	Economías en transición	5
Europa	5	África	4

Producción mundial de gas natural		Consumo mundial de gas natural	
América del Norte	24	América del Norte	25
Economías en transición	24	Europa	19
Asia Occidental	14	Asia	17
Asia	14	Economías en transición	15
Europa	9	Asia Occidental	13
América Latina	7	América Latina	7
África	7	África	3
Otros	2	Otros	1

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos publicados por British Petroleum (BP) en *Statistical Review of World Energy 2011* (junio de 2011).

Nota: En el petróleo se incluyen el petróleo crudo, los esquistos bituminosos, las arenas bituminosas y los líquidos del gas natural (LGN, el contenido líquido del gas natural cuando se lo recupera por separado). Se excluyen los combustibles líquidos de otras fuentes, tales como la biomasa y los derivados del carbón.

toneladas de petróleo crudo, que equivalen al 45% de la producción mundial.

El ritmo del comercio mundial del petróleo y la dependencia de un acarreo más largo para su suministro han aumentado en los últimos años. China y la India han surgido como grandes importadores; y África Occidental y, más recientemente, el Brasil con sus nuevos descubrimientos de petróleo frente a las costas, como cada vez más grandes exportadores. Debido a los descubrimientos más recientes de petróleo y al agotamiento de algunos yacimientos petrolíferos de Europa y Asia Occidental, es probable que se produzcan modificaciones en las redes mundiales de suministro y demanda de petróleo (por ejemplo, exportaciones del Brasil a Asia). Debido a su demanda energética siempre creciente y al aumento de su dependencia de las importaciones para satisfacerla, las compañías petroleras chinas han reforzado en los últimos años sus inversiones en actividades de extracción y producción de petróleo en el extranjero mediante asociaciones estratégicas y

pactos de adquisición. En aplicación de su enfoque geográficamente diversificado para satisfacer su abastecimiento, China ha desarrollado una impresionante red mundial que invierte en el vecino Kazajistán y en la Federación de Rusia, y la ha ampliado para incluir a Australia, África Occidental, el Sudán y las Américas. Esta evolución ya está modificando las características del transporte marítimo a nivel mundial, e igualmente están cambiando las tendencias del comercio de petróleo, como lo demuestra el crecimiento de la demanda de toneladas-milla en el segmento de petroleros. Se prevé que este proceso se intensificará, ya que China está buscando regiones tanto existentes como nuevas para asegurar su abastecimiento. Se calcula que en 2010 la demanda de petroleros, medida en toneladas-milla, creció un 2,2% después de haberse reducido un 1,9% en 2009³⁴.

En 2010, la demanda de petróleo siguió la tendencia del crecimiento económico mundial, o sea que creció por dos vías y a un ritmo desparejo. Después

de disminuir en 2009, se calcula que la demanda de petróleo ha crecido un 3,1% hasta llegar a 87,4 millones de barriles por día (mbpd) en 2010. La demanda de los países de la OCDE, que constituye el 52,5% del total mundial, se incrementó en un 0,9%. Se prevé que el consumo de petróleo en las economías adelantadas permanecerá a un nivel constante en los años venideros como consecuencia de las políticas que, entre otras cosas, promueven la eficiencia energética y el aumento del uso de etanol y biocombustibles, así como de las medidas adoptadas para disminuir la dependencia de los combustibles fósiles y reducir las emisiones de carbono.

En cambio, los países no miembros de la OCDE aumentaron su demanda de petróleo en un 5,6% en 2010. China registró el crecimiento más rápido del mundo y su demanda de petróleo creció de manera impresionante: 10,4% en 2010. Este país importó el 54% del crudo necesario en ese año, con lo cual excedió su meta inicial de no importar más del 50% del consumo de dicho producto. Se pronostica que la dependencia de China de esas importaciones se intensificará aún más, hasta llegar al 66% en 2015 y al 70% en 2020³⁵.

En cuanto a 2011, se prevé que el crecimiento del consumo mundial seguirá siendo relativamente sólido pero moderado, debido en parte al hecho de que los niveles de 2010 fueron relativamente elevados y al freno que suponen tanto el aumento de los precios del petróleo como las políticas monetarias más estrictas de muchos países en desarrollo.

Se calcula que la producción mundial de petróleo crudo aumentó un 2,2% en 2010 para llegar a 82,1 mbpd. Los miembros de la Organización de Países Productores de Petróleo (OPEP) aumentaron su producción un 2,5%, debido a la disminución del cumplimiento con el tope de producción. La producción de los países no miembros de dicha organización creció un 1,9%, fomentada por el crecimiento del Brasil, China y las economías en transición de Asia. Se prevé que aumentará la importancia de los productores de la OPEP y que su participación en la producción mundial se elevará del 40% en 2010 al 46% en 2030, nivel no alcanzado desde 1977³⁶.

A nivel mundial, diversos riesgos geopolíticos inciden en las previsiones de la oferta. Se trata en particular de la propagación de las perturbaciones políticas a otros países de África Septentrional y Asia Occidental y las posibles alteraciones en el suministro de petróleo crudo. También existen otras preocupaciones, como

el riesgo de una menor producción en la región del delta del Níger, las tensiones vinculadas con el programa nuclear de la República Islámica del Irán y el hecho de que subsisten problemas de seguridad en el Iraq. Estas incertidumbres —sumadas a otras preocupaciones relativas al estado de la economía mundial, la sostenibilidad fiscal y los esfuerzos de China por aminorar el rápido crecimiento de su economía— ejercen una presión adicional sobre los precios del petróleo.

En 2010, los precios del petróleo se recuperaron de sus niveles de 2009, que se habían desplomado desde su vertiginoso aumento de 2008. Debido a una actitud cada vez más positiva sobre las perspectivas de la economía mundial y los acontecimientos de África Septentrional y Asia Occidental, los precios del petróleo (Brent) se elevaron con holgura por encima de los 120 dólares por barril en abril de 2011³⁷. El crecimiento previsto de la demanda de petróleo, sumado a las incertidumbres con respecto a la oferta, continuará sosteniendo precios a los niveles actuales o superiores en 2011. La mayoría de los pronósticos se ubican en el tramo de 100 a 125 dólares por barril; las discrepancias en las proyecciones demuestran lo difícil que es vaticinar los precios del petróleo cuando también entra en juego un elemento de especulación.

Embarques de petróleo crudo

La demanda de petroleros para el transporte del crudo está correlacionada íntimamente con la demanda mundial del producto. En 2010, los envíos de crudo por vía marítima se recuperaron y regresaron a los niveles anteriores a la crisis. El crudo cargado en ese año se elevó a aproximadamente 1.800 millones de toneladas, que representaron un aumento del 4,3% con respecto a 2009. Asia Occidental continuó siendo la principal zona de carga, seguida por las economías en transición, África y América en desarrollo (véanse los cuadros 1.4 y 1.5). Las zonas de descarga más importantes fueron América del Norte, Asia en desarrollo, Europa y el Japón. La creciente demanda energética de las economías en desarrollo asiáticas, concretamente China y la India, así como una demanda más vigorosa en Asia Occidental, están convirtiendo a estas regiones en protagonistas importantes. Esto se aprecia, como se observó anteriormente, en la creciente participación de China en los sectores energéticos y mineros de países ricos en recursos mediante el desarrollo de asociaciones. En 2009, algunas empresas con sede en China o la RAE de Hong Kong (China) participaron,

por un total de 13.000 millones de dólares, en la adquisición de actividades e inversiones mineras en el exterior³⁸. Los principales importadores de petróleo de las economías adelantadas pierden importancia relativa como fuente de demanda, dado el nivel relativamente alto de existencias de petróleo crudo en dichas economías y la mitigación de su demanda de petróleo, excepción hecha de los Estados Unidos.

Se prevé que el crecimiento del comercio del petróleo crudo se desacelerará en 2011. Las consecuencias inciertas de las perturbaciones políticas en las regiones exportadoras de petróleo y de las catástrofes naturales como el terremoto y el *tsunami* del Japón podrían afectar profundamente el tráfico de petroleros para el transporte del crudo³⁹. Las perturbaciones del suministro de petróleo en la Jamahiriya Árabe Libia podrían provocar un aumento de la demanda de toneladas-milla de petroleros debido a la búsqueda por parte de los países importadores de otras fuentes de crudo para compensar la reducción de la oferta libia. Por ejemplo, la demanda de toneladas-milla de los petroleros Suezmax podría incrementarse como consecuencia de la compra de más crudo de África Occidental por parte de las refinerías europeas, puesto que ese producto es de grado similar al proveniente de la Jamahiriya Árabe Libia.

Novedades relativas al refino y embarques de derivados

La producción mundial de las refinerías alcanzó una media de 74,8 mbpd, o sea un aumento del 2,4% con respecto a 2009. El frío invierno en los Estados Unidos y Europa y la recuperación económica fortalecieron la demanda de petróleo y dieron lugar a un aumento de la producción de la OCDE. Las refinerías de los países no pertenecientes a dicha organización, es decir China y la India, así como la Federación de Rusia, también registraron producciones elevadas. Es previsible que las temperaturas normales en los Estados Unidos y Europa y una desaceleración del crecimiento económico mundial moderen el crecimiento de la demanda de petróleo, y por consiguiente el crecimiento de su producción, en comparación con los recientes altos niveles. Asimismo, el terremoto del Japón podría dar origen a una disminución de la demanda de crudo mientras las refinerías dañadas por el sismo continúen inoperantes.

El sector del refino ha pasado de una etapa de auge de la demanda entre 2004 y mediados de 2008 a tiempos difíciles con una demanda limitada y excedente de capacidad, especialmente en las regiones de la

OCDE. La capacidad continúa aumentando, y se prevé que su mayor crecimiento ocurrirá en Asia y el Pacífico, seguido de Asia Occidental. Durante 2009, comenzaron sus operaciones cinco nuevas refinerías en Asia Occidental y el Lejano Oriente.

En este contexto, si bien 2010 tal vez haya sido un año positivo, persiste cierta incertidumbre con respecto a las perspectivas de los envíos de derivados del petróleo. En consonancia con las novedades de la economía mundial y la influencia de las características del clima en 2010, los envíos mundiales de derivados aumentaron el 3,7% en 2010, con lo que llegaron a un total de 967,5 millones de toneladas (véase el cuadro 1.4). Las perspectivas para 2011 son en general positivas pero están supeditadas a los mismos riesgos de regresión que enfrentan la economía y la demanda petroleras mundiales: factores tales como la ampliación de la capacidad de la flota de buques para el transporte de derivados, un excedente en la capacidad mundial de refino y un movimiento geográfico de los centros de refino mundiales hacia el Este en sintonía con el traslado de la principal fuente de demanda de consumo. Es probable que dichos factores modifiquen la estructura, las características, la demanda de toneladas-milla y, en general, la geografía del tráfico de derivados del petróleo.

Un hecho aparte fue la repercusión de la catástrofe del Japón en los envíos por buques tanque, cuestión importante que surgió en 2011 debido a la posición de ese país como el tercer mayor importador de petróleo. La escasez de producción de refino del Japón podría elevar la demanda de derivados para compensar la disminución de la producción de gasolina y fueloil. Sin embargo, es probable que la menor producción de refino disminuya la demanda de buques tanque para el transporte del crudo al reducirse la demanda de este producto como insumo. Cuando las refinerías vuelvan a funcionar a pleno, la demanda de buques tanque para el transporte de crudo se beneficiará con un rápido aumento de la demanda. No obstante, cabe observar que el Japón contaba con 590 millones de barriles de crudo y derivados en diciembre de 2010, cantidad equivalente a 169 días de importaciones netas. Esto significa que cualquier posible efecto sobre el tráfico de buques tanque no se haga sentir a corto plazo.

Oferta y demanda de gas natural

El gas natural constituye aproximadamente el 24% del consumo energético del mundo y se ubica después del petróleo y del carbón. Se lo considera

un combustible fósil mucho más limpio debido a su menor contenido de carbono, por lo cual este producto se presenta cada vez más como una fuente atractiva de combustible. El gas natural líquido (GNL) ha surgido recientemente como alternativa viable a la energía nuclear.

En 2010 se reactivó la producción mundial de gas natural, con un incremento del 7,3% que la llevó a un nivel de 3 billones 193.300 millones de metros cúbicos. En conjunto, Europa y las economías en transición representaron el 32,6% de la producción mundial, y a continuación se situó América del Norte. Entre otros productores figura la región de Asia y el Pacífico, con una participación del 15,4% (cuadro 1.5). La producción se ve estimulada por la fuerte recuperación de la producción de la Federación de Rusia, el aumento de la producción de los Estados Unidos y un rápido incremento de la producción de Qatar. La producción mundial de GNL también se elevó en 2010; la mayor parte de la oferta adicional corresponde al mayor productor, Qatar. Debido a este incremento de la producción de Qatar, se prevé que Asia Occidental superará a la región de Asia y el Pacífico como la tercera mayor área de producción en 2012. En Qatar se ha completado recientemente el Train-7 del proyecto Qatar Gas 4, inicialmente contratado para abastecer a los Estados Unidos, China y Dubai. No obstante, es probable que parte de esta carga se desvíe del mercado de los Estados Unidos en dirección a Asia, particularmente el Japón. El crecimiento previsto de la demanda de GNL del Japón, principal consumidor mundial, y los precios asiáticos más elevados del producto, contribuirán a orientar las exportaciones de GNL hacia ese continente.

Si bien a partir de una base reducida, el consumo mundial de gas natural se recuperó un 7,4% hasta llegar a 3 billones 169.000 millones de metros cúbicos en 2010, como consecuencia del descenso de los precios y de una mayor producción industrial tanto en los países de la OCDE como en las economías emergentes. La demanda se incrementó en todas las regiones y el crecimiento regional más rápido se registró en Europa, Asia y la región del Pacífico. Las previsiones indican que la demanda de gas natural crecerá a un ritmo más vigoroso después de 2011, alimentada principalmente por el aumento de los precios del petróleo, las medidas para reducir las emisiones de carbono y el marcado aumento de la demanda asiática de GNL. También en este caso se espera que el crecimiento de la demanda se vea

impulsado por países que no son miembros de la OCDE, particularmente China y la India, así como la República Islámica del Irán y la Arabia Saudita. También se prevé que aumentará la demanda en las economías adelantadas, impulsada por las políticas tendientes a reducir la dependencia de fuentes de energía de elevado contenido de carbono, tales como el petróleo. Se indica que el Japón aumentará su consumo de GNL como resultado de los daños sufridos por sus instalaciones de energía nuclear.

Envíos de gas natural licuado

En 2010, los envíos mundiales de GNL aumentaron en más del 22% hasta llegar a 297.600 millones de metros cúbicos debido al crecimiento de más del 50% registrado en la producción de Qatar. En octubre de 2010, funcionaban 56 terminales de exportación en 18 países y había varios proyectos en construcción o planeados, en particular en Australia, la República Islámica del Irán y Papua Nueva Guinea⁴⁰. También el Canadá y el Brasil podrían surgir como posibles exportadores de GNL, ya que se están diseñando planes para el desarrollo de instalaciones de licuefacción. Qatar sigue siendo el principal exportador del producto, seguido por Malasia, Indonesia, Argelia y Nigeria. Están apareciendo varios nuevos exportadores, en particular Angola, Australia, el Perú, la Arabia Saudita y el Yemen.

En octubre de 2010 había 90 terminales de importación en 20 países y se había informado de algunas otras en construcción o previstas (por ejemplo en Alemania, Croacia, Rumania y Singapur)⁴¹. China cuenta con seis proyectos de terminales de importación que deben finalizarse en 2013, en tanto que los Países Bajos, Tailandia y Suecia esperan que sus terminales de importación actualmente en construcción comiencen a operar en 2011. En general, el número y tamaño de los tanques de almacenamiento están aumentando, al igual que el tamaño promedio de los buques para el transporte del producto⁴².

Como consecuencia de una demanda industrial más vigorosa, los principales mercados asiáticos de GNL —Japón, República de Corea y Provincia china de Taiwán— tuvieron un rápido crecimiento de sus importaciones en 2010. Además, con el auge del gas en los Estados Unidos se están desviando grandes volúmenes de GNL a zonas de mayor demanda, especialmente en Asia. Aprovechando la fuerte demanda, se prevé que la Federación de Rusia y China firmarán un acuerdo de exportación de gas para su entrega a mediados de 2011, en tanto que se espera

que China y Turkmenistán lo hagan posteriormente en el mismo año. América del Sur también se está convirtiendo en un importador principal del producto con el comienzo de las actividades de terminales de importación en Chile, el Brasil y la Argentina en años recientes. En lo que respecta al Japón, la demanda vinculada a la reconstrucción ha de beneficiar probablemente al comercio de GNL debido a la posible menor utilización del carbón y de la energía nuclear cuando se reconstruyan las usinas. La diversificación de las fuentes de suministro y los cambios geográficos en el tráfico del producto dieron lugar a nuevos descubrimientos, y la aparición de nuevos importadores podría llevar a un aumento de las toneladas-milla.

Envíos de carga seca: graneles principales y secundarios, y otra carga seca

El año 2010 fue positivo para la carga seca, dado que los volúmenes totales se recuperaron y crecieron en un 8,4% hasta casi 5.700 millones de toneladas. La carga de graneles secos (principales y secundarios) representó aproximadamente 3.300 millones de toneladas de ese total, o sea un sólido 11% de aumento con respecto a 2009. Esta vigorosa recuperación obedece en particular a la reactivación de la producción siderúrgica mundial y al consiguiente crecimiento de la demanda de importaciones de mineral de hierro y de carbón de coque. También cupo su papel a la creciente demanda de carbón térmico alimentada, entre otras cosas, por el aumento de la urbanización en grandes países en desarrollo emergentes, tales como China y la India. El crecimiento del ingreso en las economías emergentes también ha estimulado el aumento de los envíos de cereales que se utilizan como forrajeros, habida cuenta de la evolución de las necesidades de consumo de alimentos más diversificados, en particular la carne y productos afines. Si bien estas novedades son alentadoras, debe tomarse en cuenta que se partió de una base exigua dada la marcada caída de los volúmenes de carga seca que se registró en 2009.

Graneles principales: mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfato

La proporción de los principales graneles secos ha venido aumentando en los últimos cuatro decenios, en tanto que la correspondiente al tráfico de petróleo ha perdido importancia relativa en el mismo período. Los graneles mayores representaron el 17,4% del total de mercancías cargadas en 1970, y ese porcentaje se elevó al 24,4% en 1990 y el 21,5% en 2000, y

osciló entre el 25% y el 28% en el período de 2008 a 2010. Entre los principales productos primarios que constituyen estos graneles, el carbón representó el 28% del total cargado en 1984, y ese porcentaje se elevó al 33,3% en 1990, el 31,8% en 2000 y el 38,6% en 2010. La proporción que correspondió al mineral de hierro se situó en el 36,3% del total de graneles principales cargados en 1984, y osciló entre el 35,8% en 1990, el 34,7% en 2000 y el 42,3% en 2010. En el período de 1984 a 2010, los volúmenes del carbón y el mineral de hierro fluctuaron a la par, creciendo ambos a una tasa anual promedio de más del 5% (gráfico 1.4). La participación de la bauxita/alúmina ha venido disminuyendo, desde el 5,5% en 1984 hasta el 3,4% en 2010, en parte como consecuencia de que los productores prefieren refinar localmente la bauxita, lo cual da lugar a menores envíos del producto.

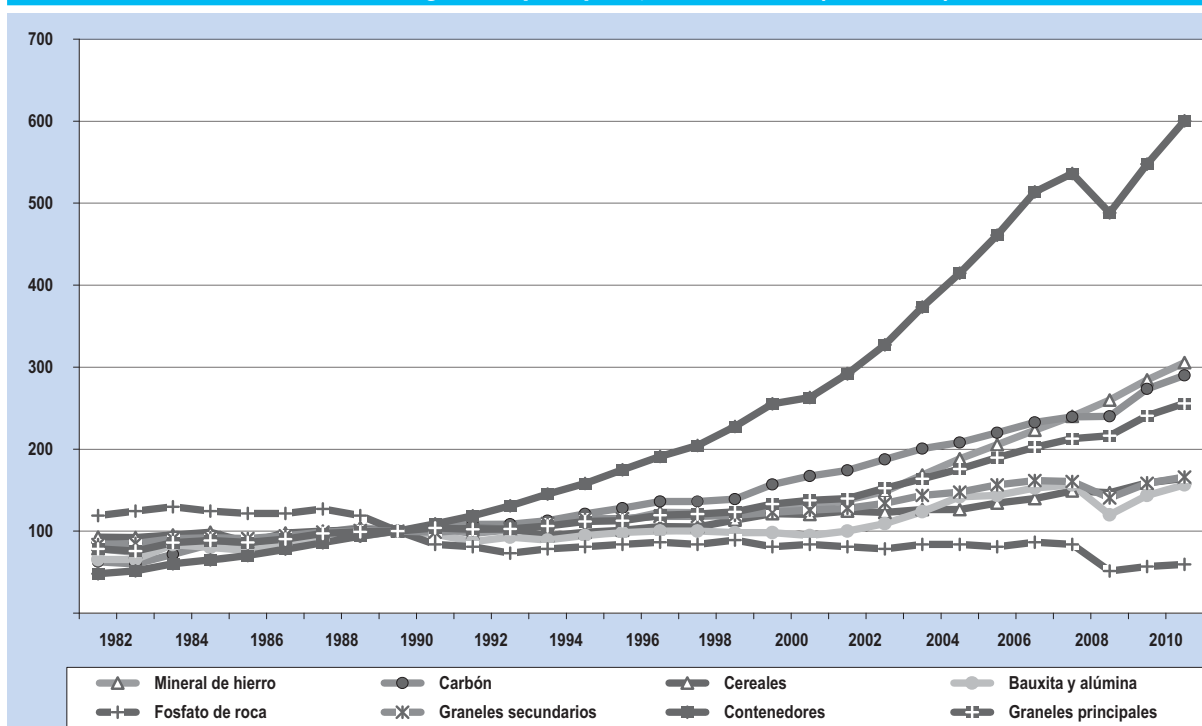
La creciente proporción de la carga seca a granel obedece en particular al rápido crecimiento de la demanda de materias primas tales como el carbón y el mineral de hierro, que se utilizan en la siderurgia y la actividad industrial, especialmente en grandes regiones en desarrollo como China, la India y, cada vez con mayor frecuencia, en los países de Asia Occidental ricos en petróleo, donde se dedican importantes inversiones al desarrollo de su infraestructura.

Producción, consumo y envíos de carbón

El crecimiento de la demanda mundial de carbón tiene un ritmo superior al del crecimiento de la demanda energética general, en gran medida debido a la creciente participación de este producto como fuente de energía de los países emergentes. El consumo mundial de carbón creció un 7,6% en 2010, como consecuencia de las necesidades de la recuperación económica y de una mayor demanda de la industria siderúrgica. El consumo de China continuó creciendo sólidamente, al igual que el de la India. No obstante, se prevé que el consumo de China crecerá con ritmo más lento en 2011 y 2012 debido a la evolución de la economía en general⁴³, la menor demanda de la industria siderúrgica y los mayores esfuerzos por reducir las emisiones de carbono (cuadro 1.6).

La producción mundial de carbón se reactivó vigorosamente en 2010 y creció un 6,3% debido a la recuperación de la demanda, ya que los precios eran favorables. A la cabeza de esta producción se encuentran Indonesia (19,4%), Nueva Zelanda (16,8%) y China (9%). Las perspectivas para 2011 continúan siendo positivas, con un crecimiento de la producción mundial de carbón aunque a una tasa

Gráfico 1.4. Crecimiento de los cinco graneles principales, de 1982 a 2010 (1990 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *El Transporte Marítimo*, varios números; y de *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2011, publicado por Clarkson Research Services.

más moderada que la de 2010, como consecuencia de la demanda más floja en China y de los niveles relativamente elevados de producción registrados en 2010.

En 2010, el volumen de los envíos totales de carbón (térmico y de coque) se elevó a 904 millones de toneladas, o sea un 14,4% de aumento con respecto al año precedente. Las exportaciones de carbón térmico, en las cuales Indonesia participa con una proporción del 43,9% del mercado, aumentaron un 12,4% en 2010 hasta llegar a 663 millones de toneladas. En 2010, Australia e Indonesia representaron en conjunto el 65,2% de los envíos mundiales totales de carbón térmico. Entre otros importantes exportadores de dicho producto figuran Colombia, la Federación de Rusia, Sudáfrica, China y la República Bolivariana de Venezuela. Una fuerte demanda en China y la India estimuló las importaciones de carbón térmico, en tanto que el regreso a un sólido crecimiento económico en el Japón y la República de Corea brindó un apoyo adicional. Las exportaciones de este producto al Pacífico compensaron con creces la baja en la demanda de importación por parte de Europa y los Estados Unidos, que disminuyó en 2010 debido al efecto conjunto de medidas ambientales estrictas y precios del gas relativamente bajos.

Dado que el carbón coquificable se utiliza para la producción de acero, las características de su comercio siguen de cerca la evolución de la economía mundial así como la demanda y la producción de acero y el comercio conexas del mineral de hierro. Dominados por Australia, que tiene una participación del 66% del mercado, los envíos de carbón coquificable también aumentaron, incluso a un ritmo mucho más rápido (20%) que los del carbón térmico y llevaron su total a 241 millones de toneladas en 2010.

En años recientes, los exportadores de carbón como Colombia, Sudáfrica, los Estados Unidos y el Canadá han dirigido cada vez más sus exportaciones a Asia. En 2010, Colombia envió cargamentos a la India, novedad que parece haber sido alentada por una demanda más débil en Europa y los Estados Unidos, mejores precios relativos en Asia y costos de envío más bajos. También Sudáfrica se interesa en el mercado asiático, y la India se está convirtiendo en su mayor mercado en el continente, lo cual marca un cambio con respecto a sus tradicionales mercados de Europa y los Estados Unidos. Los problemas que enfrenta Australia pueden haber contribuido a esta tendencia, puesto que sus exportaciones se vieron afectadas por lluvias torrenciales en 2010 y un ciclón

Cuadro 1.6. Graneles principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2010 (participación en el mercado, en porcentajes)

Principales productores de acero		Principales usuarios de acero	
China	44	China	45
Japón	8	UE 27	11
Estados Unidos	6	América del Norte	9
Federación de Rusia	5	CEI	4
India	5	Oriente Medio	4
República de Corea	4	América del Sur	4
Alemania	3	África	2
Ucrania	2	Otros	22
Brasil	2		
Turquía	2		
Otros	19		
Principales exportadores de mineral de hierro		Principales importadores de mineral de hierro	
Australia	40	China	61
Brasil	31	Japón	14
India	10	UE 15	11
Sudáfrica	5	República de Corea	6
Canadá	3	Oriente Medio	2
Suecia	2	Otros	6
Otros	9		
Principales exportadores de carbón		Principales importadores de carbón	
Australia	33	Japón	22
Indonesia	32	Europea	17
Colombia	8	China	14
Sudáfrica	7	India	13
Federación de Rusia	7	República de Corea	13
Estados Unidos	5	Provincia china de Taiwán	7
Canadá	3	Estados Unidos	2
China	2	Tailandia	2
Otros	3	Malasia	2
		Brasil	1
		Otros	10
Principales exportadores de cereales		Principales importadores de cereales	
Estados Unidos	33	Asia	31
UE	10	América Latina	22
Canadá	9	África	22
Argentina	8	Oriente Medio	18
Australia	8	Europa	5
Otros	33	CEI	2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la Asociación Mundial del Acero (2011); *Dry Bulk Trade Outlook*, mayo de 2011, publicado por Clarkson Research Services; y Consejo Mundial de Cereales, 2011.

a comienzos de 2011, así como por continuos cuellos de botella en su infraestructura. Australia calculó que las pérdidas de sus exportaciones de carbón y productos agrícolas se elevaron a 2.970 millones de dólares⁴⁴, y el Queensland Resources Council ha observado que la producción de carbón coqueable será entre un 10% y un 20% menor en el segundo trimestre de 2011 con respecto al mismo trimestre del año precedente⁴⁵.

Los principales destinos de las exportaciones de carbón térmico y coqueable son el Japón y Europa, que representaron en conjunto el 38,4% de las importaciones mundiales en 2010 (cuadro 1.6). En 2009, China se convirtió por primera vez en importador neto de carbón, y una creciente proporción de su demanda se satisfará por medio de importaciones. Sin embargo, esta demanda puede oscilar según el nivel de sus existencias nacionales y de los precios internacionales. No obstante, la India constituyó el mayor estímulo de crecimiento en el tráfico marítimo de carbón coqueable en 2010. Superó a China como el segundo mayor importador debido a la aparición de Mongolia como importante abastecedor (un 30% en 2010). Se prevé que la India adelantará a China como principal motor del crecimiento del tráfico de carbón térmico. Las preocupaciones de China por el recalentamiento de su economía, las grandes reservas de carbón, los precios no competitivos y la mayor dependencia de las importaciones por parte de la India explican los cambios en la demanda de importaciones de China y el surgimiento de aquel país como cada vez mayor importador.

Producción y consumo de mineral de hierro y acero

El comercio de mineral de hierro guarda relación con el crecimiento de la producción mundial de acero. En 2010, esta producción aumentó un 15% y llegó a un total de 1.400 millones de toneladas. La producción de acero crudo en China se elevó a 626,7 millones de toneladas, con lo que representó el 44,3% del total mundial. En 2010, el consumo mundial manifiesto de acero creció un 13,2% y se prevé que aumentará otro 5,9% en 2011 hasta llegar a 1.339 millones de toneladas. Si bien se pronostica que el consumo de acero aumentará en todas las regiones tanto en 2011 como en 2012, se prevé no obstante que la demanda mundial del producto se verá afectada por la aplicación de una política monetaria más estricta tendiente a desacelerar la economía china y su sector de construcción, de gran densidad de consumo de acero. Los cálculos preliminares relativos al Japón

indican una perturbación del 15% en el suministro a la industria siderúrgica. A corto plazo, se prevé que la demanda del Japón caiga un 10% en 2011. No obstante, dadas las necesidades de la reconstrucción, es probable que se logre una recuperación completa a más tardar en 2012.

La recuperación de la producción mundial de acero crudo estimuló el crecimiento de los envíos mundiales de mineral de hierro, que se incrementaron un 9% en 2010 hasta un total de 982 millones de toneladas. Entre los principales exportadores de mineral de hierro se cuentan Australia, el Brasil, el Canadá, la India y Sudáfrica (cuadro 1.6). Las compañías de extracción de mineral de hierro más importantes continúan siendo Vale (Brasil), BHP Billiton (Australia) y Rio Tinto (Australia/Reino Unido). El volumen de las exportaciones de Australia y el Brasil, que en conjunto controlan casi las tres cuartas partes del mercado, se elevó un 10,9% y un 17%, respectivamente, en el año 2010. Con la excepción de la India y Mauritania, el crecimiento de los volúmenes de otros exportadores como el Canadá, Suecia, Sudáfrica y el Perú también se ha acelerado.

Las fuertes importaciones en el Japón, la República de Corea y la Unión Europea compensaron con creces la disminución de las importaciones de China (-2%). Las importaciones de mineral de hierro de este último país alcanzaron 602,6 millones de toneladas, cifra que equivalió a aproximadamente el 61,4% del total mundial. Las características del consumo de China pueden estar variando actualmente en función de los cambios en su economía, modelo de crecimiento y sector siderúrgico. Es probable que las importaciones de mineral de hierro de China, que tuvieron un crecimiento sin paralelo en los últimos años, sufran cambios debido a los esfuerzos de su Gobierno por desacelerar el rápido desarrollo económico. Es imposible exagerar el papel dominante de China como protagonista clave, como lo demuestran las medidas adoptadas por las empresas extractoras y los países exportadores de mineral de hierro para poder hacer frente a la vigorosa demanda de este producto por parte de China. En febrero de 2011, el Brasil dio a conocer un plan minero nacional cuyo objetivo es duplicar la producción de grupos minerales clave, en particular el mineral de hierro, el oro y el cobre entre 2010 y 2030. Merced a una inversión de 270.000 millones de dólares en la investigación y elaboración mineras, la producción de mineral de hierro de ese país aumentará un 58% entre 2010 y 2015⁴⁶.

Una nueva tendencia que cabe observar con respecto al comercio del mineral de hierro es la evolución de grandes buques especializados en el transporte de minerales. Para capitalizar la importante demanda de mineral de hierro por parte de China y lograr una alta participación en el mercado, la gigantesca empresa minera brasileña Vale colocó un pedido de una enorme flota de 80 de estos buques para su entrega a más tardar en 2015⁴⁷. Entre ellos, 36 buques serán de 400.000 t de peso muerto (TPM), lo cual equivale aproximadamente al doble de los actuales buques de tamaño El Cabo. Los negocios con China aportan un tercio de los ingresos operativos de esa empresa⁴⁸.

En cuanto al futuro, las perspectivas del comercio del mineral de hierro son positivas, pues se espera que los envíos de este producto crezcan un sólido 6% para alcanzar los 1.000 millones de toneladas por primera vez en 2011. Sin embargo, continúa supeditado a la evolución de la economía en general y del sector siderúrgico en particular, y, lo que es aún más importante, al efecto preciso de las políticas chinas encaminadas a moderar su desarrollo económico, en particular del sector siderúrgico.

Envíos de cereales

Los envíos de cereales están determinados en gran medida por las condiciones climáticas en los países productores y exportadores. No obstante, otros factores que influyen cada vez más en el volumen, estructura y características de los envíos de cereales son: a) los cambios en la demanda y el uso (por ejemplo, fines industriales o alimentarios); b) las políticas ambientales y energéticas que promueven la utilización de fuentes de energía alternativas, como los biocombustibles; c) la evolución de las características del consumo y la demanda (por ejemplo, un mayor consumo de carne en los países en desarrollo emergentes da lugar a mayores envíos de cereales como forrajes); y d) las medidas comerciales tendientes a fomentar o limitar el flujo del comercio.

La producción total de cereales en 2009/2010 cayó un 4,4% hasta 1.794 millones de toneladas, en tanto que el consumo se incrementó un 2% para llegar a 1.761 millones de toneladas. Al igual que en los años precedentes, el crecimiento más vigoroso se produce en los sectores alimentario e industrial, mientras que el consumo humano directo de alimentos aumenta a un ritmo relativamente más lento. A mediados de 2010, las sequías e incendios producidos en la Federación de Rusia, Ucrania, y en menor medida América del Norte, perjudicaron las cosechas y dieron origen a

un aumento del volumen de importación de cereales en muchas regiones. El aumento de la demanda fue satisfecho en gran medida por los Estados Unidos y la Argentina, y tiene una incidencia positiva en las toneladas-milla del tráfico de cereales, especialmente en el sector de los buques supergrandes utilizados en los largos trayectos de las rutas transatlánticas. En cuanto a 2010/2011, se prevé que la producción mundial de cereales disminuirá un 3,6% en tanto que su consumo aumentará un 1,7%.

Los envíos mundiales de cereales se elevaron a 343 millones de toneladas en el año calendario 2010, cifra que supuso un aumento del 8,2% con respecto a 2009. El trigo y los cereales secundarios representaron el 72,6% del total de envíos. En cuanto a la cosecha 2010/2011, se prevé que el volumen de las exportaciones de trigo disminuirá un 4% como consecuencia de una reducción del 49% en las exportaciones de los países que no figuran entre los cinco principales exportadores (Argentina, Australia, Canadá, Unión Europea y Estados Unidos, cuyas exportaciones como grupo crecerán un sólido 19%) (véase el cuadro 1.6, en el que figuran los grandes exportadores e importadores de cereales). En particular, se prevé que las exportaciones de trigo de la Argentina y los Estados Unidos crecerán vigorosamente (47% y 45%, respectivamente) debido al mejoramiento de las cosechas y de la demanda en zonas que registraron años menos positivos de cosecha o en las que se presenta un fuerte crecimiento de la demanda.

Con respecto a la cosecha 2010/2011, se prevé que las importaciones de cereales (cuadro 1.6) se incrementarán firmemente en la Unión Europea (68%), la Federación de Rusia (500%), China (41%), el Ecuador (20%) y Marruecos (43%). Las necesidades de importación adicionales de estos países se ven compensadas por la reducción de la demanda en el Japón (-5%), Bangladesh (-13%) y la República Islámica del Irán (-49%). Se calcula que si la demanda permaneciera constante al nivel de 2010, el consumo mundial de trigo podría aumentar un 40% hasta 2050, con una tasa de crecimiento que reflejaría el aumento de la población mundial hasta esa fecha⁴⁹. Según los pronósticos de United States Wheat Associates, la producción interna de África Septentrional, Asia Occidental, África Subsahariana, Indonesia, Filipinas, el Brasil, México, la India y China aumentará un 23%, en tanto que su consumo crecerá un 49% entre 2010 y 2050⁵⁰. Es probable que, debido a los cambios políticos producidos en países de África Septentrional

y Asia Occidental, se produzcan modificaciones en las políticas que inciden en los envíos de cereales. Es posible que los nuevos dirigentes de esos países apliquen políticas alimentarias diferentes de las anteriores, cambio que incidiría en el negocio mundial de los cereales. Por ejemplo, podrían seguir el criterio de la Arabia Saudita, que consiste en fortalecer su seguridad alimentaria mediante el agregado de suficiente espacio de almacenamiento para aumentar las reservas y la adquisición de tierras de cultivo en otros países⁵¹.

Un importante acontecimiento que ha influido en los mercados y el comercio de cereales es el aumento de los precios de los alimentos registrado en 2010 y comienzos de 2011. En febrero de 2011, los precios de los alimentos habían aumentado en más del 30% con respecto a igual mes del año anterior, debido en particular a la escasez de la producción como resultado de malas condiciones climáticas, la disminución de las reservas y la fuerte demanda estimulada por la recuperación de numerosas economías emergentes. Se calcula que si el aumento del 30% de los precios mundiales de los alimentos persiste durante todo 2011, el crecimiento del PIB de algunos países asiáticos importadores de alimentos, por ejemplo, podría disminuir en 0,6 puntos porcentuales⁵². Sumado a un aumento del 30% en los precios mundiales del petróleo, la reducción del crecimiento del PIB podría llegar a 1,5 puntos porcentuales en comparación con una situación en que no se produjeran aumentos de los precios de los alimentos y el petróleo⁵³. Es evidente que resulta menester mejorar la productividad, aumentar la inversión en la agricultura y adoptar todas las medidas necesarias para fortalecer la seguridad alimentaria, especialmente de las poblaciones más vulnerables.

Bauxita/alúmina y roca fosfática

En 2010, el tráfico mundial de bauxita y alúmina se recuperó un sólido 22,7% y alcanzó las 81 millones de toneladas. Dado que Europa, América del Norte y el Japón son los principales importadores, la vigorosa recuperación indica el mejoramiento de la situación de la actividad industrial en dichas economías y el constante gasto en inversión en las economías en desarrollo emergentes, a lo que hay que sumar la financiación de estímulo y el rápido ritmo de la industrialización. Entre las principales zonas de carga de bauxita figuran África, las Américas, Asia y Australia. Este país también fue un gran exportador de alúmina —aproximadamente la mitad de las exportaciones

mundiales—, en tanto que corresponde a Jamaica una participación creciente.

Los volúmenes del tráfico de roca fosfática se recuperaron firmemente, a una tasa del 21%, hasta 23 millones de toneladas, debido al mejoramiento de la situación económica en los principales países importadores, como los Estados Unidos. El aumento de la producción de cereales, estimulada por precios más elevados y una demanda en crecimiento, especialmente de Asia, contribuyó al aumento de la demanda de fertilizantes. Cierta relajación de las condiciones del crédito también puede haber contribuido a la venta de insumos agrícolas, como los fertilizantes. Se prevé que el volumen del comercio de roca fosfática permanecerá constante en 2011, en parte como consecuencia de una mayor consolidación de la recuperación económica y la demanda de cereales. Continúan en marcha los planes de ampliación de las instalaciones existentes, por ejemplo en el Brasil, China, Egipto, Finlandia, Marruecos, la Federación de Rusia y Túnez. Una vez que entren en funcionamiento, tendrán influencia en la oferta y la demanda así como en las características del transporte marítimo, especialmente con respecto a la demanda de capacidad y utilización de los buques de tamaño mediano.

Carga seca: graneles secundarios

En 2010, el tráfico de graneles secundarios también se recuperó de la caída de 2009 y aumentó un 11% hasta llevar el volumen total de los envíos a 954 millones de toneladas. En general, el comercio de graneles secundarios se desempeñó bien, aunque las importaciones permanecieron a un nivel aproximadamente 3% inferior al que precedió a la caída. El acero y los productos forestales representan el mayor crecimiento en cuanto a volumen mientras que en relación con la tasa de crecimiento, el comercio del coque (78,7%) y la potasa (59,7%) registraron el aumento anual más importante. Debido a la recuperación de la producción mundial de acero, el volumen de la chatarra se incrementó un 10% hasta llegar a 98,8 millones de toneladas en 2010, nivel casi equivalente al de 2008 y superior al de 2007. Una fuerte demanda y unas favorables condiciones climáticas estimularon el crecimiento de los envíos de azúcar y arroz, que aumentaron respectivamente un 10,4% y un 7,8% en 2010. El tráfico de la mayoría de los fertilizantes se reactivó vigorosamente (16,9%), en tanto que todas las importaciones de metales y minerales, como mineral de manganeso y cemento,

se incrementaron en paralelo con la reanimación de la producción mundial de acero y del sector de la construcción. Se pronostica que el comercio de los graneles secundarios crecerá un 5% en 2011, impulsado en particular por el fuerte crecimiento de los graneles agrícolas, los metales y minerales y las manufacturas.

Otra carga seca: carga contenedorizada

Las 2.400 millones de toneladas de carga seca restantes están compuestas de carga contenedorizada (56%) y cargas generales. El tráfico de contenedores, impulsado especialmente por la creciente división internacional del trabajo y los avances de la productividad en el sector, fue el segmento de carga de más rápido crecimiento al crecer a una tasa promedio de 8,2% entre 1990 y 2010 (cuadros 1.7 y 1.8 y gráficos 1.5 y 1.6).

Los volúmenes del tráfico de contenedores tuvieron una recuperación inesperadamente sólida, alimentada por un rápido crecimiento de la demanda en casi todas las rutas de este comercio. En 2010, el volumen del comercio mundial de contenedores se recuperó un 12,9% por encima de 2009, registrando así una de las tasas de crecimiento más vigorosas de la historia del transporte contenedorizado (gráfico 1.5).

En el cuadro 1.7 aparecen los volúmenes del tráfico contenedorizado en las tres grandes rutas de contenedores Este-Oeste entre 1995 y 2009. Durante este período, el continuo aumento del volumen del tráfico contenedorizado fue elocuente, como también lo fue la profunda caída registrada en 2009. Según datos de Clarkson Research Services, el volumen del comercio contenedorizado alcanzó 140 millones de unidades equivalentes de 20 pies (TEU) en 2010, o sea más de 1.300 millones de toneladas.

El crecimiento del volumen del tráfico de contenedores fue estimulado por las tasas de dos dígitos registradas en Asia (es decir, Lejano Oriente-América del Norte y Asia-Europa) (cuadro 1.8). Se prevé que los volúmenes en estas dos rutas comerciales, que son las más importantes entre el Este y el Oeste, excederán los niveles de 2008. Sin embargo, se prevé que los volúmenes en la ruta transatlántica, que registraron una caída del 19% en 2009, seguirán por debajo de los niveles anteriores a este descenso. En tanto que la ruta transatlántica disminuye paulatinamente en importancia mundial, el tráfico de Asia Occidental con las economías en desarrollo del subcontinente indio está creciendo rápidamente. Cabe observar que, aunque las condiciones han mejorado, los operadores de portacontenedores

Cuadro 1.7. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 1995 a 2009 (en millones de TEU)

	Transpacífico		Europa-Asia		Transatlántico	
	Lejano Oriente-América del Norte	América del Norte-Lejano Oriente	Lejano Oriente-Europa	Europa-Lejano Oriente	Europa-América del Norte	América del Norte-Europa
1995	3 974 425	3 535 987	2 400 969	2 021 712	1 678 568	1 691 510
1996	3 989 883	3 649 871	2 607 106	2 206 730	1 705 173	1 603 221
1997	4 564 690	3 454 598	2 959 388	2 323 256	2 055 017	1 719 398
1998	5 386 786	2 857 440	3 577 468	2 097 209	2 348 393	1 662 908
1999	6 108 613	2 922 739	3 898 005	2 341 763	2 423 198	1 502 996
2000	7 308 906	3 525 749	4 650 835	2 461 840	2 694 908	1 707 050
2001	7 428 887	3 396 470	4 707 700	2 465 431	2 577 412	1 553 558
2002	8 353 789	3 369 647	5 104 887	2 638 843	2 633 842	1 431 648
2003	8 997 873	3 607 982	6 869 337	3 763 237	3 028 691	1 635 703
2004	10 579 566	4 086 148	8 166 652	4 301 884	3 525 417	1 883 402
2005	11 893 872	4 479 117	9 326 103	4 417 349	3 719 518	1 986 296
2006	13 164 051	4 708 322	11 214 582	4 457 183	3 735 139	2 053 710
2007	13 540 168	5 300 220	12 982 677	4 969 433	3 510 123	2 414 288
2008	12 896 623	6 375 417	13 311 677	5 234 850	3 393 751	2 618 246
2009	10 621 000	6 116 697	11 361 971	5 458 530	2 738 054	2 046 653

Fuente: Se basa en Global Insight Database, publicada en "International Maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010". *Bulletin FAL*, edición N° 288 – N° 8/2010, CEPALC.

Cuadro 1.8. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2008 a 2010 (en millones de TEU, y variación porcentual)

	Transpacífico		Europa-Asia		Transatlántico	
	Lejano Oriente-América del Norte	América del Norte-Lejano Oriente	Asia-Europa	Europa-Asia	Europa-América del Norte	América del Norte-Europa
2008	13,4	6,9	13,5	5,2	3,3	3,3
2009	12,0	7,0	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	14,3	8,6	13,5	5,6	3,2	2,8
Variación porcentual 2009-2010	19	23	18	2	13	10

Fuente: Container Trade Statistics (CTS), mayo de 2011, y *Containerization International*, mayo de 2011.

continúan aplicando la navegación lenta como recurso para reducir los costos del combustible y absorber capacidad, así como medio para cumplir otros objetivos estratégicos como la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental, en particular mediante la reducción de las emisiones de carbono (véase la sección C y el capítulo 2).

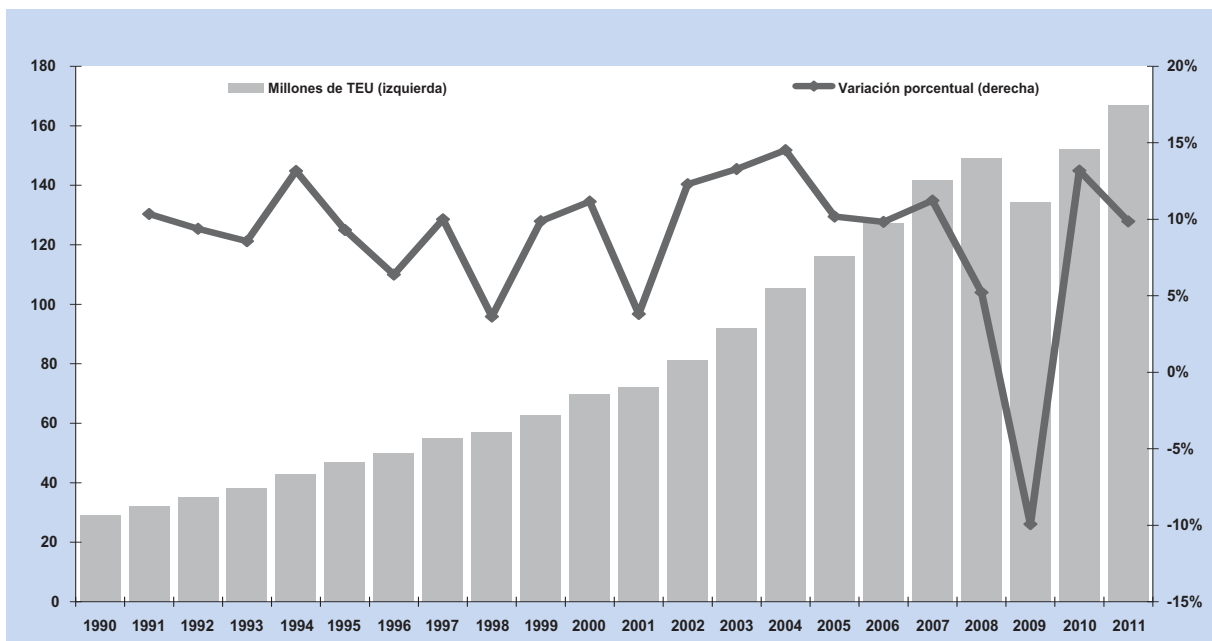
Se calcula que en 2010 el crecimiento fue más sólido en las rutas Norte-Sur (14,1%) y en el comercio Este-Oeste llevado a cabo por rutas no principales (18,7%). Ello ha quedado demostrado por el tráfico de Europa a América del Sur/América Central, que se incrementó un 20,1% en el primer trimestre de 2011, y de Europa al África Subsahariana, que creció un 27,5% anual en el mismo período. Al mismo tiempo, el comercio intrarregional aumentó en aproximadamente el 11,6% en 2010, impulsado por el comercio intraasiático, que continúa estimulado por el crecimiento de las economías en desarrollo como China. Sumadas a un comercio intrarregional en rápido crecimiento, estas rutas emergentes proporcionaron un mercado para la utilización de buques en cascada (buques grandes que desplazan a los pequeños).

Debido al crecimiento del tráfico más rápido de lo previsto, el sector de contenedores fue tomado por sorpresa y sufrió una escasez de equipo, en particular de contenedores vacíos. La escasez observada en 2009 tuvo su origen en que durante el descenso de la actividad se convirtieron en chatarra viejos contenedores, los niveles de producción fueron bajos y los transportistas se encontraron en una difícil situación financiera que los llevó a reducir costos, en particular los de redespigamiento de los contenedores vacíos. La escasez de equipo y de capacidad de buques que se manifestó tras la reactivación de la demanda en el cuarto trimestre de 2009 y a comienzos de 2010 dio lugar a una investigación de constatación de los

hechos por parte de la Federal Maritime Commission en lo relativo a la disponibilidad o falta de disponibilidad de capacidad de oferta para el tráfico transpacífico durante ese período⁵⁴. Aunque la conclusión a que se llegó fue que no había pruebas claras de prácticas ilícitas por parte de los transportistas, se instó a las empresas de línea oceánicas a prevenir la escasez de capacidad en el futuro. Asimismo, Global Alliances (Grand, Green y New World), el Acuerdo de Estabilización Transpacífico y el Acuerdo de Estabilización Transpacífico hacia el Oeste están ahora sometidos a requisitos especiales de vigilancia y a una mayor supervisión. De conformidad con la nueva normativa, estos grupos tienen que informar mensualmente en lugar de trimestralmente acerca de los cambios en la capacidad general, así como dar a conocer las actas de las reuniones celebradas por las líneas marítimas que los integran.

Un acontecimiento conexo en materia de regulación fue la creciente presión por reformar la legislación antimonopolios que rige el transporte marítimo de línea en los Estados Unidos⁵⁵. Las limitaciones de la capacidad comentadas anteriormente y su repercusión en los fletes impulsaron a los cargadores a procurar la abolición de la inmunidad de los transportistas oceánicos en materia de monopolios. Con motivo de las preocupaciones acerca de algunas prácticas de los transportistas de contenedores, en particular la aplicación abrupta de cobros adicionales, la sustitución de carga programada y la negativa a transportar contenedores en buques de otros transportistas, se presentó en el Congreso de los Estados Unidos en 2010 un proyecto de ley que proponía la eliminación de la inmunidad en materia de monopolios concedida al sector del transporte marítimo de línea dedicado al comercio de los Estados Unidos. Si bien el proyecto de ley no prosperó, se prevé que ha de continuar la

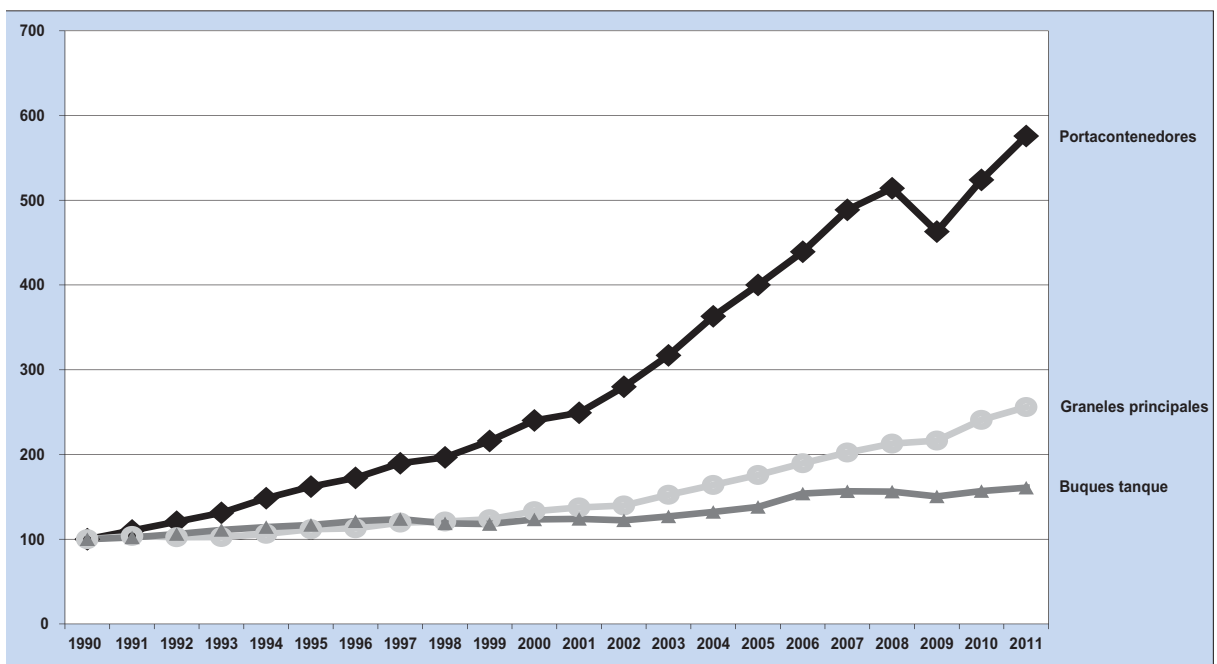
Gráfico 1.5. Comercio contenedorizado mundial, 1990 a 2011 (en millones de TEU, y variación anual en porcentajes)



Fuente: Drewry Shipping Consultants: *Container Market Review and Forecast*, 2008/2009; y Clarkson Research Services: *Container Intelligence Monthly*, mayo de 2011.

Nota: Los datos relativos a 2011 se obtuvieron mediante la aplicación de las tasas de crecimiento pronosticadas por Clarkson Research Services en *Container Intelligence Monthly*, mayo de 2011.

Gráfico 1.6. Índices mundiales del volumen transportado en portacontenedores, buques tanque y buques de transporte de graneles principales, 1990 a 2011 (1990 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *El Transporte Marítimo*, varios números; y de *Shipping Review and Outlook*, primavera de 2011, publicado por Clarkson Research Services.

presión por enmendar la legislación actual, incluso de parte de algunos transportistas. Un acontecimiento aparte pero conexas es la decisión de Singapur de prorrogar por cinco años, hasta el 31 de diciembre de 2015, su exención en bloque relativa a la inmunidad del transporte marítimo de línea en materia de monopolios⁵⁶.

La existencia de contenedores vacíos y su redesplicue obedecen a los conocidos desequilibrios en el flujo del tráfico que caracterizan al transporte de contenedores. La reubicación de contenedores vacíos plantea un desafío para el sector puesto que eleva los costos y complica el entorno operativo. Drewry calcula que en 2009 hubo movimientos de contenedores vacíos por 50 millones de TEU. Tomando como hipótesis un costo módico de 400 dólares por TEU para cada movimiento en vacío (que incluye el costo de las terminales, el alquiler de contenedores, los daños, el almacenamiento, etc.), se calcula que el costo de los desequilibrios para los transportistas se elevó en 2009 a 20.000 millones de dólares. Si se añade el costo del redesplicue de los contenedores vacíos en tierra, el costo total en ese año alcanzaría a 30.100 millones de dólares, monto equivalente al 19% de los ingresos mundiales del sector en 2009.

Según Clarkson Research Services, se prevé que el comercio mundial de contenedores crecerá un 9,7% en 2011 para llegar a 154 millones de TEU, superando al crecimiento de la oferta en 1,7 puntos porcentuales. Que esto se concrete, sin embargo, dependerá de un crecimiento constante y sostenido de la demanda así como de una buena gestión del aumento de la capacidad de oferta de buques. Fuera de los riesgos de regresión vinculados con un posible exceso de capacidad, otras dudas se refieren a la fortaleza de la recuperación en Europa y los Estados Unidos, la evolución de la situación financiera en aquel continente y la tasa de desempleo. Además, el transporte marítimo de contenedores enfrenta con mayor frecuencia nuevos desafíos que pueden suponer costos adicionales, así como cambios en la estructura y las operaciones del sector.

Entre los nuevos desafíos pueden mencionarse una mayor conciencia ambiental generadora de una normativa más estricta, los cuellos de botella relativos a la capacidad de los puertos y de las conexiones tierra adentro, el aumento de los precios del combustible y una mayor tendencia al proteccionismo. La triple catástrofe, con inclusión de la crisis nuclear, que afecta

al Japón desde marzo de 2011, tuvo repercusiones directas (por ejemplo, daños a la infraestructura) y repercusiones indirectas (por ejemplo, consecuencias más amplias para el comercio contenedorizado) en algunos puertos que manipulan contenedores. Por ejemplo, las preocupaciones relativas a la radiación pueden afectar el nivel del servicio y la utilización de la capacidad. Se ha informado que, después de la aparición de la crisis nuclear, muchos buques no hicieron escala en los puertos del Japón debido al temor de la contaminación. El transporte marítimo de contenedores también puede verse afectado por la falta de exportaciones de las fábricas japonesas, lo que haría que las empresas de línea dejen de lado los puertos de ese país en sus rutas comerciales transpacíficas. Es aún más importante la perturbación de las cadenas de suministros y de la actividad manufacturera con sus posibles consecuencias conexas, en particular una modificación estructural del sector manufacturero mundial, lo cual probablemente afectaría al tráfico de contenedores.

Si bien los desafíos que enfrenta el sector de contenedores pueden ser importantes, también emergen diversas oportunidades que podrían allanar el camino de un mayor crecimiento y abrir nuevos mercados. Como se ha aducido en todo este capítulo, la economía mundial se ve estimulada cada vez más por las economías emergentes, no solo del grupo BRIC (Brasil, Federación de Rusia, India y China), sino también por otras economías emergentes como la Arabia Saudita, la Argentina, Chile, Indonesia, Nigeria, Omán, Qatar, Sudáfrica, Tailandia y Viet Nam. Se abren nuevos caminos de crecimiento y aumenta el valor agregado de los servicios incluidos en los contenedores. Se trata de un potencial importante que muchos de los protagonistas del sector conocen, al igual que la necesidad de estar preparados para aprovechar las oportunidades comerciales conexas. Hay indicios de que esto ya ocurre, como lo demuestra la evolución de las estrategias de algunos transportistas oceánicos y prestadores de servicios logísticos como Maersk Line, CMA CGM, Hamburg Süd, Damco y Kuehne and Nagel. En los últimos años, estas empresas parecen prepararse para aprovechar plenamente las crecientes oportunidades de los mercados y sectores emergentes, en particular mediante la adquisición de equipo, el nombramiento de personal y el cambio de las estructuras organizacionales.

C. ALGUNAS TENDENCIAS EMERGENTES QUE INCIDEN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

La más reciente contracción económica y la recuperación que la siguió pusieron de manifiesto nuevas tendencias que están modificando el panorama del transporte y el comercio marítimos internacionales. Aunque no constituyen una lista exhaustiva, las cuestiones clave que se presentan a continuación están adquiriendo una importancia creciente. Se trata, en particular, de: a) un nuevo modelo mundial; b) la seguridad energética, los precios del petróleo y los costos del transporte; c) la reducción de las emisiones de carbono provenientes del transporte marítimo internacional y la adaptación a las repercusiones del cambio climático; d) la sostenibilidad ambiental y la responsabilidad social de las empresas; y e) la piratería marítima y los costos conexos.

1. Un nuevo modelo mundial

Frente a las grandes economías emergentes como las del grupo BRIC que son el principal motor del crecimiento y el desarrollo del comercio, la importancia relativa de las economías adelantadas como la Unión Europea y los Estados Unidos parece estar en declive. Esta inflexión ha dado impulso a una pérdida de la influencia económica del Norte y el Oeste en favor del Sur y el Este. Es evidente que este fenómeno está provocando cambios en el contexto operativo del sector del transporte marítimo, y puede preverse que seguirá haciéndolo dado que las cargas, los mercados y las características del tráfico también cambian para responder al nuevo modelo mundial. Un estudio reciente ha llegado a la conclusión de que China, que superará a los Estados Unidos y dominará el comercio mundial en 2030, aparecerá en 17 de las principales 25 rutas comerciales bilaterales de fletes marítimos y aéreos⁵⁷. En el estudio también se presentan cuatro esferas clave que podrían representar oportunidades importantes para las empresas de transporte y logística, en particular: a) el aumento del comercio dentro de Asia y el Pacífico, y el comercio entre regiones desarrolladas y en desarrollo (por ejemplo, China y Alemania); b) el comercio entre las economías emergentes; y c) el comercio entre China y África. En conjunto, se prevé que estos acontecimientos provocarán una transición del comercio mundial, que se alejará de las economías adelantadas y se dirigirá hacia los países en desarrollo emergentes a medida

que estos últimos continúen por el camino de la urbanización, el aumento de la demanda de consumo y la reubicación de manufacturas de menor valor (por ejemplo, de China a Indonesia). Estas novedades probablemente afectarán de manera diferente a los segmentos del mercado y darán como resultado modificaciones de las características del transporte internacional, que crecerá con mayor rapidez en algunas rutas que en otras; pero también brindan la oportunidad de abrir nuevos mercados. Al respecto, un estudio que evalúa la flexibilidad en la dirección del transporte marítimo de contenedores constata que la ruta del Cabo de Buena Esperanza cuenta con el potencial para surgir como alternativa viable a la ruta del Canal de Suez para 11 rutas comerciales Sur-Sur, en particular las de África Occidental-Oceanía, África Occidental-África Oriental, costa oriental de América del Sur-Oceanía y costa oriental de América del Sur-África Oriental⁵⁸. Sin embargo, desde la perspectiva del transporte marítimo estas tendencias plantean cuestiones e incertidumbres críticas. Por ejemplo, existen dudas con respecto al futuro y el modelo de la globalización debido a: a) el posible crecimiento de la regionalización⁵⁹; b) la Ronda de Doha de negociaciones comerciales multilaterales; c) la proliferación de acuerdos comerciales; d) el posible crecimiento del proteccionismo mercantil; e) los esfuerzos por equilibrar el crecimiento económico y las corrientes comerciales mundiales; y f) el complejo vínculo existente entre la seguridad energética, los precios del petróleo, los costos del transporte, el cambio climático y la sostenibilidad ambiental general. Es necesario comprender mejor estas cuestiones; sus consecuencias deberán considerarse y evaluarse debidamente y, en la medida posible, incorporarse en el proceso de adopción de decisiones relativas al transporte marítimo (por ejemplo, la planificación, la inversión, el diseño de los buques, el crecimiento, la ubicación de los mercados, etcétera)⁶⁰.

2. La seguridad energética, los precios del petróleo y los costos del transporte

El rápido crecimiento del comercio mundial registrado en los últimos decenios fue impulsado por un petróleo fácilmente disponible y asequible. El transporte marítimo, que manipula más del 80% del volumen del comercio mundial, depende enormemente del petróleo para la propulsión y no está aún en condiciones de adoptar otras fuentes de energía⁶¹. Sin embargo, como lo ponen de relieve los recientes aumentos

súbitos de los precios del petróleo y como lo destacan muchos observadores, está tocando a su fin la era del petróleo fácilmente disponible y barato y se cierne la perspectiva de una cresta en la producción mundial de ese combustible. No obstante, cabe observar la existencia de algunos factores de mitigación, tales como los elevados precios del petróleo y las preocupaciones por las emisiones de carbono, que inducen al sector a considerar alternativas tales como el gas natural y las fuentes de energía renovables.

Los aspectos fundamentales de la oferta y la demanda son el principal factor en el aumento del precio del petróleo. Según la Agencia Internacional de Energía (AIE), la demanda mundial de petróleo supera al crecimiento de nuevos suministros en 1 millón de barriles por año. China está a la cabeza del crecimiento de la demanda, y casi 20 millones de vehículos se sumarán a las carreteras en 2011. La AIE calcula que es necesario invertir anualmente unos 60.000 millones de dólares para aumentar la capacidad de producción mundial de petróleo con el fin de satisfacer la demanda mundial⁶². El aumento de los precios del petróleo puede tener repercusiones en el transporte y el comercio marítimos tanto al actuar como freno del crecimiento —dado que se calcula que un aumento de 10 dólares por barril, si se mantiene durante un año, puede reducir en 0,2 puntos porcentuales el crecimiento del PIB⁶³— como debido a la presión al alza que ejerce sobre el costo del combustible utilizado para la propulsión de los buques. Puesto que los costos del combustible pueden representar hasta el 60% de los costos operativos de un buque, su aumento indudablemente incidirá en el costo del transporte para los cargadores y por consiguiente podría socavar el comercio⁶⁴. Un reciente estudio de la UNCTAD ha demostrado que un aumento del 10% de los precios del petróleo incrementaría el costo del transporte marítimo de un contenedor entre un 1,9% y un 3,6%, y el de una tonelada de mineral de hierro y una tonelada de petróleo crudo un 10,5% y un 2,8%, respectivamente⁶⁵. El estudio llega a la conclusión de que “los resultados de la investigación confirman que los precios del petróleo tienen por cierto un efecto en los fletes marítimos, tanto en el tráfico contenedorizado como en el de graneles y que las elasticidades que se han calculado varían en función del segmento y la especialidad del mercado. Además, los resultados del comercio de contenedores indican la presencia de un quiebre estructural según el cual el efecto de los precios del petróleo en los fletes es mayor en períodos de precios del petróleo en pronunciado aumento y

mayor inestabilidad, en comparación con períodos de precios más bajos y estables”⁶⁶. Desde la perspectiva de los países en desarrollo, otro estudio reciente calculó la repercusión de los mayores precios del combustible en los fletes, así como el efecto de los mayores fletes en los consumidores y productores⁶⁷. El análisis, que se llevó a cabo con respecto a varios mercados —en particular los de cereales, mineral de hierro y tráfico de portacontenedores y buques tanque—, constató que a largo plazo una variación en los costos del combustible podría alterar las características del comercio al cambiar la competitividad de los productores ubicados en distintos sitios como resultado del aumento de los costos del transporte. Al igual que en el caso de la investigación de la UNCTAD, este estudio determinó que la elasticidad de los fletes con respecto a los precios del combustible marítimo es diferente en distintas rutas y tráficos marítimos. “La traslación de los costos de fletes más caros a los precios de los productos también variaba según los productos y los mercados, desde casi cero hasta más del 100%; esto significa que en algunos casos el aumento de los costos los pagaba efectivamente el consumidor, y en otros casos el productor”. En este contexto, resulta fundamental una buena comprensión de la relación recíproca entre costos de transporte, seguridad energética y niveles del precio del petróleo, especialmente con respecto al comercio de los países en desarrollo.

Aparte de la repercusión que tiene en los costos del transporte, un nivel elevado y sostenido de los precios del petróleo plantea una serie de problemas para el transporte marítimo internacional. Entre ellos se cuentan, por ejemplo, cómo hacer frente a las consecuencias de cualquier cambio en el tipo de combustible y en los requisitos de la tecnología conexas para los buques de reciente construcción y gran densidad de capital; y un potencial cambio modal, cuando resulte viable, de otros modos de transporte a favor del marítimo, dada la relativa eficiencia energética de los buques en comparación con otros modos de transporte. Otra cuestión que se presenta como importante para el transporte marítimo se relaciona con la normativa y se vincula con la transición hacia un combustible con bajo contenido de azufre⁶⁸. Se introdujeron límites más estrictos para el contenido de azufre de los combustibles marítimos por medio del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, conocido como MARPOL 73/78. Este convenio contiene un anexo VI, titulado “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada

por los buques”, que fija límites a las emisiones de NO_x y SO_x provenientes de los buques y prohíbe la emisión deliberada de sustancias que agotan el ozono⁶⁹. Los límites fijados en el anexo VI pueden tener consecuencias de gran alcance para el sector del transporte marítimo así como para el petrolero, puesto que afectan los costos y la calidad del combustible marítimo⁷⁰, el futuro del petróleo residual, las refinerías de petróleo y las tecnologías tales como los sistemas de depuración de los gases de escape y los combustibles alternativos. Dichos límites entrarán en vigor en 2015 en las zonas de control de emisiones (ZCE), como son el Mar Báltico, el Mar del Norte, los Estados Unidos y el Canadá. Comenzarán a aplicarse en todo el mundo entre 2020 y 2025⁷¹.

3. La reducción de las emisiones de carbono provenientes del transporte marítimo internacional y la adaptación a las repercusiones del cambio climático

El debate sobre la seguridad y la sostenibilidad energéticas está estrechamente vinculado con el que se desarrolla para hacer frente al desafío del cambio climático, puesto que puede considerarse que la energía es tanto la causa del problema como su posible solución. Las emisiones de carbono provenientes del transporte marítimo internacional resultan de la quema de combustible pesado en las calderas de los buques. Por consiguiente, encarar la cuestión del combustible marítimo, por ejemplo mediante soluciones tecnológicas u operacionales e instrumentos económicos u otras medidas que proporcionen incentivos o disuasivos, podría contribuir a reducir las emisiones y por lo tanto a resolver el problema de las emisiones de carbono. Sin embargo, unos cálculos recientes de la AIE indican que las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) aumentaron en una cantidad récord en 2009 hasta llegar a la mayor producción de carbono en la historia, lo cual pone en peligro la posibilidad de alcanzar niveles gestionables de concentración de carbono⁷². La AIE estima que para que el mundo mitigue las peores repercusiones del cambio climático, las emisiones anuales vinculadas con la energía no deberían exceder de 32 Gt en 2020. Si se continúa con el nivel de emisiones de 2010, dicho límite se excedería con nada menos que nueve años de anticipación⁷³.

Al igual que otros sectores de la economía, el transporte marítimo internacional enfrenta un doble desafío relativo al cambio climático. Esta actividad depende en gran medida del petróleo para la propulsión y

genera al menos el 3% de las emisiones mundiales de carbono; la Organización Marítima Internacional (OMI) prevé que dichas emisiones se triplicarán antes de 2050. El transporte marítimo es actualmente tema de negociaciones con los auspicios de la OMI y de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Los debates actuales se orientan por una serie de propuestas tendientes a introducir diversas medidas que podrían contribuir a reducir las emisiones de carbono provenientes del transporte marítimo internacional. Las medidas pertinentes que se examinan incluyen instrumentos operativos y tecnológicos así como medidas basadas en el mercado, tales como un plan de comercialización de emisiones y un gravamen sobre el combustible marítimo (véase el capítulo 5, donde se da cuenta de las negociaciones OMI/Convención Marco). Sin embargo, el transporte marítimo internacional, y más en general todo el transporte marítimo, enfrentan el problema de adaptarse a las repercusiones actuales y potenciales del cambio climático.

Hasta ahora se ha prestado poca atención al efecto de los factores del cambio climático tales como la elevación del nivel del mar y los eventos climáticos extremos en el transporte marítimo, especialmente los puertos, que son los nudos cruciales de las cadenas mundiales que vinculan a compradores y vendedores, importadores y exportadores, y productores y consumidores⁷⁴. Si bien las medidas de mitigación que adopte el transporte marítimo internacional serán fundamentales para reducir las emisiones de carbono, igualmente importante es fortalecer la resistencia de los sistemas de transporte marítimo y su capacidad para hacer frente a los factores climáticos. La adaptación supone el aumento de la resistencia de la infraestructura y las operaciones, entre otras cosas mediante cambios en las operaciones, las prácticas de gestión, las actividades de planificación y las especificaciones y normas de diseño. La prolongada escala temporal en que se producen los efectos del cambio climático y la larga vida útil de la infraestructura marítima, sumadas a los objetivos de desarrollo sostenible, suponen que una adaptación efectiva probablemente necesitará de nuevos conceptos acerca de las redes e instalaciones del transporte de mercancías. Ello puede incluir la integración de consideraciones relativas al cambio climático en las inversiones y las decisiones de planificación, así como en el diseño general del transporte y sus planes de desarrollo⁷⁵.

En un estudio reciente se ha calculado que, en la hipótesis de una elevación de 0,5 m del nivel del

mar para 2050, el valor de los bienes en situación de riesgo en 136 megaciudades portuarias llegaría a 28 billones de dólares⁷⁶. Por lo tanto, este desafío es de envergadura, y resulta fundamental fomentar el conocimiento y la comprensión de los efectos del cambio climático en el transporte marítimo y las necesidades conexas de adaptación, que incluyen las de índole financiera. Es menester una información exacta sobre las probables vulnerabilidades y una buena comprensión de las repercusiones climáticas pertinentes —en particular su tipo, alcance y distribución en distintas regiones y sectores— a fin de tomar las medidas de adaptación necesarias en materia de transporte. La movilización de los recursos necesarios para financiar medidas de adaptación del transporte marítimo resulta importante, particularmente para las regiones en desarrollo. Empero, hasta ahora los recursos generalmente asignados a las medidas de adaptación siguen siendo insuficientes, especialmente cuando se los compara con los importantes costos calculados en diversos informes y estudios⁷⁷. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Grupo asesor de alto nivel del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (GAF) —creado por el Secretario General de las Naciones Unidas en febrero de 2010 para examinar, entre otras cosas, las fuentes potenciales de ingresos que permitirían lograr el nivel de financiación para hacer frente al cambio climático que se prometió durante la reunión de la Convención Marco celebrada en Copenhague en diciembre de 2009— recomendó que se fijara un precio a las emisiones de carbono provenientes del transporte internacional como importante fuente potencial de fondos para las actividades en la materia⁷⁸.

Para contribuir a resolver la carencia actual de información, fomentar la sensibilización y ayudar a formular medidas eficaces de adaptación del transporte, la UNCTAD presta cada vez mayor atención a enfrentar el “desafío del cambio climático al transporte marítimo”. Una labor anterior al respecto realizada por la secretaría de la UNCTAD incluyó la reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio celebrada del 16 al 18 de febrero de 2009, cuyo tema fue “El transporte marítimo y el desafío del cambio climático”. A la reunión, celebrada en Ginebra, concurren aproximadamente 180 delegados de 60 países, incluidos representantes de 20 organizaciones internacionales así como de los sectores de los puertos y el transporte marítimo internacionales. La reunión de tres días, que fue la

primera de su tipo en abordar de manera integral los múltiples desafíos del cambio climático para el sector del transporte marítimo, se centró tanto en la mitigación y la adaptación como en las cuestiones conexas tales como la energía, la tecnología y los aspectos financieros⁷⁹. En la reunión, los expertos subrayaron la necesidad urgente de llegar a un acuerdo en las negociaciones que se llevaban a cabo sobre un régimen de reglamentación para los GEI provenientes del transporte marítimo internacional⁸⁰. Observaron con gran preocupación que hasta el momento no se había prestado suficiente atención a las repercusiones y consecuencias potenciales del cambio climático en los sistemas de transporte, y en particular en los puertos, que son los nudos clave de la cadena de suministros y tienen importancia vital para el comercio mundial. Se destacó la función central de la tecnología y las finanzas, al igual que la necesidad de una cooperación internacional entre científicos, ingenieros, sectores de la actividad, organizaciones internacionales y encargados de adoptar políticas en lo relativo a la preparación y formulación de las medidas de adaptación adecuadas⁸¹.

Más recientemente, y sobre la base de su mandato y de esta labor, la UNCTAD y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) convocaron conjuntamente un taller de un día el 8 de septiembre de 2010 para tratar “Las repercusiones del cambio climático en las redes de transporte internacionales”⁸². Su objetivo era en particular contribuir a fomentar la sensibilización ante las diversas cuestiones en juego, con miras a ayudar a los encargados de elaborar políticas y a los sectores interesados —en particular, planificadores, operadores, administradores e inversores del sector del transporte— a adoptar las medidas de adaptación pertinentes. Este taller proporcionó una plataforma útil de debates a fondo y fijó el rumbo de la labor futura para colmar de la manera más eficiente la laguna de conocimientos con respecto a las repercusiones del cambio climático en las redes de transporte y las respuestas de adaptación eficaces tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo. La labor sobre estas importantes cuestiones continúa con la creación, en marzo de 2011, de un Grupo internacional de expertos con los auspicios de la CEPE para contribuir a fomentar el conocimiento de las repercusiones del cambio climático en las redes de transporte internacionales y las consiguientes necesidades de adaptación⁸³. La primera reunión del Grupo internacional de expertos se celebró el 5 de septiembre de 2011. Aprobó su plan

de trabajo y sus objetivos clave, con inclusión de un informe de fondo sobre las cuestiones pertinentes así como la preparación de una conferencia internacional para difundir los resultados de sus conclusiones.

Dando seguimiento a la labor mencionada, la UNCTAD organizó el 29 y 30 de septiembre de 2011 una reunión de un Grupo especial de expertos sobre "Los efectos del cambio climático y la adaptación: un desafío para los puertos del mundo". La reunión tuvo como objetivo proporcionar a los encargados de formular políticas, los interesados clave de los sectores público y privado, las organizaciones internacionales y los científicos e ingenieros una plataforma de debate y una oportunidad para intercambiar las mejores prácticas vinculadas con las repercusiones del cambio climático en los puertos y las necesidades de adaptación conexas⁸⁴.

4. La sostenibilidad ambiental y la responsabilidad social de las empresas

Debido a una mayor sensibilización del público en general, los sectores de actividades se ven cada vez más sujetos a la exigencia de adoptar principios de la responsabilidad social de las empresas, con inclusión de la sostenibilidad ambiental⁸⁵. Esta presión relativa a la sostenibilidad socioeconómica y ambiental se deja sentir en la comunidad de los transportistas marítimos y proviene de clientes tanto individuales como empresariales, que piden con mayor insistencia que el sector adopte un mayor nivel de responsabilidad social como parte de su planificación estratégica y sus actividades y operaciones, especialmente en lo relativo a la sostenibilidad ambiental⁸⁶. Se espera que, al adherir a estos principios, la comunidad de los transportistas logrará eficiencia, eficacia y un servicio de calidad, tomando al mismo tiempo en cuenta el costo generado por cualesquiera externalidades negativas posibles, en particular de tipo ambiental y social, a que den lugar sus actividades. Esto queda demostrado en especial por la creciente exigencia de una mayor transparencia, lo cual significa que los clientes y empresarios de las cadenas de suministros, ya sean del sector del transporte marítimo o externas, piden ahora que se fijen y cumplan objetivos sociales y ambientales para lograr mejores resultados. La nueva tecnología permite la observación y evaluación inmediatas del grado de liderazgo del sector en el cumplimiento de los objetivos ambientales y sociales. Se puede esperar que el sector del transporte marítimo demuestre la calidad de sus actuaciones al permitir

que los clientes, los encargados de la reglamentación y otras partes potencialmente interesadas examinen las constancias de su desempeño. Mediante su documento *Case for Action*, que hace previsiones hasta 2040, el sector reconoce esta nueva tendencia y examina maneras de responder eficazmente a estas exigencias cambiantes⁸⁷. Dicho documento fue publicado en el marco de la Iniciativa del transporte marítimo sostenible (SSI), que congrega a empresas prominentes del sector en todo el mundo. El objetivo de esta iniciativa es transformar el sector del transporte marítimo mundial y el sector marítimo en general estableciendo como norma un nuevo enfoque sostenible.

Lo antedicho queda demostrado por los operadores de empresas de línea, que adaptan cada vez más sus estrategias de mercado para acentuar las dimensiones ecológica y social como factores de una actividad competitiva. Ejemplo de ello es el pedido colocado por Maersk Line de buques de clase triple E de 18.000 TEU. El diseño de estos buques se denomina clase triple E porque hace referencia a tres principios: economía de escala, eficiencia energética y mejoramiento ambiental (*economy of scale, energy efficiency, environmental improvement*)⁸⁸. Se prevé que los buques se utilizarán en la ruta Asia-Europa. Es probable que esta evolución intensifique la competencia, puesto que son pocos los transportistas que potencialmente estarían también en condiciones de colocar pedidos de los buques más grandes con miras a mejorar la eficiencia económica y de utilización de recursos, la sostenibilidad ambiental y la protección de su participación en el mercado. Por ejemplo, CMA CGM anunció en mayo de 2011 el aumento del tamaño de tres de los buques de 13.830 TEU que tenía pedidos para hacerlos llegar a la clase súper-post-Panamax de 16.000 TEU, es decir posiblemente los buques más grandes a flote si se los recibe con anterioridad a los buques de 18.000 TEU de Maersk⁸⁹. Germanischer Lloyd, una importante empresa de clasificación de grandes buques, sostiene que ya existe la tecnología para construir buques de 18.000 TEU, aunque tal vez los puertos carezcan de la infraestructura necesaria para manipularlos. Puesto que se prevé la entrega de estos buques en 2014, es dable esperar que se modifiquen los puertos para adaptarse a los nuevos tamaños. Sin embargo, los puertos que dependen de las mareas quizá enfrenten problemas adicionales para recibir estos buques súper-post-Panamax⁹⁰.

5. La piratería marítima y los costos conexos⁹¹

A pesar de los esfuerzos internacionales por hacer frente al problema de la piratería marítima, la OMI informa que en 2010 hubo un total de 489 actos o intentos de piratería y robo a mano armada contra buques. Esta cifra representa un aumento del 20,4% con respecto a 2009. Por consiguiente, la OMI señala que 2010 es el cuarto año consecutivo en que aumentó el número de incidentes denunciados. La escala de los ataques y el tamaño de los buques contra los que se los lleva a cabo son una causa adicional de preocupación de la comunidad internacional. Esta situación plantea el peligro de debilitar una de las rutas marítimas más activas del mundo (Asia-Europa) y crear cuellos de botella en el Canal de Suez⁹².

Aunque en muchos casos el transporte marítimo ha evitado la zona afectada por la piratería en el Golfo de Aden y frente a las costas de Somalia utilizando la ruta del Cabo de Buena Esperanza, esta alternativa no deja de tener costos. Es probable que dichos costos sean trasladados a los cargadores en forma de fletes más elevados y de recargos. La piratería eleva las primas de los seguros y los costos operativos de los buques y genera costos adicionales debido a la modificación de las rutas. Se dice que si los ataques de los piratas aumentaran diez veces, ello provocaría una reducción del 30% en el tráfico total por la ruta comercial Lejano Oriente-Europa, y que solo el 18% del tráfico total pasaría por el Cabo de Buena Esperanza. Los estudios realizados proporcionan una amplia gama de estimaciones de costos según la metodología utilizada y los elementos de costo tomados en consideración. En un estudio reciente se calcula que el costo total de la piratería marítima en 2010 se situó entre 7.000 millones y 12.000 millones de dólares anuales, suma que incluye los rescates, las primas de seguro, la modificación de las rutas de los buques, el equipo de seguridad, las fuerzas navales, los enjuiciamientos, las organizaciones disuasivas de la piratería y los costos a las economías regionales⁹³. El grueso de los costos

está representado por el cambio de ruta de los buques, las primas de seguro, las fuerzas navales y el equipo de protección.

Se calcula que la modificación de las rutas para pasar por el Cabo de Buena Esperanza supone una prolongación de los viajes y un aumento de los costos, además del costo de oportunidad que significa no poder realizar más trayectos en determinado período de tiempo. Además, debido a la concentración geográfica de la reciente actividad de piratería, es probable que África se vea directamente afectada. En 2010, los costos macroeconómicos para cuatro países africanos y el Yemen se elevaron a 1.250 millones de dólares. Egipto es el país que sufrió la mayor pérdida anual (642 millones de dólares), seguido por Kenya (414 millones de dólares), el Yemen (150 millones de dólares), Nigeria (42 millones de dólares) y Seychelles (6 millones de dólares)⁹⁴. En Kenya, por ejemplo, se calcula que el costo de las importaciones aumenta en 23,9 millones de dólares por mes y el costo de las exportaciones en 9,8 millones de dólares por mes debido a la repercusión de la piratería en las cadenas de suministros⁹⁵. No obstante, otro informe indica que —sobre la base del estudio del caso de un buque de 10.000 TEU que navegue de Rotterdam a Singapur— las primas de seguros y los derechos de tránsito por el Canal de Suez compensan en gran medida los costos adicionales de combustible y de oportunidad de navegar por el Cabo de Buena Esperanza⁹⁶. Así, además del riesgo de seguridad que supone navegar por aguas infestadas de piratería y de los costos directos conexos (por ejemplo, pérdida de vidas, lesiones, pérdida del buque o la carga, etc.), el tránsito por el Canal de Suez o por la ruta alternativa del Cabo de Buena Esperanza supone en ambos casos otros costos importantes (por ejemplo, demoras, primas de seguros más elevadas, costos de oportunidad, costos de combustible, pérdida de ingresos para la Autoridad del Canal de Suez y para Egipto, etc.), que resultan onerosos para el sector del transporte marítimo y son a la postre soportados por el comercio mundial⁹⁷.

NOTAS

- ¹ Los datos e informaciones utilizados en la sección A se basan en varias fuentes, en particular: Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2011*. Publicación de las Naciones Unidas. Nueva York; Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. *Análisis Económico y Social Mundial* (2010): Nuevos instrumentos para el desarrollo mundial. Nueva York; Fondo Monetario Internacional (2011). *World Economic Outlook: Tensions from the Two-Speed Recovery: Unemployment, Commodities, and Capital Flows*. Abril. Podan P.C., Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) (2011). *What is the Economic Outlook for OECD Countries? An Interim Assessment*. Abril. París; Comisión Económica para África y Unión Africana (2011). *Economic Report on Africa: Governing Development in Africa-The Role of the State in Economic Transformation*; Organización Mundial del Comercio (OMC) (2011). *World Trade 2010, Prospects for 2011*. Comunicado de prensa. 7 de abril; y Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*. Mayo.
- ² Un análisis más completo de la evolución económica mundial puede encontrarse en el Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2011, de la UNCTAD, disponible en www.unctad.org.
- ³ Los datos brindados por la United States Energy Information Administration pueden consultarse en www.eia.gov (consultados el 25 de mayo de 2011).
- ⁴ Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*. Mayo.
- ⁵ Se basa en datos de la secretaría de la UNCTAD.
- ⁶ Foroohar, R. (2011). Rise of the Rest – Developing Economies See Rising Wealth. *Time*. Economy Briefing. 4 de abril.
- ⁷ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2011*. Publicación de las Naciones Unidas. Nueva York.
- ⁸ *Ibid.*
- ⁹ *Ibid.*
- ¹⁰ Clarkson Research Services (2011). Dry Bulk Trade Outlook. Mayo.
- ¹¹ *Ibid.*
- ¹² Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial*. Información mensual N° 31. Mayo.
- ¹³ Shipping and Finance (2011). 23 de mayo, pág. 24.
- ¹⁴ Mathews S. (2011). Disaster Could Cost Japan \$235 Billion. *Lloyd's List*. 23 de marzo.
- ¹⁵ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial*. Información mensual N° 31. Mayo.
- ¹⁶ Se basa, en particular, en el *Manual de Estadísticas de la UNCTAD* y en información publicada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) (2011) en *World Trade 2010, Prospects for 2011*. Comunicado de prensa. Abril. Disponible en www.wto.org.
- ¹⁷ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2011*. Publicación de las Naciones Unidas. Nueva York.
- ¹⁸ *Ibid.*
- ¹⁹ *Ibid.*
- ²⁰ *Containerisation International* (2011). Building BRICs. 1º de marzo (<http://www.ci-online.co.uk/>).
- ²¹ *Ibid.*
- ²² Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*. Mayo.
- ²³ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial 2011*. Nueva York. Naciones Unidas. Esta información también figura en varios artículos de prensa de *Containerisation International* e *IHS Fairplay*.
- ²⁴ Shipping and Finance (2011). *Bright Prospects of World Trade*. pág. 26.
- ²⁵ *Ibid.*
- ²⁶ Price Waterhouse Coopers (PWHC) (2011). *Economic Views: Future of World Trade: Top 25 Sea and Air Freight Routes in 2030*. 2011.
- ²⁷ Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2011). *Situación y Perspectivas de la Economía Mundial*. Publicación de las Naciones Unidas. Nueva York.
- ²⁸ OCDE-OMC-UNCTAD (2010). *Report on G20 Trade and Investment Measures (September 2009 to February 2010)*. 8 de marzo.
- ²⁹ Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*. Mayo.

- 30 *Ibid.*
- 31 Masaki H. (2011). "Japan, India to Sign Free Trade Agreement". *The Journal of Commerce Online*. 15 de febrero.
- 32 Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) (2011), *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific- Regional Connectivity and Economic Integration*. Bangkok: Naciones Unidas.
- 33 Los datos e informaciones de la sección B se basan en las estadísticas e informes de la UNCTAD, así como en diversas fuentes especializadas, en particular: a) British Petroleum (BP) (2011). *Statistical Review of World Energy 2011*. Junio; b) Agencia Internacional de Energía (AIE) (2010). *World Energy Outlook 2010*; c) British Petroleum (BP) (2011). *Energy Outlook 2030*. Enero. Londres. d) Agencia Internacional de Energía (AIE) (2010). Varios números; e) Agencia Internacional de Energía (AIE) (2010). *Medium-Term Oil Market Report*. Junio; f) United States Energy Information Administration (EIA) (2011). *Short-Term Energy Outlook*. Junio; g) Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) (2011). *Monthly Oil Market Report*. Junio; h) Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) (2010). *World Oil Outlook*; i) Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. Mayo; j) Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *World Commodity Forecasts: Food, Feedstuffs and Beverages*. Mayo; k) Asociación Mundial del Acero (2011). *World Steel Short Range Outlook*. Abril; l) Consejo Internacional de Cereales (CIC) (2011). *Grain Market Report*. Abril; m) Clarkson Research Services Limited (2011). *Shipping Review and Outlook*. Edición de primavera; n) Clarkson Research Services Limited (2011). *Container Intelligence Monthly*. Varios números; o) Clarkson Research Services Limited (2011). *Dry Bulk Trade Outlook*. Varios números; p) *Lloyd's Shipping Economist* (LSE). Varios números; q) *Drewry Shipping Consultants* (2010). *Container Forecasters – Quarterly Forecast of the Container Market*. Septiembre; r) *Drewry Shipping Consultants*. *Drewry Shipping Insight*. Monthly Analysis of the Shipping Markets. Varios números; s) Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL). *Shipping Statistics and Market Review*. Varios números; t) *Dynamar*. *DynaLiners*. Varios números; u) *IHS Fairplay*. Varios artículos de prensa; v) *BIMCO Bulletins*, varios números; w) *ICS/ISF Annual Review 2011*; x) United States Geological Survey (2011). *Mineral Commodity Summaries*; e (y) International Transport Forum (ITF) (2011). *Transport Outlook: Meeting the Needs of 9 Billion People*.
- 34 Schmidt J. M. (2010). "Ton-mile Demand for VLCCs to Rise by 2.4% Reversing Last Year's – 2.95". *Shipping and Finance*. Septiembre, pág. 4.
- 35 Baird Maritime (2011). "Focus on China: Thirst for Oil". 18 de mayo.
- 36 British Petroleum (2011). *Energy Outlook 2030*. Enero. Londres.
- 37 United States Energy Information Administration (EIA). Visitado el 25 de mayo de 2011.
- 38 Deloitte Global Service Ltd. (2011). *Energy Predictions 2011*. The "China Effect". No Signs of Slowing Down.
- 39 Véase, por ejemplo, Sand P. (2011). "Tsunami and Earthquake in Japan also Affects Shipping". BIMCO. 3 de marzo; "Shipping Prepares to Meet Japan's Post-quake Demand", 24 de marzo de 2011. *IHS Fairplay*.
- 40 Wang S. y Notteboom T. (2011). "World LNG Shipping: Dynamics in Markets, Ships and Terminal Projects" en *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*. PortEconomics. Uitgeverij UPA University Press Antwerp, Bruselas.
- 41 *Ibid.*
- 42 *Ibid.*
- 43 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *World Commodity Forecasts: Industrial Raw Materials*. Mayo.
- 44 *IHS Fairplay* (2011). "Australia Reveals Cost of Flood Damage to Exports". 27 de enero.
- 45 Véase también Leander, T. (2011). Floods Expose Hazards in Global Coal Supply. *Lloyd's List*. 11 de enero.
- 46 *Shipping and Finance* (2011). "Brazil to Double Output of Key Minerals". Mayo, pág. 12.
- 47 Véase Vale Looms Over China (2011). *Seatrade*. Nº 1. Febrero.
- 48 Clarkson Research Services (2011). *Dry Bulk Market Outlook*. Marzo.
- 49 Donley A. (2011). Wheat Trade to Double by 2050. *World Grain*. Abril.
- 50 *Ibid.*
- 51 Véase por ejemplo Sosland M. (2011). "Arab Revolution of Great Importance for Wheat". World-Grain.com. 10 de marzo.
- 52 Banco Asiático de Desarrollo (2011). *Global Food Price Inflation and Developing Asia*. Marzo. Filipinas.
- 53 *Ibid.*
- 54 *Dynamar* B. V. (2011). *Dynaliners 05/2011*, 4 de febrero; *Dynamar* B.V (2011). *Dynaliners 02/2011*, 14 de enero; y *Dynamar* B. V. (2010). *Dynaliners 50/2010*, 17 de diciembre.
- 55 Véase por ejemplo, *IHS Fairplay* (2010). *Anti-competitive Laws Close in on US Carriers*. 14 de octubre (www.fairplay.co.uk); *Lloyd's Shipping Economist* (2010). "Liner Conferences Battle Goes on". Noviembre.
- 56 *IHS Fairplay* (2010). *Shippers in Singapore Denounce Liner Protection*. 14 de octubre.
- 57 Price Waterhouse Coopers (PWHC) (2011). *Economic Views: Future of World Trade: Top 25 Sea and Air Freight Routes in 2030*.

- 58 Notteboom T. (2011). "In search of Routing Flexibility in Container Shipping: the Cape Route as an Alternative to the Suez Canal" en *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*. PortEconomics. Uitgeverij UPA University Press Antwerp, Bruselas.
- 59 Forum for the Future – Action for a Sustainable World (2011). Sustainable Shipping Initiative. *The Case of Action*.
- 60 ESKEA (2011). *Deliverable D2.1.1.1.: Maritime Transport Market*. 15 de mayo.
- 61 Véase, por ejemplo, el capítulo 1 de *El Transporte Marítimo 2009 y 2010*, de la UNCTAD. Véase en particular UNCTAD (2010). *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1º de abril.
- 62 Blair D. (2011). "Price Rises Wipe Out Bids to Cut Fuel Subsidies". *Financial Times*. 12 de mayo; y Hargreaves H. (2011). "Oil Price Spike: Speculators Aren't to Blame". *CNN Money*. 29 de abril.
- 63 Economist Intelligence Unit (EIU) (2011). *Country Forecast. Global Outlook*. Mayo; Fondo Monetario Internacional (2011). *World Economic Outlook: Tensions from the Two-Speed Recovery: Unemployment, Commodities, and Capital Flows*. Abril; y Te Velde, D. W. (2011). *Oil Prices, Poor Countries and Policy Responses*. Overseas Development Institute (ODI). 16 de marzo.
- 64 Véase por ejemplo el capítulo 1 de *El Transporte Marítimo 2009 y 2010*, de la UNCTAD. Véase en particular UNCTAD (2010). *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1º de abril.
- 65 UNCTAD (2010). *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation. Technical report by the UNCTAD secretariat*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/2. 1º de abril.
- 66 *Ibid.*: 32.
- 67 Vivideconomics (2010). *Assessment of the Economic Impact of Market-based Measures*. Preparado para el Grupo de Expertos sobre las medidas basadas en el mercado, de la Organización Marítima Internacional. Informe final. Agosto.
- 68 Véase por ejemplo, Einemo, U. (2011). "Fuelling Up". *IHS Fairplay*. 6 de enero.
- 69 Puede encontrarse información adicional en www.imo.org.
- 70 El anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", se agregó al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) en 1997 para minimizar las emisiones de NO_x, SO_x, ODS y COV provenientes de los buques y su incidencia en la contaminación atmosférica mundial y los problemas ambientales. El anexo VI entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y fue enmendado en octubre de 2008. En este instrumento se definieron dos conjuntos de requisitos en relación con las emisiones y la calidad del combustible: a) requisitos a nivel mundial, y b) requisitos más estrictos aplicables a los buques que navegan en las Zonas de Control de Emisiones (ZCE). Estas zonas pueden ser de aplicación para las emisiones de SO_x y PM o NO_x, o para los tres tipos de emisiones provenientes de los buques, según lo proponga una Parte en el anexo VI. Entre las actuales Zonas de Control de Emisiones figuran el Mar Báltico, el Mar del Norte y la zona de América del Norte, que comprende la mayor parte de la costa de los Estados Unidos y el Canadá (NO_x y SO_x, 2010/2012).
- 71 Véase www.imo.org. Véase también ICS/ISF Annual Review 2011; Shipping and the Environment: an insightful look at the environmental issues that are affecting the shipping industry (2011). Nº 02/Primavera. *Lloyd's Register*. Londres.
- 72 Harvery F. (2011). "Worst Ever Carbon Emissions Leave Climate on the Brink". *The Guardian*. 29 de mayo. www.guardian.co.uk.
- 73 Blair D. (2011). "Price Rises Wipe Out Bids to Cut Fuel Subsidies". *Financial Times*. 12 de mayo y Hargreaves H. (2011). "Oil Price Spike: Speculators Aren't to Blame". *CNN Money*. 29 de abril.
- 74 Véase por ejemplo International Finance Corporation (IFC) (2011). "Climate Risk and Business Ports: Terminal Marítimo Muelles el Bosque, Cartagena, Colombia".
- 75 Véase por ejemplo UNCTAD (2009). *Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its first session*. TD/B/C.I/MEM.1/3. 23 de marzo. Véase también CEPE y UNCTAD (2010). *Climate Change Impacts on International Transport Networks: Note by the United Nations Economic Commission for Europe and United Nations Conference on Trade and Development secretariats* (ECE/TRANS/WP.5/2010/3). 29 de junio. Puede encontrarse información adicional sobre la labor de la UNCTAD relativa al transporte marítimo y el desafío del cambio climático, con inclusión del taller conjunto CEPE y UNCTAD sobre "Climate Change Impacts on International Transport Networks", en el sitio web www.unctad.org/ttl/legal.
- 76 Lenton T., Footitt A., Dlugolecki A. (2009). *Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector*. World Wide Fund For Nature(WWF) and Allianz. Alemania.
- 77 Véase por ejemplo UNCTAD (2008). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Notas de la secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.I/MEM.1/2. 9 de diciembre. Véase también UNCTAD (2009). *Multi-Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation: Maritime Transport and the Climate Change Challenge. Summary of Proceedings*. UNCTAD/DTL/TLB/2009/1. 1º de diciembre.
- 78 Naciones Unidas (2010). *Informe del Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (GAF), creado por el Secretario General*. 5 de noviembre. Naciones Unidas. Nueva York: Naciones Unidas. www.un.org/climatechange/agf.

- ⁷⁹ UNCTAD (2009). Report of the Multi-year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation on its first session. TD/B/C.I/MEM.1/3. 23 de marzo.
- ⁸⁰ *Ibid.*
- ⁸¹ En diciembre de 2009 se publicó un resumen de las deliberaciones de la reunión (publicación N° UNCTAD/DTL/TLB/2009/1), que se presentó a la secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC) antes de la Conferencia de Copenhague para proporcionar material de referencia, en particular una nota sustantiva de antecedentes preparada por la secretaría de la UNCTAD.
- ⁸² Puede hallarse información adicional sobre el taller, incluida una nota de estudio conjunto de la CEPE y la UNCTAD y otra documentación pertinente de la reunión en: <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=2068&lang=1&m=20101>.
- ⁸³ Puede obtenerse información adicional consultando www.unctad.org/ttl/legal o http://live.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop4.html. El mandato del Grupo de Expertos puede consultarse en <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/ECE-TRANS-WP5-48e.pdf>.
- ⁸⁴ Puede encontrarse información adicional sobre la reunión del Grupo especial de expertos, en particular la documentación conexa, las presentaciones y el informe de la reunión, en: www.unctad.org/ttl/legal, dentro de "Meetings and Events".
- ⁸⁵ Véase por ejemplo "Global Shipping Leaders Call for Sustainable Industry" (2011). Comunicado de prensa. 17 de mayo; Meade R. (2011). "Sustainable Shipping Gets More Industry Clout". *Lloyd's List*. 23 de mayo.
- ⁸⁶ Véase por ejemplo Lloyds Register. Shipping and the Environment. N° 02. Primavera de 2011. Véase también Matthews M. (2011). "Stopford Calls for Rethink on Economics and Environment". *Lloyd's List*. 30 de marzo.
- ⁸⁷ Este documento puede descargarse del sitio <http://www.forumforthefuture.org/project/sustainable-shippinginitiative/more/ssi-case-action>.
- ⁸⁸ *IHS Fairplay* (2011). "Maersk's Big Ship Order Leaves Competition Training". 10 de marzo.
- ⁸⁹ Wackett M. (2011). CMA CGM's leviathans to pip Maersk to the post? *Containerisation International*. 26 de mayo.
- ⁹⁰ Beddow M. (2010). Maersk examining super-super post Panamax vessels. *Containerisation International*. 26 de noviembre.
- ⁹¹ De Coster P., Notteboom T. (2011). "Piracy off the Horn of Africa: Impact on Regional Container Services on the Middle East-Africa Trade" en *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*. Véase también Bowden A., Hurlburt K., Aloyo E., Marts C. y Lee, A. (2010). *The Economic Cost of Maritime Piracy*. One Earth Future Working Paper.
- ⁹² Véase, por ejemplo, Sand P. (2011). *Need for Rethinking When to Sail Around the Cape of Good Hope to Avoid Piracy?* – Update 3. BIMCO. 3 de marzo; y Roussanoglou, N. (2011). *Hellenic Shipping News Worldwide*. 11 de marzo.
- ⁹³ Bowden A., Hurlburt K., Aloyo E., Marts C. y Lee, A. (2010). *The Economic Cost of Maritime Piracy*. One Earth Future Working Paper.
- ⁹⁴ *Ibid.*
- ⁹⁵ Tsolakis K. (2011). "African Trade Pays the Price for Piracy". *IHS Fairplay*. 27 de enero.
- ⁹⁶ Bendall H. B. (2009). *Cost of Piracy: a Comparative Voyage Approach*. IAME. Copenhague.
- ⁹⁷ Con respecto a la cuestión del comercio y la seguridad marítimos en el océano Índico, véase por ejemplo Pandya A. A., Herbert-Burns H. y Kobayashi J. (2011). *Maritime Commerce and Security: the Indian Ocean*. The Henry L. Stimson Center. Febrero.
-



2

ESTRUCTURA, PROPIEDAD E INSCRIPCIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL

CAPÍTULO 2

Dos mil diez fue un año de entregas récord de nuevo tonelaje, que superó en un 28% al de 2009 y dio lugar a un crecimiento del 8,6% de la flota mundial. La flota mercante mundial llegó a casi 1.400 millones de toneladas de peso muerto en enero de 2011, lo cual representa un aumento de 120 millones de toneladas con respecto a 2010. Las nuevas entregas se situaron en 150 millones de TPM, en tanto que los desguaces y otros retiros del mercado fueron de aproximadamente 30 millones de TPM. Desde 2005, la flota de graneleros casi se ha duplicado, en tanto que la de portacontenedores casi se ha triplicado. La proporción de tonelaje que enarbola pabellón extranjero alcanzó aproximadamente el 68% en enero de 2011.

En este capítulo se presenta la dinámica de la oferta del sector marítimo mundial. Abarca la estructura, edad, propiedad y matriculación de la flota mundial. También se pasa revista a las entregas y desguaces de buques y a los pedidos de buques nuevos.

A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

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

La evolución a largo plazo de los tipos de buques

La composición de la flota mundial obedece a la demanda del transporte marítimo de distintos productos, en particular graneles secos y líquidos y bienes manufacturados (véase el capítulo 1). Dado que los bienes manufacturados se transportan cada vez más en contenedores, la flota correspondiente incrementó su participación en la flota mundial del 1,6% en 1980 a más del 13% en 2011. Ello ocurrió principalmente a costa de los buques de carga general, cuya proporción se redujo del 17% al 7,8% en el mismo período. La carga refrigerada también está cada vez más contenedorizada, y se construye solo una escasa cantidad de nuevos buques frigoríficos especializados. Se calcula que en 2010 solamente el 35% de la carga perecedera refrigerada fue transportada por buques frigoríficos especializados, en tanto que el 65% ya lo hizo en forma contenedorizada, proporción que se prevé crecerá al 85% a más tardar en 2015¹. La mayoría de los exportadores de carga refrigerada

como bananas, otras frutas, carne y pescado son los países en desarrollo, que deben adaptar su cadena de suministros a esta evolución hacia una mayor contenedorización.

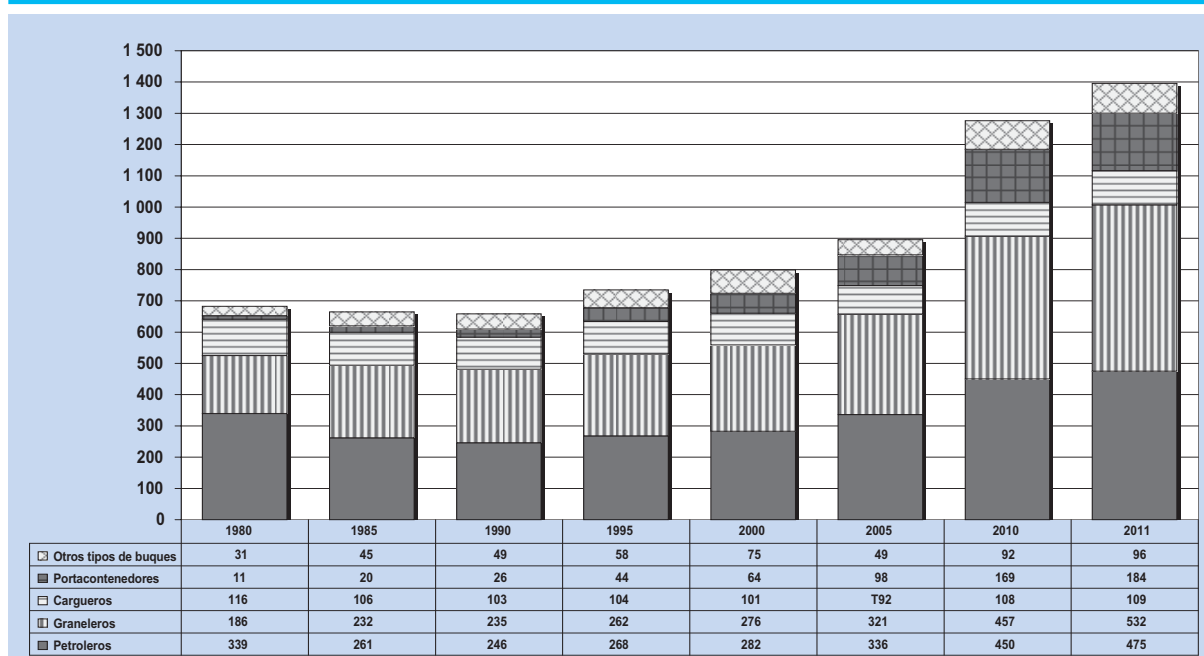
La participación del tonelaje de carga seca a granel se ha elevado del 27% al 38% desde 1980, en tanto que la de los petroleros ha disminuido desde casi el 50% hasta el 34%.

La flota mundial en 2011

En enero de 2011 había 103.392 buques comerciales de navegación marítima en servicio, con un tonelaje total de 1.396 millones de TPM. Los petroleros representaron 475 millones de TPM, y los graneleros de carga seca 532 millones de TPM, cifras que muestran un incremento anual del 5,5% y el 16,5%, respectivamente. Los portacontenedores alcanzaron 184 millones de TPM en enero de 2011, o sea un aumento del 8,7% con respecto a 2010. La flota de carga general permanecía a un nivel estable de 109 millones de TPM en enero de 2011.

Entre otros tipos de buques, siguió aumentando el tonelaje de los que se utilizan para el transporte de gas licuado, que alcanzó 43 millones de TPM para enero de 2011, lo cual constituyó un aumento del 6,6% con respecto al año precedente (gráfico 2.1 y

Gráfico 2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, en determinados años^a
(cifras al comienzo de cada año, en millones de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB y más.

cuadro 2.1). A comienzos de 2011 se manifestó un interés creciente en los buques para el transporte de gas licuado, dado que se prevé que la demanda de dicha carga crecerá como parte de la búsqueda de fuentes alternativas de energía.

Entre los petroleros, se calcula que siguen en actividad alrededor de 26 millones de TPM de buques monocasco, aunque se había programado su reemplazo antes de fines de 2010 para reducir el riesgo de derrames de petróleo. Se los utiliza principalmente en los países en desarrollo, en particular en el tráfico intraindonesio, y para las exportaciones de Arabia Saudita a la India y Egipto². En virtud de de las excepciones otorgadas por la OMI, se permitirá la actividad de los petroleros monocasco hasta 2015, siempre que tengan menos de 25 años de antigüedad y que una inspección de evaluación los encuentre en condiciones.

El mejoramiento de la eficiencia del combustible

Los armadores enfrentan la perspectiva a largo plazo de un combustible más caro y unos requisitos más estrictos con respecto a las emisiones. Se están considerando buques de propulsión nuclear que, sin embargo, posiblemente no cuenten con la aceptación pública en vista de los recientes debates relativos a la energía nuclear. Se está prestando creciente atención al gas natural como posible combustible para el transporte marítimo mercante: en 2010, dos empresas europeas presentaron el diseño de un portacontenedores de 8.700 TEU que utiliza como combustible el gas y del que se informa que reduce las emisiones de CO₂ en un tercio³.

De manera similar, un astillero de la República de Corea anunció que había construido un buque con menores costos operativos mediante la utilización de una red electrónica en zonas del buque⁴. A mediano plazo, los analistas esperan más adelantos tecnológicos, en particular formas modificadas de los cascos, la utilización de lubricación mediante burbujas de aire, sistemas de cavidades de aire y nuevos tipos de materiales de superficie; y, posiblemente, buques libres de lastre⁵.

Nuevos tamaños máximos de los buques

Un enfoque clásico para mejorar la eficiencia del combustible es aumentar el tamaño de los buques para lograr economías de escala, siempre que los buques viajen llenos. Cuando el sector se recuperaba de la crisis económica a comienzos de 2011, se produjeron pedidos y entregas de buques de tamaño

Cuadro 2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buques, 2010-2011^a (cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM; las partes porcentuales figuran en cursiva)

Tipos principales	2010	2011	Variación porcentual 2011/2010
Petroleros	450 053	474 846	5,5
	35,3	34,0	-1,2
Graneleros	456 623	532 039	16,5
	35,8	38,1	2,3
Cargueros	108 232	108 971	0,7
	8,5	7,8	-0,7
Portacontenedores	169 158	183 859	8,7
	13,3	13,2	-0,1
Otros tipos de buques	92 072	96 028	4,3
	7,2	6,9	-0,3
Buques para el transporte de gas licuado	40 664	43 339	6,6
	3,2	3,1	-0,1
Buques tanque de productos químicos	7 354	5 849	-20,5
	0,6	0,4	-0,2
Buques de suministro de plataformas de extracción	24 673	33 227	34,7
	1,9	2,4	0,4
Transbordadores y buques de pasaje	6 152	6 164	0,2
	0,5	0,4	0,0
Otros/n.d.	13 229	7 450	-43,7
	1,0	0,5	-0,5
Total mundial	1 276 137	1 395 743	9,4
	100,0	100,0	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB y más. Las partes porcentuales figuran en cursiva.

récord en varias categorías de transporte de carga seca.

A comienzos de 2011, la línea marítima danesa Maersk anunció que había colocado un pedido de 20 buques de 18.000 TEU, que constituyen un nuevo récord de tamaño de portacontenedores⁶. Se ha informado que el costo de cada buque es de 190 millones de dólares. En cuanto al tamaño, se ha anunciado que tienen 400 m de eslora y 59 m de manga, con un calado de 14,5 m y un tonelaje de 165.000 TPM. La nueva clase "Triple E" de buques contará con los buques de mayor eslora, dado que los petroleros

que anteriormente detentaban el récord fueron desguazados. Se ha programado la entrega de los primeros buques para 2013. Según el transportista, las emisiones de CO₂ de los buques de clase Triple E por contenedor transportado estarán 50% por debajo del promedio actual del sector en la ruta Asia-Europa. En lugar de la única hélice tradicional, estos buques utilizan dos motores que impulsan dos hélices y obtienen un ahorro de energía calculado en el 4%. Los buques de clase Triple E tienen una velocidad máxima de crucero de 23 nudos, o sea 2 nudos menos que los más grandes buques de Maersk actualmente en servicio.

Se ha informado que, también con el objetivo de lograr economías de escala, el transportista francés CMA CGM y el armador alemán Offen están negociando conjuntamente con astilleros de la República de Corea a fin de agrandar cinco buques, de su especificación original de 12.800 TEU a una nueva especificación de 16.000 TEU. Al igual que los buques de clase E de Maersk, serán utilizados en la ruta Asia-Europa.

Se ha botado un nuevo buque de tamaño récord perteneciente al mercado de buques ro-ro. Al comienzo de 2011, se entregó a la empresa Wilhelm Wilhelmsen el primero de una serie de cuatro buques de 265 m de eslora construidos en el Japón por Mitsubishi Heavy Industries.

La capacidad de transporte refrigerado contenedorizado también se ha incrementado. Hamburg Süd recibió en diciembre de 2010 la entrega de un portacontenedores de 7.100 TEU que cuenta con 1.600 espacios para contenedores refrigerados; se trata de la mayor capacidad refrigerada entre los portacontenedores actualmente en servicio.

En el año 2011 también se llevó a cabo la entrega de un granelero de tamaño récord construido en la República de Corea para el conglomerado brasileño Vale. El Vale Brasil tiene 365 m de eslora, 66 m de manga y un calado de 23 m. Su capacidad es de 400.000 TPM, casi 10% superior al récord anterior. El Vale Brasil es el primero de una serie de buques denominados "chinamax" y también "valex", que la empresa planea utilizar en la ruta entre el Brasil y China para transportar mineral de hierro. Hay actualmente 30 graneleros chinamax en el registro de pedidos. Los están construyendo STX y Daewoo Shipbuilding en la República de Corea, y Rongsheng en China⁷.

¿Están justificados económicamente estos tamaños récord de buques de varias clases de carga seca?

En la década de los setenta, los armadores que habían invertido en petroleros de tamaño récord con capacidad para transportar 3 millones de barriles de petróleo perdieron la mayor parte de su inversión. Al caer inesperadamente los precios del combustible, la eficiencia de la energía perdió importancia y los comerciantes "prefirieron el paquete de 2 millones de barriles"⁸. ¿Podría ocurrir lo mismo a quienes ahora invierten en enormes portacontenedores, buques ro-ro o graneleros nuevos? Si bien es imposible pronosticar futuras bajas de la demanda, la eficiencia del combustible por cierto seguirá teniendo vigencia, y se lograrán economías de escala mediante, por ejemplo, la reducción de los costos de construcción y mano de obra por TEU. Con respecto a la cuestión de la preferencia de los cargadores por los tamaños "paquete", los portacontenedores difieren de los petroleros. En cada viaje se transporta la carga de miles de comerciantes que utilizan los servicios de las empresas de transporte marítimo contenedorizado de línea. A diferencia de lo que ocurre con el transporte de petróleo o graneles secos, ningún comerciante pondría en movimiento un "paquete" de 18.000 TEU por sí solo. Por lo tanto, es improbable que los operadores de portacontenedores enfrenten una falta de clientes como les ocurrió a los armadores de los petroleros en los años setenta.

En el caso de los grandes graneleros de Vale, el propietario de la carga y el propietario del buque son la misma empresa. Cabe repetir que parece poco probable que el caso de los petroleros de los años setenta de enfrentar una demanda insuficiente vuelva a darse, puesto que no se corre el riesgo de no encontrar "un cliente".

Sin embargo, existen otros problemas que se plantean con los tamaños siempre crecientes de los buques. Será necesario dragar los puertos y los canales de acceso, habrá que contar con equipo de manipulación de una carga de mayores volúmenes, acomodar una manga más ancha y tomar las disposiciones necesarias para reexpedir la carga por carretera, ferrocarril, barcaza o buques secundarios. Si se necesitaran varios días para la descarga de un portacontenedores, los consignatarios quizá no sabrán si sus contenedores serán los primeros o los últimos en ser entregados. Es probable que otros buques se vean obligados a navegar por rutas que todavía no pueden acomodar a los buques más grandes, en las que se encuentran los puertos de muchos países en desarrollo. También está la cuestión de los seguros, dado que "los aseguradores

se preocupan ante el nivel acumulado de riesgos que presentan los megabuques⁹.

La entrega de los primeros graneleros chinamax a Vale en el Brasil los enfrentará con el desafío de encontrar puertos de escala. A comienzos de 2011, China aún no había autorizado su ingreso en los puertos chinos con la carga completa, y todavía no se había aprobado un centro de distribución de mineral de hierro en el puerto de Qingdao. Vale está examinando la posibilidad de utilizar puertos de Malasia y transbordar el mineral de hierro a China, o entrar en el de Qingdao con los buques con carga incompleta¹⁰.

La necesidad de generar suficiente carga para estos buques cada vez más grandes podría llevar a una mayor consolidación de las líneas de transporte marítimo. En los últimos años ha habido una relativa estabilidad, pero la nueva ola de grandes portacontenedores que entran en servicio podría obligar a los transportistas ya sea a fortalecer sus alianzas operacionales o buscar un mayor crecimiento por medio de fusiones y adquisiciones.

¿Han de llegar los portacontenedores a un tamaño muy superior a los 18.000 TEU? El posible techo de 18.000 TEU ya se mencionó hace más de un decenio con el nombre de “malaccamax” y fue presentado en el año 2000 por el profesor Niko Wijnolst, de la Delft University of Technology. Las dimensiones del malaccamax eran diferentes, puesto que tenía un calado de 21 m. Ello habría requerido el dragado del Canal de Suez, y se trata del máximo calado que puede pasar por el Estrecho de Malacca. En 2000, un artículo en Lloyd’s List se preguntaba “¿qué ocurriría si algunas empresas irracionales de transporte marítimo decidieran emprender este camino” de los buques de 18.000 TEU “buscando los costos más bajos posibles para el trayecto en el mar, mientras todos los puertos actuales se dedicaran a dragar furiosamente para permanecer conectados”¹¹. Con

un calado de 14,5 m, los buques de clase Triple E no tendrán inconvenientes en pasar por el Estrecho de Malacca. Algunos astilleros de la República de Corea han presentado diseños de buques de hasta 22.000 TEU, que serían de mayor longitud pero no mucho más anchos ni más profundos¹². Aunque existen diseños para portacontenedores malaccax de hasta 35.000 TEU, la profundidad y el alcance de las grúas de los principales puertos de contenedores actuales solo bastan para manipular buques con una capacidad máxima de entre 18.000 y 22.000 TEU. Cualquier crecimiento adicional de importancia en el tamaño de los buques exigiría inversiones masivas en los puertos. Probablemente se haya llegado a un punto de estancamiento.

Portacontenedores

El tamaño de los portacontenedores nuevos entregados en 2010 continuó creciendo. El incremento en la capacidad promedio de carga de un portacontenedores fue del 5,5% entre comienzos de 2010 y comienzos de 2011. Entre los portacontenedores entregados en 2010, 29 unidades excedieron los 10.000 TEU; 7 de ellas fueron buques de 14.000 TEU operados por el transportista suizo MSC y propiedad de la empresa alemana Offen. El promedio de la capacidad de carga de los 293 nuevos portacontenedores totalmente celulares entregados en 2010 fue de 4.810 TEU, cifra que supone un aumento del 20% con respecto a 2009. La capacidad total de transporte de contenedores de la flota de buques totalmente celulares llegó a más de 14 millones de TEU (cuadro 2.2).

La mayoría de los nuevos portacontenedores carecen de aparejos. En 2010, solo el 4,4% de la capacidad de TEU de los buques nuevos contaba con aparejos, o sea una nueva reducción de la proporción del 7,5% que tenía en 2009 (cuadro 2.3). El porcentaje más elevado de los buques con aparejos se presenta en

Cuadro 2.2. Evolución a largo plazo de la flota de portacontenedores celulares^a

Total mundial	1987	1997	2007	2008	2009	2010	2011	Crecimiento porcentual 2011/2010
Número de buques	1 052	1 954	3 904	4 276	4 638	4 677	4 868	4,08
Capacidad en TEU	1 215 215	3 089 682	9 436 377	10 760 173	12 142 444	12 824 648	14 081 957	9,80
Tamaño medio de los buques (TEU)	1 155	1 581	2 417	2 516	2 618	2 742	2 893	5,50

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Portacontenedores totalmente celulares de 100 TB y más. Cifras de comienzo de año (salvo las que se refieren a 1987, que son de mitad de año).

Cuadro 2.3. Portacontenedores totalmente celulares con aparejos de carga y descarga y sin ellos construidos en 2009 y 2010

	Con aparejos			Sin aparejos			Total		
	2009	2010	Variación porcentual	2009	2010	Variación porcentual	2009	2010	Variación porcentual
Buques	45	30	-33,3	235	263	11,9	280	293	4,6
Porcentaje de buques	16,1	10,2		83,9	89,8		100,0	104,6	
TEU	84 436	61 694	-26,9	1 040 119	1 347 515	29,6	1 124 555	1 409 209	25,3
Porcentaje de TEU	7,5	4,4		92,5	95,6		100,0	125,3	
Tamaño promedio de los buques (TEU)	1 876	2 056	9,6	4 426	5 124	15,8	4 016	4 810	19,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos relativos a la flota existente de portacontenedores obtenidos de *Containerisation International Online*, mayo de 2010 (datos de 2009) y mayo de 2011 (datos de 2010).

la gama de tamaños de 2.000 a 2.499 TEU, en la que el 63% de la flota actual cuenta con aparejos. Entre los buques más pequeños, de entre 100 y 499 TEU, la proporción de los que tienen aparejos es el 31%, en tanto que para los buques mayores de 4.000 TEU la proporción se reduce prácticamente a cero¹³. Incluso los puertos más pequeños de contenedores en los países en desarrollo deben atender cada vez más a los buques sin aparejos, lo cual no les deja otra opción que la de invertir en grúas para la manipulación de contenedores.

Contenedores

La importancia de la contenedorización para el comercio mundial se ve reflejada en el crecimiento de la flota de contenedores. A comienzos de 1991, había poco menos de 7 millones de TEU en contenedores que se utilizaban para el transporte del comercio marítimo; ya en enero de 2011, esta cifra se había más que cuadruplicado, hasta llegar a 29 millones de TEU.

Al mismo tiempo que crece la flota de contenedores, lo hace la eficiencia de su utilización. En 1990, se cargaba y descargaba cada contenedor aproximadamente 14 veces durante el año. Gracias al uso de mayor número de transbordos y buques más rápidos, el mejoramiento de la manipulación en los puertos y de los despachos de aduanas, esta cifra se había elevado a aproximadamente 19 movimientos portuarios por contenedor en 2010. Se ha observado una evolución similar al comparar la flota de contenedores con la capacidad total de espacios en los portacontenedores; el índice disminuyó de tres a dos contenedores por espacio entre enero de 1991 y enero de 2011. Sin embargo, esto no solo obedece al mejoramiento de la productividad de la flota de portacontenedores; en cierta medida también es

resultado del actual excedente de oferta de capacidad de los portacontenedores, que debe compararse con la escasez de contenedores vacíos¹⁴.

En general, la producción de contenedores reacciona con relativa rapidez a los cambios de la demanda. A diferencia de la construcción de buques, en que los pedidos se refieren a períodos que duran varios años y cuyos trabajos normalmente insumen al menos un año (con variaciones según el tipo de buques), las fábricas de contenedores pueden aumentar o reducir su producción con relativa facilidad, y el período que transcurre entre el pedido de un nuevo contenedor estándar y su entrega puede ser de solo tres meses. Sin embargo, a comienzos de 2011 algunos transportistas expresaron su preocupación ante una penuria de contenedores después de que la producción prácticamente se paralizara en 2009, en tanto que la demanda actual ha crecido rápidamente en paralelo con las entregas de nuevos portacontenedores y la continuación de la navegación lenta. Esta última acrecienta la demanda, porque los contenedores, tanto vacíos como llenos, permanecen más tiempo en el mar. El *tsunami* que sufrió el Japón en marzo de 2011 ocasionó la pérdida de hasta 1 millón de TEU, según se ha informado¹⁵. Los transportistas reaccionaron prolongando la vida de los contenedores más viejos y utilizando buques enteros solo para reubicar las unidades vacías. Se ha informado que Maersk Line comenzó a fabricar nuevos contenedores por cuenta propia y es posible que las empresas de línea impongan nuevamente “recargos de temporada alta” a los cargadores¹⁶.

En 2009, tras la crisis económica, los arrendadores de contenedores tuvieron que adaptarse a una espectacular paralización de la demanda, cuando las empresas marítimas les devolvieron los contenedores

que les habían alquilado. Al reanudarse la demanda, los arrendadores reaccionaron en primer lugar mediante el pedido de nuevas unidades. Durante 2010 aumentaron su flota un 23%, y ahora poseen el 43,4% de la capacidad mundial en TEU (gráfico 2.2). Con respecto a los contenedores frigoríficos especializados, que representan aproximadamente el 6,4% de la flota de contenedores, los arrendadores recibieron en 2010 la entrega del 55% de los nuevos contenedores frigoríficos, porcentaje que aumentó desde apenas el 30% de 2008.

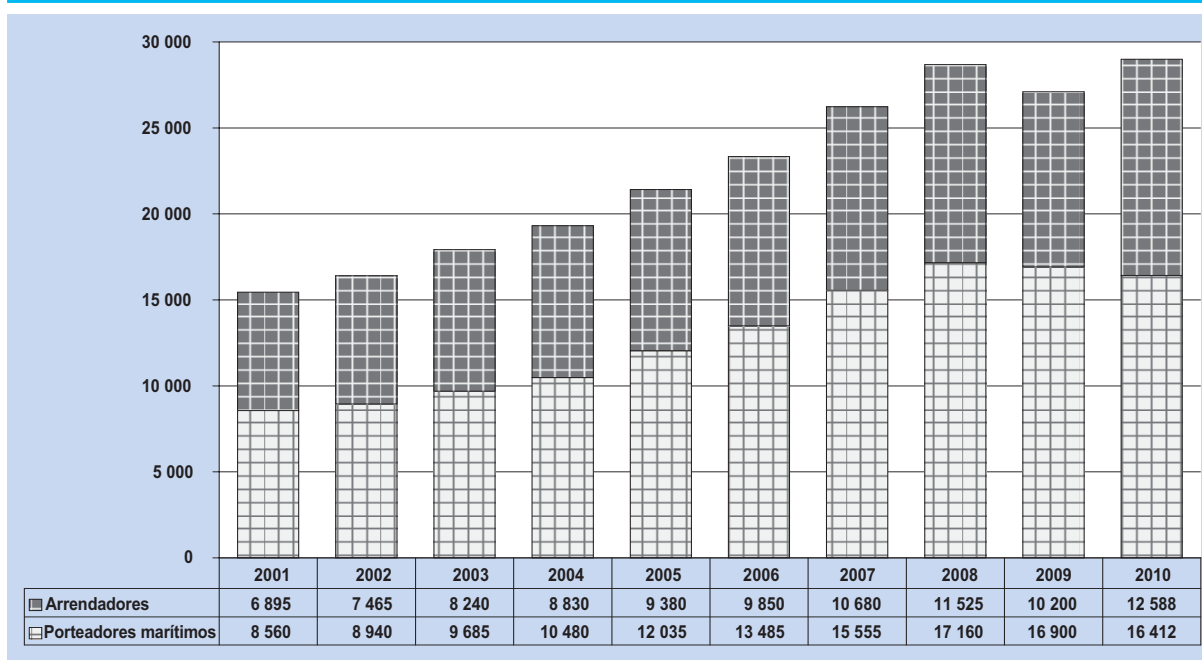
2. Distribución por edad de la flota mercante mundial

Los portacontenedores siguieron siendo el tipo más joven de buques, con una edad media por buque de 10,7 años, seguidos por los graneleros (15,3 años), los petroleros (16,4 años), los cargueros (24,2 años) y los buques de otros tipos (25,1 años) (cuadro 2.4). La edad promedio de la flota mundial prosiguió disminuyendo durante 2010, como resultado de las entregas récord de tonelaje nuevo. En particular, disminuyó la edad por TPM (en comparación con la edad por buque), dado que los buques nuevos suelen ser de mayor tamaño que la mayoría de los que integran la flota existente. Los buques construidos en los últimos cuatro años son, como promedio, 6,5 veces más grandes que los construidos 20 años antes.

Con respecto a los pabellones de matrícula, la flota de libre matrícula es, en promedio, la más joven entre los grupos de países que se exponen en el cuadro 2.4, con una edad promedio de 14,8 años por buque y con un 27% de buques de edad inferior a 5 años. Entre los 10 principales registros de libre matrícula, las Islas Marshall cuentan con la flota más joven (con una edad promedio por buque de 8,8 años), seguidas por la Isla de Man (10,4), Liberia (10,9) y Antigua y Barbuda (11,3). Los buques más antiguos son los que están matriculados en San Vicente y las Granadinas (24,5 años), y entre ellos los cargueros tienen la edad promedio más elevada (29,1 años) (gráfico 2.3).

Los distintos registros se especializan en diferentes tipos de buques (véase también el capítulo 2.C, más adelante). Por consiguiente, algunos de ellos se concentran en los nuevos cargueros, otros en los nuevos graneleros, y otros más en los nuevos portacontenedores. Por ejemplo, Antigua y Barbuda tiene la flota más joven de cargueros (12,1 años), en tanto que las Islas Marshall cuentan con los buques más jóvenes de carga líquida y seca a granel (7,0 y 8,5 años, respectivamente). Liberia y Chipre tienen las flotas más jóvenes de portacontenedores (8,2 años). En cuanto a los cuatro principales tipos de buques, San Vicente y las Granadinas tiene matriculados los buques más antiguos.

Gráfico 2.2. Flota mundial de contenedores en determinados años (cifras de fin de año, en miles de TEU)



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

Cuadro 2.4. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1º de enero de 2011
(en porcentaje del total de buques y TPM)

Grupo de países		De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 años y más	Edad media (años) 2011	Edad media (años) 2010	Variación 2011/2010
TOTAL MUNDIAL									
Graneleros	Buques	25,1	14,6	13,2	11,6	35,5	15,29	16,58	-1,28
	TPM	32,0	17,4	14,0	13,1	23,5	12,49	13,77	-1,28
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	75 607	70 918	63 151	67 114	39 294			
Portacontenedores	Buques	28,2	24,4	19,7	14,8	12,9	10,70	10,56	0,15
	TPM	35,6	28,8	17,2	10,4	7,9	8,84	8,72	0,12
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	47 516	44 240	32 751	26 509	23 117			
Cargueros	Buques	10,4	9,0	8,4	11,0	61,1	24,15	24,63	-0,47
	TPM	18,9	11,4	12,6	9,6	47,6	20,27	21,40	-1,13
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	9 221	6 399	7 601	4 453	3 962			
Petroleros	Buques	25,1	18,5	10,1	11,7	34,6	16,37	17,03	-0,67
	TPM	33,6	29,2	16,4	11,6	9,1	9,74	10,13	-0,39
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	57 414	67 739	69 451	42 595	11 322			
Otros tipos de buques	Buques	10,0	9,4	9,2	8,4	63,1	25,19	25,33	-0,14
	TPM	29,0	15,5	10,7	8,1	36,7	17,11	17,47	-0,37
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	4 891	2 789	1 957	1 633	979			
Todos los buques	Buques	13,9	11,4	10,0	9,9	54,8	22,49	22,93	-0,44
	TPM	31,8	22,3	14,9	11,6	19,3	12,59	13,35	-0,76
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	30 935	26 356	20 161	15 927	4 760			
ECONOMÍAS EN DESARROLLO									
Graneleros	Buques	26,0	14,9	12,3	11,1	35,7	14,99	16,35	-1,36
	TPM	31,6	16,9	12,6	13,4	25,6	12,77	14,04	-1,26
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	74 932	70 111	63 365	74 904	44 247			
Portacontenedores	Buques	29,6	22,8	18,0	15,4	14,1	10,83	10,74	0,09
	TPM	38,3	27,6	14,9	10,9	8,3	8,71	8,59	0,12
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	46 371	43 329	29 602	25 431	21 115			
Cargueros	Buques	10,7	9,8	7,5	8,9	63,1	24,07	24,73	-0,66
	TPM	19,7	10,6	10,8	9,2	49,6	20,39	21,75	-1,36
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	10 013	5 892	7 870	5 597	4 271			
Petroleros	Buques	24,8	15,2	9,6	11,1	39,3	17,15	18,18	-1,03
	TPM	34,2	26,4	14,2	13,7	11,5	10,33	11,02	-0,70
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	58 677	73 757	62 818	52 400	12 441			
Otros tipos de buques	Buques	12,8	10,0	7,6	8,3	61,2	24,33	24,66	-0,33
	TPM	25,2	13,0	9,6	8,7	43,5	19,06	19,16	-0,10
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	3 777	2 503	2 432	2 025	1 368			
Todos los buques	Buques	16,1	11,8	9,0	9,5	53,5	21,61	22,31	-0,70
	TPM	31,9	20,5	13,1	12,6	21,9	13,11	14,01	-0,90
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	31 657	27 741	23 394	21 117	6 535			
ECONOMÍAS DESARROLLADAS									
Graneleros	Buques	16,9	11,8	15,3	17,1	38,9	18,13	19,18	-1,06
	TPM	30,5	18,8	19,0	14,4	17,3	12,06	13,42	-1,36
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	94 405	83 519	65 207	44 002	23 204			
Portacontenedores	Buques	21,3	32,1	25,0	13,5	8,1	10,28	9,91	0,37
	TPM	26,3	35,2	23,6	9,1	5,9	9,12	8,68	0,44
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	60 730	54 058	46 475	33 221	35 477			
Cargueros	Buques	15,3	11,6	15,2	21,3	36,6	19,66	20,84	-1,18
	TPM	25,6	17,1	20,6	11,8	25,0	15,19	16,68	-1,50
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	7 032	6 152	5 684	2 318	2 864			
Petroleros	Ships	22,8	27,9	12,8	18,6	17,9	13,67	13,82	-0,15
	TPM	29,6	38,6	21,3	8,0	2,6	8,18	7,87	0,30
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	54 561	58 280	70 009	18 061	6 061			
Otros tipos de buques	Buques	7,9	10,4	12,9	9,2	59,6	24,91	25,29	-0,38
	TPM	23,3	21,9	17,4	10,2	27,3	15,49	16,36	-0,87
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	3 013	2 168	1 381	1 136	469			
Todos los buques	Buques	10,8	12,6	13,6	11,9	51,1	22,66	23,15	-0,49
	TPM	28,3	29,9	20,7	10,3	10,7	10,78	11,02	-0,24
	<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>	20 949	18 961	12 106	6 846	1 675			

Cuadro 2.4. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, al 1º de enero de 2011
(en porcentaje del total de buques y TPM) (conclusión)

Grupo de países		De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 años y más	Edad media (años) 2011	Edad media (años) 2010	Variación 2011/2010
PAÍSES CON ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN									
Bulk carriers	Buques	27,0	5,5	5,8	13,3	48,4	17,99	20,83	-2,83
	TPM	24,8	7,3	8,5	16,6	42,7	17,33	19,35	-2,03
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		33 165	47 672	53 274	45 041	31 842			
Portacontenedores	Buques	13,2	18,0	9,6	25,2	34,0	15,95	15,85	0,10
	TPM	24,6	29,7	3,9	17,5	24,3	12,35	12,23	0,12
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		49 182	43 476	10 694	18 333	18 821			
Cargueros	Buques	6,4	10,8	4,5	9,3	68,9	24,68	24,54	0,15
	TPM	6,9	7,9	4,5	6,4	74,2	25,68	25,59	0,09
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		3 838	2 611	3 589	2 460	3 852			
Petroleros	Buques	15,0	12,7	4,1	9,3	58,9	22,19	23,50	-1,32
	TPM	37,3	26,2	6,3	13,7	16,5	10,97	13,06	-2,08
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		39 610	32 848	24 281	23 488	4 470			
Otros tipos de buques	Buques	6,5	5,7	3,5	8,6	75,7	25,71	25,76	-0,05
	TPM	36,4	25,3	6,8	11,3	20,2	11,55	13,93	-2,38
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		25 024	19 799	8 588	5 854	1 189			
Todos los buques	Buques	9,6	8,9	4,3	9,9	67,3	23,90	24,37	-0,47
	TPM	26,6	16,3	6,8	13,5	36,8	16,24	18,09	-1,85
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		25 088	16 586	14 003	12 346	4 931			
DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA									
Graneleros	Buques	30,0	17,1	13,8	10,3	28,8	13,08	14,33	-1,25
	TPM	34,9	18,4	13,1	11,8	21,8	11,49	12,65	-1,17
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		80 152	74 256	65 540	78 864	52 092			
Portacontenedores	Buques	32,0	25,2	19,3	14,0	9,5	9,61	9,61	0,00
	TPM	39,0	28,4	15,7	9,9	7,1	8,28	8,30	-0,02
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		46 510	42 977	31 031	27 028	28 512			
Cargueros	Buques	17,9	11,0	13,4	11,7	45,9	18,58	19,81	-1,22
	TPM	24,3	13,7	15,1	9,6	37,4	16,21	17,77	-1,56
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		13 041	11 950	10 807	7 839	7 862			
Petroleros	Buques	37,1	27,0	13,5	8,6	13,8	9,81	10,70	-0,89
	TPM	32,7	30,3	17,5	12,1	7,4	9,14	9,48	-0,34
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		67 760	86 077	100 017	107 455	41 024			
Otros tipos de buques	Buques	21,6	11,5	11,1	6,9	49,0	20,49	21,23	-0,74
	TPM	35,3	14,5	9,5	5,7	35,0	15,84	15,88	-0,04
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		19 604	15 188	10 297	9 890	8 565			
Todos los buques	Buques	27,0	17,4	13,9	10,2	31,5	14,79	15,89	-1,09
	TPM	34,1	23,2	14,8	11,2	16,6	11,10	11,83	-0,73
<i>Tamaño medio de los buques (TPM)</i>		51 393	54 248	43 583	44 719	21 480			

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100TB y más.

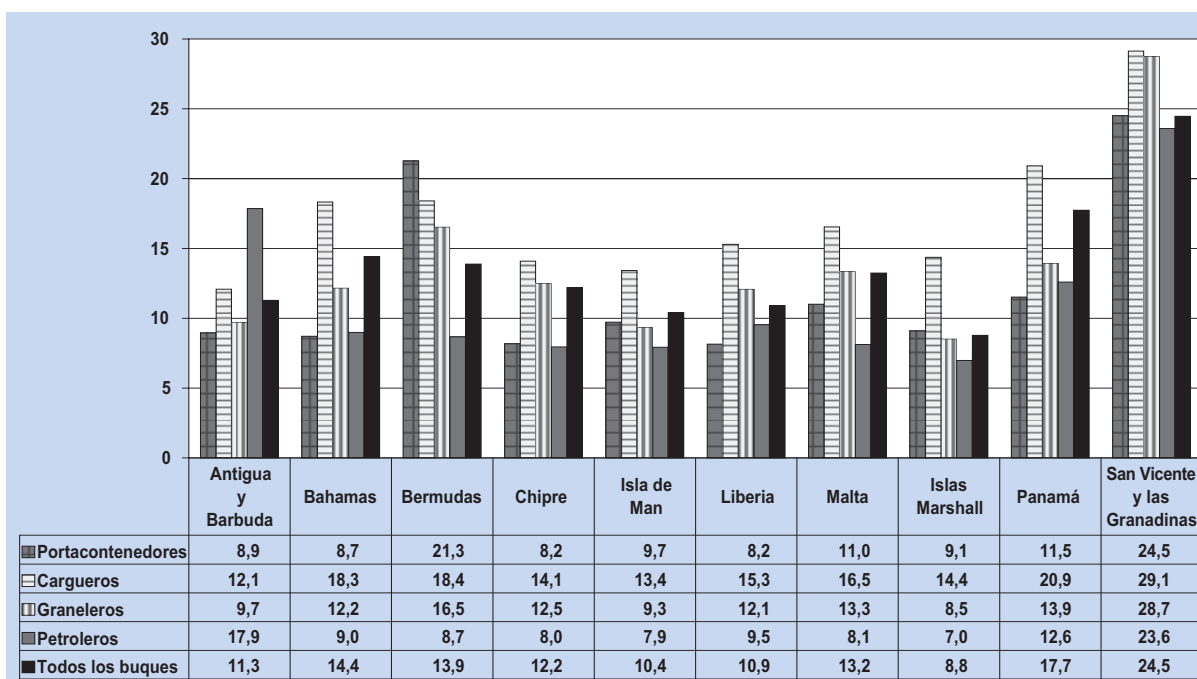
B. PROPIEDAD Y EXPLOTACIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Países que controlan flotas

Ya a comienzos de 2011, los nacionales de Grecia controlaban alrededor del 16,2% del TPM mundial, una cantidad récord que equivalía a más de 202 millones de TPM. A continuación se situaban el Japón (15,8%), Alemania (9,2%) y China (8,6%) (cuadro 2.5)¹⁷. En lo relativo al número de buques, los nacionales de Alemania, el Japón y China tenían más unidades que los de Grecia. En cuanto al tonelaje con pabellón

nacional y de propiedad nacional, la flota griega continúa siendo con mucho la más grande del mundo: representa unos 65 millones de TPM, seguida por la flota de propiedad y pabellón chinos, que representaba unos 46 millones de TPM. Ocho de los principales diez países propietarios de buques utilizan pabellones extranjeros en más de la mitad de su tonelaje. Las excepciones son los Estados Unidos, que utilizan el pabellón nacional para el 53% de la flota que controlan, y los propietarios de la RAE de Hong Kong (China), que enarbolan el pabellón de la RAE de Hong Kong (China) en el 75% de su tonelaje. En conjunto, los 35 principales países que poseen buques cuentan con

Gráfico 2.3. Edad promedio de los buques, por tipo de buque, diez principales registros internacionales y de libre matrícula (a comienzos de 2011, en número de años)



Fuente: Recopilación y cálculos de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por IHS Fairplay.

Cuadro 2.5. Los 35 países y territorios con las mayores flotas bajo su control (TPM), al 1º de enero de 2011^a

País o territorio de propiedad ^b	Número de buques			Toneladas de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero como porcentaje del total	Total como porcentaje del total mundial, 1º de enero de 2011
Grecia	758	2 455	3 213	64 659 201	137 728 951	202 388 152	68,05	16,17
Japón	724	3 071	3 795	18 942 573	178 287 143	197 229 716	90,40	15,76
Alemania	442	3 356	3 798	17 149 221	97 623 425	114 772 646	85,06	9,17
China	2 044	1 607	3 651	46 207 468	61 762 042	107 969 510	57,20	8,63
República de Corea	736	453	1 189	18 135 391	29 317 780	47 453 171	61,78	3,79
Estados Unidos	971	1 001	1 972	24 363 690	22 011 225	46 374 915	47,46	3,71
Noruega	818	1 166	1 984	14 850 693	28 127 239	42 977 932	65,45	3,43
RAE de Hong Kong (China)	399	313	712	24 102 438	13 080 401	37 182 839	35,18	2,97
Dinamarca	383	592	975	13 998 073	21 113 253	35 111 326	60,13	2,81
Provincia china de Taiwán	97	565	662	4 096 790	28 863 160	32 959 950	87,57	2,63
Singapur	659	362	1 021	18 693 547	12 939 490	31 633 037	40,90	2,53
Bermudas	17	268	285	2 297 441	28 252 207	30 549 648	92,48	2,44
Italia	616	220	836	16 556 782	6 774 107	23 330 889	29,03	1,86
Reino Unido	366	412	778	8 927 892	13 395 899	22 323 791	60,01	1,78
Turquía	551	648	1 199	7 869 898	11 914 688	19 784 586	60,22	1,58
Federación de Rusia	1 406	485	1 891	5 548 938	13 952 473	19 501 411	71,55	1,56
Canadá	210	226	436	2 474 401	16 654 836	19 129 237	87,06	1,53
India	460	74	534	14 679 913	3 445 887	18 125 800	19,01	1,45

Cuadro 2.5. Los 35 países y territorios con las mayores flotas bajo su control (TPM), al 1º de enero de 2011^a (continuación)

País o territorio de propiedad ^b	Número de buques			Toneladas de peso muerto				
	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero como porcentaje del total	Total como porcentaje del total mundial, 1º de enero de 2011
Malasia	421	105	526	9 323 448	4 743 829	14 067 277	33,72	1,12
Bélgica	91	158	249	6 119 923	6 835 060	12 954 983	52,76	1,04
Irán (República Islámica del Arabia Saudita)	62	80	142	628 381	12 024 439	12 652 820	95,03	1,01
Brasil	128	44	172	2 227 804	8 400 258	10 628 062	79,04	0,85
Indonesia	868	85	953	8 203 079	1 757 088	9 960 167	17,64	0,80
Chipre	129	158	287	4 016 022	5 462 113	9 478 135	57,63	0,76
Países Bajos	522	320	842	4 357 102	5 076 376	9 433 478	53,81	0,75
Emiratos Árabes Unidos	69	354	423	655 296	8 705 135	9 360 431	93,00	0,75
Francia	177	274	451	3 179 832	5 888 255	9 068 087	64,93	0,72
Viet Nam	476	86	562	4 723 669	2 249 774	6 973 443	32,26	0,56
Suecia	115	186	301	1 161 602	4 481 787	5 643 389	79,42	0,45
Kuwait	35	45	80	2 986 997	2 636 129	5 623 126	46,88	0,45
Isla de Man	-	33	33	-	5 456 847	5 456 847	100,00	0,44
España	163	226	389	1 508 173	3 482 572	4 990 745	69,78	0,40
Tailandia	285	53	338	3 475 509	1 014 469	4 489 978	22,59	0,36
Qatar	46	32	78	878 634	3 315 599	4 194 233	79,05	0,34
Total de los principales 35 países o territorios	15 314	19 618	34 932	378 744 850	817 449 818	1 196 194 668	68,34	95,57
Otros propietarios	2 077	1 838	3 915	20 509 703	34 945 087	55 454 790	63,02	4,43
Total cuyo país de control se conoce	17 391	21 456	38 847	399 254 553	852 394 905	1 251 649 458	68,10	100,00
Otros, cuyo país de control se desconoce			6 815			126 581 435		
Total mundial			45 662			1 378 230 893		

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos facilitados por IHS Fairplay.

^a Buques de 1.000TB o más. Países y territorios ordenados por tonelaje de peso muerto; se excluyen la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos, que suman 5,4 millones de TPM.

^b El país de propiedad indica el país en que radica la participación mayoritaria (es decir, la empresa matriz) de la flota. En algunos casos, determinarlo ha supuesto una cuestión de apreciación. Por ejemplo, se considera que Grecia es el país de propiedad de los buques de un nacional griego cuya empresa tiene oficinas de representación en Nueva York, Londres y El Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

^c Comprende los buques que enarbolan el pabellón nacional pero están registrados en dependencias territoriales o territorios autónomos asociados tales como Gibraltar, Guernsey, Isla de Man o Jersey (Reino Unido), así como en segundos registros tales como DIS (Dinamarca), NIS (Noruega) o FIS (Francia). En el caso del Reino Unido, entre los buques que enarbolan su pabellón se incluye a los que están abanderados con ese pabellón nacional salvo en el caso de las Bermudas.

una participación aproximada del 95,6% del tonelaje mundial en el mercado. Aproximadamente un tercio de este tonelaje está controlado por propietarios de los países en desarrollo, un 66% por propietarios de los países desarrollados, y un 1,56% por propietarios de la Federación de Rusia¹⁸. De los 35 principales países y territorios que controlan flotas, 17 son desarrollados, 17 son en desarrollo y uno es una economía en transición. Con respecto a la distribución regional,

17 países o territorios están situados en Asia, 14 en Europa y 4 en las Américas, en tanto que ninguno está situado en África ni en Oceanía.

Con respecto a los pabellones de matrícula, el 68,3% del tonelaje mundial enarbola pabellón extranjero. Uno de los motivos por el que los armadores utilizan una bandera extranjera es la posibilidad de emplear a gente de mar extranjera. Ello reviste particular interés para las empresas situadas en países con altos niveles

de salarios, lo cual acontece con más frecuencia en los países desarrollados que en los países en desarrollo. Por ende, no es sorprendente que el porcentaje de matrícula extranjera sea más elevado en el caso de los países desarrollados (en que aproximadamente el 74% del tonelaje bajo control nacional enarbola un pabellón extranjero) que entre los países en desarrollo (en que alrededor del 65% utiliza un pabellón extranjero) (véase también el capítulo 6, en el que figura un tratamiento más detallado de la participación de los países en desarrollo en distintas actividades del transporte marítimo). El tonelaje que controlan los propietarios de la Federación de Rusia aumentó un 23% entre 2005 y 2010. La Federación de Rusia utiliza con creciente frecuencia pabellones extranjeros, como resultado de

lo cual la flota rusa con pabellón nacional disminuyó un 20% en el mismo período¹⁹.

2. Operadores del transporte de contenedores

El transporte marítimo de contenedores es un sector cada vez más concentrado. La participación en el mercado de las 20 principales empresas de transporte marítimo de línea continuó creciendo en 2010, y llegó casi al 70% de la capacidad medida en TEU en enero de 2011 (cuadro 2.6). El mayor crecimiento anual fue registrado por el transportista chileno CSAV (véase también el capítulo 6), seguido por el de PIL, de Singapur, y el de la empresa Zim, de Israel.

Cuadro 2.6. Los 20 principales operadores de portacontenedores, al 1º de enero de 2011
(número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU)

Orden	Operador	País/Territorio	Número de buques	Tamaño medio de los buques	TEU	Proporción del total mundial, TEU	Proporción acumulada, TEU	Crecimiento porcentual en TEU con respecto a 2010
1	Maersk Line	Dinamarca	414	4 398	1 820 816	11,2%	11,2%	4,2
2	MSC	Suiza	422	4 176	1 762 169	10,8%	22,0%	16,9
3	Grupo CMA CGM	Francia	288	3 715	1 069 847	6,6%	28,6%	13,2
4	Evergreen Line	Provincia china de Taiwán	162	3 666	593 829	3,7%	32,3%	0,2
5	APL	Singapur	141	4 197	591 736	3,6%	35,9%	12,8
6	COSCON	China	147	3 848	565 728	3,5%	39,4%	14,1
7	Grupo Hapag-Lloyd	Alemania	126	4 446	560 197	3,4%	42,8%	19,1
8	CSCCL	China	120	3 841	460 906	2,8%	45,7%	0,8
9	Hanjin	República de Corea	98	4 565	447 332	2,8%	48,4%	11,8
10	CSAV	Chile	119	3 217	382 786	2,4%	50,8%	95,4
11	OOCL	RAE de Hong Kong (China)	85	4 408	374 714	2,3%	53,1%	29,1
12	MOL	Japón	91	3 989	362 998	2,2%	55,3%	4,2
13	NYK	Japón	85	4 152	352 915	2,2%	57,5%	-1,9
14	K Line	Japón	84	4 143	347 989	2,1%	59,6%	7,0
15	Hamburg Süd	Alemania	98	3 423	335 449	2,1%	61,7%	18,2
16	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	78	4 137	322 723	2,0%	63,7%	1,7
17	HMM	República de Corea	60	4 753	285 183	1,8%	65,4%	9,7
18	Zim	Israel	73	3 857	281 532	1,7%	67,2%	30,5
19	PIL	Singapur	111	2 146	238 241	1,5%	68,6%	36,9
20	UASC	Kuwait	47	3 800	178 599	1,1%	69,7%	1,1
Total de los 20 principales porteadores			2 849	3 979	11 335 689	69,7%	69,7%	12,4
Otros			6 839	719	4 918 299	30,3%	30,3%	1,1
Flota mundial de portacontenedores			9 688	1 678	16 253 988	100,0%	100,0%	8,7

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

Nota: Se incluyen todos los buques que transportan contenedores. No es plenamente comparable a los cuadros 2.2 y 2.3, que comprenden solamente los portacontenedores especializados totalmente celulares.

Maersk Line, de Dinamarca, sigue ocupando el primer puesto, aunque los porteadores que ocupan el segundo y tercero —MSC y CMA CGM— crecieron a un ritmo de tres a cuatro veces más rápido durante el año, estrechando la diferencia que los separa. En cuanto al número de buques, el transportista MSC, con sede en Ginebra, se situó por delante de Maersk.

Las principales 20 empresas marítimas de línea han seguido siendo las mismas, por segundo año consecutivo desde 2009. Las economías asiáticas, con 14 empresas, dominan la lista. Uno de los principales 20 porteadores es de América Latina, 5 son de Europa, y ninguno es de Oceanía ni de América del Norte.

C. LA MATRÍCULA DE BUQUES

1. Pabellones de matrícula

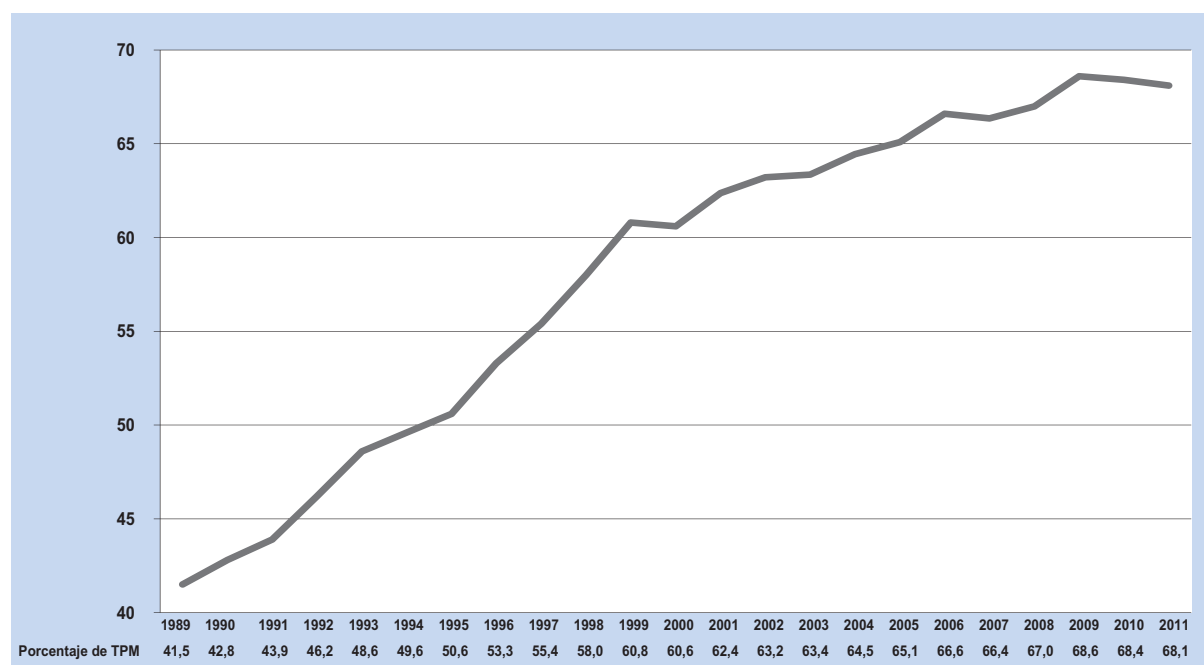
En 2011, más del 68% del tonelaje mundial estaba matriculado con pabellón extranjero (gráfico 2.4). La mayoría de los principales pabellones de matrícula no albergan ninguna participación nacional importante en la propiedad de buques, sino que en su mayor parte proporcionan sus pabellones a buques

de propiedad de nacionales de otros países. Así ocurre en el caso de los tres principales pabellones de registro, a saber Panamá, con 306 millones de TPM (21,9% de la flota mundial), Liberia (11,9%) y las Islas Marshall (7,1%).

En enero de 2011, los 35 pabellones de matrícula más importantes sumaron el 93,8% de la flota mundial, lo cual representó un nuevo aumento a partir de la proporción del 93,2% del año anterior (cuadro 2.7)²⁰. En conjunto, los 5 registros más prominentes representaron el 52,6% del TPM mundial, y los 10 más prominentes constituyeron el 72,7% de dicho total; en ambos casos, estas cifras aumentaron en relación con el año precedente.

En lo que respecta al número de buques, las flotas más grandes enarbolan los pabellones de Panamá (7.986 buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB y más), los Estados Unidos (6.371), el Japón (6.150), Indonesia (5.763), China (4.080) y la Federación de Rusia (3.485). Salvo en el caso de Panamá, estas flotas incluyen gran número de buques cargueros y de trabajo utilizados en servicios costeros e interinsulares y en vías de navegación de cabotaje.

Gráfico 2.4. Porcentaje de la flota con pabellón extranjero^a (cifras de comienzo de año, como porcentaje de TPM, 1989-2011)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Estimaciones basadas en la información disponible sobre los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 1.000 TB y más.

Cuadro 2.7. Los 35 pabellones de matrícula con mayor tonelaje en peso muerto, al 1º de enero de 2011^a

Pabellones de matrícula	Número de buques	Porcentaje del total mundial, buques	Tonelaje de peso muerto en miles de TPM	Porcentaje del total mundial, TPM	Porcentaje acumulado, TPM	Tamaño medio de los buques, TPM	Crecimiento del TPM, 2011/2010, en porcentaje
Panamá	7 986	7,72	306 032	21,93	21,93	38 321	5,98
Liberia	2 726	2,64	166 246	11,91	33,84	60 985	16,97
Islas Marshall	1 622	1,57	98 757	7,08	40,91	60 886	26,89
RAE de Hong Kong (China)	1 736	1,68	91 733	6,57	47,48	52 841	23,11
Grecia	1 433	1,39	71 420	5,12	52,60	49 840	5,61
Bahamas	1 384	1,34	67 465	4,83	57,44	48 747	5,24
Singapur	2 667	2,58	67 287	4,82	62,26	25 230	9,13
Malta	1 724	1,67	61 294	4,39	66,65	35 553	9,15
China	4 080	3,95	52 741	3,78	70,43	12 927	16,79
Chipre	1 014	0,98	32 321	2,32	72,74	31 875	3,25
Japón	6 150	5,95	22 201	1,59	74,33	3 610	25,38
República de Corea	2 913	2,82	20 155	1,44	75,78	6 919	-3,19
Italia	1 649	1,59	19 440	1,39	77,17	11 789	12,53
Isla de Man	385	0,37	19 422	1,39	78,56	50 447	16,22
Noruega (NIS)	521	0,50	18 065	1,29	79,86	34 674	-3,12
Alemania	931	0,90	17 566	1,26	81,11	18 867	-0,03
Reino Unido	1 638	1,58	16 999	1,22	82,33	10 378	-4,27
India	1 404	1,36	15 278	1,09	83,43	10 882	2,06
Dinamarca (DIS)	524	0,51	14 304	1,02	84,45	27 297	5,95
Antigua y Barbuda	1 293	1,25	13 892	1,00	85,45	10 744	6,59
Estados Unidos	6 371	6,16	12 662	0,91	86,35	1 987	-1,02
Indonesia	5 763	5,57	12 105	0,87	87,22	2 100	15,61
Bermudas	158	0,15	10 860	0,78	88,00	68 732	7,45
Malasia	1 391	1,35	10 725	0,77	88,77	7 710	4,89
Turquía	1 334	1,29	8 745	0,63	89,39	6 556	11,01
Francia (FIS)	160	0,15	7 880	0,56	89,96	49 253	-5,40
Federeación de Rusia	3 485	3,37	7 400	0,53	90,49	2 123	1,61
Países Bajos	1 302	1,26	7 036	0,50	90,99	5 404	-2,98
Filipinas	1 946	1,88	6 946	0,50	91,49	3 570	-1,23
Bélgica	245	0,24	6 800	0,49	91,98	27 755	3,42
San Vicente y las Granadinas	942	0,91	6 701	0,48	92,46	7 114	-8,57
Viet Nam	1 451	1,40	5 899	0,42	92,88	4 065	8,93
Tailandia	888	0,86	4 564	0,33	93,21	5 139	21,80
Provincia china de Taiwán	677	0,65	4 310	0,31	93,52	6 366	9,28
Islas Caimán	158	0,15	3 688	0,26	93,78	23 344	-6,87
Total de los 35 principales pabellones de matrícula	70 051	67,75	1 308 939	93,78	93,78	18 686	10,02
Total mundial	103 392	100,00	1 395 743	100,00	100,00	13 500	9,37

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos facilitados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB o más; pabellones ordenados por tonelaje de peso muerto.

Entre los principales registros de libre matrícula, las Islas Marshall tuvieron el mayor crecimiento anual (27%), especialmente de tonelaje de propiedad griega (35%). Entre los pabellones nacionales que atienden principalmente a propietarios nacionales, Tailandia ha logrado un progreso considerable desde 2009: su tonelaje de matrícula nacional creció un 22% en 2010.

Durante 2010, los diez principales registros internacionales y de libre matrícula siguieron aumentando el total de su participación en el mercado y llegaron al 56,1% del TPM en enero de 2011. Su participación más elevada en el mercado se da entre los graneleros (61%), y luego entre los petroleros (56%).

Entre los restantes registros, la participación de los países desarrollados disminuyó un 0,94% adicional, en tanto que la de los países en desarrollo se incrementó ligeramente (0,27%), con lo que actualmente representa el 25,5% del tonelaje mundial. Las flotas de los países desarrollados cuentan con una mayor proporción entre los portacontenedores (24%), en tanto que los países en desarrollo facilitan sus pabellones sobre todo a los cargueros (35% de la flota mundial de este tipo de buques). Entre los países en desarrollo, Asia tiene con mucho la proporción más importante, que se eleva al 23% de la flota mundial (cuadro 2.8).

Cuadro 2.8. Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buques, en porcentajes, por grupos de países de registro, 2011^a (variación porcentual 2011/2010 en cursiva)

	Total de la flota	Petroleros	Graneleros	Cargueros	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Tota mundial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Países desarrollados	16,96	19,42	10,95	17,68	23,98	23,81
	-0,94	-0,81	-0,05	-0,16	-2,36	-1,36
Países con economías en transición	0,93	0,81	0,41	4,53	0,09	1,96
	-0,07	-0,03	-0,03	-0,02	-0,01	-0,10
Países en desarrollo	25,50	23,50	27,17	35,04	20,61	24,67
	0,27	0,27	0,17	-0,53	0,80	0,62
<i>de los cuales:</i>						
África	0,68	0,72	0,35	2,09	0,11	1,78
	0,00	-0,01	0,05	0,21	-0,01	-0,13
América	1,64	1,83	1,06	4,18	0,37	3,49
	-0,11	-0,04	-0,18	-0,04	0,10	-0,08
Asia	22,80	20,78	25,30	27,97	20,11	18,26
	0,44	0,46	0,39	-0,71	0,71	0,61
Oceanía	0,38	0,18	0,45	0,80	0,02	1,14
	-0,06	-0,14	-0,09	0,02	0,00	0,22
Otros, no determinados	0,51	0,24	0,30	2,61	0,13	1,33
	0,07	0,02	0,03	0,52	0,02	0,34
Los diez principales registros internacionales y de libre matrícula^b	56,10	56,03	61,17	40,14	55,18	48,24
	0,66	0,55	-0,12	0,19	1,55	0,50

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB o más.

^b No existe una definición clara de "registros internacionales y de libre matrícula". La UNCTAD ha agrupado los diez principales registros internacionales y de libre matrícula que incluyen las diez mayores flotas con más del 90% de tonelaje extranjero bajo su control. Véase la lista de registros en el anexo III o en el gráfico 2.5.

Los distintos registros se especializan en diferentes segmentos del mercado con respecto a los tipos, tamaños, países de propiedad y edad de los buques (la edad de los buques puede consultarse también en el gráfico 2.3). Puesto que los diferentes tipos de buques y países de propiedad requieren distintos servicios y certificados, los registros suelen ajustar en función de ello sus tarifas y estructuras de servicios. Entre los diez principales registros de libre matrícula, Antigua y Barbuda cuenta con la proporción más elevada de portacontenedores; las Bahamas, la Isla de Man y las Islas Marshall tienen más de la mitad de su tonelaje en petroleros; las Bermudas se especializan principalmente en otros tipos de buques, en particular buques de pasaje como transbordadores y cruceros; Panamá proporciona su pabellón sobre todo a los graneleros; y San Vicente y las Granadinas cuenta con la mayor participación entre los cargueros (gráfico 2.5).

2. Nacionalidad de los intereses mayoritarios

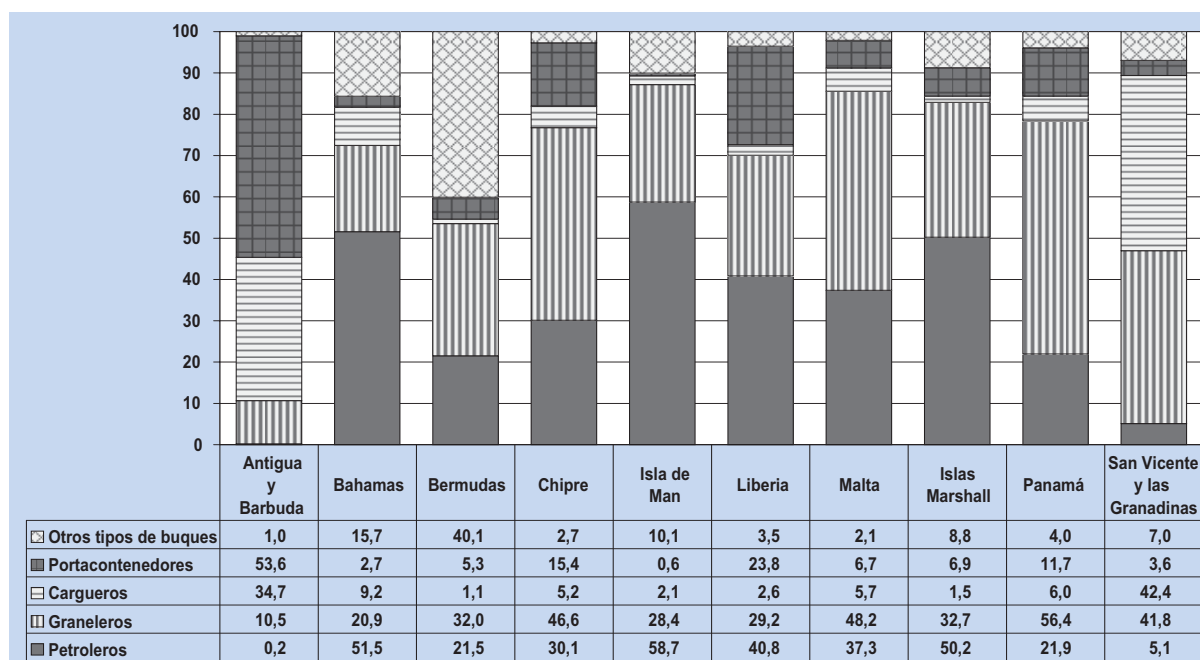
Los gráficos 2.6 y 2.7 y el anexo IV reúnen datos de los 35 principales países de propiedad de buques (cuadro 2.5) e información sobre los 20 principales pabellones de registro (cuadro 2.7). De esta manera se puede determinar con mayor detalle: a) qué pabellones

sirven principalmente a propietarios nacionales; y b) qué registros internacionales y de libre matrícula se especializan en determinados países de propiedad.

Entre los 20 principales registros, 7 son registros “nacionales”, que se dedican principalmente a propietarios del mismo país. Se trata de los pabellones de China, Alemania, Grecia, la India, Italia, Japón y la República de Corea. Algunas de los registros nacionales también proporcionan su pabellón a propietarios extranjeros. Especialmente en la Unión Europea, es cada vez más común que los propietarios de los países asociados matriculen sus buques con la bandera de alguno de los otros miembros. En el caso de Italia, la empresa Lloyd Triestino pertenece efectivamente a Evergreen Line, de la provincia china de Taiwán, y utiliza buques de propiedad tanto griega como taiwanesa; de hecho, el 4,7% del tonelaje matriculado en Italia pertenece a propietarios griegos y taiwaneses (anexo IV).

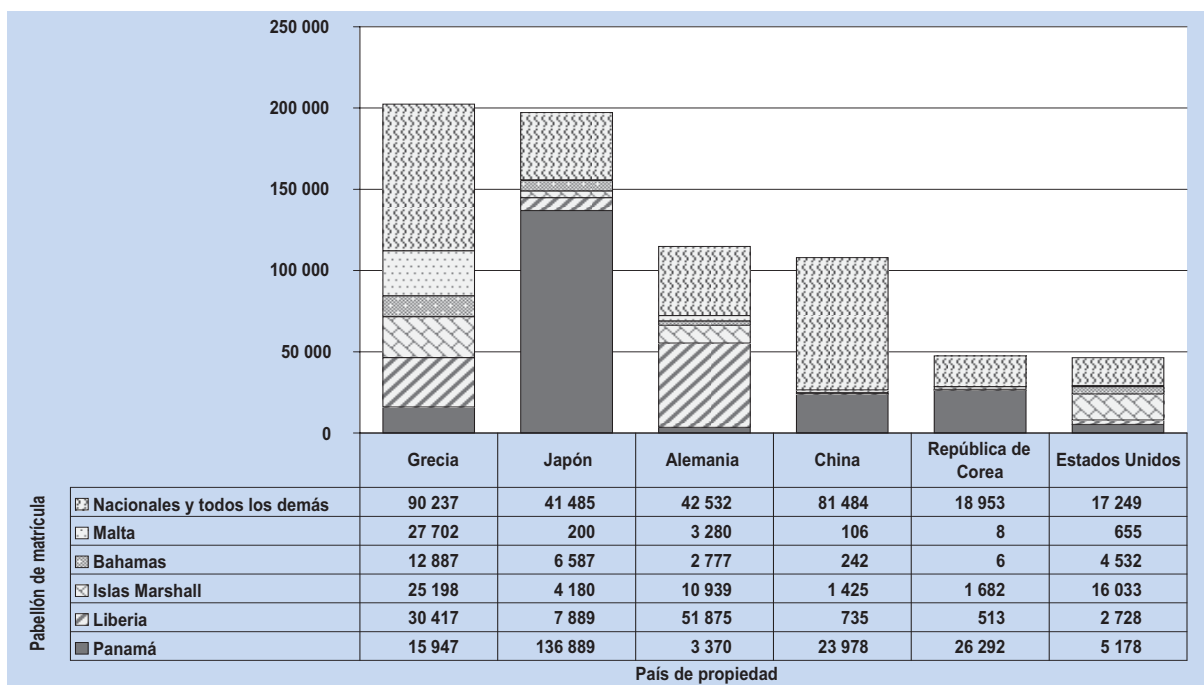
Dos de los 20 principales pabellones podrían denominarse “registros internacionales”, especialmente DIS (Danish International Ship Register) y NIS (Norwegian International Ship Register). Estos registros internacionales se dedican principalmente a propietarios de sus respectivos países, pero en condiciones más favorables que las de los registros

Gráfico 2.5. Tipos de buques inscritos en los diez principales registros de libre matrícula en 2011 (en porcentaje de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por IHS Fairplay.

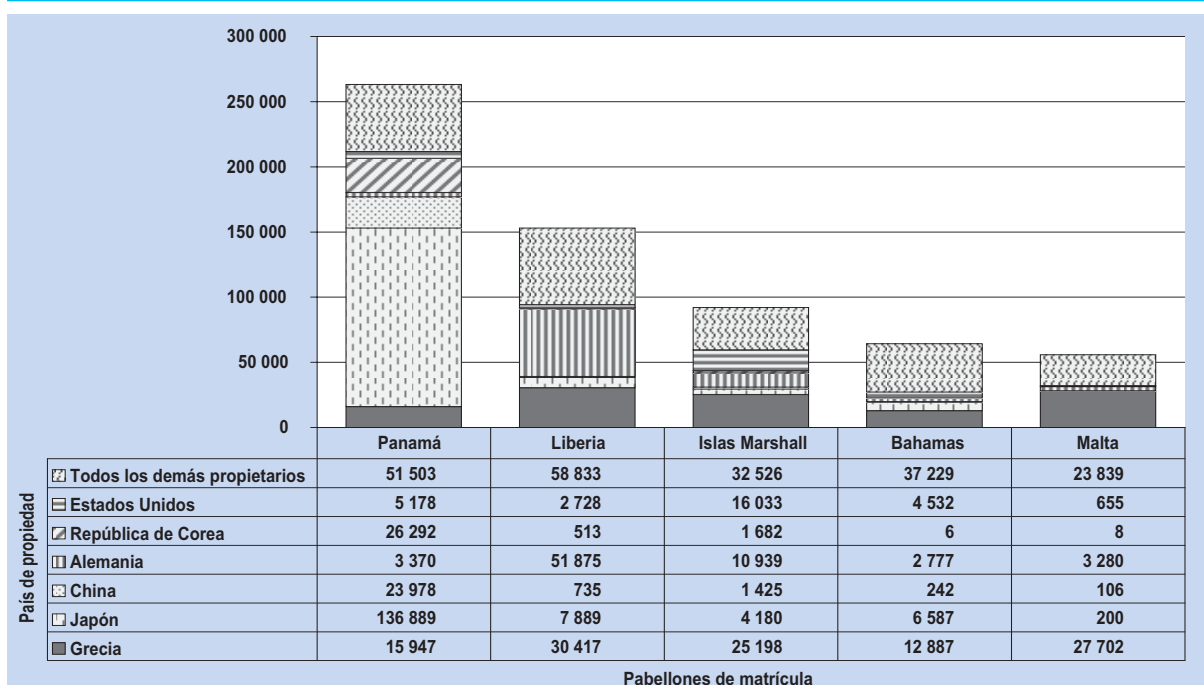
Gráfico 2.6. Principales países de propiedad y sus pabellones de matrícula, 2011^a
(cifras de comienzos de año, en miles de toneladas de peso muerto)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 1.000 TB y más.

Gráfico 2.7. Principales registros internacionales y de libre matrícula y países de propiedad, 2011^a
(cifras de comienzos de año, en miles de toneladas de peso muerto)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques de transporte de carga de 1.000 TB y más.

nacionales clásicos que, por ejemplo, imponen limitaciones más estrictas al empleo de gente de mar extranjera. Los propietarios daneses representan el 98,8% del tonelaje matriculado en el registro DIS, en tanto que en el caso de NIS el 25% de los propietarios corresponden a otros países. Estos propietarios extranjeros incluyen en particular a empresas situadas en las Bermudas, cuyos accionistas, a su vez, incluyen a ciudadanos noruegos.

Ocho de los 20 principales pabellones de matrícula son grandes “registros de libre matrícula”, que se especializan casi totalmente en propietarios extranjeros. Se trata de Antigua y Barbuda, las Bahamas, Chipre, la Isla de Man, Liberia, Malta, las Islas Marshall y Panamá. Los propietarios alemanes constituyen más del 90% del tonelaje registrado en Antigua y Barbuda. Chipre cuenta con una cartera mucho más diversificada de propietarios entre sus clientes, que incluye a más de 4 millones de TPM registrados por nacionales chipriotas. La mayor combinación de pabellón y propiedad de la flota mundial es el tonelaje (137 millones de TPM) de propiedad japonesa matriculado en Panamá; los propietarios japoneses representan el 45% de la flota del registro más grande del mundo.

Algunos registros tienen relaciones históricas o de otro tipo con los países donde están domiciliadas las compañías armadoras. Por ejemplo, las Islas Marshall tienen un acuerdo con los Estados Unidos según el cual los guardacostas norteamericanos lo son también de aquel país. Liberia tiene un acuerdo de doble imposición con Alemania, que hace más atractivo su registro a los propietarios que desean emplear a oficiales alemanes. Algunos registros europeos, como Chipre, la Isla de Man y Malta, obtienen beneficios del

mercado común europeo, que permite que los buques de pabellón europeo brinden ciertos servicios de cabotaje en los países miembros de la Unión Europea.

Por último, hay 3 registros entre los 20 principales que cuentan tanto con propietarios nacionales como con una proporción considerable de propietarios de otros países o territorios. Se trata de la RAE de Hong Kong (China), Singapur y el Reino Unido. Los armadores de China y de la RAE de Hong Kong (China) representan en conjunto aproximadamente tres quintos del tonelaje matriculado en la RAE de Hong Kong (China), y el resto corresponde principalmente a propietarios del Canadá, el Japón, Noruega y los Estados Unidos. Aproximadamente el 28% de la flota matriculada en Singapur pertenece a armadores de ese país, mientras que las mayores flotas extranjeras son de propiedad de nacionales de Dinamarca y el Japón. El pabellón del Reino Unido (excluidos los registros de Gibraltar, Guernsey, la Isla de Man y Jersey) es utilizado principalmente por propietarios de otros países europeos, en particular Dinamarca, Francia y Alemania.

D. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, EL DESGUACE Y LAS PERSPECTIVAS DE LA OFERTA DE BUQUES

1. La entrega de nuevos buques

El año 2010 marcó un nuevo récord en la historia de la construcción naval como resultado de los pedidos de buques cursados antes de la crisis económica de 2008. Se registraron entregas por un total de 3.748 buques, con un tonelaje bruto de 96.433.000 TB (cuadro 2.9). Aunque es un récord histórico, es inferior a lo que se esperaba a comienzos de 2010, porque

Cuadro 2.9. Entregas de buques nuevos, por diferentes tipos de buques (2010)

	1 000 TB	Porcentaje	Unidades	1 000 TEU	1 000 TPM
Buques tanque					
Petróleo crudo	13 357	13,85	121	0	25 431
Productos químicos/petroquímicos	4 424	4,59	300	0	7 136
Derivados	3 354	3,48	167	0	5 763
GNL	2 790	2,89	26	0	2 263
Petróleo crudo/derivados	1 568	1,63	28	0	2 856
GPL	869	0,90	61	0	991
Productos químicos	96	0,10	21	0	154
Otros buques tanque	296	0,31	19	0	435
<i>Subtotal de los buques tanque</i>	26 755	27,74	743	0	45 028

Cuadro 2.9. Entregas de buques nuevos, por diferentes tipos de buques (2010) (conclusión)

	1 000 TB	Porcentaje	Unidades	1 000 TEU	1 000 TPM
Graneleros					
Cargueros	40 276	41,77	949	1	73 424
Minerales	2 078	2,15	15	0	4 078
Minerales/petróleo	861	0,89	5	0	1 599
Briquetas de madera	239	0,25	5	0	302
Cargueros con autodescarga	48	0,05	3	0	73
Cemento	47	0,05	6	0	69
Áridos	1	0,00	2	0	2
<i>Subtotal de los graneleros</i>	43 549	45,16	985	1	79 547
Otros buques de carga seca/pasaje					
Portacontenedores (totalmente celulares)	14 648	15,19	260	1 361	16 470
Portavehículos	3 088	3,20	64	2	998
Carga general	2 388	2,48	350	93	3 267
Pasaje/crucero	1 245	1,29	17	0	102
Carguero de escotilla abierta	899	0,93	32	8	1 437
Carguero ro-ro	514	0,53	19	4	230
Pasaje/ro-ro (vehículos)	461	0,48	46	0	111
Cargas pesadas, semisumergibles	89	0,09	4	2	80
Carga refrigerada	54	0,06	6	2	55
Otros buques de carga seca/pasaje	182	0,19	76	2	203
<i>Subtotal de otros buques de carga seca/pasaje</i>	23 568	24,44	874	1474	22 952
Varios					
Remolcadores	165	0,17	464	0	80
Dragas de succión para dragado en marcha	150	0,16	14	0	208
Buques de exploración para investigación	113	0,12	22	0	51
Gánguiles de motor	28	0,03	10	0	41
Buques grúa	26	0,03	2	0	0
Dragas de succión con cabezal cortador	23	0,02	3	0	8
Buques de pesca	43	0,04	66	0	31
Otros varios	111	0,11	95	-0	61
<i>Subtotal de buques varios</i>	657	0,68	676	0	480
Buques para el servicio frente a las costas					
Perforación	612	0,64	11	0	596
Remolcadores para ayuda de anclaje	538	0,56	235	0	441
De suministro a las plataformas	223	0,23	92	0	265
De apoyo	129	0,13	18	0	88
Buques grúa para el tendido de conductos	90	0,09	4	0	38
De remolque y suministro	79	0,08	43	0	74
De apoyo a operaciones de buceo	67	0,07	10	0	42
De transporte de tripulación y suministro	14	0,01	47	0	8
Otros	151	0,16	10	0	186
<i>Total de buques para el servicio mar adentro</i>	1 904	1,97	470	0	1739
Total de entregas en 2010	96 433	100,00	3 748	1 475	149 746

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

los armadores y los astilleros siguieron aplazando algunas entregas. Especialmente en el sector de portacontenedores, las “no entregas” ascendieron aproximadamente al 39% de los pedidos en cartera²¹.

En cuanto al tonelaje bruto, el 45,2% de las entregas efectuadas en 2010 fueron graneleros, en tanto que correspondió el 27,7% a los buques tanque. Entre estos últimos se contaron 467 buques para el transporte de productos químicos y derivados, con un tonelaje total de 7,8 millones de TB. Los portacontenedores nuevos totalmente celulares representaron el 15,2% del tonelaje bruto entregado en 2010.

Los graneleros de carga seca continuaron dominando las entregas también en 2011. Durante el primer trimestre del año, la flota de graneleros creció un 2,7%, a resultas de la entrega de 222 buques nuevos y el desguace de solo 67²². Las entregas de portacontenedores a comienzos de 2011 incluyeron un gran número de buques de 10.000 TEU y más; las entregas mensuales se elevaron a más de 200.000 TEU²³.

El tiempo que transcurre entre el pedido de un buque y su entrega es de dos a tres años. Después de la cresta alcanzada en los pedidos de buques en 2008 (véase el gráfico 2.10), 2010 registró un máximo histórico de entregas de buques. En cuanto al tonelaje en peso muerto, las entregas realizadas en 2010 equivalieron al 11,7% de la flota existente al comienzo de ese año. El anterior máximo histórico se registró en 1974, cuando las entregas representaron aproximadamente el 11% de la flota existente.

La cresta alcanzada a mediados de los años setenta fue seguida por una pronunciada caída. Teniendo en cuenta las lecciones de la historia y considerando las próximas entregas, podría tal vez preverse que no se repetirá esa caída. De hecho, desde 2010 se ha producido en el sector una reanudación de los pedidos de buques en todos los mercados principales, aunque no hay garantías de que ello baste para hacer frente al aumento de la demanda. Ya se han hecho advertencias de que en 2013 podría ocurrir una escasez de petroleros²⁴. En cambio, en los sectores de graneleros y portacontenedores prevalecen las opiniones de quienes prevén un exceso de oferta de tonelaje en los próximos años. En ambos sectores de carga seca, tanto la reciente construcción naval como la venidera, de magnitud récord, plantean nuevas dificultades para los armadores, quienes tendrán que buscar carga para llenar sus buques.

En todos los tipos de buques, el aumento de la capacidad de los astilleros indica que los países de construcción naval pueden construir buques que exceden las necesidades del mercado, dado que lo que más les preocupa son los puestos de trabajo en la actividad. En la práctica, la construcción de más buques que los necesarios equivale a una subvención al comercio mundial, ya que provoca la caída de los precios de los buques, y por consiguiente la de los fletes (véase también el capítulo 3).

2. Desguace de buques

La actividad total de reciclaje en 2010 fue semejante a la de 2009, aunque con variaciones en los tipos de buques. El desguace de petroleros se duplicó con creces, en tanto que el de portacontenedores disminuyó a menos de la mitad. Los petroleros representaron el 41,5% del tonelaje bruto desguazado en 2010, seguidos por los portacontenedores y otros buques de carga seca y de pasaje (36%) y de graneles secos (15%) (cuadro 2.10).

En el gráfico 2.8 se muestra el perfil de edad de la flota desguazada en 2010. Las unidades desguazadas consistieron principalmente en petroleros construidos en los años ochenta y comienzos de los noventa, graneleros construidos a comienzos de los ochenta y cargueros construidos en los años setenta y ochenta. La evolución de la edad promedio del tonelaje desguazado por tipo de buque se muestra en el gráfico 2.9. En tanto que la edad promedio disminuyó entre 2007 y 2009 durante la crisis económica, en 2010 permaneció prácticamente estable. Las diferencias de edad entre tipos de buques al momento del desguace reflejan las diferencias de vetustez de la flota en servicio (véase también el cuadro 2.4).

Si se compara la capacidad de transporte de carga según el número de toneladas de peso muerto entregadas y desguazadas, se ve que hubo 15 veces más entregas que desguaces de graneleros, medidos en tonelaje. En cuanto al resto de la flota, el índice fue de solo tres a uno.

3. Tonelaje de los pedidos colocados

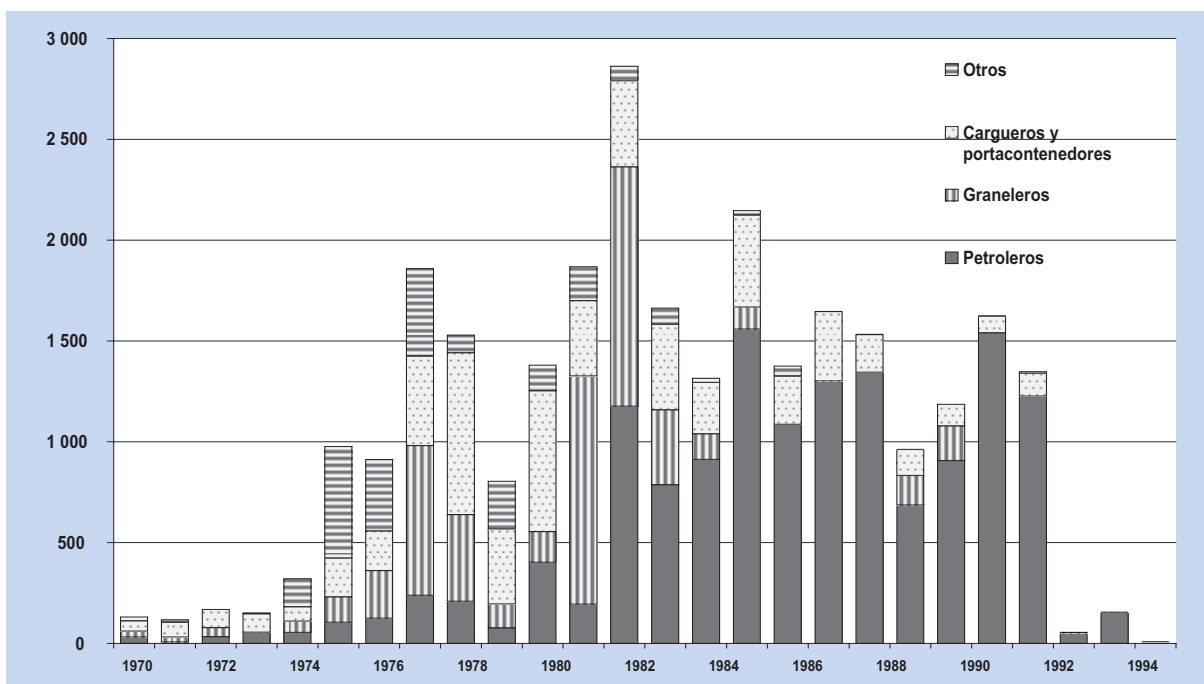
Para fines de 2010, la cartera de pedidos de buques nuevos se había reducido en alrededor del 28% desde su máximo antes de la crisis económica de 2008, y el número de nuevas construcciones excedía con mucho al de nuevos pedidos. En comparación con el momento de la cresta, la reducción fue del 45% para

Cuadro 2.10. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buques (2010)

	1 000 TB	Porcentaje	Unidades	1 000 TEU	1 000 TPM
Buques tanque					
Petróleo crudo	3 785	18,72	50	0	6 888
Petróleo crudo/derivados	1 454	7,19	38	0	2 555
Productos petroquímicos	975	4,82	62	0	1 577
Productos químicos/petroquímicos	927	4,58	79	0	1 528
GPL	453	2,24	24	0	545
Productos químicos	361	1,79	35	0	575
GNL	72	0,36	1	0	51
Otros buques tanque	355	1,76	28	0	599
<i>Subtotal de los buques tanque</i>	8 382	41,45	317	0	14 316
Graneleros					
Cargueros	2 783	13,76	95	4	4 953
Cemento	67	0,33	9	0	106
Minerales	60	0,30	1	0	115
Áridos	0	0,00	1	0	1
Otros graneleros	89	0,44	5	0	140
<i>Subtotal de los graneleros</i>	2 999	14,83	111	4	5 315
Otros buques de carga seca/pasaje					
Portacontenedores (totalmente celulares)	1 995	9,87	82	146	2 214
Portavehículos	1 694	8,37	45	2	662
Carga general	1 587	7,85	320	43	2 210
Cargueros ro-ro	787	3,89	50	25	521
Pasaje/ro-ro (vehículos)	408	2,02	44	2	107
Carga refrigerada	305	1,51	39	1	318
Cargas pesadas	75	0,37	3	0	107
Pasaje/crucero	74	0,37	7	0	22
Cargueros de escotilla abierta	21	0,10	1	1	32
Otros buques de carga seca/pasaje	305	1,51	29	10	307
<i>Subtotal de buques de carga seca/pasaje</i>	7 252	35,86	620	231	6 500
Varios					
Buques de pesca	106	0,52	120	0	70
Buques de exploración para investigación	24	0,12	8	0	10
Dragas de succión para dragado en marcha	19	0,09	6	0	19
Remolcadores	7	0,04	22	0	3
Otros varios, y tipos de buques no comunicados	747	3,17	88	6	1 060
<i>Subtotal de buques varios</i>	903	3,94	244	6	1 162
Buques para el servicio frente a las costas					
Remolcadores para ayuda de anclaje	10	0,05	8	0	11
Buques para el tendido de conductos	8	0,04	1	0	5
De suministro a las plataformas	5	0,02	6	0	5
De remolque y suministro	4	0,02	6	0	5
Otros	659	3,26	11	0	1 318
<i>Total de buques para el servicio mar adentro</i>	685	3,39	32	0	1 344
Total desguazado en 2010	20 221	100,00	1 324	241	28 637

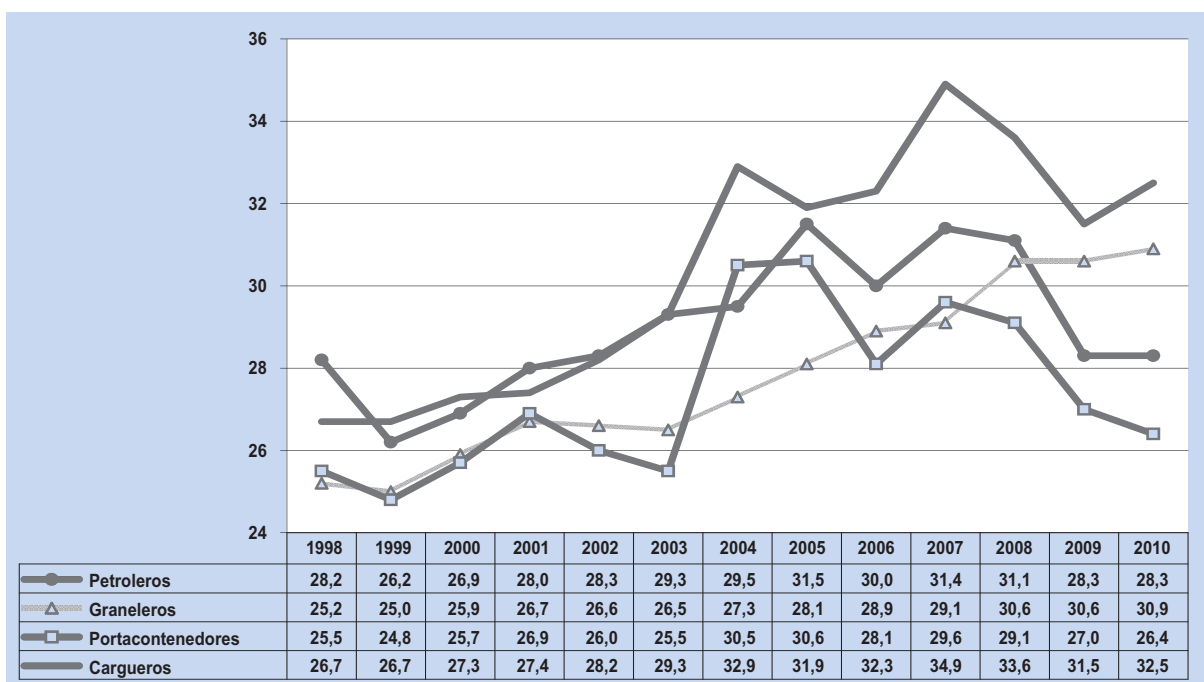
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

Gráfico 2.8. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace en 2010, por año de construcción (en miles de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

Gráfico 2.9. Edad promedio de los buques desguazados, por tipo de buque, de 1998 a 2010^a (en número de años)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de *Shipping Statistics and Market Review*, preparado por el Institute of Shipping Economics and Logistics, vol. 53, Nº 1/2 – 2011, cuadro 2.2.

^a Buques de 300 toneladas brutas y más.

los portacontenedores, el 34% para los petroleros y el 18% para los graneleros (cuadro 2.11 y gráfico 2.10).

Al haberse reactivado la demanda, se reanudaron los pedidos. Los que se colocaron en astilleros japoneses hasta enero de 2011 se habían más que triplicado en comparación con el año precedente²⁵. Los datos de fines de 2010 relativos a China indican que los nuevos pedidos cursados a los astilleros chinos se incrementaron cuatro veces en el término de un año²⁶. Muchos de los nuevos pedidos se refieren a portacontenedores, y el valor de los buques de este tipo encargados en el primer trimestre de 2011 se eleva, según se ha informado, a 7.000 millones de dólares, en comparación con un monto de 2.800 millones de dólares para los graneleros y de apenas 500 millones de dólares para los petroleros²⁷.

4. Tonelaje excedente

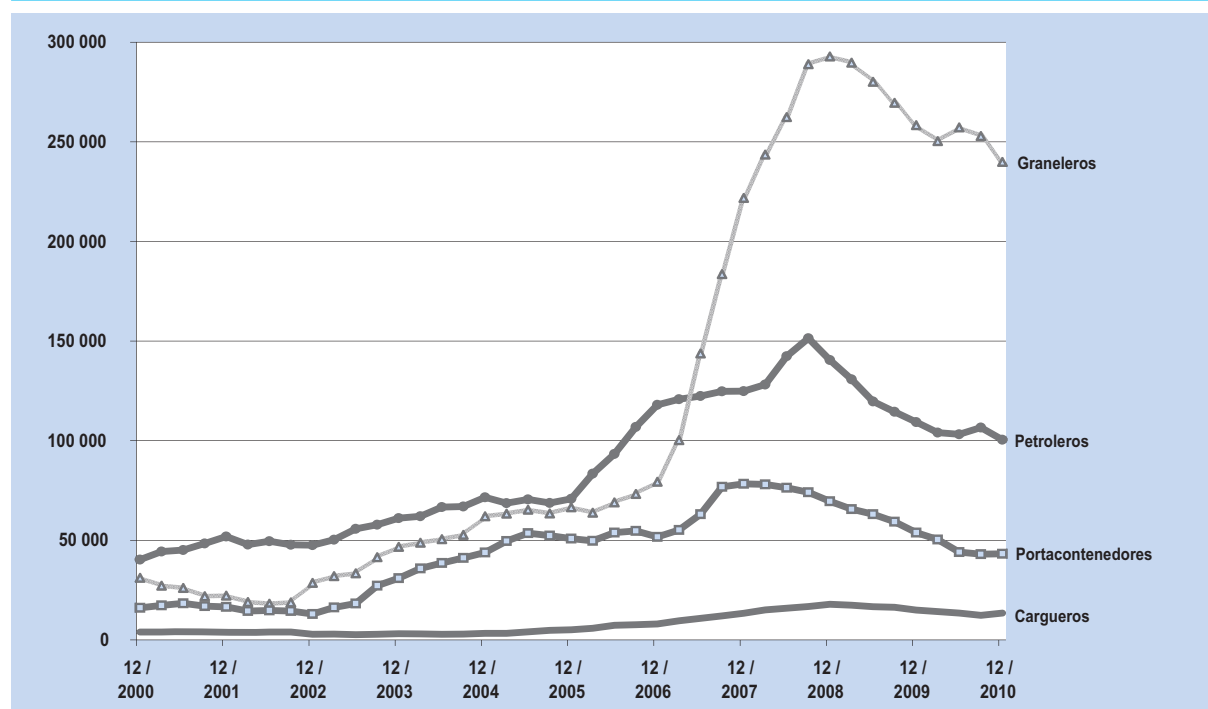
La suma del tonelaje fuera de servicio de grandes petroleros, graneleros y cargueros convencionales a fines de 2010 se situaba en 14,1 millones de TPM, que equivalía al 1,4% de la flota mercante mundial de estos tipos de buques (cuadro 2.12 y gráfico 2.11). El tonelaje excedente era más elevado entre los buques ro-ro (3,21% de la flota mundial), luego entre los buques

de transporte de GNL (2,99%), los petroleros (2,34%) y los cargueros (1,47%). El porcentaje más bajo se encontraba en el sector de graneleros, en el que el tonelaje fuera de servicio representaba solo el 0,55% de la flota existente (cuadro 2.13).

El tonelaje fuera de servicio en el mercado de portacontenedores se había reducido considerablemente a comienzos de 2011. Como resultado de la navegación lenta, el aumento de la demanda y las demoras en las nuevas entregas, muy pocos portacontenedores estaban fuera de servicio en esa fecha. Igualmente, la demanda de buques tanque para el transporte de GNL se había incrementado a comienzos de 2011, y había muy pocos buques disponibles en el mercado al contado²⁸.

Con el fin de reducir el gasto en combustible y el exceso de capacidad de los buques, en 2010 y 2011 las empresas de línea de portacontenedores continuaron utilizando sus buques a velocidades de crucero reducidas (es decir, "navegación lenta"). También se ha comunicado que los petroleros reducían sus velocidades de un máximo de 24 nudos hasta menos de 12 nudos en el trayecto de regreso sin carga, con lo que se obtenían economías de hasta 22.000 dólares por día²⁹.

Gráfico 2.10. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2010^a (en miles de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB y más.

Cuadro 2.11. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2010^a (en millones de TPM)

Comienzo de mes	Petroleros			Graneleros			Cargueros		
	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM
Diciembre de 2000	40 328	284	142 001	31 208	486	64 214	3 966	446	8 892
Marzo de 2001	44 361	319	139 061	27 221	439	62 007	3 963	441	8 986
Junio de 2001	45 123	339	133 105	26 103	400	65 258	4 154	419	9 914
Septiembre de 2001	48 386	381	126 998	21 944	337	65 115	3 967	393	10 094
Diciembre de 2001	51 894	399	130 060	22 184	353	62 845	3 826	372	10 286
Marzo de 2002	47 836	404	118 405	19 027	300	63 425	3 758	357	10 525
Junio de 2002	49 564	425	116 622	18 132	283	64 069	3 932	353	11 139
Septiembre de 2002	47 774	431	110 845	18 869	283	66 676	3 979	369	10 782
Diciembre de 2002	47 591	488	97 523	28 641	391	73 251	2 832	257	11 018
Marzo de 2003	50 284	515	97 639	32 019	441	72 605	2 958	263	11 249
Junio de 2003	55 771	540	103 279	33 408	455	73 425	2 592	250	10 368
Septiembre de 2003	57 856	580	99 752	41 499	575	72 172	2 841	269	10 562
Diciembre de 2003	61 123	631	96 867	46 732	640	73 019	3 068	295	10 400
Marzo de 2004	62 096	615	100 969	48 761	671	72 670	3 021	312	9 683
Junio de 2004	66 652	649	102 699	50 545	696	72 623	2 838	317	8 954
Septiembre de 2004	66 969	661	101 314	52 768	703	75 061	2 921	323	9 043
Diciembre de 2004	71 563	701	102 087	62 051	796	77 953	3 306	370	8 935
Marzo de 2005	68 667	679	101 129	63 404	792	80 055	3 312	388	8 536
Junio de 2005	70 520	686	102 799	65 326	801	81 556	4 079	456	8 945
Septiembre de 2005	68 741	693	99 193	63 495	788	80 578	4 777	521	9 170
Diciembre de 2005	70 847	724	97 855	66 614	805	82 750	5 088	584	8 712
Marzo de 2006	83 385	791	105 417	63 829	784	81 415	5 798	634	9 145
Junio de 2006	93 277	887	105 160	69 055	859	80 390	7 370	683	10 791
Septiembre de 2006	106 912	987	108 321	73 226	898	81 543	7 602	715	10 632
Diciembre de 2006	118 008	1 078	109 470	79 364	988	80 328	8 004	737	10 860
Marzo de 2007	120 819	1 113	108 553	100 256	1 204	83 269	9 561	843	11 342
Junio de 2007	122 429	1 107	110 595	143 795	1 657	86 781	10 782	885	12 184
Septiembre de 2007	124 758	1 149	108 580	183 574	2 137	85 903	12 042	956	12 597
Diciembre de 2007	124 845	1 134	110 093	221 808	2 573	86 206	13 360	1 035	12 908
Marzo de 2008	128 128	1 139	112 492	243 600	2 804	86 876	15 097	1 195	12 633
Junio de 2008	142 333	1 202	118 413	262 452	3 009	87 222	15 911	1 255	12 678
Septiembre de 2008	151 423	1 245	121 625	288 959	3 316	87 141	16 787	1 332	12 603
Diciembre de 2008	140 504	1 154	121 754	292 837	3 347	87 492	17 849	1 374	12 991
Marzo de 2009	130 777	1 088	120 200	289 763	3 303	87 727	17 439	1 363	12 795
Junio de 2009	119 709	986	121 409	280 102	3 194	87 696	16 684	1 296	12 874
Septiembre de 2009	114 460	934	122 548	269 558	3 050	88 380	16 354	1 264	12 939
Diciembre de 2009	109 310	884	123 654	258 343	2 918	88 534	15 018	1 179	12 738
Marzo de 2010	104 062	849	122 570	250 383	2 890	86 638	14 199	1 139	12 466
Junio de 2010	103 245	824	125 297	257 229	2 951	87 167	13 480	1 095	12 311
Septiembre de 2010	106 599	791	134 765	252 924	2 887	87 608	12 361	1 023	12 083
Diciembre de 2010	100 442	741	135 549	239 898	2 823	84 980	13 487	989	13 637
Porcentaje del total, diciembre de 2010	23,8	9,5		56,9	36,1		3,2	12,6	

Cuadro 2.11. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2010^a (en millones de TPM) (conclusión)

Portacontenedores			Otros buques			Total			Comienzo de mes
Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño promedio de los buques, TPM	
16 140	394	40 964	8 870	1 087	8 160	100 513	2 697	37 268	Diciembre de 2000
17 350	435	39 884	10 154	1 132	8 970	103 048	2 766	37 255	Marzo de 2001
18 393	441	41 708	11 790	1 138	10 360	105 563	2 737	38 569	Junio de 2001
16 943	413	41 025	12 181	1 153	10 564	103 421	2 677	38 633	Septiembre de 2001
16 550	393	42 111	13 501	1 201	11 242	107 955	2 718	39 719	Diciembre de 2001
14 476	355	40 776	12 839	1 200	10 700	97 936	2 616	37 437	Marzo de 2002
14 793	362	40 865	15 415	1 324	11 643	101 836	2 747	37 072	Junio de 2002
14 509	338	42 927	15 342	1 292	11 875	100 473	2 713	37 034	Septiembre de 2002
13 000	296	43 919	16 174	1 386	11 669	108 238	2 818	38 409	Diciembre de 2002
16 281	326	49 943	16 199	1 365	11 868	117 742	2 910	40 461	Marzo de 2003
18 296	367	49 853	17 085	1 367	12 498	127 152	2 979	42 683	Junio de 2003
27 216	503	54 107	18 062	1 484	12 171	147 475	3 411	43 235	Septiembre de 2003
30 974	580	53 403	19 277	1 492	12 920	161 174	3 638	44 303	Diciembre de 2003
35 840	658	54 468	20 068	1 520	13 203	169 786	3 776	44 965	Marzo de 2004
38 566	724	53 268	22 833	1 682	13 575	181 434	4 068	44 600	Junio de 2004
41 172	808	50 956	24 368	1 714	14 217	188 198	4 209	44 713	Septiembre de 2004
43 904	880	49 891	27 361	1 898	14 416	208 185	4 645	44 819	Diciembre de 2004
49 624	1 006	49 328	27 328	1 940	14 087	212 335	4 805	44 190	Marzo de 2005
53 605	1 101	48 688	29 884	2 002	14 927	223 414	5 046	44 275	Junio de 2005
52 378	1 132	46 271	31 209	2 158	14 462	220 600	5 292	41 686	Septiembre de 2005
50 856	1 124	45 245	33 147	2 285	14 506	226 551	5 522	41 027	Diciembre de 2005
49 749	1 130	44 026	36 750	2 373	15 487	239 512	5 712	41 931	Marzo de 2006
53 876	1 185	45 465	39 768	2 522	15 768	263 347	6 136	42 918	Junio de 2006
54 676	1 199	45 601	42 322	2 714	15 594	284 738	6 513	43 718	Septiembre de 2006
51 717	1 143	45 247	45 612	2 962	15 399	302 706	6 908	43 820	Diciembre de 2006
55 144	1 229	44 869	49 245	3 327	14 802	335 025	7 716	43 420	Marzo de 2007
63 063	1 305	48 324	52 382	3 562	14 706	392 451	8 516	46 084	Junio de 2007
76 804	1 412	54 394	56 767	3 864	14 691	453 945	9 518	47 693	Septiembre de 2007
78 348	1 435	54 598	56 947	3 876	14 692	495 309	10 053	49 270	Diciembre de 2007
78 042	1 419	54 998	58 304	4 174	13 968	523 171	10 731	48 753	Marzo de 2008
76 388	1 352	56 500	57 574	4 302	13 383	554 657	11 120	49 879	Junio de 2008
74 090	1 322	56 044	56 563	4 442	12 734	587 823	11 657	50 427	Septiembre de 2008
69 593	1 209	57 563	52 088	4 256	12 239	572 871	11 340	50 518	Diciembre de 2008
65 610	1 121	58 528	48 131	4 117	11 691	551 720	10 992	50 193	Marzo de 2009
63 064	1 028	61 346	43 989	3 796	11 588	523 548	10 300	50 830	Junio de 2009
59 314	948	62 567	40 947	3 591	11 403	500 632	9 787	51 153	Septiembre de 2009
53 903	813	66 301	37 434	3 428	10 920	474 008	9 222	51 400	Diciembre de 2009
50 416	732	68 874	34 804	3 396	10 248	453 864	9 006	50 396	Marzo de 2010
44 071	628	70 176	30 135	3 137	9 606	448 160	8 635	51 900	Junio de 2010
43 060	600	71 766	26 003	2 849	9 127	440 946	8 150	54 104	Septiembre de 2010
43 180	566	76 289	24 888	2 702	9 211	421 895	7 821	53 944	Diciembre de 2010
10,2	7,2		5,9	34,5		100,0	100,0		Porcentaje del total, diciembre de 2010

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100 TB y más.

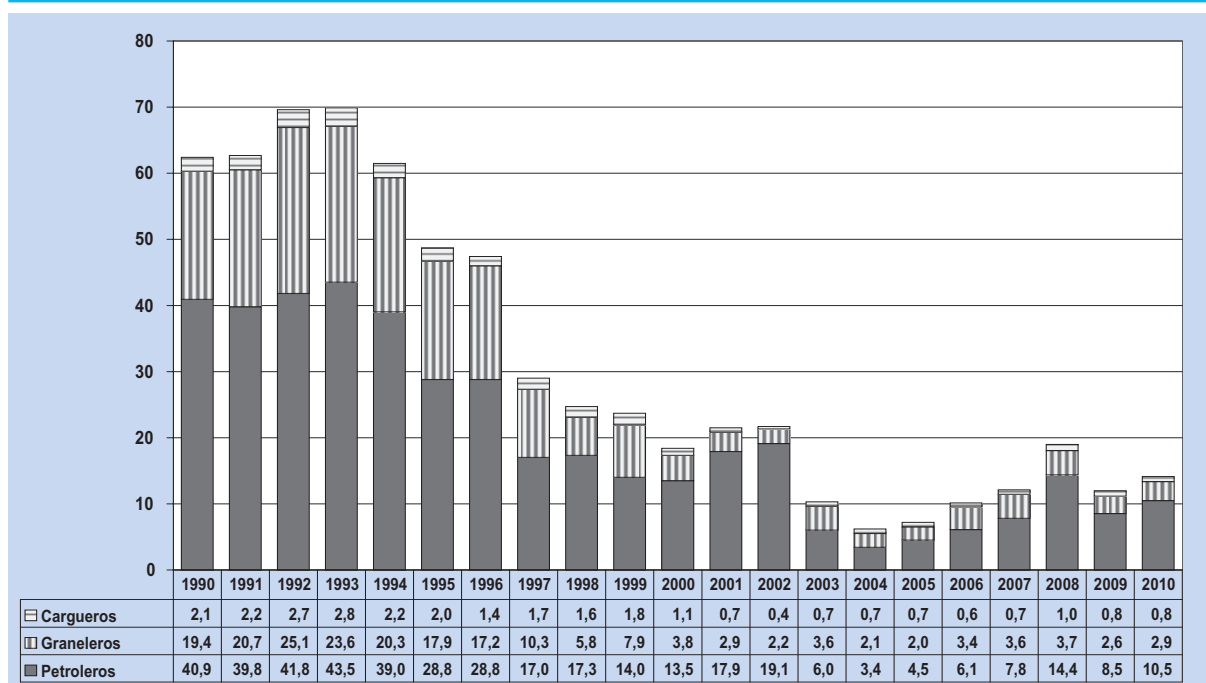
Cuadro 2.12. Excedente de oferta de la flota mercante mundial en algunos años (cifras de fin de año)

	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Millones de TPM								
Flota mercante, tres principales								
tipos de buques^a	558,5	586,4	697,9	773,9	830,7	876,2	930,3	1 023,3
Flota fuera de servicio^b	62,4	18,4	7,2	10,1	12,1	19,0	12,0	14,1
Flota en servicio	496,1	568,0	690,7	763,7	818,6	857,2	918,3	1 009,1
Porcentajes								
Flota fuera de servicio, en porcentaje								
de la flota mercante	11,2	3,1	1,0	1,3	1,5	2,2	1,3	1,4

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

^a Petroleros y graneleros de 10.000 TPM y más, y cargueros convencionales de 5.000 TPM y más..

^b Se define al tonelaje excedente como el que no es utilizado totalmente debido a la navegación lenta o a que está inmovilizado o temporalmente fuera de servicio por otros motivos.

Gráfico 2.11. Evolución del excedente de capacidad por principales tipos de buque en algunos años

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

En el tráfico de contenedores, la mayoría de los servicios entre Asia y Europa se realizan a solo 17 a 19 nudos (millas náuticas por hora, equivalentes a 31,5 a 35 km por hora), a diferencia de las velocidades normales de 21 a 25 nudos. Según el nivel de precios del combustible, ello ahorra a la empresa transportista de línea hasta 100 dólares por TEU entregado en las principales rutas Este-Oeste. Sin embargo, para el propietario de la carga los costos adicionales de las existencias y la necesidad de contar con reservas de existencias pueden ser muy

superiores a las economías logradas en los costos del transporte³⁰.

A la larga, se puede prever que las exigencias de los importadores y exportadores presionarán a los transportistas marítimos para que aumenten las velocidades de crucero. Si bien estas empresas podrán cobrar tarifas más elevadas de fletes por servicios más rápidos, la capacidad liberada en los portacontenedores incidirá a la baja en el nivel general de los fletes. Desde la perspectiva del importador o exportador, esta puede

Cuadro 2.13. Análisis del excedente de tonelaje por principales tipos de buque en determinados años^a
(en millones de TPM o m³)

(En millones de TPM o m ³)	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Flota mundial de petroleros (TPM)	266,2	279,4	312,9	367,4	393,5	414,04	435,25	447,64
Flota de petroleros fuera de servicio (TPM)	40,9	13,5	4,5	6,1	7,8	14,35	8,51	10,48
Proporción de la flota de petroleros fuera de servicio (porcentaje)	15,4	4,8	1,4	1,7	2,0	3,47	1,96	2,34
Flota mundial de graneleros (TPM)	228,7	247,7	340,0	361,8	393,5	417,62	452,52	522,52
Flota de graneleros fuera de servicio (TPM)	19,4	3,8	2,0	3,4	3,6	3,68	2,64	2,86
Proporción de la flota de graneleros fuera de servicio (porcentaje)	8,5	1,5	0,6	0,9	0,9	0,88	0,58	0,55
Flota mundial de cargueros convencionales (TPM)	63,6	59,3	45,0	44,7	43,8	44,54	42,53	53,10
Flota de cargueros convencionales fuera de servicio (TPM)	2,1	1,1	0,7	0,6	0,7	0,97	0,83	0,78
Proporción de la flota de cargueros convencionales fuera de servicio (porcentaje)	3,3	1,9	1,6	1,4	1,6	2,18	1,95	1,47
Flota mundial de buques ro-ro (TPM)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11,37	10,93	10,28
Flota de buques ro-ro fuera de servicio (TPM)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0,89	0,73	0,33
Proporción de la flota de buques ro-ro fuera de servicio (porcentaje)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	7,83	6,68	3,21
Flota mundial de portavehículos (TPM)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11,27	11,20	11,48
Flota de portavehículos fuera de servicio (TPM)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0,24	0,55	0,13
Proporción de la flota de exportar vehículos fuera de servicio (porcentaje)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,13	4,91	1,13
Flota mundial de buques para el transporte de GNL (m³)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	44,43	46,90	51,15
Flota de buques para el transporte de GNL fuera de servicio (m ³)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5,87	1,29	1,53
Proporción de la flota de buques para el transporte de GNL fuera de servicio (porcentaje)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	13,21	2,75	2,99
Flota mundial de buques para el transporte de GPL (m³)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11,56	18,50	19,42
Flota de buques para el transporte de GPL fuera de servicio (m ³)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0,94	0,10	0,13
Proporción de la flota de buques para el transporte de GPL fuera de servicio (porcentaje)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	8,13	0,54	0,67

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

^a Cifras de fin de año, salvo en 1990 y 2000, que son promedios anuales. En este cuadro se excluyen los petroleros y graneleros de menos de 10.000 TPM y a los cargueros convencionales/unitarizados de menos de 5.000 TPM.

ser una razón adicional para insistir en que se presten servicios más rápidos.

Los porteadores pueden quejarse de que existe un exceso de capacidad en los buques, pero a los importadores y exportadores les favorece la capacidad de transporte disponible para hacer frente a la reactivación del comercio internacional. En 2009 y 2010, los astilleros registraron un récord de entregas de nuevo tonelaje, no solo en términos absolutos

sino también en términos relativos, como porcentaje de la flota existente. Como se ha demostrado en este capítulo, durante la crisis económica y con posterioridad a ella, el sector del transporte marítimo ha proporcionado la oferta de buques necesaria para transportar un tráfico creciente (véase el capítulo 1). El equiparar la oferta con una demanda inestable seguirá siendo un desafío para el sector; este tema se trata en el capítulo 3.

NOTAS

- 1 *Containerisation International* (2011), con citas de Sextant Consultancy. Abril: 43.
 - 2 *Hellenic Shipping News* (2011). 29 de enero. <http://www.hellenicshippingnews.com>. También: *Lloyd's List* (2011). 18 de marzo. <http://www.lloydslist.com>.
 - 3 DNV y MAN Diesel and Turbo (2011). GNL de dos tiempos Quantum 9.000. Copenhague.
 - 4 Yonhap News (2011). 24 de marzo. <http://english.yonhapnews.co.kr>.
 - 5 DNV (2011). *Technology Outlook 2020*. http://www.dnv.com/news_events/news/2011/dnvpredictstechnologyuptaketowards2020.asp. Oslo.
 - 6 La capacidad declarada puede variar si se incluyen los espacios vacíos. Según un cálculo, los nuevos buques de Maersk podrían llegar a 20.000 TEU. Fuente: The Motorship (2011), con citas de Alphaliner. 25 de enero. <http://www.motorship.com>.
 - 7 *Lloyd's List* (2011). 12 de mayo. <http://www.lloydslist.com>.
 - 8 Stopford M (2011). ¿Caerán los súper portacontenedores en la trampa de los superpetroleros? En: *Shipping and Finance*. Febrero.
 - 9 *Fairplay* (2011). El tamaño es importante. Londres. 2 de marzo.
 - 10 *Lloyd's List* (2011). 21 de enero, 8 de marzo y 9 de mayo. <http://www.lloydslist.com>.
 - 11 *Lloyd's List* (2000). 14 de julio. <http://www.lloydslist.com>.
 - 12 *Seatrade* (2011). Nº 2. Colchester. Abril.
 - 13 Clarkson Research Services (2011). *Container Intelligence Monthly*. Londres. Abril.
 - 14 Cálculos de la UNCTAD con datos proporcionados por Dynamar y Textainer.
 - 15 *Cargo Systems* (2011). 19 de mayo. <http://www.cargosystems.net>.
 - 16 *Journal of Commerce* (2011). 8 de marzo. <http://www.joc.com>.
 - 17 La información que se brinda en esta sección se basa en datos sobre buques mercantes de navegación marítima de 1.000 TB y más.
 - 18 Véase la clasificación de los países en el anexo I.
 - 19 *Shipping and Finance* (2010). Atenas. Octubre.
 - 20 La información que se brinda en esta sección se basa en datos sobre buques de 100 TB y más (véase también el anexo III b)), salvo cuando se considera el país de propiedad del buque, en cuyo caso los datos se refieren a buques de 1.000 TB y más.
 - 21 *Containerisation International*, www.ci-online.co.uk, 6 de abril 2011, con citas de Trevor Crowe de Clarkson Research Services.
 - 22 *Hellenic Shipping News*, www.hellenicshippingnews.com, 12 de abril de 2011, con citas de BIMCO.
 - 23 *ifw*, www.ifw-net.com, Mayo de 2011, con citas de Alphaliner.
 - 24 *Fairplay*, www.fairplay.co.uk, 17 de marzo de 2011.
 - 25 *Journal of Commerce* (2011). 21 de febrero. <http://www.joc.com>.
 - 26 *Bloomberg* (2011). 6 de enero. <http://www.bloomberg.com>.
 - 27 *Lloyd's List* (2011). 26 de abril. <http://www.lloydslist.com>.
 - 28 *Lloyd's List* (2011). 8 de febrero. <http://www.lloydslist.com>.
 - 29 *Lloyd's List* (2011). 22 de febrero. <http://www.lloydslist.com>.
 - 30 DNV (2010). *Container Ship Update*. Nº 2. Oslo.
-



EL PRECIO DE LOS BUQUES Y LOS FLETES

CAPÍTULO 3

En este capítulo se analizan los factores que determinan los costos del transporte, el precio de los buques y los fletes en el mercado de petroleros, el mercado de graneleros y el mercado del transporte marítimo de línea. Al final se estudian los fletes por región y el rendimiento de las flotas en los últimos decenios.

El precio de los buques nuevos disminuyó en todos los tipos de buques en 2010, como consecuencia de la opinión del mercado de que la capacidad de la flota mundial era suficiente para satisfacer el comercio mundial a corto plazo. En el mercado de segunda mano, los resultados fueron variados. Los petroleros más grandes mantuvieron su valor, en tanto que los pequeños y los buques tanques especializados en el transporte de petroquímicos perdieron valor. En el sector de graneleros, el precio de los buques de tamaño mediano Panamax se redujo, en tanto que se incrementó en los buques pequeños y grandes. Los precios de los portacontenedores de segunda mano también subieron para todos los tamaños durante 2010, al recuperarse los volúmenes del tráfico.

Los fletes en el sector de los buques tanque tuvieron mejor suerte que el año precedente, al incrementarse entre el 30% y el 50% antes de fines de 2010. Todos los meses del año fueron mejores para todos los tipos de buques que los meses correspondientes del año anterior. Sin embargo, en general los fletes de los buques tanque continuaron deprimidos, en comparación con los años inmediatamente precedentes a la cresta de 2008. Los fletes del sector de graneleros tuvieron un buen rendimiento en el primer semestre del año, pero el Índice de Carga Seca del Baltic Exchange (BDI) perdió más de la mitad de su valor desde fines de mayo de 2010 hasta mediados de julio del mismo año. En agosto de 2010 se produjo una recuperación parcial antes de que dicho índice continuara su trayectoria descendente. Entre mayo de 2010 y mayo de 2011, el BDI perdió aproximadamente dos tercios de su valor. Los fletes de los portacontenedores tuvieron una transformación importante producida por el rápido incremento de las exportaciones y por las medidas adoptadas por los armadores para limitar el exceso de oferta de buques. Los resultados pueden apreciarse en el Índice New ConTex, cuyo valor se triplicó desde comienzos de 2010 hasta mediados de 2011.

A. PANORAMA DE LOS FACTORES QUE DETERMINAN LOS COSTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU REPERCUSIÓN EN EL COMERCIO

Los costos del transporte son factores decisivos para la competitividad del comercio de todo país. Se considera que unos costos excesivos del transporte son obstáculos importantes para el comercio, que a menudo superan el costo de los derechos aduaneros. En varios estudios se llegó a la conclusión de que los costos del transporte incidían en el volumen, la estructura y las características del comercio, así como en la ventaja comparativa de cada país¹. Una duplicación de los costos de transporte de un país puede frenar el crecimiento anual del Producto Interno Bruto en algo más de la mitad de un punto porcentual y acarrear un menor nivel de inversión extranjera, un menor acceso a la tecnología y los conocimientos y una reducción de las oportunidades de empleo. Dichos costos también influyen en la elección del modo de transporte, la composición del tráfico de mercancías y la organización de la producción.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el conocimiento de los factores que determinan los fletes, los costos del transporte y la manera en que dichos costos inciden en las corrientes, características y

estructuras comerciales, resulta esencial para la adopción de decisiones por parte de los responsables. Los factores determinantes de los fletes y los costos del transporte incluyen, entre otros, la distancia, la competencia en los servicios portuarios y del transporte, las economías de escala, el desequilibrio comercial, los costos de capital de la infraestructura y el tipo y valor de las mercancías. En este capítulo se pasa revista a la evolución de los precios de los buques y de las tarifas de los fletes marítimos en 2010 y comienzos de 2011.

B. EL PRECIO DE LOS BUQUES

El precio de los buques está determinado por los costos de su construcción y por las presiones del mercado que obedecen a la demanda de servicios de transporte y la oferta de buques, cuestiones que también se tratan detalladamente en los capítulos 1 y 2². La demanda de construcción naval refleja la manera en que los armadores perciben la demanda a largo plazo, en tanto que la demanda de buques de segunda mano puede estar condicionada por las expectativas a corto plazo.

En el cuadro 3.1 se proporcionan los precios de los buques nuevos para todos los tipos de buques, que disminuyeron en 2010. Los armadores dejaron de colocar nuevos pedidos, cancelaron algunos pedidos ya cursados y demoraron la toma de posesión de

Cuadro 3.1. Precios representativos de los buques nuevos, 2003-2010
(promedios de precios, en millones de dólares)

Tipo y tamaño del buque	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación porcentual 2010/2009
Petroleros medianos, 50.000 TPM	28	35	42	47	50	52	40	36	-10,0
Petroleros Suezmax, 160.000 TPM	47	60	73	76	85	94	70	66	-5,7
Grandes petroleros, 300.000 TPM	67	91	119	125	136	153	116	103	-11,2
Buques tanque para productos químicos, 12.000 TPM	12	16	18	21	33	34	33	28	-15,2
Buques para el transporte de GPL, 15.000 m ³	28	36	45	49	51	52	46	41	-10,9
Buques para el transporte de GNL, 160.000 m ³	153	173	205	217	237	222	226	208	-8,0
Graneleros de tamaño mediano, 30.000 TPM	16	19	21	22	33	38	29	25	-13,8
Graneleros Panamax, 75.000 TPM	23	32	35	36	47	54	39	35	-10,3
Graneleros tamaño El Cabo, 170.000 TPM	38	55	62	62	84	97	69	58	-15,9
Portacontenedores con aparejos, 500 TEU	13	18	18	16	16	21	14	10	-28,6
Portacontenedores sin aparejos, 6.500 TEU	67	86	101	98	97	108	87	75	-13,8
Portacontenedores sin aparejos, 12.000 TEU	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	154	164	114	107	-6,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de *Drewry Shipping Insight*.

los buques que se estaban construyendo; esto se conoce comúnmente como *slippage* (incumplimiento). La reacción de los astilleros consistió en reducir sus precios para atraer nuevos pedidos, cerciorándose al mismo tiempo de contar con suficientes ingresos para hacer frente a sus gastos operacionales. La mayor disminución porcentual del precio de los buques fue la de los portacontenedores de 500 unidades equivalentes de 20 pies (TEU). En 2009, el precio promedio de construcción de un portacontenedores nuevo de 500 TEU era de 28.000 dólares por TEU, en tanto que una nave de 12.000 TEU costaba 9.500 dólares por TEU; o sea que un buque de 500 TEU resultaba casi tres veces más caro por TEU que uno de 12.000 TEU. En 2010, el precio de los buques de 500 TEU bajó considerablemente más (un 28,6%) que el precio de los buques de 12.000 TEU, que registró una caída del 6,1%.

En el cuadro 3.2 se manifiestan los resultados mixtos de los precios de los buques de segunda mano: algunos sectores tuvieron mejores resultados que otros. Los buques tanque para el transporte de productos químicos sufrieron la mayor caída de precios, un 35%. En cambio, los portacontenedores pequeños, de 500 TEU, tuvieron un aumento de precios del 50%. Estos últimos, que no son populares como buques nuevos, tuvieron mucha demanda como tonelaje de segunda mano.

C. FLETES

La suma que un porteador, es decir, un armador o fletador, recibe por transportar una carga se conoce como flete. Esta tarifa depende de muchos factores, en particular el costo de operar el buque (por ejemplo, los salarios de la tripulación, el combustible, el mantenimiento y los seguros); los costos de capital de adquirir el buque, tales como el depósito, los intereses y la depreciación; y el costo de las operaciones en tierra, que abarca el personal y el alquiler de las oficinas y la comercialización³. El flete no incluye todos los conceptos sino que está supeditado a numerosos agregados, como por ejemplo el factor de ajuste por costo del combustible, los gastos de manipulación en la terminal, la prima por riesgo de guerra, los recargos por piratería⁴, los derechos por el cierre hermético de los contenedores⁵, los derechos por el despacho electrónico de la carga⁶, y los derechos por demoras o por escasez de equipo⁷ ⁸. La mayor empresa de transporte marítimo de línea, Maersk Line, enumera en su sitio web 107 posibles derechos y recargos⁹. Los recargos también pueden variar considerablemente entre los proveedores del servicio de transporte y no reflejan necesariamente el costo del servicio que se presta. Por ejemplo, el factor de ajuste por variaciones en el tipo de cambio aplicado por distintos porteadores variaba en junio de 2011 hasta más de 6

Cuadro 3.2. Precios de los buques de segunda mano de 5 años de edad, 2003-2010
(a finales de año, en millones de dólares)

Tipo y tamaño del buque	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variación porcentual 2010/2009
Petroleros medianos, 45.000 TPM, 5 años de edad	25	35	44	47	40	51	30	26	-13,3
Petroleros Suezmax, 150.000 TPM, 5 años de edad	43	60	72	76	87	95	59	62	5,1
Grandes petroleros, 300.000 TPM, 5 años de edad	60	91	113	116	124	145	84	86	2,4
Buques tanque para productos químicos, 12.000 TPM, 10 años de edad	9	11	12	14	23	23	20	13	-35,0
Buques para el transporte de GPL, 15.000 m³, 10 años de edad	21	23	30	39	40	39	30	25	-16,7
Graneleros de tamaño mediano, 28.000 TPM, 10 años de edad	10	15	20	20	28	31	17	20	17,6
Graneleros Panamax, 75.000 TPM, 5 años de edad	20	35	40	39	83	70	31	25	-19,4
Graneleros tamaño El Cabo, 150.000 TPM, 5 años de edad	..	..	..	..	..	..	47	54	14,9
Graneleros tamaño El Cabo, 150.000 TPM, 10 años de edad	23	41	32	44	75	82	32	..	n.a.
Portacontenedores con aparejos, 500 TEU, 10 años de edad	5	7	11	10	9	13	4	6	50,0
Portacontenedores con aparejos, 2.500 TEU, 10 años de edad	20	29	39	41	24	36	18	23	27,8
Portacontenedores sin aparejos, 3.500 TEU	25	34	43	44	43	45	24	28	16,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de *Drewry Shipping Insight*.

puntos porcentuales, desde el 10,3% hasta el 16,7% del flete¹⁰.

En general, los fletes se ven afectados por la demanda de las mercancías transportadas y la oferta de los buques disponibles para transportarlas. Además de las oscilaciones de la oferta y la demanda, el poder negociador del usuario del servicio (el cargador), el número de competidores y la disponibilidad de otros modos de transporte también inciden en los precios.

La mayoría de las mercancías manufacturadas se transporta en buques portacontenedores. El rápido crecimiento de la contenedorización en los últimos 20 años resultó de una suma de factores que incluyeron la construcción de portacontenedores diseñados con fines específicos y de buques más grandes capaces de lograr mayores economías de escala, el mejoramiento de las instalaciones de manipulación de los puertos y la creciente cantidad de piezas que se transportan en contenedores. Cuando la demanda de bienes contenedorizados es baja, los portacontenedores no pueden transportar otras cargas (verbigracia, carga en general, graneles secos o productos líquidos no contenedorizados) debido a la índole especializada de los buques. La reducción de la demanda y la falta de una carga alternativa han inducido a los operadores del transporte de línea a adoptar medidas para absorber capacidad mediante la reducción de la velocidad de los buques, la utilización de rutas más largas o la inmovilización de las unidades. En 2010, dichas medidas dieron como resultado fletes relativamente estables en comparación con los de otros sectores. En el mercado de los buques tanque, los operadores decidieron utilizar algunos grandes petroleros y superpetroleros como instalaciones flotantes de almacenamiento. La ventaja de inmovilizar estos buques tanque consiste en que la carga puede almacenarse rápidamente mediante el fondeo del buque en un lugar adecuado. Empero, en cuanto sube el precio del petróleo, el dueño de la carga la vende al considerar que su precio se acerca a un máximo y devuelve el buque al mercado al contado. Es improbable que el buque se utilice nuevamente como almacén flotante a menos que se presente la oportunidad de comprar petróleo barato y el comprador confíe en que su precio habrá de subir. Otros sectores, como el del gas natural licuado (GNL), no tienen otra alternativa que inmovilizar los buques cuando disminuye la demanda de carga.

Las tarifas de los fletes pueden obtenerse por medio de un agente o corredor. Este intermediario, cuya

función es reunir a los propietarios de la carga y de los buques, puede calcular, publicar y mantener índices de datos históricos. La siguiente sección abarca la evolución de aproximadamente tres cuartas partes de la carga que se transporta por vía marítima, que a su vez representa un 90% del total mundial.

1. El mercado de los buques tanque

Este mercado se dedica principalmente al transporte de petróleo crudo y derivados, que en conjunto representa aproximadamente un tercio en volumen del tráfico marítimo mundial. Los fletes de estos buques y la demanda del comercio mundial están relacionados íntimamente. El petróleo es materia prima en alrededor de 70.000 productos manufacturados, tales como medicamentos, telas sintéticas, fertilizantes, pinturas y barnices, acrílicos, plásticos y cosméticos; y una caída de la demanda o una escasez de la oferta de estas mercancías puede provocar una oscilación desenfadada y abrupta de los fletes¹¹. La carga que transportan los buques tanque, es decir productos químicos o petróleo, es a menudo almacenada para contribuir a absorber las bruscas variaciones de los precios causadas por el agotamiento o la renovación de las existencias.

Todos los sectores de los buques tanque

Los fletes para todos los tamaños de buques tanque en 2010 arrojaron un mejor rendimiento que el año precedente al subir entre un 30% y un 50% antes de finales del año. Ello no es sorprendente, dado que 2009 fue un año especialmente negativo para los fletes de los buques tanque. Sin embargo, estas tarifas continuaron en general deprimidas en comparación con los años inmediatamente anteriores a los máximos de 2008 (véanse el cuadro 3.3 y el gráfico 3.1). Los mejores meses de 2010 para los fletes fueron el primero y los últimos dos meses del año, en función de las demandas estacionales de los principales mercados de consumo de energía. En el primer trimestre de 2011, los fletes de todos los tipos de buques disminuyeron en aproximadamente un 16% en relación con el mismo período de 2010, aunque permanecieron alrededor del 23% por encima del primer trimestre de 2009. Durante el transcurso de 2010, se entregaron 743 nuevos buques tanque de distintos tipos; los más numerosos fueron los dedicados al transporte de productos químicos o petroquímicos (300), al transporte de derivados del petróleo (167) y al transporte de petróleo crudo (121). En 2011, la cartera de pedidos de nuevos buques

Cuadro 3.3. Índices de fletes de los buques tanque, 2009 a 2011 (cifras mensuales)

2009	Lloyd's Shipping Economist					Exchange Baltic Tanker	
	>200	120-200	70-120	25-70	Derivados	Índice de crudos	Índice de derivados
Octubre	41	62	76	96	89	557	515
Noviembre	47	78	81	100	94	588	439
Diciembre	53	77	111	121	124	671	528
Promedio	47	72	89	106	102	605	494
2010							
Enero	82	120	133	185	189	1 024	817
Febrero	75	94	117	187	175	1 047	884
Marzo	77	100	128	159	159	889	761
Abril	83	105	122	168	151	949	703
Mayo	74	118	150	169	144	995	730
Junio	84	105	115	150	138	938	669
Julio	58	79	110	151	165	844	798
Agosto	49	79	101	152	152	789	792
Septiembre	47	69	85	131	137	708	677
Octubre	44	78	101	140	132	684	622
Noviembre	64	89	93	146	138	763	623
Diciembre	57	109	138	187	170	896	756
Promedio	66	95	116	160	154	877	736
2011							
Enero	52	67	88	154	134	842	635
Febrero	59	76	99	123	136	660	642
Marzo	63	106	135	188	175	965	749
Abril	48	89	109	178	170	927	836
Mayo	49	84	102	150	177	822	882
Junio	52	70	98	141	148	750	706

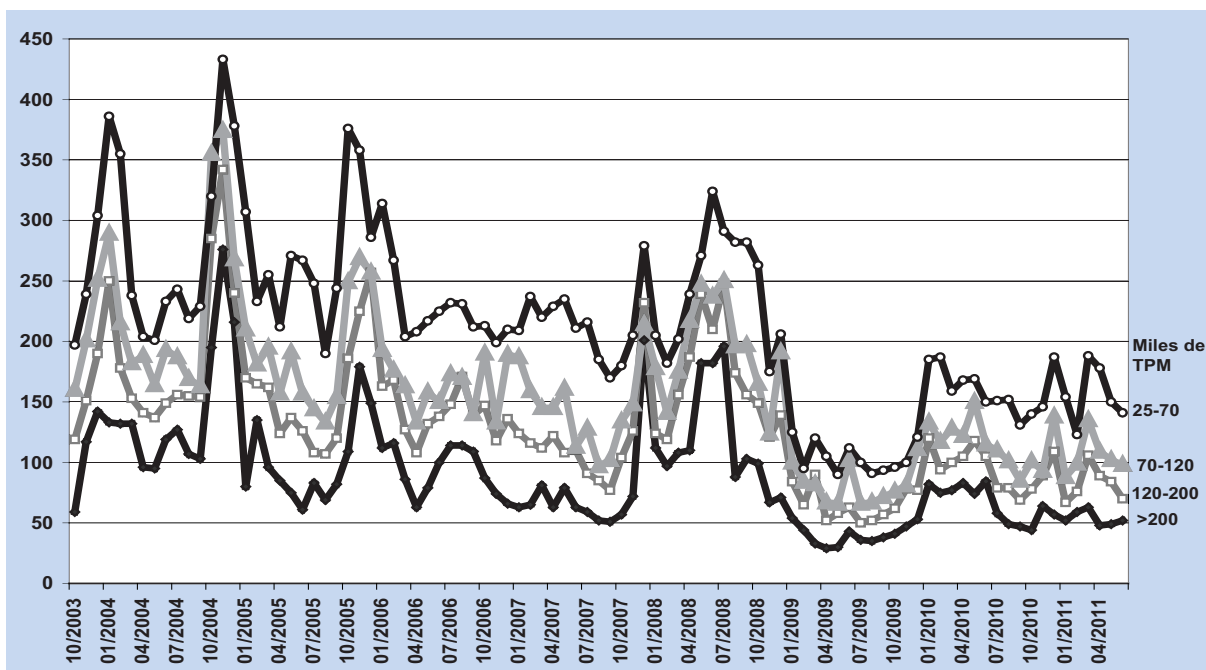
Fuente: Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de información de *Lloyd's Shipping Economist* (publicación del sector que se especializa en datos e informes sobre el mercado marítimo), varios números; y de *Baltic Tanker* (índice preparado por el Baltic Exchange en Londres), cuyas cifras corresponden al primer día hábil de cada mes.

Nota: Los números que aparecen en la segunda fila, columnas 2 a 5, se refieren al tamaño de los buques, expresado en miles de TPM.

tanque que se entregarán en los próximos tres años se sitúa en 611 buques, que totalizan 105 millones de TPM y representan aproximadamente un 27,5% de la flota existente. Tomando en consideración este elevado crecimiento de la oferta potencial, las perspectivas para 2011 no son halagüeñas.

En el cuadro 3.4 se muestran los promedios de los fletes medidos según Worldscale (WS), una medida unificada para establecer las tarifas al contado en algunas rutas importantes de buques tanque para los distintos tamaños de las unidades. El cuadro se centra en rutas tradicionales que se toman como patrón de medida y no se propone ser exhaustivo; por ejemplo, no comprende el creciente tráfico entre

muchos países africanos y China. Se prevé que el comercio entre África Occidental y China se desviaría al mercado más cercano de Europa en 2011 debido a las perturbaciones de la oferta producidas por los acontecimientos en el Mediterráneo, especialmente en Libia. Otra consecuencia de estas novedades es que han impulsado a la suba los fletes en otras rutas que llegan a China, por ejemplo, desde el Golfo Pérsico. Las principales zonas de carga que se indican en el cuadro son el Golfo Pérsico, África Occidental, el Mediterráneo, el Caribe y Singapur, en tanto que las principales zonas de descarga son Asia Oriental, África Meridional, Europa Noroccidental, el Mediterráneo, el Caribe y la costa oriental de América

Gráfico 3.1. Resumen del mercado de buques tanque: fletes de los buques de diversos tamaños, 2003 a 2011

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de información de *Lloyd's Shipping Economist*, varios números.

Notas: (X = cifras mensuales; Y= índices)

Los índices de Baltic Tanker corresponden al primer día hábil de cada mes. El tamaño de los buques está expresado en miles de TPM.

del Norte. En las siguientes secciones se describe con más detalles la evolución de los distintos tipos de buques tanque.

Grandes petroleros y superpetroleros para el transporte de crudo

Los grandes petroleros y los superpetroleros se cuentan entre los buques más grandes del mundo, que brindan las mejores economías de escala para el transporte del petróleo cuando no existen oleoductos. Los grandes petroleros transportan enormes cantidades de crudo que alimentan las fábricas en muchos países. Los grandes petroleros y los superpetroleros representaron aproximadamente el 44%, medido en TPM, de la flota mundial de buques tanque en 2010. Gran parte de las exportaciones mundiales de petróleo que tienen origen en el Golfo Pérsico van destinadas a las economías más importantes del mundo: los Estados Unidos de América, China, Alemania y el Japón. Huelga decir que el nivel de los fletes en estas rutas marítimas es un indicador importante de la oferta y la demanda mundiales.

A comienzos de 2010 se registró un máximo anual para los fletes de los grandes petroleros. Si bien

fueron uniformemente superiores en 2010 con respecto a cada mes correspondiente del año anterior, disminuyeron en el transcurso de 2010, con lo que pusieron coto a las esperanzas de los armadores de una recuperación sostenida. Desde diciembre de 2009 hasta diciembre de 2010, los fletes para el transporte desde el Golfo Pérsico hasta el Japón se incrementaron en casi un 9% hasta WS 61. Sin embargo, esta cifra oculta las turbulencias sufridas por dichas tarifas. En diciembre de 2009, se encontraban en 56 puntos WS y llegaron casi a duplicarse en enero de 2010 al alcanzar 104 puntos de resultados de un mayor optimismo en el mercado y una elevada demanda estacional. En junio de 2010, los fletes en la misma ruta se situaban en 95 puntos WS, pero se desplomaron hasta 58 puntos el mes siguiente. Posteriormente, los fletes continuaron disminuyendo hasta un mínimo anual de 47 puntos WS en octubre de 2010, antes de recuperarse a finales del año. Las caídas obedecieron en gran medida al aumento de la oferta de buques producido por las nuevas entregas y por el hecho de que se utilizaba un menor número de unidades como almacenes frente a las costas. La reducción de este tipo de almacenamiento ocurrió cuando los comerciantes aprovecharon la

Cuadro 3.4. Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de crudo y sus derivados, 2009 a 2011 (Worldscale)

Tipo de buque	Rutas	2009												2010												2011					Variación porcentual 2009/2010
		Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	Mayo	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.											
Grandes petroleros y superpetroleros (200.000 TPM y más)	Golfo Pérsico – Japón	56	104	71	84	90	72	95	58	51	48	47	75	61	48	74	63	50	51	54	8,9										
	Golfo Pérsico – República de Corea	53	88	76	76	91	68	81	55	50	46	56	67	56	50	55	60	49	49	54	5,7										
	Golfo Pérsico – Europa	34	70	..	57	66	52	58	42	42	40	34	42	57	34	37	..	38	38	43	6,8										
	PGolfo Pérsico – Caribe/costa oriental de América del Norte	35	65	52	56	58	53	63	48	39	35	30	44	36	32	37	42	38	37	39	2,9										
	Golfo Pérsico – Sudáfrica	..	..	..	89	..	80	..	..	..	..	..	66	..	52	..	..	..	..	..	..				
Suezmax (100.000 a 160.000 TPM)	África Occidental – Europa Noroccidental	77	127	100	104	114	125	110	85	78	64	80	95	118	63	75	107	83	84	..	53,2										
	África Occidental – Caribe/costa oriental de América del Norte	73	114	97	98	112	118	103	73	74	65	78	81	103	60	72	101	79	81	66	41,1										
	Mediterráneo – Mediterráneo	83	127	103	115	110	129	102	96	84	72	97	101	113	71	82	130	86	80	74	36,1										
Aframax (70.000 a 100.000 TPM)	Europa Noroccidental – Europa Noroccidental	115	137	113	126	116	141	100	108	107	90	103	94	162	88	97	122	95	99	94	40,9										
	Europa Noroccidental – Caribe/costa oriental de América del Norte	100	135	117	110	..	153	104	103	115	..	..	85	120	131	90	135	85	90	84	20,0								
	Caribe – Caribe/costa oriental de América del Norte	112	173	146	127	123	167	131	137	115	99	98	127	146	125	98	125	123	104	98	30,4										
	Mediterráneo – Mediterráneo	117	124	95	135	114	160	110	108	107	87	112	92	138	75	97	122	95	99	94	17,9										
	Mediterráneo – Europa Noroccidental	108	121	92	119	110	151	102	103	105	84	108	94	133	69	103	135	85	90	84	23,1										
Tamaño mediano (menos de 50.000 TPM)	Indonesia – Asia Oriental	95	136	118	116	99	127	114	111	98	92	91	102	111	88	87	110	115	99	98	16,8										
	Mediterráneo – Mediterráneo	120	..	164	130	158	173	..	146	139	129	132	126	168	140	116	134	155	138	130	40,0										
	Mediterráneo – Caribe/costa oriental de América del Norte	111	171	183	139	145	161	145	138	131	119	118	121	146	134	111	147	139	133	116	31,5										
Petroleros que transportan solo derivados	Caribe – costa oriental de América del Norte/Golfo de México	116	176	181	151	146	163	129	142	138	112	117	119	200	155	105	174	155	139	128	72,4										
	Golfo Pérsico – Japón	111	140	123	118	106	124	112	124	144	130	101	99	125	107	98	105	123	129	111	12,6										
	Golfo Pérsico – Japón	121	151	139	124	126	143	123	128	161	141	110	120	128	119	111	122	142	145	124	5,8										
	Caribe – costa oriental de América del Norte/Golfo de México	99	149	139	159	137	119	127	169	135	129	135	133	158	133	120	190	191	171	152	59,6										
	Singapur – Asia Oriental	158	145	155	144	143	215	240	161	155	..	183	165	193	139	135	159	185	..	177	22,2										

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

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

oportunidad que les brindaba el aumento de los precios del petróleo para vender las existencias que mantenían en dichos almacenes. Una vez producida dicha venta, los buques vacíos fueron devueltos al mercado al contado para buscar nueva carga, con lo cual hicieron disminuir los fletes. El índice mensual WS para la ruta Golfo Pérsico-Europa aumentó un 67% desde diciembre de 2009 hasta diciembre de 2010, mientras que en la ruta Golfo Pérsico-costa oriental de los Estados Unidos se incrementó en apenas un 3%.

Los fletes promedio para los grandes petroleros en 2010 fueron de alrededor de 36.083 dólares por día, un poco más bajos que en 2009, en que fueron de 38.533 dólares por día, y considerablemente menores que los registrados en la cresta de 2008, cuando alcanzaron los 74.663 dólares por día. Las cifras preliminares relativas a 2011 indican que los fletes siguieron disminuyendo hasta aproximadamente 29.500 dólares por día. Correlativamente, el precio de los grandes petroleros de cinco años de edad disminuyó en enero de 2011 hasta aproximadamente 79 millones de dólares, en comparación con el precio promedio anual de 85,5 millones de dólares en 2010 y 144,7 millones de dólares en 2008. Además de la caída de los fletes, el aumento de los precios del combustible contribuyó a reducir las ganancias de los armadores. El precio promedio mensual del combustible de 380 centiStokes (cSt) en Fujairah aumentó de 444 dólares por tonelada en septiembre de 2010 a 623 dólares por tonelada en febrero de 2011¹². En ese momento, los fletes de los grandes petroleros se redujeron hasta aproximadamente 11.000 dólares por día, lo cual obligó a muchos armadores a operar con pérdidas diarias.

Petroleros de tamaño Suezmax

Este tipo de buques recibió el nombre de Suezmax porque eran los petroleros de mayor tamaño que podían atravesar el canal de Suez; tienen una capacidad que va de los 125.000 TPM a los 200.000 TPM¹³. Existe una importante demanda de buques de este tamaño en rutas que no incluyen el canal de Suez, por ejemplo de África Occidental a Europa Noroccidental y al Caribe/costa oriental de América del Norte, así como a través del Mediterráneo. Unas 14 rutas marítimas representan aproximadamente las tres cuartas partes de la demanda total de cargas en los Suezmax¹⁴.

Los fletes de los petroleros Suezmax en 2010 tuvieron un rendimiento relativamente bueno entre enero y mayo y luego disminuyeron hasta septiembre antes de recuperar la mayor parte de sus pérdidas para fin

de año. El promedio de los ingresos de fletamento por tiempo fue de aproximadamente 35.800 dólares por día entre 1997 y 2008¹⁵. En 2010, el promedio de ingresos del fletamento por tiempo para un buque de este tamaño cayó a 25.967 dólares por día, lo que representa una reducción a partir de los 27.825 dólares por día registrados en 2009 (cantidad ya disminuida con respecto a los 46.917 dólares por día correspondientes a 2008). Las tarifas de fletamento por un año de un buque Suezmax de 5 años de edad ascendieron un 1,7% durante el año 2010 hasta llegar a alrededor de 24.000 dólares por día en enero de 2011, lo cual significa que tuvieron mejor desempeño que las de los grandes petroleros. Los fletes promedio para los buques Suezmax en la ruta de África Occidental al Caribe/costa oriental de América del Norte se desplomaron desde 36.000 dólares por día en el primer semestre de 2010 hasta 19.000 dólares por día en el segundo. Esto ocurrió en momentos en que el mayor exportador de petróleo de la región, Nigeria, comenzaba a recuperar el terreno perdido. La producción petrolera de este país, que culminó en 2,47 millones de barriles por día (mbpd) a comienzos de 2006, se redujo a 1,68 mbpd en julio de 2009 antes de aumentar a 2,15 mbpd en el tercer trimestre de 2010¹⁶. A comienzos de 2011, la producción comenzó a caer nuevamente hacia el umbral de los 2 mbpd. Aproximadamente dos tercios de las exportaciones petroleras de Nigeria están destinadas a los Estados Unidos, y el resto se dirige a Europa.

Pese a las vicisitudes del mercado de los Suezmax durante 2010, el precio de los buques de este tamaño de cinco años de edad aumentó en alrededor del 5% en ese período hasta alcanzar 62 millones de dólares. Este módico aumento durante un período de incertidumbre refleja un sentimiento positivo en el mercado de este sector. En descensos económicos anteriores, los buques de tamaño Suezmax pudieron beneficiarse a costa de los grandes petroleros, dado que los importadores normalmente pedían volúmenes de carga más pequeños. Actualmente, el exceso de oferta de los buques de tamaño Suezmax está trabando la recuperación de los fletes. No obstante, las perturbaciones políticas en Libia han inducido a los importadores a procurarse fuentes alternativas más lejanas, lo cual ha dado lugar a la absorción de capacidad y al aumento de los fletes.

Petroleros de tamaño Aframax

Los petroleros de este tamaño ofrecen una gran capacidad de carga con menores gastos fijos que los

grandes petroleros o los buques de tamaño Suezmax. Su denominación proviene de los buques de tamaño máximo (80.000-120.000 TPM) permitidos en virtud del procedimiento de fijación del flete promedio para ajustar los valores de los contratos de transporte de petróleo a largo plazo. Se los utiliza comúnmente para el tráfico dentro de las siguientes regiones y entre ellas: Europa Noroccidental, el Caribe, la costa oriental de América del Norte, el Mediterráneo, Indonesia y Asia Oriental.

En 2010, los fletes para todos los buques de tamaño Aframax fueron generalmente satisfactorios. Desde diciembre de 2009 hasta diciembre de 2010 aumentaron en todas las rutas entre un 16% y un 40%. La región que tuvo mejor rendimiento fue Europa Septentrional. Enero de 2010 fue un mes especialmente bueno para todos los sectores, y mayo representó el máximo para este tipo de buques. Sin embargo, en el mes siguiente se produjo una caída importante, ya que la demanda se redujo debido a las preocupaciones sobre la crisis de la deuda griega y a que el dólar se fortaleció con respecto al euro. El pesimismo con respecto a la recuperación de la economía de los Estados Unidos y a los esfuerzos del gobierno de China para frenar el aumento de los costos de la vivienda también contribuyó a aumentar las preocupaciones relativas a la economía mundial. Ello impulsó los precios del crudo a un mínimo temporal de dos años antes de que reanudaran su trayectoria ascendente. A partir de un monto de 41,9 millones de dólares en 2009, el precio promedio anual de los buques Aframax de cinco años de edad subió 6% en 2010 hasta alcanzar 44,5 millones de dólares. Este incremento es consecuencia de la preferencia por los buques tanque de tamaño mediano en épocas de incertidumbre. Las tarifas de fletamento a un año para los buques tanque de 80.000 TPM de cinco años de edad subieron alrededor del 2,4% en 2010 hasta llegar a aproximadamente 16.800 dólares por día en enero de 2011.

Buques tanque de tamaño mediano

Los buques tanques de tamaño mediano son los inferiores a 50.000 TPM y tienen un calado de aproximadamente 10 m. Estos buques son los que mejor se adaptan a las escalas donde hay limitaciones de profundidad y longitud. En el cuadro 3.4 se indican las tarifas para estos tipos de buques utilizados dentro del Mediterráneo y desde este mar hasta el Caribe y la costa oriental de América del Norte, además del tráfico desde el Caribe hasta el Golfo de México y la

costa oriental de América del Norte. Los fletes en estas tres rutas se incrementaron entre el 31% y el 72% en 2010, después de haber tenido un rendimiento particularmente bajo en 2009. Los fletes de los buques de tamaño mediano grande (*Handymax*) continuaron deprimidos. En la ruta del Caribe a la costa oriental de América del Norte y el golfo de México, que fue la de peor desempeño en 2009 en este sector, se produjo un aumento espectacular. Por su parte, un buque de tamaño mediano de 45.000 TPM y cinco años de antigüedad, que costaba como promedio 30 millones de dólares en 2009, sufrió una reducción de su precio del 13% hasta 26 millones de dólares en 2010.

Buques tanque para el transporte solo de derivados

Los buques de este tipo son buques especializados en el transporte de productos químicos, tales como nafta, condensados limpios, combustible de aviación, queroseno, gasolina, gasóleo, combustible para motores diésel, residuo líquido y combustible pesado. A diferencia de los mercados de los buques tanque para el transporte de petróleo crudo, que principalmente transportan la carga desde su origen hasta el refino, este sector se ocupa de la carga elaborada que deja la refinería con destino al consumo. La flota de buques tanque para el transporte de productos químicos se divide en tres clases relativas a las especificaciones IMO, establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI). El mercado más pequeño, que representa menos del 3% de los buques, es el de la especificación IMO 1, que se refiere a las cargas más peligrosas, como ácido clorosulfónico —que se utiliza en detergentes, productos farmacéuticos, plaguicidas y tinturas— y triclorobenceno, más comúnmente conocido como TCB, que es un disolvente utilizado en herbicidas y plaguicidas¹⁷. El sector más numeroso, que abarca aproximadamente dos tercios de la flota, transporta principalmente cargas exclusivas de productos químicos como estireno, xileno y productos químicos de baja toxicidad, y se lo conoce como IMO 2. Alrededor de un tercio de los buques tanque está clasificado como IMO 3, o buques quimiqueros de doble casco, que transportan exclusivamente productos químicos y aceites vegetales.

Los fletes en las cuatro rutas que se indican en el cuadro 3.4 aumentaron entre el 6% y el 60% en 2010, y la ruta Caribe-costas oriental de América del Norte/Golfo de México fue la que registró el mayor incremento. En la ruta Golfo Pérsico-Japón, los fletes oscilaron entre 100 y 150 puntos WS durante todo el año.

Si bien 2009 marcó un mínimo para los ingresos obtenidos por este tipo de buques, la situación mejoró solo ligeramente en 2010. En mayo de este año se registró un mínimo de 7.300 dólares por día en la media de los ingresos equivalentes de los fletamentos por tiempo en la ruta Caribe-costa oriental de América del Norte/Golfo de México. Las tarifas de fletamento por un año de los buques tanque de 30.000 TPM de cinco años de edad para el transporte de derivados ascendieron alrededor del 21% en 2010 hasta llegar a 12.800 dólares por día en enero de 2011. Los buques de este tipo fueron los que tuvieron el mejor rendimiento en 2010, como consecuencia de una fuerte demanda de pequeños envíos de productos químicos.

Buques tanque para el transporte de gas natural licuado

El gas natural tiene muchos usos, como la generación de electricidad en grandes usinas, la cocina y la calefacción de los hogares, la propulsión de vehículos (particularmente en el Pakistán, la Argentina, el Brasil, la República Islámica del Irán y la India) y la producción de amoníaco (del cual China es el principal productor) para fertilizantes. El enfriamiento del gas natural a -162°C lo convierte en líquido, con lo cual facilita su transporte en buques. Los buques tanque para el transporte de GNL normalmente pueden llevar alrededor de 160.000 m³ de gas natural por viaje. Los más grandes (Q-Max) tienen una capacidad de 266.000 m³, pero su tamaño hace que no puedan operar en todos los puertos. Debido a que la licuefacción y la regasificación son caras, pocos países participan en este mercado. Con aproximadamente la cuarta parte del mercado mundial de las exportaciones de GNL, Qatar es el más importante de los 19 países exportadores del producto. En 2010, el Perú se sumó como recién llegado a este pequeño grupo de exportadores especializados. El número de países que importan GNL se eleva a 23, y Asia es la región de mayor importación. Sin embargo, la falta de una infraestructura de gasoductos que vinculen las instalaciones de GNL con los usuarios domésticos limita la demanda del producto¹⁸. El mayor importador es el Japón. El trágico accidente nuclear de la planta de Fukushima Daiichi causado por el terremoto y el *tsunami* de marzo de 2011 probablemente aumentará la necesidad del país de importar el producto. Algunos analistas calculan que se necesitarán 2 millones de metros cúbicos adicionales para compensar el cese de la producción de electricidad de las plantas nucleares

afectadas¹⁹. Anteriormente, cuando la planta nuclear de Kashiwazaki-Karima cerró en 2007 por causa de otro sismo, los precios al contado del GNL subieron abruptamente²⁰.

La conversión de los petroleros existentes en plantas de regasificación flotantes, a una fracción del costo de construcción de una planta de gasificación especializada, contribuye al incremento del número de importadores de GNL. En 2010, Dubai encargó su primera terminal flotante de regasificación en Jebel Ali. En Qatar, el RasGas Train-7, con una capacidad de 7,8 millones de toneladas por año, comenzó a operar en febrero de 2010. El Grupo BG anunció que estudiaba la ampliación de sus instalaciones de GNL en Curtis Island, Queensland (Australia) hasta un máximo de cinco trenes de elaboración.

Debido a la elevada inversión necesaria para construir plantas y buques, los envíos de GNL suelen negociarse mediante contratos a largo plazo de hasta 20 años. Por ejemplo, en 2010 el Grupo BG firmó un acuerdo de venta con Tokyo Gas para el suministro de 1,2 millones de toneladas de GNL por año durante 20 años, principalmente de su instalación de Queensland Curtis, cerca de Gladstone en Queensland (Australia). No obstante, el número de transacciones del producto en el mercado al contado o con contratos a corto plazo en 2010 aumentó, de 491 en el año precedente, a 727²¹. Los fletes en 2010 de los buques que transportan el producto siguieron siendo bajos, con un promedio de alrededor de 35.000 dólares por día, en comparación con 50.000 dólares por día en 2009. Para mediados de 2011, la media de las tarifas de fletamento por un año para este tipo de buques había aumentado a 100.000 dólares por día. Los precios de los buques nuevos para el transporte de gas natural licuado cayeron un 8% en 2010, con lo que acercaron su nivel al que prevalecía en 2005. A corto plazo, se prevé que una oferta limitada de este tipo de buques y un aumento de la demanda de GNL mantendrán firmes los fletes.

El Índice Capital Link LNG/LPG, que sigue el valor de mercado de las principales empresas de transporte marítimo de este sector que cotizan en bolsa en los Estados Unidos (por ejemplo, Golar LNG, StealthGas Inc. y Teekay LNG) ascendió un 50% en 2010, de 2.088,39 puntos a comienzos del año a 2.992,17 puntos en diciembre. En abril de 2011, el índice siguió subiendo hasta 3.461,13 puntos, lo cual indica que los inversores ven perspectivas positivas para el GNL.

Resumen de los fletes de los buques tanque

En resumen, los fletes de los buques tanque se recuperaron de los efectos de la crisis financiera mundial, aunque en la mayoría de los casos solo ligeramente. Dichos fletes, con exclusión de los aplicados al GNL, siguen deprimidos en comparación con su promedio en el largo plazo. Las unidades que se agregan a la flota continúan teniendo un efecto desestabilizador sobre los precios en tanto que la demanda sigue siendo incierta. Las repercusiones inmediatas de la crisis económica mundial se han reflejado en la caída del precio de los buques nuevos para todos los tipos de buques tanque. Puesto que este sector suministra el combustible que alimenta los centros industriales y es un insumo clave de muchos bienes manufacturados, depende en gran medida del panorama económico mundial y de la demanda de dichos productos. Aunque el aumento de la oferta de buques puede frenar el crecimiento a corto plazo, el futuro de este segmento del mercado parece más positivo debido al aumento de la demanda proveniente de una población mundial en crecimiento y que disfruta de un mayor ingreso disponible, que se utilizará para consumir más productos y servicios de viaje.

2. El mercado de transporte de los graneles principales

El mercado de transporte de los graneles principales está integrado principalmente por cinco tipos de carga: mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alúmina y fosfatos. Muchos de estos tipos de carga, como el carbón, se utilizan como insumo básico, ya sea para la generación de energía, ya para activar los procesos de manufactura. El sector de los graneles principales representa poco más de la cuarta parte del volumen total de la carga transportada por vía marítima. La demanda de cargas de los graneles principales aumentó en alrededor del 11% en 2010, pero los fletes oscilaron.

Los fletes de los graneles secos

El sector de los graneles secos mejoró en 2010 con respecto al año anterior, con fletes que subieron hasta un 12% por tiempo y un 16% por viaje. El fletamento por tiempo de buques *tramp* de carga seca se refiere a los buques fletados durante un período de tiempo, y el fletamento por viaje de buques *tramp* de carga seca se refiere a los contratos para viajes específicos. Los fletes de los graneleros de carga seca eran todavía

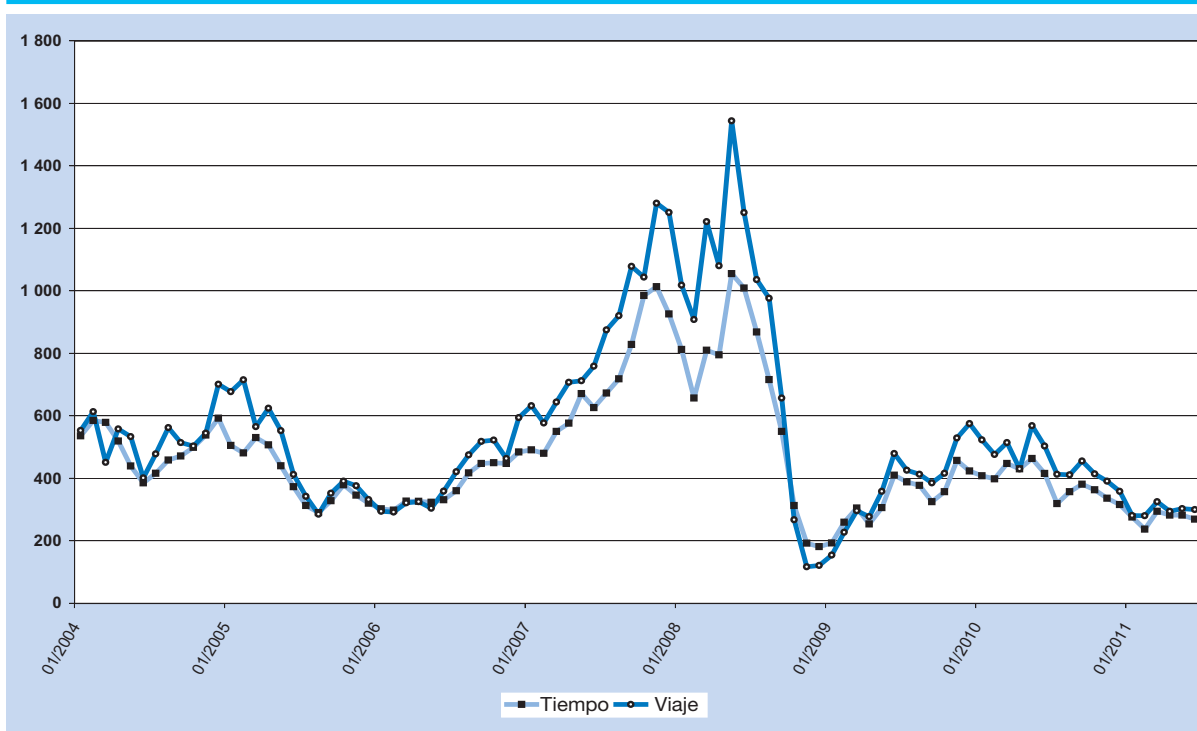
inferiores, en alrededor de un tercio, a los niveles de 2007 y 2008 (véanse el gráfico 3.2 y el cuadro 3.5). Estos fletes, animados durante el primer semestre de 2010, sufrieron un declive promedio de una cuarta parte en el segundo semestre del año.

Los fletes de los buques de tamaño El Cabo fletados en la ruta Lejano Oriente-Europa fueron de 57.587 dólares por día en enero de 2010 y se redujeron a 17.358 dólares por día a comienzos de 2011. En sentido contrario, desde Europa hacia Asia, los fletes cayeron de 20.664 dólares por día en enero de 2010 a una cifra negativa de -3.371 dólares por día, dado que los armadores subsidiaron los costos de redespliegue de los fletadores. Hubo otros factores que limitaron la disponibilidad de carga, tales como los acontecimientos producidos en Australia, el primer exportador mundial de mineral de hierro (inundaciones en las regiones productoras de carbón, seguidas de ciclones en las regiones exportadoras de mineral de hierro), y en la India, el tercer exportador mundial de mineral de hierro. En este país, los estados de Chhattisgarh y Orissa prohibieron la exportación de minerales²².

Las importaciones chinas de mineral de hierro representan alrededor del 63% del tráfico de este producto por mar, lo cual convierte a este mercado en un importante usuario de buques de tamaño El Cabo²³. Los fletes para el transporte de mineral de hierro del Brasil a China eran al comienzo del año de 29,83 dólares por tonelada —más del doble que la cifra de enero de 2009, que fue de 13,90 dólares por tonelada—, pero aun así solo representaba la mitad de los 64,05 dólares por tonelada que se pagaban en 2008. En 2010, los fletes en esta ruta declinaron aproximadamente un 40%. También disminuyeron en un porcentaje similar los fletes para el transporte de mineral de hierro en la ruta de Australia occidental a China. La caída de los fletes de los graneleros de carga seca contribuyó a fortalecer la demanda china de mineral de hierro extranjero en un 8% anual en 2010; la demanda en 2011 se calcula en 652,1 millones de toneladas.

Los ingresos del fletamento por tiempo de los buques de tamaño El Cabo en 2010 tuvieron una media de 40.308 dólares por día, en comparación con 35.283 dólares por día en 2009. Ya en febrero de 2011, la cifra análoga se había reducido a 17.500 dólares por día. Durante 2008, los ingresos promedio de los buques de tamaño El Cabo fueron de 116.175 dólares por

Gráfico 3.2. Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2004 a 2011



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

Cuadro 3.5. Índices de los fletes para el transporte de carga seca, 2007 a 2011

Período	Fletamento por tiempo de buques tramp de carga seca (1972 = 100)					Fletamento por viaje de buques tramp de carga seca (1985 = 100)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Enero	491	812	193	408	276	632	1 018	154	523	281
Febrero	480	657	259	398	237	577	908	227	476	280
Marzo	550	810	305	447	294	644	1 221	296	514	325
Abril	576	795	254	430	282	707	1 080	277	430	294
Mayo	671	1 055	306	463	282	712	1 544	358	568	303
Junio	626	1 009	410	415	269	759	1 250	479	503	300
Julio	673	868	388	319		875	1 036	426	413	
Agosto	718	716	377	357		920	976	413	411	
Septiembre	828	550	325	381		1 078	657	385	455	
Octubre	985	313	357	363		1 044	267	416	414	
Noviembre	1 013	192	457	336		1 280	117	529	391	
Diciembre	926	181	423	316		1 251	121	575	358	
Promedio anual	711	663	338	386	273	873	850	378	455	297

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

Nota: Todos los índices han sido redondeados al número entero más próximo.

día, y en determinado momento las tarifas superaron los 300.000 dólares por día. En un momento en que las mayores empresas mineras registran ganancias récord merced al aumento de los precios de los productos primarios, los armadores enfrentan algunos de los fletes más bajos desde 2002.

Fletamento por tiempo de graneleros

En 2008, el 45% de los fletamentos se hicieron por medio de contratos de corto plazo, inferiores a seis meses. Esta proporción subió al 52% en 2009 y al 60% en 2010. En tanto que el 18% de los fletamentos en 2008 fueron contratados por períodos largos de más de 24 meses, este porcentaje se redujo y se situó entre el 8% y el 9% en 2009 y 2010. Esto puede indicar que los armadores tienen la impresión de que el mercado es inestable y esperan que los fletes aumenten o, por lo menos, superen los costos operacionales. Se calcula que los fletes de los fletamentos por períodos de 12 meses (entrega rápida) permanecieron relativamente estables durante la mayor parte de 2010, pero en los últimos dos meses del año comenzaron a disminuir. Los buques de tamaño El Cabo de 200.000 TPM y cinco años de edad obtenían 39.700 dólares por día al inicio de 2010, en comparación con 19.700 dólares por día en el mismo período de 2009; para fines de año, la cifra era de 26.000 dólares por día. Antes de febrero de 2011, las tarifas habían seguido cayendo hasta 18.000 dólares por día. El sector que tuvo mejor rendimiento fue el de los buques de tamaño mediano de 28.000 TPM y 10 años de edad, cuyos fletes tuvieron un declive de 14,8% entre diciembre de 2009 y diciembre de 2010²⁴.

La merma de los fletes afecta el precio de los buques, pero no de manera drástica. Los buques de tamaño El Cabo de cinco años de edad, que costaban como promedio 123,2 millones de dólares en 2008 y 47,3 millones de dólares en 2009, tuvieron un aumento de precio del 15% hasta 54 millones de dólares en 2010. Para febrero de 2011, el precio había retrocedido a los niveles de 2009 y se colocaba en 48 millones de dólares. Dado el alto nivel de entregas de buques nuevos en 2011, es probable que estos precios sigan cayendo.

Los fletes para el transporte de carga seca, que sufrieron un derrumbe desastroso en 2008, lograron una recuperación considerable para fines de 2009. No obstante, no duró mucho y, ya en junio de 2010, se había quedado sin ímpetu. Como ejemplo de esto, el BDI, que mide los fletes de la carga seca transportada en determinadas rutas marítimas, comenzó el año

2010 en 3.140 puntos y lo terminó en 1.773 puntos (véase el gráfico 3.3)²⁵. Desde fines de mayo de 2010 hasta mediados de julio del mismo año, el BDI perdió más de la mitad de su valor al acentuarse las preocupaciones con respecto a la recuperación de la economía mundial. En agosto de 2010 ocurrió una reacción parcial antes de que dicho índice continuara su trayectoria descendente. Entre mayo de 2010 y mayo de 2011, el BDI perdió aproximadamente dos tercios de su valor. La novedad reciente más importante en el sector de la carga seca fue la solicitud de protección contra la quiebra presentada en enero de 2011 por la segunda más importante empresa de transporte marítimo de la República de Corea, Korea Line. Puesto que posee una flota de 42 buques y tiene más de otros 100 fletados y 3 pedidos, la repercusión de la quiebra de la empresa en los demás armadores será de consideración. Los armadores Eagle Bulk Shipping y Navios Maritime Partners son dos compañías cuyas carteras de fletamentos con Korea Line representaban alrededor del 25% y el 13%, respectivamente, de sus actividades.

Los fletes de los buques de tamaño El Cabo en las principales rutas sufrieron un mal año 2010, principalmente porque en este sector se registró el mayor exceso de oferta de buques entre todos los sectores de la carga seca a granel²⁶. En 2011, alrededor de 200 buques de tamaño El Cabo, que abarcarían unas 35 millas colocados uno a continuación del otro, saldrán de los astilleros para sumarse a la flota ya existente de 1.100 unidades²⁷. Como se informó en el capítulo 2, el mayor porteador mundial de minerales —el *Vale Brasil*, de 402.347 TPM— debía ser entregado en 2011. De esta manera, no solo está aumentando el número de buques sino también su tamaño.

Las empresas navieras no son las únicas perjudicadas. Existe actualmente un exceso de oferta de astilleros. Para poder sobrevivir, muchos de ellos tendrán que diversificarse mediante una producción de gama superior, por ejemplo de buques especializados —buques polivalentes, cruceros o buques especializados para el transporte de una carga única como el GNL— o dedicarse a otras actividades industriales. Sin embargo, no puede garantizarse que la diversificación sea la solución, puesto que los astilleros de alta gama de Odense (Dinamarca) y Mitsubishi Heavy Industries en Kobe (Japón) están por cerrar en 2012^{28 29}. En tanto que el cierre de una empresa de transporte marítimo causa la pérdida de puestos de trabajo en la sede de la compañía y en varios otros lugares, en particular

Gráfico 3.3. Índice de Carga Seca a Granel del Baltic Exchange, 2010-2011
(año de base del índice: 1985 = 1.000 puntos)



Fuente: UNCTAD, con datos del Baltic Exchange de Londres.

los de origen de su gente de mar (véase el capítulo 6, en el que se dan detalles acerca de los países que proveen de tripulaciones a la flota mundial), el cierre de un astillero probablemente tendrá mayor repercusión en una sola comunidad, puesto que los astilleros suelen emplear a numerosos trabajadores y comprar servicios locales. Por ejemplo, en Tuzla (Turquía) unos 48 astilleros y varias firmas subcontratistas empleaban entre 30.000 y 35.000 trabajadores en 2008; desde entonces, esa cifra se ha reducido a 8.000 en 2011³⁰. El número de astilleros activos declinó en un 60% entre 2008 y 2011. Por ejemplo, se ha comunicado que Torgem Shipyard está funcionando al 20% de su capacidad debido a una serie de pedidos cancelados y que el número de los trabajadores empleados en sus astilleros se ha reducido de 270 a apenas 29³¹.

Pese a los pedidos cancelados de buques nuevos y las sombrías perspectivas para los astilleros en 2010, hubo entregas mensuales promedio de 69 buques graneleros por un total de 6,2 millones de TPM, en comparación con un promedio de 16 buques por un total de 1,6 millones de TPM durante el decenio que comenzó en el año 2000³². Curiosamente, no se detuvieron totalmente los pedidos de buques nuevos, y aproximadamente se colocan todos los meses 55

pedidos de nuevos graneleros; y se prevé que en 2011 se entregarán 1.510 buques con un total de 123 millones de TPM, o sea alrededor del 23% de la flota actual medida en TPM.

Los motivos por los que continúan los pedidos de buques nuevos pueden incluir en particular una confianza renovada en la economía mundial, la reducción de los precios de las unidades o las atractivas condiciones que ofrecen los astilleros. Los graneleros constituyen uno de los tipos de menor complicación para construir, y los nuevos astilleros que surgieron en los años de auge de los precios de los productos básicos mantuvieron bajos los precios de los buques con su ingreso en este mercado.

Resumen de los fletes de la carga seca a granel

La demanda de los principales graneles se elevó alrededor del 11% en 2010 debido al aumento de la demanda de materias primas por parte de los países en desarrollo, muy en especial China. Además, en 2010 hubo un fuerte crecimiento del comercio del acero, los productos forestales, el coque y la potasa. El buen tiempo contribuyó al éxito de los cultivos de los productos agrícolas, lo cual también fue positivo para el sector. En particular, las importaciones mundiales de azúcar aumentaron un 10%, y las de arroz un

6%³³. No obstante, la capacidad de transporte de los buques que se dedican a este mercado creció un 16%, dando como resultado la caída de los fletes. El exceso de oferta de buques es la causa principal de la reducción de los fletes de los graneles, y obedece a un exceso de pedidos cursados durante los años de auge. La oferta excedente de los astilleros probablemente continuará haciendo descender el precio de los buques nuevos, y en particular de los graneleros. Algunos armadores se verán atraídos por la baja de los precios y aprovecharán la oportunidad para modernizar su flota. Sin embargo, a menos que vendan como chatarra sus buques antiguos, seguirá habiendo demasiadas unidades, y por consiguiente los fletes continuarán flojos.

3. El mercado del transporte marítimo de línea

Los servicios de transporte marítimo de línea operan buques entre determinados puertos siguiendo un calendario estricto. Los servicios de línea pueden ser operados por una empresa o por un grupo de empresas conocido como alianza o consorcio. En este caso, los costos e ingresos se distribuyen según la aportación que haya hecho cada empresa. Las empresas marítimas de línea operan primordialmente portacontenedores, que transportan carga contenedorizada. En 2010, el tráfico contenedorizado mundial total se calculó en 1.400 millones de toneladas, que representó un aumento de aproximadamente 17,6% con respecto al año precedente. Los volúmenes del tráfico de contenedores equivalieron a alrededor de 140 millones de TEU en 2010, o sea un aumento de un 12,9% con respecto a los 124 millones de TEU registrados en 2009. Aproximadamente un 17% del comercio mundial por vía marítima, medido en volumen (toneladas) se transporta en contenedores (véase el capítulo 1, donde se dan más detalles). En las siguientes secciones se examinan las novedades producidas en el mercado del transporte marítimo de línea y las relativas a los fletes.

El rápido crecimiento de la contenedorización en los últimos 20 años se debió a una suma de factores tales como los buques portacontenedores construidos con un propósito especial, los buques más grandes capaces de obtener mayores economías de escala, el mejoramiento de las instalaciones de manipulación de los puertos y la mayor cantidad de piezas transportadas en contenedores. Aunque el 39% de los pedidos de buques nuevos no fue entregado, la flota mundial de portacontenedores aumentó en 14,7

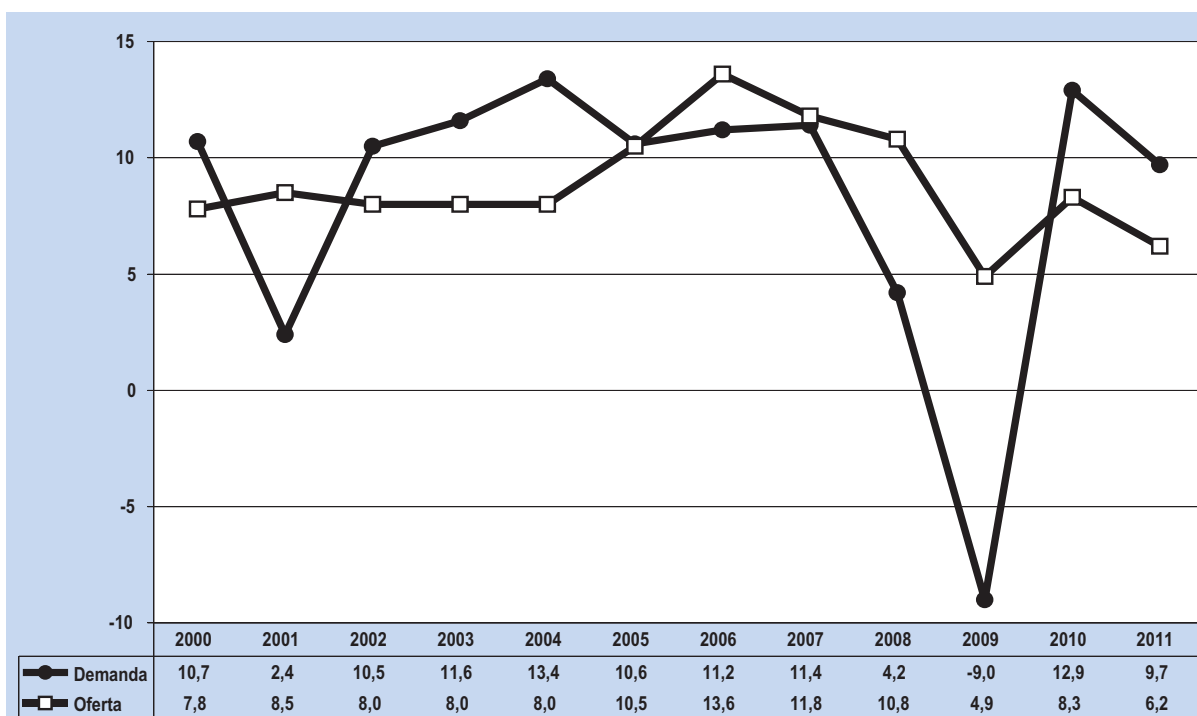
millones de TPM en 2010, o sea un 8,7%, para llegar a 184 millones de TPM, es decir aproximadamente un 13,2% de la flota mundial total. Lo más probable es que se construirán estos buques pero se demorará su entrega. A comienzos de 2011, había 4.868 portacontenedores, con una capacidad total de 14,1 millones de TEU (véase el capítulo 2, en el que figuran más detalles sobre la flota de portacontenedores).

Novedades en el tráfico de línea

En 2009, los 30 principales transportistas de línea comunicaron su peor rendimiento financiero histórico, que arrojó una pérdida colectiva calculada en 19.400 millones de dólares, en comparación con una ganancia de 5.000 millones de dólares obtenida el año anterior³⁴. Para 2010, se calcula que esas mismas empresas habrán ganado en total 17.000 millones de dólares, en tanto que sus utilidades para 2011 se estiman en unos 8.000 millones de dólares³⁵. Este cambio de fortuna puede atribuirse a los siguientes factores: las medidas adoptadas por los transportistas, que absorbieron capacidad (por ejemplo, dejaron inactivos algunos buques mediante su inmovilización o agregaron otras unidades a las rutas existentes con la consigna de navegar a velocidades más lentas); una caída de los precios del combustible, que en algunos casos llegó al 30%; y, lo que es más importante, un aumento de la demanda de tráfico de mercancías. En el gráfico 3.4 se muestra la evolución de la oferta y la demanda del transporte contenedorizado en los últimos años. El crecimiento de la demanda de transporte marítimo de línea se ha recuperado considerablemente desde los días sombríos de 2009, cuando las preocupaciones sobre la crisis económica mundial crearon la disparidad más amplia entre la oferta y la demanda. Por primera vez desde 2005, el crecimiento de la demanda de servicios de línea ha superado al crecimiento de la oferta. Los cálculos relativos a 2010 indican que la diferencia entre el crecimiento de la oferta y el crecimiento de la demanda alcanzó la expresión más amplia con 4,6 puntos porcentuales. Las previsiones para 2011 señalan que la disparidad entre ambas se estrechará a 3,5 puntos porcentuales, y que el crecimiento de la oferta y la demanda irá acompañado de fletes más estables.

La inactividad de la flota de portacontenedores, que era de aproximadamente 11,7% a comienzos de 2010 y abarcaba unos 600 buques, disminuyó a 1,9% a comienzos de 2011. El tráfico de contenedores creció en alrededor del 12,1% en 2010 después de su primera contracción histórica, que se registró

Gráfico 3.4. Crecimiento de la demanda y de la oferta de transporte marítimo de contenedores, 2000-2011 (tasas anuales de crecimiento)



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

Nota: Los datos se refieren al total de la flota que transporta contenedores, con inclusión de los buques polivalentes y otros buques con alguna capacidad para el transporte de contenedores. Los datos relativos a 2011 se basan en pronósticos.

en 2009. Las rutas comerciales Norte-Sur crecieron en aproximadamente un 12,2% como consecuencia del aumento del comercio intraasiático. Los fletes de los contenedores llegaron a un máximo histórico a principios de 2010. Los fletes para el transporte desde Shanghai hasta Europa eran de 2.164 dólares por TEU en marzo de 2010 y de 1.401 dólares por TEU a finales del año³⁶.

Fletes de los portacontenedores

Los fletes de los portacontenedores se transformaron considerablemente en 2010 debido a la tendencia ascendente de las exportaciones y a las medidas adoptadas por los operadores para limitar la oferta de buques. En el cuadro 3.6 se muestra el promedio anual de fletes suministrado desde 2001 por la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo, conocida también por su sigla en alemán, VHSS. En el cuadro se incluyen también los fletes mensuales de los portacontenedores en 2010³⁷. Resulta evidente que la media anual de los fletes en los segmentos del mercado de línea tuvieron un desempeño mucho mejor en 2010 que en 2009, pero siempre muy

por debajo de los niveles anteriores a la crisis. Los fletes aumentaron sostenidamente en 2010. Los portacontenedores más pequeños, de 200 a 299 TEU, registraban a finales de año un incremento del 29%, en tanto que los buques más grandes incluidos en el cuadro, de 1.600 a 1.999 TEU, registraban en ese momento un aumento del 130%. Estos incrementos continuaron hasta bien entrado el año 2011.

En el gráfico 3.5 figura el Índice New ConTex, integrado por la suma de los fletes de diversos tráficos de contenedores³⁸. El índice muestra la espectacular reducción de dos tercios en los fletes para el transporte de contenedores desde mediados de 2008 hasta abril de 2009 y su ulterior recuperación a casi tres cuartos del nivel de 2008.

La propiedad de los buques de línea corresponde primordialmente a los armadores alemanes, que controlan aproximadamente dos tercios del mercado de fletamentos de portacontenedores y un tercio de la capacidad disponible total³⁹. En el cuadro 3.7 se indica la evolución de los fletes de línea para las cargas embarcadas o desembarcadas por los

Cuadro 3.6. Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por plaza de 14 t/día)

Tipo de buque (TEU)	Promedios anuales										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sin aparejos											
200-299	15,7	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	14,6
300-500	14,7	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,9
Con aparejos/sin aparejos											
2 000-2 299	8,0	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	7,4
2 300-3 400 ^a		6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	8,5
Con aparejos/sin aparejos											
200-299	17,8	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,5
300-500	14,9	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	16,5
600-799 ^b		9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	12,1
700-999 ^c		9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	13,0
800-999 ^d									4,9	6,3	11,9
1 000-1 260	8,8	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	9,1
1 261-1 350 ^e									3,7	4,9	8,5
1 600-1 999	8,0	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	7,5

Tipo de buque (TEU)	Promedios anuales de 2010											
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	Mayo	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
Sin aparejos												
200-299	10,4	11,7	13,0	10,4	12,7	11,9	10,8	14,9	10,9	14,7	14,3	13,5
300-500	9,1	8,1	8,3	8,5	9,3	9,6	10,0	10,9	11,3	11,1	11,8	11,4
Con aparejos/sin aparejos												
2 000-2 299	2,6	2,4	2,5	2,8	3,2	5,2	6,2	6,9	8,1	6,6	5,9	5,4
2 300-3 400 ^a	2,1	2,6	3,0	5,2	5,5	7,2	7,7					
Con aparejos/sin aparejos												
200-299	16,6	15,2	15,6	15,6	17,4	20,2	17,5	20,3	18,2	21,9	19,6	21,7
300-500	8,8	9,4	9,7	11,6	9,7	9,8	12,6	14,2	13,0	14,9	14,7	12,2
600-799 ^b	6,1	5,9	7,4	6,2	7,2	8,5	8,5	10,0	9,9	9,8	11,4	10,3
700-799 ^c	6,6	6,2	6,3	6,6	6,9	8,2	9,5	9,3	10,1	10,4	10,8	11,2
800-999 ^d	6,4	6,1	5,2	5,3	6,1	7,0	8,3					
1 000-1 260	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	6,2	6,5	7,3	7,6	7,6	7,4	7,3
1 261-1 350 ^e				3,8	4,2	5,3	6,3					
1 600-1 999	3,0	3,3	3,0	4,5	3,4	5,0	5,9	6,8	7,0	6,4	5,5	6,8

Cuadro 3.6. Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por plaza de 14 t/día) (conclusión)

Tipo de buque (TEU)	Promedios anuales de 2011					
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Sin aparejos						
200-299	13,3	14,4	14,9	15,6	15,7	13,8
300-500	11,3	12,3	13,4	14,4	14,3	14,1
Con aparejos/sin aparejos						
2 000-2 299	6,6	7,3	7,4	8,2	7,6	7,9
2 300-3 400 ^a	7,6	8,5	9,1	8,6	8,7	8,1
Con aparejos/sin aparejos						
200-299	22,1	22,9	22,5		27,2	24,7
300-500	17,2	16,1	17,2	15,5	15,3	18,2
600-799 ^b	10,4	12,9	12,6	12,4	13,4	12,7
700-999 ^c	11,9	12,7	13,4	13,8	13,5	13,3
800-999 ^d	10,3	12,7	12,2	12,3	12,4	12,1
1 000-1 260	7,5	8,7	9,9	10,1	10,4	10,3
1 261-1 350 ^e	7,6	8,0	8,9	9,4	9,5	9,6
1 600-1 999	6,7	7,5	7,9	7,8	8,0	8,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos del Índice de Hamburgo, de la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo, disponible en <http://www.vhss.de>; y de *Shipping Statistics and Market Review*, vol. 52, N° 1/2 2010: 54-55, del Institute of Shipping Economics and Logistics.

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

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

^c Que hacen al menos 18 nudos.

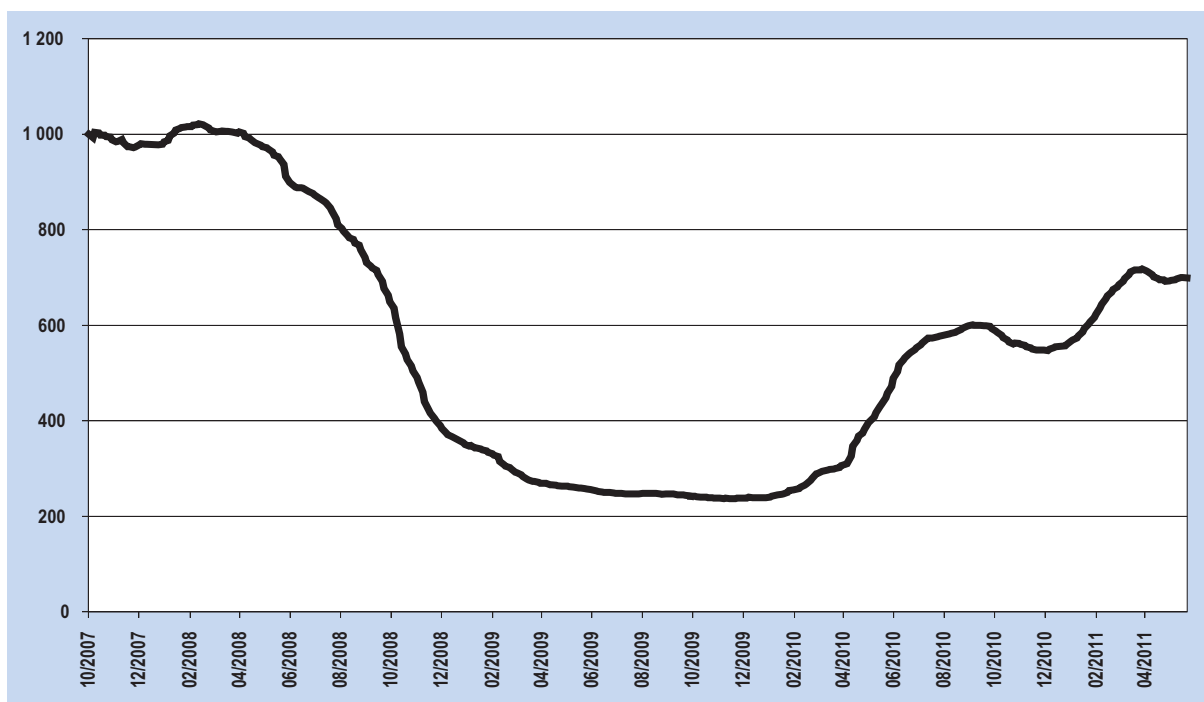
^d Esta categoría se creó en 2009 al dividirse la franja de 700 a 999 TEU.

^e Esta categoría se creó en 2009 al dividirse la franja de 1.000 a 1.350 TEU.

portacontenedores de propiedad alemana en el período 2007-2011. El promedio del índice general para 2010 aumentó 50 puntos con respecto al nivel de 2009, para llegar a 114 puntos, o sea un incremento del 78%. El año 2010 despegó con un aumento considerable, especialmente en el índice del tráfico de entrada (importaciones a Europa). La media anual de este índice ascendió más del 100% en 2010, en tanto que el índice de salida tuvo un aumento del 45%.

Actualmente (2011), los fletes entre Asia y Europa están disminuyendo. La media de la tarifa por todos los conceptos para carga seca transportada desde Asia hasta Europa Septentrional cayó un 10% en abril. Los fletes del transporte desde Asia hasta el Mediterráneo

Occidental/África Septentrional declinaron 7,4%, y entre las regiones del Mediterráneo Oriental/Mar Negro disminuyeron el 9%⁴⁰. La media del factor de ajuste por precio del combustible se había elevado en aproximadamente 135 dólares por TEU en abril de 2011, con respecto a la media del cuarto trimestre de 2010. Para junio de 2011, esta cifra era de 250 dólares por TEU. En la ruta Shanghai-Mediterráneo, dicho factor representó el agregado de 700 dólares por TEU a la base de un flete de aproximadamente 960 dólares por TEU. Aproximadamente en aquella fecha, los fletes por todo concepto desde Shanghai hasta la costa occidental de los Estados Unidos eran de aproximadamente 1.650 a 1.850 dólares por FEU (unidad equivalente de 40 pies), mientras que en la

Gráfico 3.5. Índice New ConTex 2007-2011 (índice base = 1.000, octubre de 2007)

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos del Índice ConTex preparado por la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo, que puede consultarse en <http://www.vhss.de>.

Cuadro 3.7. Índices de los fletes de los buques de línea regular, 2007 a 2011 (cifras mensuales: 1995 = 100)

Mes	Índice general					Índice del tráfico de entrada					Índice del tráfico de salida				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Enero	89	98	62	98	114	98	116	68	138	152	81	83	58	65	82
Febrero	88	95	59	104	108	98	114	64	149	141	80	80	55	67	81
Marzo	86	92	57	111	106	96	110	60	163	136	78	77	55	68	80
Abril	87	88	56	115	102	100	106	61	161	130	77	74	52	77	80
Mayo	88	89	53	119	103	101	107	58	166	130	76	75	49	82	81
Junio	92	89	53	125	103	105	106	59	170	129	81	75	48	88	82
Julio	94	89	60	127		114	104	71	174		80	76	51	88	
Agosto	95	93	65	120		118	107	80	162		81	81	53	86	
Septiembre	98	97	69	117		121	113	87	158		84	85	54	83	
Octubre	97	90	75	109		119	105	98	146		84	77	57	79	
Noviembre	97	86	75	109		115	101	97	146		86	74	56	79	
Diciembre	100	73	84	111		118	83	111	146		88	65	63	83	
Promedio anual	93	90	64	114		109	106	76	157		81	77	54	79	

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, basada en información obtenida de varios números de *Shipping Statistics and Market Review*, del Institute of Shipping Economics and Logistics.

costa oriental eran de unos 2.980 a 3.200 dólares por FEU⁴¹ 42.

Precios de los contenedores

En el gráfico 3.6 se indica la evolución de los precios de compra de los contenedores en los últimos años. En el transcurso de 2010 y parte de 2011 continuaron su ascenso. A fines de 2009, un TEU estándar costaba 1.900 dólares. Para el primer trimestre de 2011, había subido a 2.800 dólares, es decir un aumento de casi el 50%. El aumento del tamaño de la flota de portacontenedores contribuye a reforzar la demanda de contenedores. En tanto que el índice de contenedores por buque se ha reducido en años recientes, el número total de contenedores en circulación ha aumentado (véase el capítulo 2, donde constan más detalles sobre la flota de contenedores).

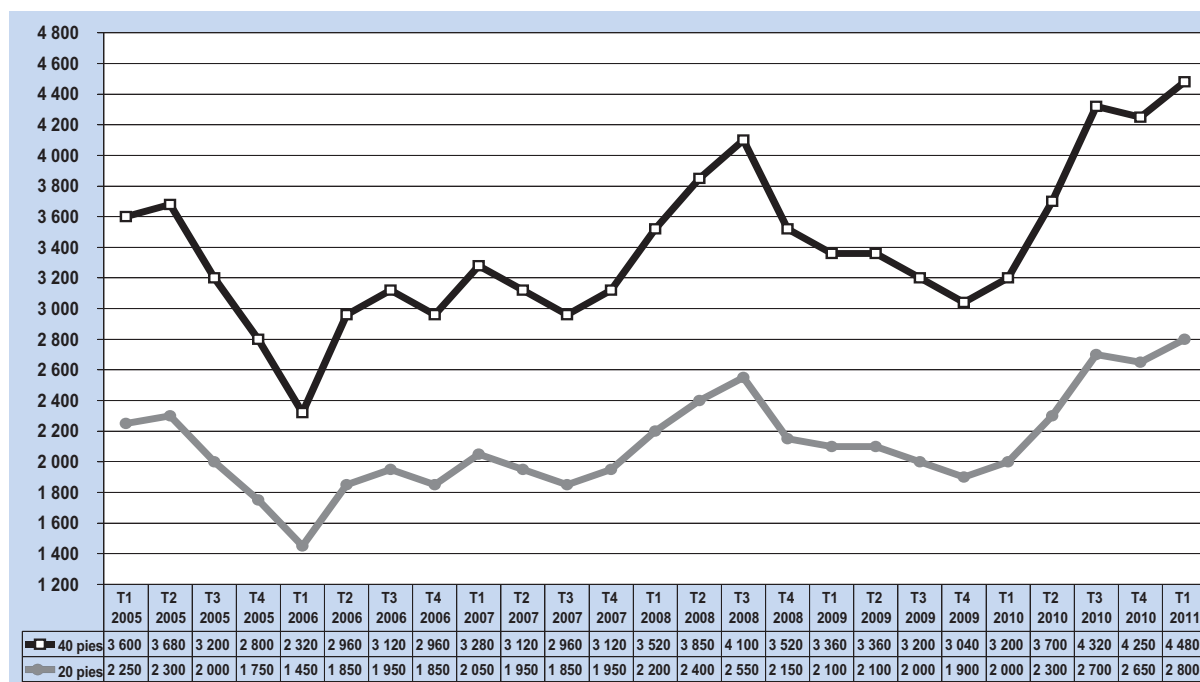
4. El costo del flete como porcentaje del valor de las importaciones

En el gráfico 3.7 se indican los promedios registrados por los costos como porcentaje del valor de las importaciones, durante los últimos tres decenios y por región. En los últimos dos decenios, los fletes marítimos han disminuido en todas las regiones. La observación más importante es que los costos del

transporte, como porcentaje de las importaciones de los países en desarrollo de las Américas, han permanecido constantes, mientras que en todas las demás regiones han mermado. Los costos del transporte en África continúan siendo los más elevados del mundo. Los costos de los fletes para los países africanos constituyen una proporción más alta del valor total de las importaciones que en el caso de otras regiones. Los datos indican que resulta más caro hacer un envío a África que a los países desarrollados: como promedio, el 10,6% del precio final de las mercancías en África, en comparación con el 6,4% en el caso de los países desarrollados⁴³.

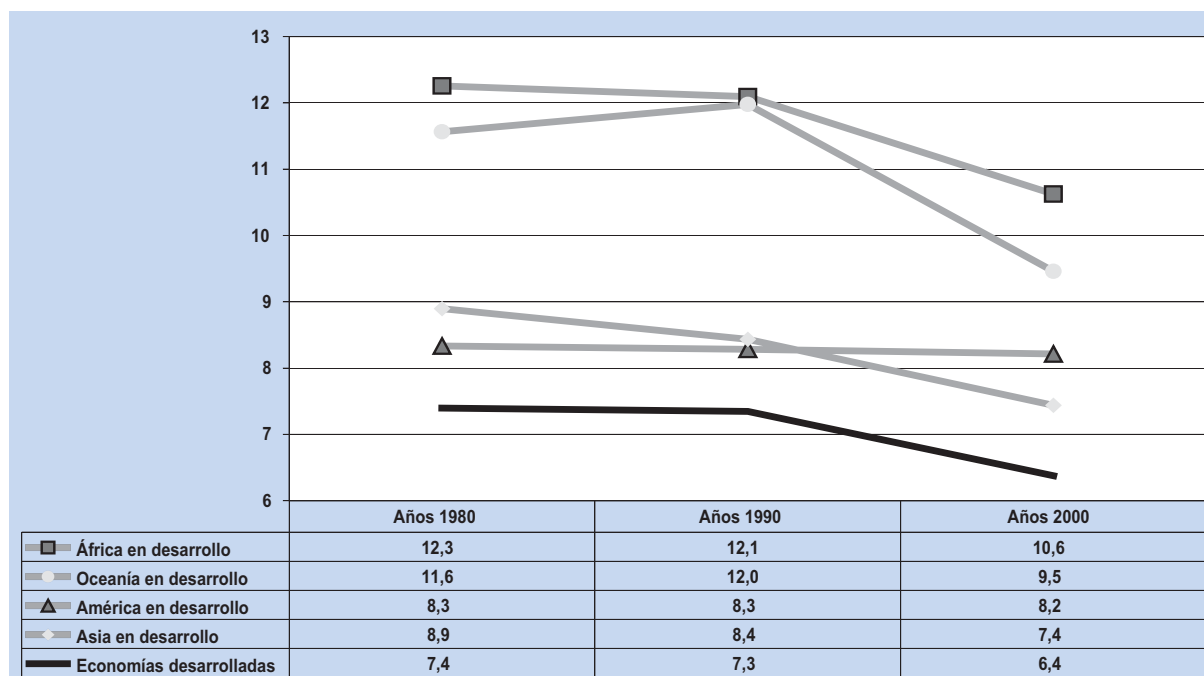
El declive de los costos del transporte marítimo ha estado influido por la transformación mundial de esta actividad, estimulada por la globalización de los últimos dos decenios. Varios factores han contribuido a esta disminución, en particular el creciente mercado del tráfico de contenedores, que ha sido el segmento de más rápido crecimiento en el transporte marítimo. A resultas de ello, y con el fin de aprovechar las economías de escala, ha venido aumentando el tamaño de los portacontenedores, que actualmente superan los 10.000 TEU por buque, en comparación con los 4.400 TEU de los buques más grandes que existían a fines de los años noventa:

Gráfico 3.6. Precios de los contenedores (2005-2011) (promedios trimestrales, en dólares)



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

Gráfico 3.7. Costo de los fletes como porcentaje del valor de las importaciones: evolución a largo plazo (1980-1989, 1990-1999 y 2000-2009) (media de los porcentajes para cada decenio)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

los de tipo Panamax⁴⁴. Además, la evolución relativa a la manipulación de la carga, las nuevas tecnologías y la reducción del tamaño de las tripulaciones ha tenido un efecto en los costos operacionales y unitarios de la carga transportada por vía oceánica. Las reformas portuarias y el aumento de la inversión en la tecnología de la información y las comunicaciones, la innovación y las nuevas tecnologías han facilitado también una mayor eficiencia y productividad en los puertos, al reducir el tiempo de manipulación de la carga, y a su vez han incidido en los costos de las terminales y reducido los precios generales de la carga.

Perspectivas de los precios de los buques y de los fletes

En los cuadros 3.8 y 3.9 y en el gráfico 3.8 se describe el rendimiento de la flota mundial. El cuadro 3.8 pone de manifiesto que el coeficiente de la flota mundial en relación con el volumen transportado era de 1 a 6, lo cual significa que en el transcurso de un año cada buque transportó como promedio seis veces su capacidad máxima —seis viajes con carga completa por año— hasta sumar el volumen total de la carga transportada por mar.

Cuadro 3.8. Carga transportada por tonelada de peso muerto (TPM) de la flota mundial total en los años que se indica

Año	Flota mundial (millones de TPM al comienzo del año)	Carga total (millones de toneladas)	Toneladas transportadas por TPM
1970	326	2 566	7,9
1980	683	3 704	5,4
1990	658	4 008	6,1
2000	799	5 984	7,5
2006	960	7 700	8,0
2007	1 042	8 034	7,7
2008	1 118	8 229	7,4
2009	1 192	7 858	6,6
2010	1 395	8 408	6,0

Fuente: Cálculos de la secretaria de la UNCTAD, con datos de la UNCTAD sobre el comercio por vía marítima (en toneladas) y de IHS Fairplay sobre la flota mundial (en TPM).

Esta cifra está debajo del coeficiente de 6,6 que se alcanzó en 2009 y es inferior al índice de 2006, que era de 1 a 8. El aumento del total mundial de carga porteadas por vía marítima demuestra que la ampliación de la flota mundial con una cantidad considerable de buques adicionales y con un aumento de su capacidad ha conseguido muy poca carga adicional que transportar.

En el cuadro 3.9 y el gráfico 3.8, preparados con los mismos datos, se brinda un desglose del cuadro 3.8 por tipo general del buque. Por ejemplo, se indica que la productividad de los sectores de buques tanque y graneleros disminuyó considerablemente a lo largo del tiempo. Los petroleros, que solían transportar 9,74 t por TPM en 1970, llevaban solamente 6,12 t en 2010. Para el sector de graneleros, las cifras correspondientes son de 6,21 t por TPM en 1970 y 5,11 t por TPM en 2010. Empero, la productividad de

la flota en relación con otra carga seca prácticamente se duplicó, de los 6,38 t por TPM transportadas en 1970 a los 11,69 t por TPM transportadas en 2010. Una explicación de la elevada productividad de los portacontenedores es que este tipo de transporte por lo común puede transportar carga en su viaje de regreso, en tanto que los petroleros y los graneleros suelen llevar la carga del punto de extracción al lugar de consumo y regresar lastrados. Debido al aumento del número de centros de producción, se han incrementado las distancias entre la fuente y el consumo, lo que da como resultado una medida menor de productividad de la flota de petroleros. En 2010 decayó la productividad de dicha flota, en tanto que aumentó la productividad de las flotas de graneleros y portacontenedores. El año 2010 resultó el más productivo para la flota de portacontenedores desde 2006, lo cual parece indicar que dicha flota quizá necesite ampliarse.

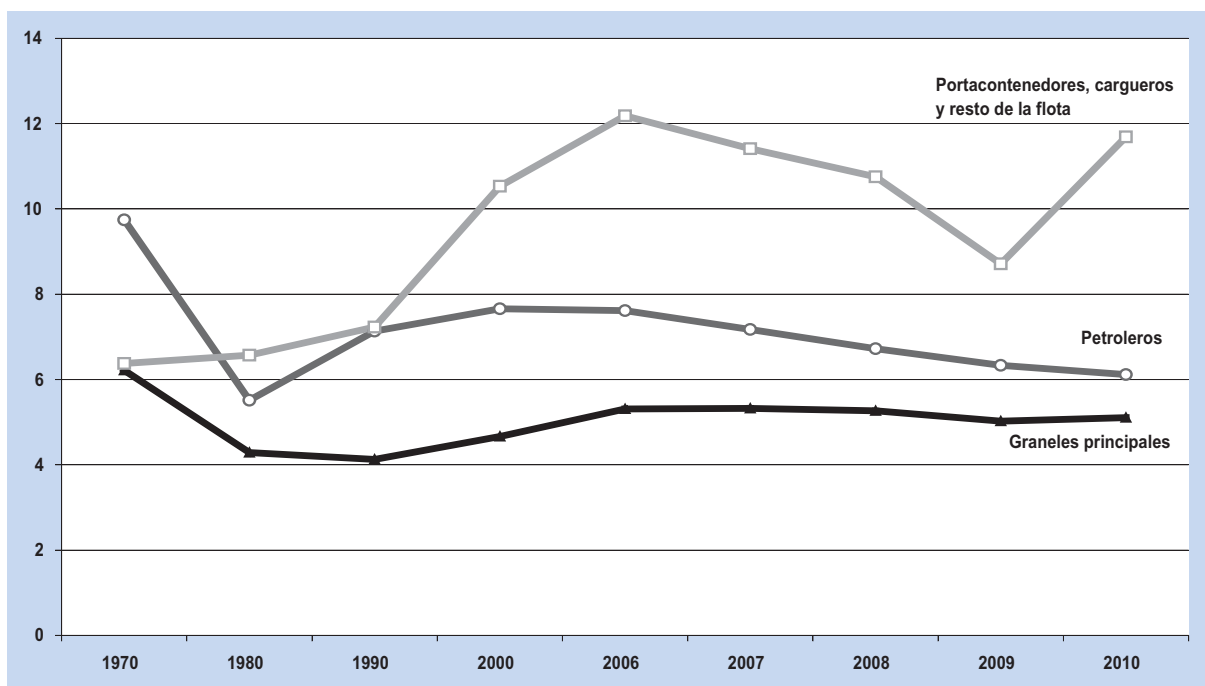
Cuadro 3.9. Productividad estimada de petroleros, graneleros y resto de la flota^a, en los años que se indica

Año	Carga de petróleo (millones de toneladas)	Flota de petroleros (millones de por TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM de petroleros	Principales graneles (millones de toneladas)	Flota granelera (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas transportadas por TPM de los graneleros	Todas las demás cargas secas (millones de toneladas)	Resto de la flota ^a (millones de TPM, al comienzo del año)	Toneladas por TPM del resto de la flota ^a
1970	1 442	148	9,74	448	72	6,21	676	106	6,38
1980	1 871	339	5,51	796	186	4,29	1 037	158	6,57
1990	1 755	246	7,14	968	235	4,13	1 285	178	7,23
2000	2 163	282	7,66	1 288	276	4,67	2 532	240	10,53
2006	2 698	354	7,62	1 836	346	5,31	3 166	260	12,19
2007	2 747	383	7,17	1 957	368	5,32	3 330	292	11,41
2008	2 742	408	6,72	2 059	391	5,26	3 428	319	10,75
2009	2 642	418	6,32	2 094	418	5,01	3 122	355	8,80
2010	2 752	450	6,12	2 333	457	5,11	3 323	284	11,69

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, con datos de la UNCTAD sobre el comercio por vía marítima (en toneladas) y de IHS Fairplay sobre la flota mundial (en TPM).

^a Por resto de la flota se entiende los cargueros, portacontenedores y otros buques incluidos en el anexo III b).

Gráfico 3.8. Toneladas transportadas por TPM de la flota mundial, años indicados



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

NOTAS

- ¹ Véase, por ejemplo, Radelet S. y Sachs J. (1998), *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*, presentado en la reunión anual de la American Economics Association, Chicago, 3 a 5 de enero; Hummels D. (1999), *Towards a Geography of Trade Costs*, Universidad de Chicago; Limao N. y Venables A. J. (2001), Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs, *World Bank Economic Review*, N° 15; *Boletín del Transporte* de la UNCTAD (2006), Comercio, oferta de transporte de línea y fletes marítimos, N° 33, septiembre; Hummels D. (2007), Transportation costs and international trade in the second era of globalization, *Journal of Economic Perspectives*, 21(3):131-154; *Boletín del Transporte* de la UNCTAD (2008), La distribución modal del transporte internacional de mercancías, N° 38, marzo; Kumar S. y Hoffmann J. (2010), Globalization: The maritime nexus, en *Handbook of Maritime Economics and Business*, segunda edición.
- ² Otros factores, tales como la competencia entre astilleros y el valor residual del buque, también inciden en su precio.
- ³ Aproximadamente el 40% de los costos operacionales de un granelero de diez años de edad en 2005 eran costos de capital, según Stopford M. (2009). *Maritime Economics*. Tercera edición. Routledge. Londres.
- ⁴ En febrero de 2009, la United Arab Shipping Company impuso un recargo de 22 dólares por riesgo de piratería sobre los contenedores que pasaban por el puerto de Aden (Yemen). Véase <http://www.seatradeasia-online.com/News/3728.html>.
- ⁵ En abril de 2011, Hapag-Lloyd imponía un derecho por cierre hermético de los contenedores de ₩ 5.000 (4,60 dólares) sobre todos los contenedores exportados desde la República de Corea, mientras que en China el derecho era de RMB 44 (6,80 dólares) sobre los exportados desde Ningbo.
- ⁶ En enero de 2011, Maersk Line cobraba 16 dólares por contenedor para el despacho electrónico de la carga.
- ⁷ Puesto que los fletes rara vez incluyen todos los conceptos, a menudo les resulta difícil a los cargadores calcular el costo final del transporte. Por consiguiente, hay una presión creciente para que se cambie el proceso de facturación. En 2008, la Unión Europea revocó la exención en bloque de que gozaban las conferencias de líneas para fijar colectivamente los fletes, para que a partir de entonces las empresas de línea tuvieran que fijar los precios de manera independiente. Un estudio de los costos de manipulación en 44 puertos europeos demostró que su nivel aumentaba después de la terminación de las conferencias de líneas, y que había un alto grado de fijación de promedios en los cobros percibidos. Esta situación indujo a los cargadores a quejarse de que los costos de manipulación de las terminales: a) no reflejaban los costos reales en que incurrieron los operadores de las terminales y b) se utilizaban como mecanismo de compensación cuando los fletes eran más bajos. Véase *Competition reports (2009). Terminal Handling Charges During and After the Liner Conference Era*. Octubre. Comisión Europea. Bruselas.
- ⁸ En julio de 2010, COSCO anunció un “recargo por emergencia de equipo” de 400 dólares por FEU en su ruta transpacífica debido a la escasez de contenedores producida por un aumento de la demanda de transporte como resultado de la recuperación económica mundial. Bloomberg (2010). China shipping container adds surcharges on cargo-box shortage, 25 de junio.
- ⁹ Maersk Line enumera 107 recargos en el siguiente enlace: http://www.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/Related%20services/VAS/ALL (consultado el 17 de junio de 2011). La firma consultora Seaintel hace referencia en <http://www.seaintel.com/> a un transportista anónimo que impone 541 recargos.
- ¹⁰ *Lloyd's List* (2011). Box carriers display independence on currency surcharges, 1° de junio.
- ¹¹ Véase <http://www.strategicnine.com/LNG-gas-market.htm>.
- ¹² *Tanker Operator Magazine* (2011). High cost of bunkers impacts on earnings. Marzo, pág. 4.
- ¹³ La ampliación del canal de Suez en años recientes permite ahora el tránsito de algunos de los grandes petroleros más pequeños.
- ¹⁴ *Sea Rates* (2010). DVB bank: Suezmax tanker market outlook newsletter. 25 de agosto. Disponible en línea en <http://www.searates.com/news/11236/> (consultado el 22 de junio de 2011).
- ¹⁵ *Tanker Operator*. Noviembre/diciembre de 2010.
- ¹⁶ Véase <http://c0182999.cdn1.cloudfiles.rackspacecloud.com/TOJanFeb2011web.pdf>.
- ¹⁷ *Lloyd's List* (2009). About the fleet, 1° de abril.
- ¹⁸ A diferencia de Europa, en que una extensa red de gasoductos suministra el fluido a muchos hogares, con lo cual crea numerosas fuentes de demanda.
- ¹⁹ *Lloyd's List* (2011). LNG spot market boost as few ships to come off charter, 11 de mayo.
- ²⁰ *Lloyd's List* (2011). How high can LNG rates go? 21 de mayo.
- ²¹ *Platts* (2011). Global spot, short-term LNG trades in 2010 up 40% on year to 727 cargoes, 10 de mayo.
- ²² El estado de Orissa, que por sí solo representa la cuarta parte de las exportaciones anuales de alrededor de 100 millones de toneladas de mineral de hierro de la India, ha prohibido las exportaciones a partir de julio de 2010.
- ²³ *Clarkson* (2011). *Dry Bulk Trade Outlook*. 17(6):5. Junio.

- ²⁴ Los buques de tamaño mediano y de tamaño mediano grande son graneleros de tamaño menor, de entre 10.000 TPM y 35.000 TPM en el caso de los primeros, y de entre 35.000 TPM y 55.000 TPM, en el caso de los últimos. Se los prefiere a causa de su flexibilidad, dado que pueden transportar tamaños razonables de carga a casi cualquier puerto.
- ²⁵ El BDI está compuesto por varios tipos de buques que se dedican al transporte de diversos tipos de carga en distintas rutas.
- ²⁶ Los buques de tamaño El Cabo son los graneleros más grandes y recibieron este nombre porque tenían que navegar alrededor del Cabo de Buena Esperanza a raíz de que eran demasiado grandes para transitar por los canales de Suez o de Panamá.
- ²⁷ Bloomberg (2011). Freight rates poised to tumble as 35-mile line of ships passes coal demand, 10 de enero.
- ²⁸ El portacontenedores más grande del mundo, el *Emma Maersk* (2006), y sus siete buques hermanos se construyeron aquí.
- ²⁹ Business Monitor Online (2010). Mitsubishi yard closure reflects long-term shipbuilding decline, 26 de julio.
- ³⁰ Véase <http://www.reclaiming-spaces.org/transformation/archives/302>.
- ³¹ TR Defence (2011). Turkish shipyards struggle due to financial crisis. 6 de febrero. Véase <http://www.trdefence.com/2011/02/06/turkish-shipyards-struggle-due-to-financial-crisis/>.
- ³² Clarkson (2011). *Shipping Review and Outlook*. Primavera, pág. 59.
- ³³ *Ibid.*, pág. 66.
- ³⁴ The Shippers' Voice (2011). Container freight derivatives, Abril.
- ³⁵ *Lloyd's List* (2010). Container lines on track for \$17bn profits in 2010, 14 de diciembre.
- ³⁶ CIMB (2010). Container shipping. 7 de junio. Disponible en http://www.remisiers.org/cms_images/research/Jun06-Jun10/REG-CS-070611CIMBOW.pdf.
- ³⁷ Desde 1998, la Asociación de Corredores Marítimos de Hamburgo publica el Índice de Hamburgo, que brinda un análisis del mercado de los fletamentos por tiempo de portacontenedores que tengan como mínimo tres meses de duración.
- ³⁸ El New ConTex es un índice diario que aparece todos los martes y jueves. Es recopilado por un grupo de corredores internacionales con respecto a las tarifas de fletamento de portacontenedores de seis tamaños distintos.
- ³⁹ Entre los principales armadores alemanes que fletan su tonelaje se encuentran C-P Offen, Peter Dohle, NSB N'Elbe Norddeutsche, Rickmers y E.R.Schiff. Entre ellos suman más de 2 millones de TPM (*Fuente: Clarkson's Container Intelligence Monthly*, mayo de 2011).
- ⁴⁰ (2011) Asia-Europe rates shock. *Containerisation International*, 3 de junio.
- ⁴¹ IFW (2011). Asia to Europe rates still on the slide. 13 de abril. Disponible en <http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/article.htm?artid=20017864731&src=rss>.
- ⁴² JCTrans (2011). Shanghai container index up on all routes. 16 de mayo. Puede consultarse en <http://info.jctrans.com/jcnet/news/osn/20115161004026.shtml>.
- ⁴³ Los datos indicados son un promedio del decenio, y muestran solo el precio relativo del flete como porcentaje de las importaciones, y no los costos reales del transporte. Sin duda habrá variaciones entre los países y a lo largo del tiempo. Estos datos deben considerarse conjuntamente con los relativos a los volúmenes del tráfico para percibir cómo han variado con el transcurso del tiempo.
- ⁴⁴ Banco Mundial (2007). Port and maritime transport challenges in West and Central Africa. Sub-Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP). Documento de trabajo N° 84, mayo.
-



4

NOVEDADES EN LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL

CAPÍTULO 4

El tráfico portuario mundial de contenedores aumentó aproximadamente un 13,3% hasta 531,4 millones de TEU en 2010 después de sufrir un breve tropiezo en 2009. Los puertos continentales de China continuaron aumentando su participación en el movimiento portuario mundial de contenedores, hasta un 24,2% del total de dicho tráfico. El Índice de Conectividad de las Líneas Marítimas de la UNCTAD muestra que China continúa a la cabeza de los países mejor conectados del mundo, seguida por la RAE de Hong Kong, Singapur y Alemania. En 2011, 91 países mejoraron su posición en dicho índice con respecto a 2010, 6 permanecieron sin variantes y otros 65 retrocedieron. En 2010, el sector de carga ferroviaria creció un 7,2% hasta llegar a 9 billones 843.000 millones de toneladas-kilómetro. El sector del transporte de mercancías por carretera creció un 7,8% en 2010 en relación con el año precedente, y su volumen alcanzó a 9 billones 721.000 millones de toneladas-kilómetro.

En este capítulo se mencionan algunos de los principales proyectos de desarrollo portuario que se están llevando a cabo en los países en desarrollo, así como el movimiento de contenedores, la conectividad de las líneas marítimas, el mejoramiento de la eficiencia de los puertos y el desarrollo del transporte y la infraestructura interiores en materia de carreteras, ferrocarriles y vías de navegación interiores, especialmente en lo relativo a las sociedades público-privadas (SPP) para la financiación del desarrollo de la infraestructura de la navegación interior y el transporte ferroviario.

A. NOVEDADES EN LOS PUERTOS

1. Movimiento portuario de contenedores

En los procesos modernos de producción, las piezas componentes de las mercancías a menudo se producen como artículos semimanufacturados, se las exporta en contenedores y se las arma para llegar al producto terminado. Estos productos terminados también pueden ser exportados en contenedores. Las mercancías contenedorizadas se adecuan a los transbordos, lo que supone una mayor manipulación de contenedores en los puertos. El crecimiento de los productos semimanufacturados y el uso del transbordo han contribuido a fomentar el tráfico de contenedores en los últimos decenios. En 1990, el volumen del movimiento portuario mundial de contenedores era de alrededor de 85 millones de TEU, y desde entonces se ha sextuplicado para llegar a 531,4 millones de TEU. Como puede apreciarse en el capítulo 2, la flota mundial de portacontenedores también creció en una magnitud similar. En 2010, el movimiento portuario de contenedores reanudó su largo ascenso después de un breve revés en 2009 como resultado de la crisis económica mundial.

En el cuadro 4.1 se muestran las cifras disponibles más recientes sobre el tráfico portuario mundial de contenedores en 76 países en desarrollo y economías en transición con un movimiento nacional anual de más de 100.000 TEU (una lista más completa del movimiento portuario en los distintos países aparece en el anexo V). En 2009, la tasa de variación del movimiento de contenedores en las economías en desarrollo fue de aproximadamente -7%, con un movimiento de 325,2 millones de TEU. Su participación en el tráfico mundial permaneció prácticamente sin variaciones, en aproximadamente un 69%. De las 76 economías en desarrollo mencionadas en el cuadro 4.1, solo 23 tuvieron un crecimiento positivo del tráfico portuario en 2009. Los diez países que registraron el mayor crecimiento fueron el Ecuador (49,2%), Djibouti (45,7%), Namibia (44,7%), Marruecos (32,9%), Jordania (15,8%), el Líbano (15,4%), la República Árabe Siria (12,2%), la República Dominicana (11%), la República Islámica del Irán (10,3%) y el Sudán (10,3%). El país que registra el mayor porcentaje de movimientos de contenedores es China, que tiene 9 puertos situados entre los 20 más activos. Los puertos chinos, con exclusión de la RAE de Hong Kong, sufrieron un crecimiento negativo del 6,58% en 2009 para caer a 107,5 millones de TEU. Los cálculos

preliminares para 2010 indican una recuperación de los movimientos portuarios chinos de alrededor del 19,6%, hasta 128,5 millones de TEU. Pese a la caída en el volumen general, los puertos chinos, con la excepción de la RAE de Hong Kong, representaron aproximadamente el 24,2% del tráfico mundial de contenedores, en comparación con el 22,9% que registraban en 2009. La participación de los puertos chinos en el tráfico mundial de contenedores se ha acrecentado constantemente en los últimos años, de alrededor del 1,5% en 1990 al 9% en 2000 y el 22,5% en 2008. En 2010, el puerto de Shanghai obtuvo por primera vez el título de puerto de contenedores más activo del mundo, que anteriormente había correspondido a Singapur, con un movimiento de 29,2 millones de TEU. El puerto de Shanghai tuvo una tasa de crecimiento de más del 16% en comparación con 2009 y superó el desempeño de Singapur, que mejoró un 9,72%. El puerto de Shanghai había superado anteriormente al de Singapur en 2005 al convertirse en el puerto más grande del mundo en cuanto al volumen manipulado por todos los modos de transporte. Singapur ha enfrentado en los últimos años una competencia creciente de sus vecinos debido a proyectos portuarios reales y potenciales, por ejemplo los de la isla de Batam (Indonesia), Tanjung Pelepas (Malasia), Pak Bara (Tailandia) y Cai Mep (Viet Nam).

En el cuadro 4.2 aparecen los 20 principales puertos de contenedores del mundo en el período 2008-2010. En esta lista figuran 14 puertos de economías en desarrollo, todos ellos ubicados en Asia; los otros 6 puertos corresponden a países desarrollados; 3 de ellos están situados en Europa y otros 3 en América del Norte. En 2010, un puerto asiático (Laem Chabang, en Tailandia) quedó excluido de esta lista, mientras que un puerto de América del Norte (Nueva York/Nueva Jersey) se sumó al grupo. Esto es poco habitual, dado el declive de la participación de los puertos norteamericanos en los movimientos mundiales de contenedores. Una posible explicación sería que el comercio transatlántico se vio menos afectado por la crisis económica mundial que el comercio transpacífico. En el cuadro 4.2 también se muestra que Ningbo, que adelantó dos puestos, y Qingdao, que avanzó un puesto, progresaron en su posición al aumentar su movimiento de contenedores en un 25% y un 17%, respectivamente. Guangzhou, que retrocedió un puesto, y Dubai, que perdió dos posiciones, descendieron en la lista a pesar de haber crecido un 17% y un 14%, respectivamente.

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 76 países en desarrollo y economías en transición, en 2008, 2009 y 2010 (en TEU)

País	2008	2009	Cifras preliminares de 2010	Variación porcentual 2009-2008	Variación porcentual 2010-2009
China	115 060 978	107 492 861	128 544 458	-6,58	19,58
Singapur^a	30 891 200	26 592 800	29 178 200	-13,91	9,72
RAE de Hong Kong (China)	24 494 229	21 040 096	23 532 000	-14,10	11,84
República de Corea	17 417 723	15 699 161	18 487 580	-9,87	17,76
Malasia	16 024 829	15 671 296	17 975 796	-2,21	14,71
Emiratos Árabes Unidos	14 756 127	14 425 039	15 195 223	-2,24	5,34
Provincia china de Taiwán	12 971 224	11 352 097	12 302 111	-12,48	8,37
India	7 672 457	8 011 810	8 942 725	4,42	11,62
Indonesia	7 404 831	7 243 557	8 960 360	-2,18	23,70
Brasil	7 238 976	6 574 617	7 979 626	-9,18	21,37
Egipto	6 099 218	6 250 443	6 665 401	2,48	6,64
Tailandia	6 726 237	5 897 935	6 648 532	-12,31	12,73
Viet Nam	4 393 699	4 840 598	5 474 452	10,17	13,09
Panamá	5 129 499	4 597 112	5 906 744	-10,38	28,49
Turquía	5 218 316	4 521 713	5 508 974	-13,35	21,83
Arabia Saudita	4 652 022	4 430 676	5 313 141	-4,76	19,92
Filipinas	4 471 428	4 306 723	5 048 669	-3,68	17,23
Omán	3 427 990	3 768 045	3 774 562	9,92	0,17
Sudáfrica	3 875 952	3 726 313	4 039 241	-3,86	8,40
Sri Lanka	3 687 465	3 464 297	4 000 000	-6,05	15,46
México	3 312 713	2 874 287	3 708 806	-13,23	29,03
Chile	3 164 137	2 795 989	3 162 759	-11,64	13,12
Federación de Rusia	3 307 075	2 337 634	3 091 322	-29,31	32,24
Irán (República Islámica de)	2 000 230	2 206 476	2 592 522	10,31	17,50
Pakistán	1 938 001	2 058 056	2 151 098	6,19	4,52
Colombia	1 969 316	2 056 747	2 443 786	4,44	18,82
Jamaica	1 915 943	1 689 670	1 891 770	-11,81	11,96
Argentina	1 997 146	1 626 351	1 972 269	-18,57	21,27
Bahamas	1 702 000	1 297 000	1 125 000	-23,80	-13,26
República Dominicana	1 138 471	1 263 456	1 382 601	10,98	9,43
Venezuela (República Bolivariana de)	1 325 194	1 238 717	1 228 354	-6,53	-0,84
Perú	1 235 326	1 232 849	1 533 809	-0,20	24,41
Marruecos	919 360	1 222 000	2 058 430	32,92	68,45
Bangladesh	1 091 200	1 182 121	1 350 453	8,33	14,24
Ecuador	670 831	1 000 895	1 221 849	49,20	22,08
Líbano	861 931	994 601	949 155	15,39	-4,57
Guatemala	937 642	906 326	1 012 360	-3,34	11,70
Costa Rica	1 004 971	875 687	1 013 483	-12,86	15,74
Kuwait	961 684	854 044	888 206	-11,19	4,00
República Árabe Siria	610 607	685 299	710 642	12,23	3,70
Côte d'Ivoire	713 625	677 029	704 110	-5,13	4,00
Jordania	582 515	674 525	610 000	15,80	-9,57

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 76 países en desarrollo y economías en transición, en 2008, 2009 y 2010 (en TEU) (conclusión)

País	2008	2009	Cifras preliminares de 2010	Variación porcentual 2009-2008	Variación porcentual 2010-2009
Kenya	615 733	618 816	643 569	0,50	4,00
Uruguay	675 273	588 410	671 952	-12,86	14,20
Honduras	669 802	571 720	619 867	-14,64	8,42
Trinidad y Tabago	554 093	567 183	573 217	2,36	1,06
Djibouti	356 462	519 500	600 000	45,74	15,50
Ucrania	1 123 268	516 698	537 366	-54,00	4,00
Ghana	555 009	493 958	513 716	-11,00	4,00
Sudán	391 139	431 232	448 481	10,25	4,00
Túnez	424 780	418 880	435 636	-1,39	4,00
Qatar	400 000	410 000	346 000	2,50	-15,61
Mauricio	454 433	406 862	412 313	-10,47	1,34
Yemen	492 313	382 445	390 000	-22,32	1,98
República Unida de Tanzania	363 310	370 401	426 847	1,95	15,24
Senegal	347 483	331 076	344 319	-4,72	4,00
Congo	321 000	285 690	297 118	-11,00	4,00
Cuba	319 000	283 910	295 266	-11,00	4,00
Benin	300 000	267 000	237 630	-11,00	-11,00
Namibia	183 605	265 663	256 319	44,69	-3,52
Papua Nueva Guinea	250 252	257 740	268 050	2,99	4,00
Argelia	225 140	247 986	257 906	10,15	4,00
Camerún	270 000	240 300	249 912	-11,00	4,00
Bahrein	269 331	239 705	249 293	-11,00	4,00
Mozambique	241 237	214 701	223 289	-11,00	4,00
Camboya	258 775	207 577	224 206	-19,78	8,01
Georgia	253 811	181 613	196 030	-28,45	7,94
Myanmar	180 000	160 200	166 608	-11,00	4,00
Guam	167 784	157 096	183 214	-6,37	16,63
Jamahiriya Árabe Libia	174 827	155 596	161 820	-11,00	4,00
Madagascar	143 371	132 278	141 093	-7,74	6,66
Gabón	158 884	130 758	135 988	-17,70	4,00
Croacia	168 761	130 740	135 970	-22,53	4,00
El Salvador	156 323	126 369	145 774	-19,16	15,36
Aruba	140 000	125 000	130 000	-10,71	4,00
Nueva Caledonia	119 661	119 147	123 913	-0,43	4,00
Subtotal	345 812 178	321 448 907	370 510 520	-7,05	15,26
Otros comunicados^b	4 064 500	3 758 889	3 888 060	-7,52	3,44
Total comunicado	349 876 678	325 207 796	374 398 580	-7,05	15,13
Total mundial	513 734 943	469 003 339	531 400 672	-8,71	13,30

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con información de *Containerisation International Online* (mayo de 2011); de diversas publicaciones de Dynamar B.V; y datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de terminales y autoridades portuarias.

Nota: Algunas cifras correspondientes a 2010 son estimaciones. Los puertos no suelen comunicar los datos del tráfico portuario hasta transcurrido bastante tiempo después del año natural. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que no se incluyan puertos menores; por lo tanto, en algunos casos las cifras pueden ser mayores que las que se indican. Las de 2009 se consideran por lo general más fiables, por lo que se citan más a menudo en los textos correspondientes.

^a En el presente cuadro, Singapur comprende el puerto de Jurong.

^b Comprende los casos en que se comunicaron menos de 100.000 TEU anuales o cuyos datos presentan carencias sustanciales.

Cuadro 4.2. Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2008, 2009 y 2010 (en TEU y variación porcentual)

Puerto	2008	2009	Cifras preliminares de 2010	Variación porcentual 2009-2008	Variación porcentual 2010-2009
Shanghai	27 980 000	25 002 000	29 069 000	-11	16
Singapur ^a	29 918 200	25 866 400	28 430 800	-14	10
Hong Kong	24 494 229	21 040 096	23 532 000	-14	12
Shenzhen	21 413 888	18 250 100	22 509 700	-15	23
Busan	13 452 786	11 954 861	14 157 291	-11	18
Ningbo	11 226 000	10 502 800	13 144 000	-6	25
Guangzhou	11 001 300	11 190 000	12 550 000	2	12
Qindao	10 320 000	10 260 000	12 012 000	-1	17
Dubai	11 827 299	11 124 082	11 600 000	-6	4
Rotterdam	10 800 000	9 743 290	11 145 804	-10	14
Tianjin	8 500 000	8 700 000	10 080 000	2	16
Kaohsiung	9 676 554	8 581 273	9 181 211	-11	7
Port Klang	7 973 579	7 309 779	8 870 000	-8	21
Anberes	8 662 891	7 309 639	8 468 475	-16	16
Hamburgo	9 737 000	7 007 704	7 900 000	-28	13
Los Angeles	7 849 985	6 748 994	7 831 902	-14	16
Tanjung Pelepas	5 600 000	6 000 000	6 530 000	7	9
Long Beach	6 487 816	5 067 597	6 263 399	-22	24
Xiamen	5 034 600	4 680 355	5 820 000	-7	24
Nueva York/Nueva Jersey	5 265 053	4 561 831	5 292 020	-13	16
Total de las 20 principales terminales	247 221 180	220 900 801	254 387 602	-11	15

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y *Containerisation International Online*, mayo de 2011.

^a En este cuadro, Singapur no comprende el puerto de Jurong.

Los 20 principales puertos de contenedores representaron en conjunto alrededor del 47,9% del tráfico mundial de contenedores en 2010, o sea un aumento en comparación con el 47,1% registrado en 2009 pero un descenso en relación con la cifra del 48,1% alcanzada en 2008 antes de la crisis financiera mundial. Entre todos ellos, estos puertos tuvieron una reducción del 10,7% de su tráfico en 2009 y un aumento del 15,2% en 2010. Aunque sea una buena noticia para el comercio mundial, un examen más detenido de las cifras indica que la mayoría de las mejoras comunicadas en 2010 ocurrieron en los primeros tres trimestres del año y que la situación se debilitó considerablemente en el cuarto trimestre. En 2009, los 20 principales puertos de contenedores tuvieron un crecimiento negativo, con excepción de los puertos de Guangzhou (China), Tanjung Pelepas (Malasia) y Tianjin (China).

2. Operadores de terminales de contenedores internacionales

La operación de las terminales de contenedores es dominio de los pocos participantes mundiales que manejan una cartera de terminales en diferentes puertos de todo el mundo. En general, estos operadores lograron un aumento de sus ingresos en 2010 como consecuencia de un mayor movimiento de contenedores luego del descenso producido en 2009.

Encabeza la lista de los principales operadores de terminales de contenedores internacionales Hutchison Port Holding de Hong Kong (China), con un movimiento total de 75 millones de TEU en 2010, o sea un incremento del 14,9% con respecto al año precedente. Poco después se sitúa APM Terminals, con un tráfico de aproximadamente 70 millones de TEU, que representa un aumento del 2% con respecto

al año anterior. PSA International, de Singapur, aumentó su movimiento de contenedores en un 14,4% para llegar a 65,1 millones de TEU en 2010. China Merchants Holdings International incrementó su tráfico en 2010 en un 19,2% hasta 52,3 millones de TEU gracias al inicio de nuevas operaciones en Viet Nam y Sri Lanka. DP World, de Dubai, aumentó su movimiento de contenedores en un 14% hasta 49,6 millones de TEU en 2010. La actividad de COSCO Pacific creció un 19% en 2010 hasta alcanzar 48,5 millones de TEU. Se brindan más detalles sobre los operadores de terminales de contenedores internacionales en el capítulo 6.

3. Conectividad del transporte marítimo de línea

Los servicios de transporte marítimo de línea forman una red de transporte marítimo mundial que atiende a la mayoría del tráfico internacional de bienes manufacturados. Gracias a los servicios regulares de transporte marítimo de contenedores y a las operaciones de transbordo en los llamados puertos eje, prácticamente todos los países costeros están conectados entre sí. El nivel de conectividad de los países con esta red mundial es variado, y desde 2004 el Índice de Conectividad de las Líneas Marítimas (LSCI) creado por la UNCTAD ha captado la evolución y las diferencias en la conectividad del transporte marítimo de línea en los distintos países. El LSCI abarca 162 países costeros y está integrado por cinco elementos, a saber: a) el número de buques; b) la capacidad de transporte de contenedores de dichos buques; c) el número de empresas; d) el número de los servicios prestados; y e) el tamaño máximo de los buques que visitan los puertos marítimos de cada país¹.

En julio de 2011, China continuaba encabezando las posiciones en el LSCI, seguida por la RAE de Hong Kong (China), Singapur y Alemania. El PMA mejor conectado es Djibouti, que se ha beneficiado con las recientes reformas portuarias y cuya situación geográfica es cercana a las principales rutas mercantiles. Entre 2010 y 2011, 91 países mejoraron su posición en el LSCI, 6 siguieron en el mismo puesto y 65 registraron un descenso.

Con respecto a los elementos que componen el Índice, en 2011 el sector siguió consolidándose y el número promedio de empresas por país disminuyó, mientras que el tamaño medio de los buques se incrementó. Si bien la utilización de buques más grandes hace posible el logro de economías de escala y por consiguiente

una reducción de los costos del comercio, la medida en que estos ahorros se trasladan a los importadores y exportadores depende del nivel de competencia entre los porteadores. Muchos países en desarrollo enfrentan el doble desafío de tener que dar cabida a buques más grandes al tiempo que tienen acceso a menos servicios de transporte marítimo regular en sus puertos nacionales.

Algunos estudios empíricos recientes han constatado correlaciones importantes entre la conectividad del transporte marítimo de línea y los costos comerciales, en particular los costos del transporte². Diferentes componentes de la conectividad, como el número de servicios directos de línea entre pares de países, el tamaño de los buques y el nivel de competencia en determinadas rutas comerciales, están estrechamente vinculados con la reducción de los costos del transporte. Un reciente proyecto de investigación llevado a cabo por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) incluyó el LSCI en un estudio empírico sobre costos del comercio, y llegó a la conclusión de que “aproximadamente el 25% de los desembolsos de los costos comerciales no relacionados con la política arancelaria podrían explicarse mediante el índice de conectividad de las líneas marítimas”³. Para el cálculo de los costos del comercio entre varios exportadores e importadores asiáticos, el estudio de la CESPAP concluyó que el LSCI del país exportador tenía una mayor correlación con los costos comerciales que el correspondiente al país importador.

Para complementar los datos del Índice a nivel de país y facilitar un análisis más detenido de los costos y corrientes mercantiles, la UNCTAD ha creado una base de datos más amplia sobre los datos de conectividad, por pares de países. Esta base de datos incluye las distancias aéreas y marítimas entre los principales aeropuertos y puertos marítimos de esos países, junto con datos sobre los servicios de transporte marítimo de línea entre dichos puertos. Pueden observarse ciertas tendencias interesantes si se utiliza esta base de datos para comparar la estructura de la red mundial del transporte marítimo de línea en 2006 y 2010. En 2006, el 18,4% de los pares de países estaba conectado entre sí mediante servicios de transporte marítimo de línea directos, en tanto que el restante 81,6% exigía por lo menos un transbordo. En 2010, el porcentaje de conexiones directas aumentó levemente, al 18,9%. De las rutas que contaban con servicios directos en 2006, el 83% podía mantener esos servicios directos en 2010, es

decir que el 17% de los pares de países había perdido los servicios de conexión directa cuatro años después de la primera observación. Análogamente, el 19% de los pares de países con servicios directos entre ellos en 2010 no había contado con dichos servicios en 2006.

El número promedio de proveedores de servicios por ruta directa disminuyó de 5,63 en 2006 a 4,96 en 2010, o sea una reducción del 12%. Durante el mismo período, la media del tamaño de los buques más grandes utilizados por los pares de países creció un 38%, de 2.774 TEU a 3.839 TEU.

Los datos por pares de países confirman, pues, la evolución que ya se había detectado mediante el LSCI a nivel de cada país: al aumentar el tamaño de los buques utilizados, disminuye el nivel de la competencia. Los datos indican asimismo que la estructura general de la red mundial del transporte marítimo de línea es relativamente estable, aunque muestra algunos ajustes con el transcurso del tiempo. Las compañías de transporte pueden agregar servicios directos, por ejemplo, en respuesta al crecimiento del comercio bilateral, o pueden eliminar un servicio directo si, verbigracia, la utilización de un puerto secundario de transbordo ayuda a llenar los buques más grandes en la ruta principal.

La conectividad de las líneas marítimas es un importante factor determinante de los costos comerciales, y su conocimiento permite a los encargados de formular políticas mejorar la competitividad del comercio de sus países. La elección de los puertos de destino por parte de los porteadores está determinada por tres consideraciones principales: a) la posición geográfica del puerto en la red del transporte marítimo mundial; b) la base de carga cautiva del puerto (tierra adentro); y c) las tarifas del puerto y la calidad de sus servicios e infraestructura.

4. Novedades recientes en los puertos

En todas partes del mundo están en ejecución nuevos proyectos portuarios o la ampliación de las instalaciones existentes. En 2009 se produjo una breve pausa en estas actividades al cundir la incertidumbre en relación con el volumen del tráfico y la disponibilidad de financiación. La recuperación de los volúmenes comerciales manifestada en el primer semestre de 2010 renovó la confianza necesaria para continuar muchos de estos proyectos. En las siguientes secciones se pasa rápida revista a los proyectos portuarios en todo el mundo; este análisis,

basado en diversas fuentes, muestra algunas de las novedades en materia del desarrollo mundial de los puertos.

América Latina y el Caribe

América Latina continúa ejecutando a buen ritmo algunos de los proyectos de desarrollo portuario más importantes del mundo, apoyándose en el aumento de las exportaciones de productos primarios. Esta región está alcanzando a otras mediante una mayor inversión en los puertos, que se eleva a casi 12.000 millones de dólares. Los proyectos portuarios mencionados en esta sección no constituyen un análisis exhaustivo de todos los que están en marcha en la región.

En el *Brasil*, el aumento de la demanda externa de azúcar, soja y mineral de hierro incrementó las exportaciones en un 32% hasta alcanzar 201.900 millones de dólares. Las importaciones también crecieron, en un 42% hasta la suma de 181.600 millones de dólares, debido a la mayor demanda proveniente de los consumidores que se registró en los últimos dos decenios⁴. En la parte meridional del país, los puertos de Antonina y Paranaguá comunicaron exportaciones de grano de soja, maíz y azúcar en considerable aumento⁵. Pese a la continua inversión portuaria del Brasil, de aproximadamente 1.000 millones de dólares desde 1995⁶, el aumento del tráfico causó una congestión portuaria que obligó a muchos armadores a cancelar la visita de buques⁷. Para hacer frente a esa congestión, el Gobierno del Brasil anunció varios proyectos importantes de desarrollo portuario cuya terminación está prevista para los próximos años⁸. En el puerto de Santos, por ejemplo, se obtuvo una inversión internacional de 679 millones de dólares para mejorar sus instalaciones de manipulación de contenedores y carga líquida. Se están construyendo instalaciones que pueden manipular 1,2 millones de toneladas de carga líquida por año, principalmente exportaciones de etanol. Las instalaciones de manipulación de contenedores casi se duplicarán con el agregado en 2010 de una capacidad de movimiento de 2,2 millones de TEU a los 2,7 millones de TEU ya existentes. En otras partes del país, la mayor empresa brasileña de puertos y logística, Wilson Sons, anunció planes de inversión de 1.800 millones de dólares en sus instalaciones, en particular 247 millones de dólares para ampliar el terminal de contenedores Tecon Salvador en el puerto del Salvador y de Tecon Río Grande en el puerto de Río Grande⁹. La gigantesca empresa minera del Brasil, Vale, anunció planes de gastar 2.900 millones

de dólares en la ampliación de las instalaciones portuarias en Ponta da Madeira para alcanzar los 150 millones de toneladas¹⁰. Ponta da Madeira acomodó en 2011 el buque más grande del mundo para el transporte de minerales, el Vale Brasil, de 402.347 TPM, con mineral de hierro destinado a Dalian, China.

En *Chile*, la concesión del proyecto de la nueva Terminal 2 en el puerto de Valparaíso ha quedado frenada, puesto que no se recibieron ofertas de ninguna de las tres empresas precalificadas entre las 18 que originalmente habían expresado interés en el proyecto¹¹. Se calcula que el trabajo de desarrollo en marcha asciende a 350 millones de dólares y quedará completado a más tardar en 2014. Además de ser una apertura marítima al mundo, el puerto de Valparaíso forma parte de una conexión de transporte terrestre vital con la Argentina a través del paso de montaña de Libertadores. Además, la zona circundante a Valparaíso genera aproximadamente el 60% del PIB de Chile.

En *Colombia* se anunciaron planes de envergadura para desarrollar la infraestructura nacional de transporte. El costo estimado es de 56.000 millones de dólares hasta 2021 e incluye la modernización de los puertos del país¹².

En el *Uruguay*, un consorcio de empresas privadas presentó al gobierno un plan para desarrollar un puerto de aguas profundas por un monto de 3.500 millones de dólares en la provincia de Rocha, cerca de La Paloma¹³.

En *Panamá*, el gobierno anunció planes para construir dos nuevos puertos en Balboa y Rodman con asistencia internacional tanto en su construcción como en su operación¹⁴. Se había calculado previamente que el desarrollo de una terminal de contenedores en el puerto de Rodman costaría unos 100 millones de dólares y tendría una capacidad de 450.000 TEU¹⁵. Se prevé que este puerto, construido como base naval de los Estados Unidos, será ampliado con la utilización de material de desecho excavado para la ampliación que se está realizando en el canal de Panamá. La ampliación de dicho canal, que debe completarse en 2014 y costará aproximadamente 5.250 millones de dólares, permitirá el tránsito de buques mucho más grandes, aunque no de los más grandes de todos (véanse mayores detalles en el capítulo 2).

En la *República Dominicana* se completó la segunda fase de desarrollo del puerto de Caucedo en 2011

con el agregado de 300 m de muelles. El puerto, cuyo costo fue originalmente calculado en 300 millones de dólares, cuenta actualmente con una capacidad de manipulación de 1,25 millones de TEU¹⁶. Este puerto está cerca del aeropuerto internacional y en sus inmediaciones se encuentran zonas francas y centros logísticos; está ubicado a 25 km de la capital, Santo Domingo¹⁷.

En *Jamaica* se anunciaron planes para ampliar el puerto de Kingston con el fin de acomodar el previsto aumento de la demanda que se producirá una vez completada la ampliación del canal de Panamá. El proyecto, por un monto de 200 millones de dólares, incluirá trabajos de dragado para profundizar el canal de entrada del puerto hasta 16 m y prolongar la zona de muelles en 1,5 km¹⁸.

En *Costa Rica*, APMT ganó una concesión por 33 años para desarrollar y operar una terminal de contenedores en el puerto de Moín, provincia de Limón, en la costa atlántica. Se prevé que el proyecto costará 1.000 millones de dólares y que su primera fase se completará a más tardar en 2016. La entrada del puerto y la cuenca de giro se dragarán hasta una profundidad de 16 m, y en la segunda fase hasta los 18 m. Se prevé que se crearán 1.000 puestos directos de empleo durante la etapa de construcción y 450 puestos de empleo indirectos en la comunidad local durante la primera fase de operación¹⁹.

En *El Salvador*, el puerto de La Unión inició sus actividades en 2010. Su construcción, que comenzó en 2005, costó más de 180 millones de dólares y tendrá una capacidad de movimiento anual de contenedores de 500.000 TEU al final de la primera fase, que se elevará a 1,7 millones de TEU al completarse la segunda y tercera fases^{20 21}. Se está dando los toques finales a un plan de concesión para la operación del puerto por empresas privadas.

En el *Perú*, APMT ganó en 2011 una concesión para operar la terminal Muelle Norte en el puerto del Callao²². Se prevé que APMT invertirá 749 millones de dólares en el puerto, para convertirlo en un puerto multipropósito para cargueros, portacontenedores, buques ro-ro, buques para carga fraccionada y cruceros. En 2010, DP World ganó una concesión para operar el Muelle Sur en el Callao, y con la llegada de APMT se prevé que habrá una mayor competencia intraportuaria, que resultará beneficiosa para los usuarios. Entre las principales esferas de aumento de la competencia se encuentra la exportación de metales (el Perú es el mayor productor mundial

de plata y el segundo mayor productor mundial de cobre), gas natural, harina de pescado y café.

Europa

En este continente hay muchos menos proyectos de desarrollo de nuevos puertos debido a que el mercado es más maduro y las exigencias del procedimiento para construirlos suponen a menudo prolongados procesos de consulta pública. La operación de los puertos de Europa Occidental está predominantemente en manos privadas, y los Estados controlan solo alrededor del 7% del movimiento portuario de contenedores²³. En Europa Oriental, la cifra es de alrededor del 16%, lo cual indica que es más probable que ocurran aquí nuevas reformas o se desarrollen nuevos puertos.

En *Grecia*, el Gobierno dio a conocer planes para privatizar los puertos de Tesalónica y El Pireo, como parte de un programa más amplio para reducir el gasto público y aumentar los ingresos²⁴. En 2008, COSCO Pacific ganó una concesión por 35 años en el puerto de El Pireo para la operación de dos terminales de contenedores.

En *Croacia* se adjudicó una concesión por 30 años a ICTSI para operar y desarrollar la terminal de contenedores Adriatic Gate en el puerto de Rijeka. El plan de desarrollo incluye la prolongación del muelle en 330 m y el dragado del puerto a una profundidad de 14,5 m. Una vez completado dará al puerto una capacidad de manipulación de contenedores de 600.000 TEU²⁵.

En *Polonia*, la terminal de contenedores DCT Gdansk, operada por ICTSI, comenzó a recibir sus primeros buques regulares de altamar en enero de 2010. En mayo de 2011 acogió al *Maersk Elba*, que con sus 13.092 TEU es el portacontenedores más grande que haya entrado en el Mar Báltico²⁶. El desarrollo de Gdansk como central de transbordo tendrá una repercusión en las corrientes comerciales de la región, y las economías de escala deberán producir ahorros para los importadores y exportadores.

En *Georgia*, APMT adquirió la gestión del puerto de Poti, en el Mar Negro. En 2008, la administración de inversiones Ras Al Khaimah (RAKIA), un fondo patrimonial soberano de los Emiratos Árabes Unidos, adquirió una concesión por 49 años para operar el puerto pero no pudo atraer a un número suficiente de inversores a la zona franca cercana. Se prevé que APMT invertirá 65 millones de dólares en el puerto y en la zona franca²⁷.

África

En África existe todavía una gran participación estatal en los puertos. Por ejemplo, aproximadamente el 50% —el mayor porcentaje de todas las regiones— del movimiento de contenedores del continente pasa a través de puertos en los que el Estado posee parte de la operación. Muchos puertos en el sector de graneleros, que se dedican a la exportación de materias primas, son empresas mixtas de los gobiernos y las empresas extranjeras que desean comprar un solo producto básico. Los proyectos de desarrollo portuario en África avanzan, como lo demuestra el número de proyectos anunciados o en curso en varios países. Por ejemplo, en *Guinea*, uno de los mayores exportadores mundiales de bauxita y alúmina y donde se encuentran algunos de los depósitos de mineral de hierro de calidad superior, un cambio en el liderazgo político introdujo también cambios en el puerto de contenedores de Conakry. En abril de 2011, una concesión anterior por 25 años adjudicada en 2008 a Getma International fue cancelada y otorgada a Bolloré Africa Logistics, que había resultado perdedora en el proceso de licitación inicial. Esta compañía ha de invertir 500 millones de euros (640 millones de dólares) en el puerto, con lo que se duplicará la longitud actual de los muelles, se triplicará la superficie de los almacenes y se creará una conexión ferroviaria²⁸. En una transacción distinta, el Grupo Bolloré también anunció planes para construir un puerto seco por 150 millones de dólares para ayudar a aliviar la congestión que se produce en el país. En 2011, se firmó además un acuerdo entre el Gobierno de Guinea y la gigantesca empresa minera Río Tinto para desarrollar un nuevo puerto en el país a más tardar en 2015²⁹. El puerto ha de manipular exportaciones del proyecto de mineral de hierro de Simandou, que se prevé producirá 95 millones de toneladas del mineral. La ruta de la mina a la costa contará con un ferrocarril exclusivo de 650 km, incluidos 21 km de túneles, para llegar hasta un atracadero ubicado a 11 km frente a las costas de la isla Matakang.

En el *Togo*, Bolloré Africa Logistics anunció planes para construir un tercer muelle en el puerto de Lomé, a un costo de 640 millones de dólares, con el fin de duplicar el tráfico de contenedores hasta aproximadamente 800.000 TEU en un plazo de cinco años. El muelle tendrá 450 m de longitud, 15 m de profundidad y podrá manipular buques de hasta 7.000 TEU³⁰.

En el *Camerún* comenzaron los trabajos a cargo de la empresa constructora francesa Razel para preparar

la construcción de un puerto de aguas profundas en Kribi, a unos 300 km al sur de Yaundé. Una vez terminado, este proyecto de un valor de 1.000 millones de dólares proporcionará un valioso acceso a los mercados internacionales para el Chad y la República Centroafricana, que son países vecinos³¹.

En *Kenya* se están estudiando las ofertas para la construcción de una segunda terminal de contenedores de 1,2 millones de TEU en Mombasa³². En 2010 el puerto manejó 695.000 TEU, lo cual representó un aumento del 12% con respecto al año anterior. El puerto fue originalmente diseñado para manipular 250.000 TEU, por lo que se producía una gran congestión. Sin embargo, los sindicatos locales están preocupados ante la perspectiva de que haya una reducción importante entre las 7.000 personas actualmente empleadas por la administración portuaria de Kenya en caso de que el puerto sea privatizado³³.

En *Mozambique* están en marcha varios planes de desarrollo portuario. En Maputo se está modernizando la terminal de carbón para que pueda manipular 25 millones de toneladas a más tardar en 2014, y casi han finalizado los trabajos en la terminal de contenedores³⁴. A comienzos de 2011 se dio fin al dragado del puerto, que llevó su profundidad de 9,4 m a 11 m. El puerto de Nacala, en el norte del país, ha de beneficiarse con el aumento de las exportaciones de carbón procedente de la mina de Moatize. Se había planeado que las exportaciones del mineral procedente de esta mina fueran transportadas por la línea ferroviaria de Sena hasta el puerto de Beira, pero las demoras en su construcción han provocado que se desviara el producto a Nacala. Se prevé que la mina de Moatize producirá anualmente 8 millones de toneladas de carbón coqueificable duro y 4 millones de toneladas de carbón térmico a más tardar en 2013³⁵. En el puerto de Beira se está llevando a cabo actualmente un programa de dragado de 18 meses de duración con un costo de 52 millones de dólares para poder recibir a buques de 60.000 TPM.

En la *República Unida de Tanzania*, la construcción de dos nuevas terminales de contenedores en el puerto de Dar es Salaam quedará concluida a fines de 2012, con lo que la capacidad del puerto se duplicará con el agregado de otros 500.000 TEU. Se trata del principal puerto del país, que ostenta una capacidad de manipulación de 4,1 millones de toneladas de carga seca y de 6 millones de toneladas de carga líquida a granel. El puerto también presta servicios

a los países sin litoral de Malawi, Zambia, Burundi, Rwanda y Uganda, así como a la parte oriental de la República Democrática del Congo. Actualmente el puerto opera a su capacidad máxima de manipulación de contenedores, y se ha comunicado que la congestión portuaria aumentó de 11 días en 2010 a aproximadamente 19 días en 2011.

En *Sudáfrica* se han propuesto planes para desarrollar el puerto más activo del país, Durban, mediante el incremento de su capacidad de manipulación de contenedores de 2,5 millones a 6 millones de TEU. Se prevé que los trabajos no comenzarán hasta 2015 y su finalización insumirá cuatro años, tras lo cual participará una SPP³⁶. Para hacer frente a la congestión en este puerto, a fines de 2009 inició sus actividades un nuevo puerto en Ngqura, que se ha convertido en el tercer puerto más profundo de Sudáfrica y puede realizar 28 movimientos de contenedores por hora. En Ciudad del Cabo se completaron las labores de dragado de dos de las cuatro terminales. Al terminar la fase de desarrollo planeada, la capacidad de contenedores se duplicará para llegar a 1,4 millones de TEU³⁷.

Asia

Muchos puertos asiáticos adoptaron tempranamente la contenedorización y la participación privada en las operaciones portuarias. El conjunto de estos factores permitió a la región adquirir experiencia en la manipulación de contenedores y convertirse en sede de algunos de los mayores operadores mundiales de terminales³⁸. En Asia está situado el puerto más grande del mundo (Shanghai), el puerto más activo del mundo (Singapur) y algunos de los puertos más eficientes del mundo (por ejemplo, Port Klang en Malasia y Dubai en los Emiratos Árabes Unidos)³⁹. Además, hay muchos nuevos puertos iniciativos en construcción y se está procediendo a la ampliación de las instalaciones existentes en otros.

En *Israel* se anunciaron planes para privatizar el puerto de Eliat, en el Mar Rojo, con el fin de incrementar el movimiento de contenedores. Actualmente, el tráfico de contenedores por dicho puerto es insignificante si se lo compara con el de los otros dos puertos del país, Ashod y Haifa, que en conjunto manipularon 2,2 millones de TEU en 2010. El puerto de Eliat tiene una profundidad de alrededor de 11,5 m, suficiente para portacontenedores de aproximadamente 3.000 TEU. Si se desarrolla el puerto para incluir la manipulación de contenedores, se reducirá el costo de las

importaciones y las exportaciones desde y hacia Asia al evitarse la necesidad de utilizar el canal de Suez.

En el *Iraq* hay planes para lanzar una licitación con el fin de construir un nuevo puerto al sur de Basra, que recibirá contenedores destinados a Europa y los transportará en tierra por ferrocarril, evitando de esta manera la utilización del canal de Suez. Se prevé que el proyecto costará 6.400 millones de dólares; la fase inicial debería estar completada para fines de 2013, y la segunda fase, cuatro años más tarde. Al quedar completado, el puerto contará con 7 km de muelles. Sin embargo, del otro lado de la frontera en Kuwait, los planes para desarrollar el puerto Mubarak en la isla de Boubyan son motivo de preocupación sobre la viabilidad de los puertos actuales y planeados en Iraq. El puerto, que será completado en 2016 con un costo de 1.100 millones de dólares, podrá manipular 1,8 millones de TEU⁴⁰.

En *Omán* se dio comienzo a los trabajos de construcción en el puerto de Salalah. Este proyecto, por un monto de 645 millones de dólares, tiene como objetivo que el puerto aumente su capacidad a 40 millones de toneladas de productos básicos a granel y 5 millones de toneladas de carga líquida⁴¹. En el puerto de Sohar, la compañía minera brasileña Vale está por completar un nuevo embarcadero de 600 m para recibir sus exportaciones de mineral de hierro provenientes del Brasil. Vale está construyendo una planta de granulación de mineral de hierro en el puerto de Sohar y le está proveyendo de su propio mineral para extraer y reexportar los gránulos de hierro.

En *Qatar* comenzaron los trabajos de la primera fase del puerto de New Doha, por un monto de 4.500 millones de dólares, y se prevé su finalización para 2014⁴². La primera fase permitirá manipular operaciones de contenedores, carga general, cereales a granel, vehículos, ganado y apoyo al suministro frente a las costas, e incluirá una instalación para el servicio de guardacostas y la marina del país. La nueva terminal de contenedores contará con una capacidad de movimiento de 2 millones de TEU y será una de las tres terminales planeadas cuyo tráfico se elevará a un máximo de 12 millones de TEU. Se han finalizado un dique seco y un astillero de reparaciones capaz de prestar servicios a los buques de transporte de GNL.

En el *Pakistán*, la Terminal 2 del puerto de Qasim, de 400.000 TEU de capacidad, inició sus operaciones tras haberse completado la primera fase del proyecto y recibió sus primeros portacontenedores. Con las fases dos y tres, la capacidad se elevará a 1,2

millones de TEU. El puerto es operado por DP World y puede acomodar a buques de una capacidad de hasta 6.700 TEU⁴³.

En la *India*, el puerto recién dragado de Dhamra, en la Bahía de Bengala, inició sus operaciones con barcos de hasta 18 m de calado. El puerto se dedicará a las exportaciones indias de cargas a granel tales como carbón, mineral de hierro, mineral de cromo, bauxita y acero⁴⁴. Se prevé que APMT se hará cargo de operar las instalaciones de manipulación de contenedores. En otras partes del país, varios otros proyectos portuarios, particularmente los de Chennai, Enmore y Vallarpadam, hacen crecer la capacidad portuaria de la India⁴⁵. Los puertos indios alcanzaron una capacidad anual de manipulación de 1.000 millones de toneladas en enero de 2011⁴⁶. En Mumbai, se prevé la construcción de una nueva terminal en el fideicomiso portuario Jawaharlal Nehru, que añadirá 4,8 millones de TEU a la actual capacidad del puerto de 4 millones de TEU.

En *Indonesia* se anunciaron planes para desarrollar el puerto de Belawan con el fin de llevar su actual capacidad de 850.000 TEU a 1,2 millones de TEU. El puerto se ocupa de aproximadamente el 60% de las exportaciones de aceite de palma del país, pero padece de congestión y prolongados tiempos de carga y descarga. Esos planes incluyen la prolongación de muelles en 350 m y la compra de nuevas grúas para mejorar la productividad. Asimismo, se espera mejorar el acceso al puerto con el aumento de su dragado. Se prevé un desarrollo adicional de los puertos de Indonesia, por haberse promulgado en 2011 legislación para abrir la competencia portuaria⁴⁷.

En *Viet Nam*, la terminal internacional Tan Cang Cai Mep, con una capacidad de 1,15 millones de TEU, abrió en marzo de 2011⁴⁸. La nueva terminal, ubicada a 50 km de la ciudad de Ho Chi Minh, cuenta con una profundidad de 15,8 m, que le permite recibir a algunos de los más grandes portacontenedores del mundo. Su primer cliente fue el *Columba*, de CMA CGM, que tiene 11.500 TEU de capacidad y que navegaba en su viaje inaugural. En otras partes del país, se ha detenido el desarrollo del proyecto del puerto de Van Phong, en la provincia central de Khanh Hoa, y se ha comunicado que los costos casi se duplicaron hasta alcanzar 295 millones de dólares⁴⁹. En febrero de 2011 se abrió un nuevo puerto en Hai Cang Ward, ciudad de Quy Nhon, provincia de Binh Dinh, que recibió a su primer cliente, el *Vsico Pioneer*, de 7.055 TPM. Este puerto contribuirá a atraer mercancías de las provincias centrales de Viet Nam

y de la vecina República Democrática Popular Lao, país sin litoral.

En *China*, el principal desarrollador de puertos del mundo, el mayor interés se ha trasladado del desarrollo de los puertos marítimos al de los puertos interiores. Se han dado a conocer planes para invertir 2.700 millones de dólares en el desarrollo de los puertos del Yangtze en el período 2011-2015⁵⁰. Esos trabajos, que quedarán completados a más tardar en 2015, permitirán a los buques de 50.000 TPM llegar a Nanjing. Actualmente, el río sufre una grave sequía, que ha dejado varados a centenares de buques⁵¹.

B. NOVEDADES EN EL TRANSPORTE INTERIOR

En esta sección se ponen de relieve algunas novedades clave en el movimiento del volumen mundial de carga por parte de los principales sistemas de transporte interiores, a saber los ferrocarriles, las carreteras y las vías navegables⁵². La sección subsiguiente examinará la evolución reciente con respecto a la infraestructura del transporte interior de los países en desarrollo y se concentrará especialmente en las SPP que la financian.

En 2010, los volúmenes del transporte interior de mercancías en todo el mundo continuaron la recuperación que había comenzado a fines de 2009 pero permanecieron por debajo de los niveles anteriores a la crisis. Se calcula que, a diciembre de 2010, se encontraban entre un 5% y un 15% por debajo de dichos volúmenes⁵³.

1. Los ferrocarriles

En 2010, el sector del transporte de mercancías por vía ferroviaria en el mundo creció un 7,2% hasta llegar a 9 billones 843.000 millones de toneladas-kilómetro, por un valor de 161.797 millones de dólares, que representó un aumento del 7,7% con respecto al año anterior⁵⁴.

Para fines del último trimestre de 2010, los *Estados Unidos*, que representaron el 43,2% del valor mundial del sector de transporte ferroviario de carga, registraron una fuerte recuperación, aunque con volúmenes de carga algo inferiores a los niveles previos a la crisis⁵⁵. En general, el tráfico de carbón y cereales, así como el transporte intermodal, arrojaron buenos resultados en 2010, debido al aumento de la demanda mundial de esas mercancías. Hubo un total de 14,8 millones de vagones cargados en el año, lo

cual representó un aumento del 7,3% en comparación con el total de 2009, y el volumen intermodal fue de 11,3 millones de acoplados y contenedores, o sea un 14,2% más que en 2009⁵⁶. La recuperación continuó en 2011, con volúmenes totales acumulados que según las informaciones aumentaron un 3,3% en los primeros cinco meses de 2011, y con 4,5 millones de remolques y contenedores, cifra 8,8% superior a la del mismo período de 2010⁵⁷.

En 2010, los volúmenes de la carga ferroviaria en la *Unión Europea (UE)* fueron aproximadamente 16% inferiores a los del nivel máximo de 2008. Eurostat comunicó una pequeña recuperación en los volúmenes de dicha carga en los países de la UE-27. Los datos disponibles acerca de los dos primeros trimestres de 2010 indican aumentos del 8% y el 14%, respectivamente, en comparación con los trimestres correspondientes del año 2009. El transporte de carga ferroviaria en la UE-27 se vio considerablemente perjudicado en 2009 a causa de la crisis y tuvo una reducción del 17% en su volumen, con lo que cayó a 366.000 millones de toneladas-kilómetro; el tráfico nacional y el internacional tuvieron un declive del 15% y el 20%, respectivamente. La caída del transporte de carga ferroviaria en el período 2008-2009 se manifestó en todos los Estados miembros de la UE, excepto Estonia y Noruega, que comunicaron una leve mejora, del 0,1% y el 1,2%, respectivamente

Los volúmenes del transporte de carga por ferrocarril en China siguieron creciendo en 2010, al aumentar el 9,6% con respecto al año precedente y sumar un volumen total de 2 billones 733.000 millones de toneladas-kilómetro⁵⁸. Igualmente, dichos volúmenes registraron una tendencia ascendente en la Federación de Rusia, los países de Europa Central y Oriental y en Asia Central. Los datos de la Comunidad de los Ferrocarriles Europeos y de las empresas dedicadas a la infraestructura señalan que dichos volúmenes aumentaron en Europa Central y Oriental en un 7,6% en comparación con 2009⁵⁹. En las líneas ferroviarias de la Federación de Rusia, aumentaron un 7,8% hasta alcanzar los 2 billones de toneladas-kilómetro. El transporte ferroviario ruso representa una proporción importante de la carga transportada en el comercio externo entre la Federación de Rusia y China. Durante los diez primeros meses de 2010, el volumen de la carga ferroviaria entre estos países aumentó un 33% hasta llegar a 53 millones de toneladas. La gran mayoría (94%) de la carga está compuesta por las exportaciones rusas de petróleo, madera, productos químicos y fertilizantes minerales, pero también está

umentando el volumen de las importaciones de maquinaria y productos técnicos chinos. Teniendo en cuenta que se prevé que el tráfico directo de carga ferroviaria con China crecerá entre el 50% y el 100% en el próximo decenio, y como parte de sus actividades para desarrollar la cooperación en materia de carga ferroviaria de contenedores, los ferrocarriles rusos han estado desarrollando las principales rutas de mercancías entre ambos países por medio de grandes inversiones en la infraestructura ferroviaria en las regiones de Siberia y el lejano oriente de la Federación de Rusia⁶⁰. A fines de 2010, se concretó un acuerdo con socios chinos y alemanes para crear una empresa mixta para el transporte de contenedores⁶¹.

Una tendencia emergente es el renovado interés en el transporte de carga ferroviaria, como consecuencia principalmente del aumento del precio y la demanda de las materias primas (especialmente en los mercados emergentes) y de la opinión generalizada de que el transporte ferroviario es uno de los mejores modos de transporte para la transferencia y el acarreo de cargas grandes, pesadas y a granel por largas distancias. Por ejemplo, el carbón representó el 47% del volumen del tráfico ferroviario de los Estados Unidos en 2009 y generó el 25% de los ingresos brutos de los ferrocarriles en ese país en 2009⁶². Igualmente, el crecimiento de los ferrocarriles australianos en el sector del transporte de carga, estimulado por el auge de los recursos, fue del 6,9% en los últimos cinco años y llegó a una cifra de 10.500 millones de dólares en 2010-2011. En el Brasil, que es el sexto mercado de carga ferroviaria más importante del mundo, la empresa de transporte de mercancías por ferrocarril MRS Logística⁶³ tuvo un aumento del 12% en el volumen de su tráfico en 2010 y superó los 140 millones de toneladas debido a la fuerte demanda mundial de productos básicos del país, en particular mineral de hierro, acero, cemento y otros productos esenciales. En el recuadro 4.1 se dan ejemplos de la forma en que el auge de los minerales está impulsando el desarrollo de los ferrocarriles africanos y de las inversiones que se están dirigiendo cada vez más a los ferrocarriles especializados en el transporte de esos productos.

2. Las carreteras

En 2010, el sector mundial de transporte de carga por carretera creció un 7,8% con respecto a 2009, y el volumen transportado llegó a 9 billones 721.000 millones de toneladas-kilómetro. En cuanto a su valor, el transporte de carga por carretera —el sector más importante del transporte interior, puesto que

habitualmente se utiliza para los productos de alto valor y perecederos— se incrementó un 8,5% en 2010 en comparación con el año precedente, y su nivel llegó a 1 billón 720.000 millones de dólares⁶⁴. Se prevé que el volumen mundial de carga transportada por carretera alcanzará 12 billones 350.500 millones de toneladas-kilómetro en 2015, o sea un aumento del 27% con respecto a 2010. En cuanto a su valor, la cifra pronosticada se eleva a 2 billones 198.000 millones de dólares, es decir un aumento del 27,8% con respecto a 2010. Las Américas —Estados Unidos, México y Canadá— representan la mayor proporción del valor de la carga transportada por carretera en el mundo, con aproximadamente el 56% del total. Se calcula que dicho sector alcanzó en los Estados Unidos un volumen total de 2 billones 918.400 millones de toneladas-kilómetro y generó ingresos por 787.000 millones de dólares en 2010⁶⁵.

Medido en toneladas-kilómetro ajustadas estacionalmente, el tráfico ferroviario de carga en la UE-27 se estancó en 2010, y su volumen permaneció 14% por debajo de los niveles anteriores a la crisis⁶⁶. El volumen de la carga por carretera en la UE en 2010 ha sido calculado en 1 billón 658.000 millones de toneladas-kilómetro. En Europa Occidental, representó la mayor proporción, con un total de 1 billón 229.000 millones de toneladas-kilómetro, en tanto que Europa Oriental alcanzó un total de 429.000 millones de las mismas unidades en 2010⁶⁷. En 2009, poco más de dos tercios de las mercancías transportadas por carretera estaban vinculados con el transporte de mercancías en las redes de carreteras nacionales. Sin embargo, esta proporción variaba considerablemente entre los Estados miembros de la UE, y la proporción más elevada del transporte nacional de carga por carretera correspondió a Chipre (98,1%) y el Reino Unido (93,6% en 2007), mientras que la importancia relativa de dicho tipo de transporte resultaba mucho más baja en Eslovaquia (19,9%), Eslovenia (15,4%), Lituania (14,8%) y Luxemburgo (6,3%). Para la mayoría de los acarreadores de carga registrados en la UE, el transporte internacional de carga por carretera se vincula principalmente con el comercio en el interior de la UE⁶⁸.

3. Vías de navegación interiores

El transporte interior por vías navegables, en particular ríos y canales, representa una importante alternativa y un medio ambientalmente racional de transportar mercancías, tanto en lo relativo al consumo de energía como a las emisiones de gases. Se calcula

Recuadro 4.1. El reciente auge de los minerales y su efecto en el desarrollo ferroviario de África

Desde fines de 2009, el sector minero ha cobrado impulso y el aumento de la demanda ha estimulado un gran desarrollo ferroviario en muchos países productores de productos básicos, particularmente en África.

- China Railway Construction Corporation (CRCC), que es la segunda más grande empresa de construcción de propiedad estatal; Vale S.A., una compañía minera brasileña, que ocupa el segundo lugar después de BHP Billiton (Australia); y otras empresas invertirán por lo menos 35.000 millones de dólares en proyectos ferroviarios a lo largo de los próximos cinco años para transportar el cobre y el carbón de África a las plantas energéticas de China y la India.
- Sinohydro Corporation, la empresa de energía hidroeléctrica y de construcción de propiedad del Estado chino, está reconstruyendo el ferrocarril de Benguela, de 1.344 km de extensión, que une las reservas de cobalto en el sur de la República Democrática del Congo y las minas de cobre de Zambia con el puerto de Lobito (Angola), 243 millas al sur de Luanda, capital del país.
- Sundance Resources, una empresa australiana de exploración, ha firmado un memorando de entendimiento con CRCC Africa Construction (CAC) para desarrollar una línea ferroviaria y construir el material rodante necesario en apoyo del proyecto Mbalam de Sundance en el Camerún y el Congo, en África Occidental. En dicho memorando las partes se comprometen a trabajar conjuntamente para establecer el alcance, el costo y el programa para la entrega de rieles y material rodante ferroviarios en cantidad suficiente para lograr una producción planeada de 35 millones de toneladas por año de mineral de hierro en las minas propuestas por Sundance en el Camerún y el Congo, y se fijan las condiciones para la ejecución por CAC del proyecto del ferrocarril minero.
- La empresa minera brasileña Vale firmó un memorando de entendimiento para la construcción de un nuevo ferrocarril a través de la parte meridional de Malawi para transportar el carbón desde su concesión minera en la cuenca carbonífera (occidental) de Moatize (Mozambique) hasta el puerto septentrional de Nacala. Este ferrocarril resulta necesario porque la línea actual de Sena, que va de Moatize al puerto central de Beira, no podrá transportar las enormes cantidades de carbón para la exportación planeadas por Vale y las otras compañías mineras que explotan la cuenca carbonífera de Moatize. La distancia total desde esta localidad hasta Nacala es de aproximadamente 900 km; no toda la línea será enteramente nueva, puesto que después de pasar por Malawi se unirá con el ferrocarril septentrional existente que va a Nacala.
- Es posible que Freeport-McMoRan Copper and Gold Inc., una prominente firma minera internacional con sede en Fenix, Arizona, construya líneas ferroviarias para transportar mineral a partir de su proyecto de 2.000 millones de dólares en Tenke (República Democrática del Congo), conectándolas posiblemente con la línea de Benguela.
- La Trans-Kalahari Rail Line, que unirá los depósitos de carbón de Botswana (país sin litoral) con la bahía de Walvis en Namibia a un costo estimado en 9.000 millones de dólares, ha suscitado gran interés entre los licitadores tales como Anglo American, CIC Energy Corporation del Canadá y Exxaro Resources, Ltd., de Sudáfrica.

que su consumo de energía por tonelada-kilómetro de mercancías transportadas es aproximadamente un 17% del correspondiente al transporte por carretera y un 50% del consumo del transporte por ferrocarril⁶⁹.

En todo el mundo se está dando una gran importancia al sector de las vías de navegación interiores. En los Estados Unidos, de los 41.000 km de vías navegables, 24.000 km tienen una profundidad superior a 2,75 m, y la participación modal del transporte por las vías

de navegación interior representa un 15% del total. Aunque este modo de transporte brinda el precio más bajo por tonelada-milla, ello quizá no baste para garantizar el futuro de la red estadounidense de vías de navegación. En años recientes se ha constatado que la falta de inversiones y mantenimiento para una infraestructura anticuada y las deficiencias de dragado son los principales peligros para la viabilidad y eficiencia de las vías de navegación⁷⁰.

El transporte por las vías de navegación interiores también desempeña un papel importante en el transporte de mercancías en la UE. Más de 37.000 km de vías de navegación conectan a centenares de ciudades y regiones industriales. Alrededor de 20 de los 27 Estados miembros de la UE cuentan con vías de navegación interiores, y 12 de ellos tienen redes que se conectan entre sí⁷¹. En 2010, la participación más elevada de las vías de navegación interiores en el sistema total de transporte se encontraba en los Países Bajos (42%), seguidos por Francia (15%), Hungría (15%), Alemania (14%) y Bélgica (13%). Es probable que estas proporciones aumenten en el futuro, particularmente teniendo en cuenta las políticas europeas tendientes a promover su mayor uso. Al respecto, la Comisión Europea, por medio de su programa de acción "NAIADES" para la promoción del transporte por vías navegables interiores, tiene como objetivo desarrollar y fortalecer la posición competitiva de este modo de transporte y facilitar su integración en la cadena logística intermodal con el fin de crear una red europea de transporte sostenible, competitiva y ambientalmente racional.

Asia está generosamente dotada de vías navegables interiores, que alcanzan un total de 290.000 km de longitud. Más de 1.000 millones de toneladas de carga son transportados anualmente por dichas vías. China aporta aproximadamente el 70% de esa cifra, o alrededor de 690 millones de toneladas anuales. Con un sistema de vías de navegación interiores que abarca más de 5.600 ríos navegables que tienen una longitud navegable total de 119.000 km y con 200 puertos interiores, China cuenta con el subsector de transporte por vías de navegación interiores mejor desarrollado de Asia. Este modo de transporte ha crecido en años recientes, en función de la Estrategia de desarrollo del transporte interior del país. Por ejemplo, en la provincia de Hunan el volumen del transporte de contenedores por esta vía aumentó de 1.929 TEU en 1993 a 101.632 TEU en 2006, a una tasa promedio de crecimiento anual del 36%. En China central, donde se utiliza el río Yangtze para transportar productos básicos como el carbón y el acero entre ciudades fluviales, los volúmenes de la carga han venido aumentando un 40% anual⁷².

El objetivo de la Estrategia de desarrollo del transporte interior de China es fomentar un sistema moderno, eficiente y ecológico de vías de navegación interiores y construir más puertos e infraestructura fluviales para desarrollar las vastas regiones interiores del país y aumentar la capacidad de transporte por estas vías,

permitiendo que el tráfico de carga por ellas crezca hasta más de 3.000 millones de toneladas a más tardar en 2020⁷³.

En otras partes de Asia, por ejemplo en Bangladesh, se pusieron en marcha diversas iniciativas para mejorar este modo de transporte, que se calcula mueve aproximadamente un 35% del volumen de carga anual del país. Un importante proyecto, cuya ejecución corre por cuenta de la Administración del transporte por vías de navegación interiores de Bangladesh (BIWTA), consiste en la construcción de la primera terminal interior de contenedores en Pangaon, Dhaka, un emprendimiento conjunto entre dicha administración y el puerto de Chittagong. El propósito de este proyecto es transportar por lo menos el 50% de los contenedores por vías de navegación interiores. Se prevé que ello reducirá los tiempos, disminuirá los costos en aproximadamente un 30% por día y aliviará la presión que sufren las carreteras. La terminal manipulará probablemente alrededor de 115.000 TEU en la etapa inicial hasta llegar a una capacidad de 160.000 TEU. Se han planeado otras terminales interiores que se prevé manipularán más de 500.000 TEU por año⁷⁴. El Gobierno también desarrollará el puerto del río Ashuganj como terminal de contenedores para un transbordo eficiente de las mercancías indias a Tripura a través de Akhaura.

Desde hace tiempo se recomienda la utilización de las vías de navegación interiores de África como parte de un enfoque para el desarrollo y la integración de las redes de transporte del continente, principalmente para los 29 países africanos que cuentan con dichas vías. Empero, se han hecho relativamente pocos esfuerzos para desarrollar este modo de transporte energéticamente eficiente y para promover su integración con los enlaces del transporte por carretera y ferrocarril. Según el número de agosto-septiembre de 2007 de African Business, las vías de navegación de África Oriental brindan un acceso barato y fácil a los puertos oceánicos, aunque su potencial para el transporte ha sido desestimado en el pasado. No obstante, en la actualidad los gobiernos, especialmente de África Meridional y Central, muestran interés en la importancia de las vías de navegación interiores, en particular el lago Malawi y el sistema fluvial del Zambezi y el Shire. Los Gobiernos de Zambia, Malawi y Mozambique han firmado un memorando de entendimiento para promover el transporte en el sistema fluvial Zambezi-Shire. Este proyecto, que ha sido aprobado tanto por la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo

(SADC) como por el Mercado Común del África Meridional y Oriental (COMESA), tiene como objetivo desarrollar esta vía de navegación como parte de los corredores de transporte regionales, con el fin de abrir nuevas salidas al mar para los países de la SADC y promover la integración regional. Otra iniciativa en marcha es el establecimiento de la Comisión internacional de la cuenca Congo-Ouabangui-Sangha con los auspicios de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central a fin de mejorar los aspectos físicos y normativos de la navegación interior entre el Camerún, el Congo, la República Democrática del Congo y la República Centroafricana⁷⁵.

C. EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE SUPERFICIE EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO

En la siguiente sección se examina más atentamente la evolución reciente que interesa a la infraestructura del transporte interior, principalmente en los países en desarrollo. También se pone de relieve la creciente importancia de las entidades del sector privado, en particular a través de las SPP, para financiar el desarrollo de la infraestructura del transporte, y se hace hincapié en el transporte ferroviario.

En la actual economía mundial globalizada, dominada por redes de suministros internacionales interdependientes, la eficiencia de los sistemas de transporte depende cada vez más de las redes de transporte interiores. Estas redes desempeñan una función esencial para asegurar la entrega eficiente y rápida de las mercancías desde los centros de producción o los almacenes de los productores hasta el puerto de carga y el envío posterior de la carga a los clientes finales. La falta de eficiencia de la infraestructura y los servicios del transporte interior puede perjudicar seriamente la conectividad de un país y su acceso a los mercados mundiales, y tener una repercusión negativa en su desempeño y competitividad comerciales. El caso de los países en desarrollo sin litoral, que representan aproximadamente un tercio de los PMA, es un ejemplo de ello. Para los países en desarrollo sin litoral africanos, por ejemplo, en que los cuellos de botella relacionados con el transporte interior son considerables, los gastos del transporte son muy elevados y constituyen como promedio el 14% del valor de las mercancías⁷⁶, en comparación con el 6% que corresponde a los países desarrollados. Estos

costos adicionales de transporte, por consiguiente, socavan la competitividad del comercio y pueden anular ventajas tales como los salarios más bajos que caracterizan a dichos países y los beneficios que podrían obtenerse del acceso a los mercados globalizados y el comercio internacional.

Son necesarias inversiones masivas para hacer frente a las deficiencias de la infraestructura del transporte con el fin de desarrollar una infraestructura y unos servicios eficientes y económicos, tanto a nivel interregional como internacional. Dada la limitada disponibilidad de fondos del sector público, los países en desarrollo recurren cada vez más al sector privado, por medio de las SPP, en busca de financiación, innovación y eficiencia en el suministro de infraestructura. En los últimos dos decenios, estas sociedades han servido para apalancar una mayor participación de la inversión privada y, lo que es más importante, para tener acceso a la especialización, la innovación y las nuevas tecnologías vinculadas con el desarrollo, la operación y el mantenimiento de la infraestructura.

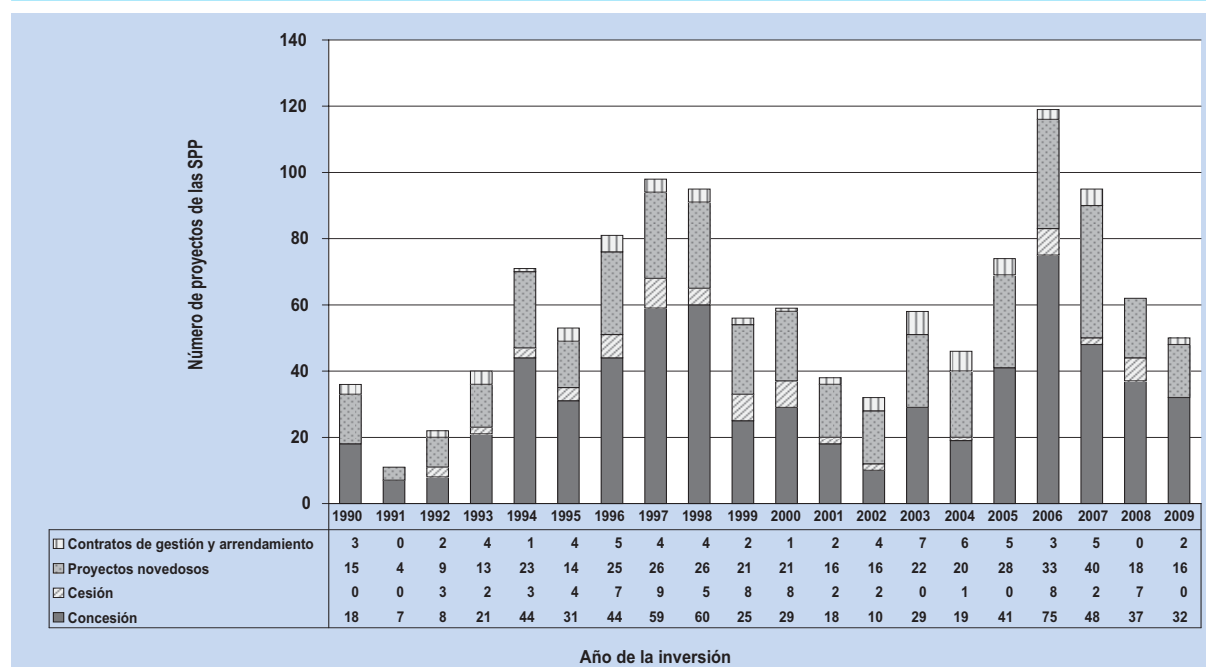
Si bien no hay una sola definición universal de las SPP, una definición ampliamente aceptada menciona a estas sociedades, en relación con la infraestructura, como mecanismos para la "creación y/o gestión de la infraestructura y/o los servicios públicos por medio de la inversión y la gestión privadas durante un período predefinido y con normas específicas para el nivel del servicio"⁷⁷. Como tales, las SPP pueden variar en estructura y tamaño y van desde pequeños contratos de servicios hasta concesiones de gran envergadura, proyectos novedosos y desinversiones.

Las siguientes secciones proporcionan un breve análisis de las características de la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura del transporte, principalmente el interior, en las regiones en desarrollo durante los últimos dos decenios.

1. Tipos de sociedades público-privadas (SPP) relacionadas con el transporte en los países en desarrollo⁷⁸

Los tipos de SPP vinculadas con el transporte que surgieron en los últimos dos decenios en las regiones en desarrollo han sido primordialmente concesiones y proyectos novedosos, que también pueden conllevar concesiones (gráfico 4.1). El modelo de concesión está relacionado con un acuerdo contractual a largo plazo que, en términos generales, puede significar que la entidad privada asume el control de un proyecto

Gráfico 4.1. Proyectos de inversión en el transporte (1990-2009)



Fuente: Base de datos sobre la participación privada en los proyectos de infraestructura. Puede consultarse en <http://ppi.worldbank.org>.

estatal u ofrece el suministro de cierta infraestructura por un período determinado durante el cual se hace cargo de la operación y el mantenimiento de los bienes así como de la financiación y gestión de toda la inversión necesaria. El gobierno puede mantener la propiedad jurídica final de la instalación y/o el derecho a suministrar los servicios. Una concesión de este tipo es semejante en alcance y enfoque a la que se utiliza en los acuerdos habituales de operación y mantenimiento entre las partes de un acuerdo de construcción-operación-transferencia (o de tipo BOT). En cuanto a los proyectos novedosos, necesitan una entidad privada o una empresa mixta para construir y operar un nuevo proyecto durante el período especificado en el contrato. Este tipo de proyectos puede incluir, sin limitarse a ellos, acuerdos BOT, acuerdos de construcción-propiedad-operación-transferencia (BOOT), acuerdos de construcción-arrendamiento-propiedad (BLO) o acuerdos de diseño-construcción-operación (DBO). Sin embargo, un acuerdo de cesión supone que el gobierno transfiere o vende un activo, ya sea parcial o totalmente, al sector privado —lo cual equivale a la privatización—, pero el interés privado puede llevar o no a cabo la gestión de la empresa. Los países que han recurrido a la cesión son China, la Federación de Rusia y algunos países latinoamericanos, como el Estado Plurinacional de Bolivia y Chile.

2. Evolución de los proyectos de transporte de las SPP en los países en desarrollo

La participación de la inversión privada por intermedio de las SPP en el sector del transporte de los países en desarrollo comenzó en los años ochenta, cuando 13 países en desarrollo otorgaron 25 proyectos, principalmente de carreteras de peaje (México, Malasia y Tailandia). Esta participación creció rápidamente los años noventa y superó los 10.000 millones de dólares en 1990, estimulada primordialmente por proyectos de concesión de carreteras de peaje en América Latina (Argentina y México). En los años noventa, las tres cuartas partes de las concesiones de las carreteras de peaje suponían la ampliación o rehabilitación de carreteras existentes y no la construcción de nuevas redes. Ocurrieron muy pocas cesiones, principalmente en China, donde se vendieron participaciones minoritarias en varias empresas estatales de carreteras de peaje con el fin de financiar la futura construcción de carreteras.

Pese al crecimiento récord de la actividad, la participación privada continúa limitada en muchos países en desarrollo. La participación privada en los proyectos de transporte de las SPP en los países en desarrollo ha oscilado durante los dos decenios transcurridos entre 1990 y 2010, con un máximo

en 2006 que llegó a aproximadamente 32.000 millones de dólares. En 2009, la inversión privada en el transporte seguía fuertemente afectada por la crisis y cayó a 21.700 millones de dólares, una reducción del 20% en comparación con 2008 (el número de proyectos mermó un 19% en 2009). De los 50 nuevos proyectos de tamaño mediano y grande relativos al transporte, 32 eran concesiones y representaban el 65% de la inversión en nuevos proyectos de transporte, en tanto que 16 eran proyectos novedosos (principalmente contratos de tipo BOT), mientras que los 2 proyectos restantes eran contratos de arrendamiento. La mayoría de los proyectos se concentraron en el sector de las carreteras y en algunas grandes economías en desarrollo, tales como el Brasil, la India y México.

En el primer trimestre de 2010, la evolución de los compromisos de inversión en nuevos proyectos de transporte no había variado en comparación con el primer trimestre de 2009. Se comunicó que aproximadamente 440 proyectos en 61 países en desarrollo se encontraban en la etapa final de licitación o de otorgamiento de contratos, o bien en la búsqueda de financiación o en la etapa previa a dicha búsqueda.

Pese al entorno y las condiciones del mercado financiero difíciles provocados por la crisis de 2009, muchos gobiernos de los países en desarrollo mantuvieron sus compromisos con los programas de las SPP. Los proyectos que se asentaban en unos fundamentos económicos y financieros firmes y en un apoyo sólido de los patrocinadores todavía pudieron obtener fondos, aunque en condiciones más estrictas, tales como menores índices deuda/capital, plazos más cortos y estructuras más prudentes. Más bien se han convertido en problemáticas otras cuestiones relativas a su aplicación, como las demoras en la compra de tierras o en la aprobación estatal.

La función de los bancos de desarrollo y de las agencias bilaterales y multilaterales resultó esencial para obtener una financiación sustancial. Por ejemplo, aproximadamente 1.300 millones de dólares fueron proporcionados en 2010 por el Banco Asiático de Desarrollo con destino a la infraestructura del transporte en Asia Central y Occidental, principalmente con arreglo a una financiación en múltiples tramos⁷⁹. Esta suma incluía un proyecto regional de carreteras en el Afganistán por 340 millones de dólares, una partida de 456 millones de dólares para el programa de corredores en Kazajistán de la Cooperación

Económica Regional de Asia Central (CAREC) y una partida de 115 millones de dólares con destino a Uzbekistán. Esta financiación también beneficiará a la línea ferroviaria de 75 km entre el puerto seco de Hairatan, ubicado en la frontera del Afganistán con Uzbekistán, y Mazar-e-Sharif, la segunda ciudad comercial más importante del norte del Afganistán⁸⁰. Según el Infrastructure Consortium for Africa (ICA)⁸¹, los compromisos totales destinados al sector del transporte de carga y pasajeros del continente aumentaron un 20% entre 2008 y 2009, es decir, de 5.900 millones de dólares a 7.100 millones de dólares⁸². Al respecto, el Banco Africano de Desarrollo aportó una importante contribución de aproximadamente 2.000 millones de dólares⁸³.

La cooperación Sur-Sur también ha sido un mecanismo prominente para financiar la infraestructura del transporte en los países en desarrollo. En África, por ejemplo, China participa en la financiación de proyectos de ferrocarriles y carreteras, encabezados por empresas estatales sumamente competitivas y que cuentan con considerable experiencia en la construcción en gran escala. Según el ICA, los compromisos totales de China en 2009 con destino a la infraestructura africana se elevaban a aproximadamente 5.000 millones de dólares, especialmente en Nigeria, Angola, Etiopía y el Sudán. Otro ejemplo de esta cooperación son los compromisos de la India para con los proyectos de infraestructura en la región, que tuvieron una media de 500 millones de dólares por año entre 2003 y 2007. En años recientes, la India dedicó fondos a unos 20 proyectos de infraestructura en África por un valor total de 2.600 millones de dólares. Al igual que en el caso de las actividades de financiación de China, las de la India están estrechamente vinculadas con sus intereses en el desarrollo de los recursos naturales.

3. El transporte ferroviario

En esta sección se examina la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura del transporte, concretamente en el caso especial del transporte ferroviario de carga en África.

Los ferrocarriles siguen siendo un modo estratégico de transporte para el acarreo interior, especialmente en largas distancias y para carga de gran volumen y poco valor, como los graneles. El ferrocarril también se adecua al tráfico de contenedores entre los centros de producción interiores y los puertos. Durante los últimos dos decenios, el transporte ferroviario ha crecido en

paralelo con el crecimiento económico mundial y se prevé que seguirá haciéndolo. Se pronostica que, para 2015, el sector mundial del transporte de mercancías por ferrocarril registrará 12 billones 213.000 millones de toneladas-kilómetro, o sea un aumento del 24,1% con respecto a 2010. Se prevé que el valor de esta carga alcanzará 199.974 millones de dólares, o sea un 23,6% más que en 2010⁸⁴.

La importancia del transporte de mercancías por ferrocarril y la ventaja de destacar este modo de transporte se ven también confirmadas por el aumento de las preocupaciones en materia de medio ambiente y por la prominencia de las consideraciones relativas a la sostenibilidad en las actividades de reguladores, comerciantes, operadores de transporte, cargadores y consumidores. El transporte ferroviario hace un uso eficiente del combustible y es económico y menos contaminante. Según el Banco Mundial, "... el ferrocarril brinda varias ventajas comparativas con respecto a la carretera, en particular una mayor capacidad de transporte por unidad de dinero invertida (el costo es 50% inferior por kilómetro de vías férreas rehabilitadas en comparación con una carretera de dos carriles), una mayor durabilidad (las carreteras requieren una reconstrucción completa cada 7 a 10 años, en comparación con una duración de 15 a 20 años en el caso de las vías férreas), un menor consumo de energía y una menor huella de carbono por tonelada transportada: hasta 75% y 85% menos, respectivamente"⁸⁵.

Dada la baja huella de carbono por tonelada-kilómetro y la perspectiva de una creciente demanda de transporte de carga por ferrocarril, las políticas nacionales y regionales se han centrado en inversiones en la infraestructura y los servicios conexos para promover un cambio modal, de la carretera al ferrocarril. Puede verse un ejemplo de ello en los objetivos y política estratégicos fijados en el Documento Blanco sobre Transporte aprobado por la Comisión Europea en marzo de 2011. El documento establece un objetivo definido: fortalecer el papel del ferrocarril en el tráfico de carga y pasajeros. Esto supondría pasar un 50% del movimiento de carga en distancias medianas por carretera al transporte ferroviario, marítimo y fluvial. También se procura contribuir al objetivo general de reducir en un 60% las emisiones generadas por el transporte antes de 2050. En dicho documento se propone optimar el funcionamiento de las cadenas logísticas multimodales mediante la utilización en mayor escala de varios modos de transporte energéticamente más eficientes.

Ello significa que un 30% de la carga transportada por carretera más de 300 km pasaría antes de 2030 a otros modos de transporte, tales como el ferrocarril o las vías navegables, y que más del 50% lo haría antes de 2050, con la ayuda de corredores de carga eficientes y ecológicos. El logro de esta meta requiere el desarrollo de una infraestructura adecuada⁸⁶.

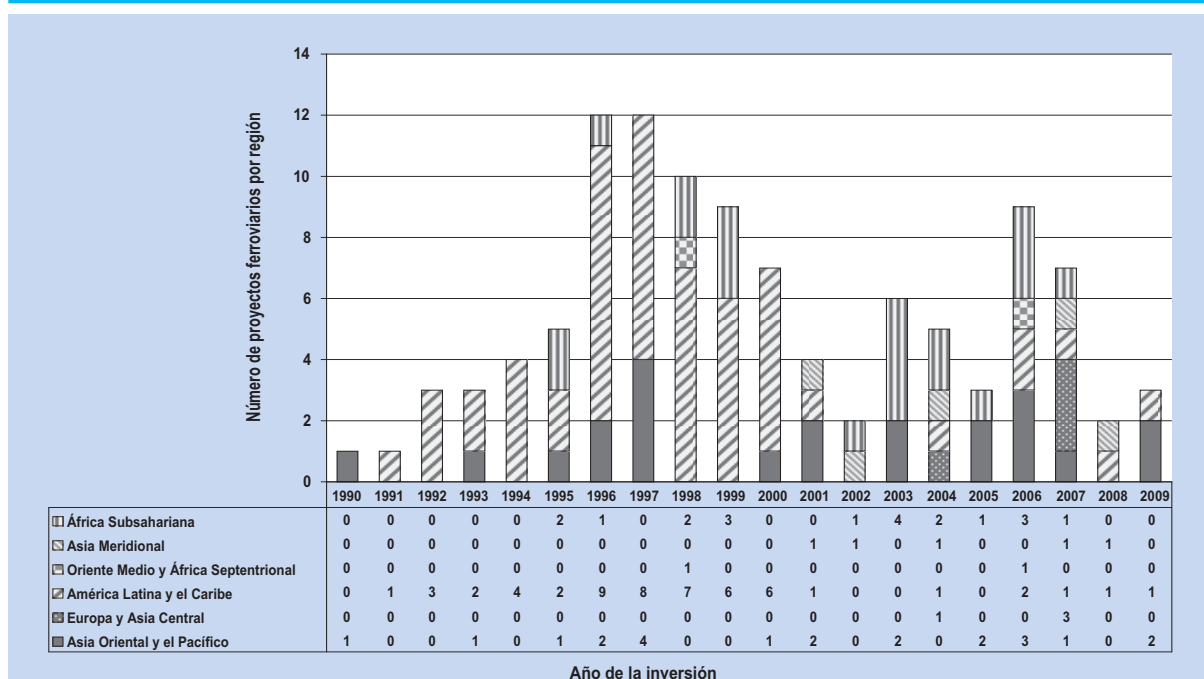
Proyectos ferroviarios de las SPP en los países en desarrollo

Debido al crecimiento de la demanda de transporte de carga eficiente, económico y con bajas emisiones de carbono, sumado a la difusión de las SPP, la participación del sector privado en la actividad ferroviaria se ha reactivado y parece que ha de continuar creciendo en los próximos años en muchas regiones en desarrollo. Unos 39 países en desarrollo emprendieron SPP para el desarrollo de los ferrocarriles (tráfico de mercancías y pasajeros) en el período 1990-2009. Como se observó anteriormente, las concesiones y en segundo lugar los proyectos novedosos constituyen el tipo más común de participación privada en los ferrocarriles, ya que representan el 50% de la inversión.

En los años noventa, las SPP estaban llevando adelante muchos proyectos ferroviarios en América Latina —en particular, en la Argentina, el Brasil, Chile y México— por medio de concesiones. El máximo de la actividad privada medida en cuantía financiera se registró en 1996, cuando llegó a casi 6.000 millones de dólares (véase el gráfico 4.2, más adelante). Las concesiones se utilizaron para mejorar la gestión de los ferrocarriles que daban pérdidas y para rehabilitar la infraestructura deteriorada. La duración de las concesiones ferroviarias variaba con las necesidades de la inversión. Cuando el operador invertía solo en material rodante, los contratos eran de entre 10 y 15 años. Pero cuando el operador tenía que invertir en una restauración sustancial de los rieles, los contratos llegaban hasta 90 años⁸⁷.

Los proyectos de innovación ferroviaria se desarrollaron principalmente en Asia, y se centraban en ampliar la capacidad para responder a la rápida urbanización y la creciente demanda de servicios de infraestructura en lugar de mejorar la eficiencia de los operadores públicos existentes. Estos proyectos se concentraron en sistemas ferroviarios metropolitanos, livianos o pesados, más que en líneas de carga de larga distancia⁸⁸.

Gráfico 4.2. Número de proyectos ferroviarios por región (1990-2009)



Fuente: Base de datos sobre la participación privada en los proyectos de infraestructura. Puede consultarse en <http://ppi.worldbank.org>.

4. Desarrollo del transporte ferroviario en África

En tiempos recientes África ha tenido un fuerte crecimiento, y es imposible exagerar el papel del sector ferroviario en el continente para facilitar un crecimiento sostenible estimulado por el comercio⁸⁹. El transporte por ferrocarril tiene importancia particular para África debido a los siguientes factores: a) la estructura del comercio del continente (es decir, principalmente mercancías de gran volumen y bajo valor); b) su situación económica y geográfica (muchos PMA sin litoral, y gran potencial para aumentar el comercio intrarregional); c) el actual costo prohibitivo del transporte interior, que encarece los costos generales del comercio (para dar un ejemplo, transportar un contenedor de 40 pies de Dubai a Mombasa cuesta entre 1.400 y 1.700 dólares, mientras que su acarreo por tierra desde Mombasa hasta Kampala cuesta 3.800 dólares); y d) la contenedorización y las novedades conexas en materia de requisitos multimodales (es decir, si se promueve efectivamente el transporte multimodal en el continente y si se permite la diversificación de su comercio para que incluya más carga contenedorizada). No obstante, como en muchas regiones en desarrollo, históricamente una inversión y un mantenimiento deficientes de los ferrocarriles estatales han dado como resultado

servicios poco fiables e ineficientes en muchos países africanos.

La mayoría de los ferrocarriles africanos se construyeron a fines del siglo XIX y a comienzos del siglo XX para unir los puertos con los sitios de producción de los productos básicos del continente —principalmente de la minería— para su exportación. Hasta mediados de los años noventa, los ferrocarriles funcionaban en el continente como monopolios estatales caracterizados por administraciones pesadas y burocráticas. La falta de inversiones, una mala gestión y un escaso mantenimiento de la estructura ferroviaria, así como un material rodante generalmente obsoleto, ineficiente y deteriorado, impidieron a los ferrocarriles competir adecuadamente con otros modos de transporte, especialmente las carreteras, que habían sido el centro de interés de los esfuerzos de desarrollo y de la participación del sector privado en los últimos dos decenios. Se calcula que el descuido del mantenimiento a largo plazo ha causado un atraso masivo de las inversiones de aproximadamente 3.000 millones de dólares en los ferrocarriles africanos⁹⁰.

Además de la restauración y la modernización de los ferrocarriles, existe el desafío adicional de conectar las redes existentes y construir nuevas líneas para mejorar la conectividad de las redes ferroviarias

africanas y desarrollar el comercio regional. Esto fue recalcado en el 12º período de sesiones de la Cumbre de la Unión Africana en febrero de 2009, que hizo suyo el Programa para el Desarrollo de la Infraestructura en África (PDIA)⁹¹. Este programa define una serie multisectorial de planes de desarrollo de la infraestructura y fija los proyectos prioritarios, en particular la interconexión de las redes ferroviarias africanas, como se expone en el recuadro 4.2.

El sector privado continúa siendo un protagonista esencial en la movilización de las importantes inversiones necesarias para desarrollar, operar y mantener sistemas ferroviarios fiables y que funcionen bien.

La participación del sector privado en las operaciones ferroviarias en África ha asumido distintas formas de SPP:

- Concesiones ferroviarias híbridas de contratos/ "affermage": un tipo de arrendamiento utilizado ampliamente en Francia, por ejemplo en Sitarail (Côte d'Ivoire) y Burkina Faso, la primera concesión que tuvo lugar en África en 1996;
- Contratos de concesión total, por ejemplo los de Tanzania Rail Corporation, Railway Systems of Zambia y Camrail (Camerún);
- Contratos de gestión como el existente con Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (República Democrática del Congo).

En la actualidad, más del 70% de las actividades ferroviarias están en manos de operadores privados. En el recuadro 4.2 se pasa revista a los casos en que el sector privado participó en SPP ferroviarias en África. Para 2010, había 14 concesiones en los sistemas ferroviarios de África Subsahariana (los acuerdos relativos a 3 de estas 14 redes fueron cancelados y posteriormente recuperados con operadores distintos, en particular el Senegal/Malí y el Gabón, y Kenya/Uganda). Côte d'Ivoire y Malawi se vieron afectados por conflictos y por años de perjuicios causados por ciclones, respectivamente. Otros cuatro se encontraban en distintas etapas de progreso⁹².

En términos generales, las concesiones ferroviarias de las SPP han dado resultados tanto positivos como negativos. Por un lado, tuvieron una repercusión positiva, particularmente con respecto al aumento de la productividad de la mano de obra y del capital y al aumento del volumen del tráfico. Asimismo, brindaron mejores servicios y condiciones de seguridad para el transporte y redujeron la carga financiera y de la

deuda que soportaban los gobiernos. Por ejemplo, Sitarail (Côte d'Ivoire/Burkina Faso) y Camrail (Camerún) tuvieron aumentos de la productividad laboral superiores al 50% y del tráfico de mercancías de aproximadamente un 40% tras el otorgamiento de las concesiones⁹³.

Pero por otro lado, muchas concesiones no han logrado los objetivos buscados. El modelo básico que siguieron los países de concesión fue el desarrollado por el Banco Mundial. Los problemas que se presentaron obedecieron principalmente a la forma en que se negociaron las concesiones y en que se llegó a los acuerdos, que no necesariamente produjeron los resultados esperados. Los principales problemas se relacionaban con las siguientes cuestiones⁹⁴:

- La sobreestimación de los mercados disponibles para el transporte de carga. El aumento del tráfico fue muy inferior al esperado debido a la fuerte competencia de las carreteras. Los gobiernos anfitriones no aplicaron una estrategia apropiada de competencia entre los ferrocarriles y las carreteras;
- La subestimación de las necesidades de inversión y los errores de cálculo sobre las necesidades del sector de carga. La licitación de las concesiones subestimó el estado de decrepitud de la infraestructura y el equipo ferroviarios, que requerían inversiones masivas en rehabilitación y mantenimiento, y muchas concesiones no efectuaron las inversiones necesarias ni aportaron las mejoras y tecnologías previstas;
- La capitalización insuficiente de las concesiones. Las empresas concesionarias tenían que ofrecer solo bases de capital limitadas, y muchas enfrentaron una escasez de fondos cuando no se materializó el flujo de fondos previsto. Esto obligó a las concesionarias a tomar préstamos de donantes y aumentó su deuda a largo plazo.

Además, ocasionalmente los gobiernos fijaron sumas elevadas de derechos fijos y flotantes, licencias, impuestos, tasas y contribuciones sociales, que a su vez debilitaron la capacidad de los socios privados para invertir en la infraestructura y mejorar la flota del material rodante.

Pese a estos problemas, las concesiones ferroviarias de las SPP en África siguen siendo una solución económicamente aceptable y viable para promover

Recuadro 4.2. Formulación y ejecución de los proyectos de redes para la interconexión de los ferrocarriles de África aprobados por el PDIA

En este recuadro se describen el desarrollo y la ejecución de los proyectos aprobados para la infraestructura del transporte con el fin de promover la interconexión de las redes ferroviarias africanas entre 2010 y 2015.

África Oriental. Un proyecto que abarca la República Unida de Tanzania, Rwanda y Burundi, supone la prolongación de la línea ferroviaria (691 km) de Isaka (República Unida de Tanzania) a Kigali (Rwanda) y Bujumbura (Burundi), tiene un costo estimado de 4.000 millones de dólares (que incluye un estudio de viabilidad en curso por 1,5 millones de dólares) y cuenta con el apoyo del Banco Africano de Desarrollo. Este proyecto forma parte del corredor central de transporte Dar-es-Salaam-Kigali-Bujumbura. La nueva línea brindaría a Rwanda y Burundi, que son países sin litoral, una ruta alternativa al puerto marítimo de Dar-es-Salaam, con lo que se fomentaría el comercio y la integración entre esos Estados.

África Occidental. El proyecto AfricaRail en África Occidental conecta a Benin, el Togo, Burkina Faso, el Níger y el Chad. Este proyecto, que cuenta con el apoyo de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental, ha sido elaborado en función de una SPP (2.000 km). Se calculó su costo en una suma de entre 1.000 millones y 1.500 millones de dólares (para la fase 1, Cotonú-Parakou-Dosso-Niamey) y de 4 millones de dólares para la realización de estudios detallados. AfricaRail es un proyecto que tiene como objetivo construir y rehabilitar 2.000 km de vías férreas para unir los sistemas ferroviarios de Côte d'Ivoire, Burkina Faso, el Níger, Benin y el Togo (en todos los casos, de trocha angosta de 1.000 mm), con inclusión de un servicio que unirá los puertos de Lomé y Cotonú. Específicamente, el proyecto abarca las siguientes secciones: Benin al Níger, Burkina Faso al Níger, Dori-Tambao (90 km), el Togo a Benin y Burkina Faso al Togo. En una etapa futura, el proyecto uniría Malí, Nigeria (trocha de 1.067 mm que cambia a una trocha de 1.435 mm) y Ghana.

África Central. Puente ferroviario y de carretera Brazzaville-Kinshasa y prolongación ferroviaria Kinshasa-Ilebo Central. Este puente de ferrocarril y carretera unirá las ciudades capitales de Brazzaville (Congo) y Kinshasa (República Democrática del Congo) a través del río Congo. Será el eslabón que completará la carretera transafricana 3, proveniente de Trípoli-Windhoek-Ciudad del Cabo, y junto con la prolongación ferroviaria llenará una laguna importante de 700 km en la red ferroviaria Point Noire-África Sudoriental. El puente y la prolongación promoverán la integración regional y el desarrollo económico en ambos países y servirán también como vínculos interestatales y subregionales transafricanos. Se está llevando a cabo un estudio de viabilidad con financiación del Banco Africano de Desarrollo por un monto de 7,7 millones de dólares.

Cuerno de África. Se están planificando mejoras de la red de transporte regional, en particular mediante estudios a un costo de 500.000 dólares para determinar la construcción de una carretera de circunvalación y de conexiones a puertos marítimos, con el fin de vincular entre sí a los países del Cuerno de África, en particular mediante los enlaces Sudán-Kenya, Kenya-Etiopía, Sudán-Uganda y Corredor de Berbera con Somalia-Etiopía. Se han propuesto dos conexiones ferroviarias (Uganda-Sudán y Djibouti-Etiopía) y un programa de facilitación del comercio y el transporte para fomentar la integración.

la participación privada en el sector ferroviario; la larga historia de las concesiones ferroviarias en el continente ofrece enseñanzas que pueden contribuir a optimar las SPP. Se ha observado, por ejemplo, que los mercados ferroviarios africanos, tales como los de África Subsahariana, tienen a veces un tráfico de carga demasiado pequeño para garantizar una concesión gananciosa y carecen de una actividad ferroviaria sostenible para sufragar la financiación de la infraestructura de los rieles y el material rodante. Al respecto, los gobiernos deben desempeñar un papel

esencial soportando parte de los costos, tales como la inversión en la infraestructura y la rehabilitación de los rieles, para asegurar un rendimiento económico positivo de la inversión pública y privada, brindar al mismo tiempo el marco para una leal competencia entre los ferrocarriles y las carreteras, y crear un ambiente propicio para la existencia sostenida de estas sociedades. Por ejemplo, los gobiernos deben estar dispuestos, toda vez que sea necesario para obtener mayores inversiones, a dejar de lado derechos de concesión elevados.

Recuadro 4.3. Participación del sector privado en los ferrocarriles africanos

País	Tipo de SPP	Empresa	Subtipo de SPP	Segmento	Año de cierre financiero
Argelia	Contrato de gestión y arrendamiento		Contrato de gestión	Activo fijo y pasajeros	2007
Burkina Faso/ Côte d'Ivoire	Concesión	Sitarail	Rehabilitación, arrendamiento o alquiler y traspaso	Activo fijo y carga	1995/1996
Camerún	Concesión	Camrail	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	1999
Gabón	Concesión		Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo	2005
Gabón	Concesión	Transgabonais (cambio de concesión)	Rehabilitación, operación y traspaso	Carga y pasajeros	1999
Kenya/Uganda	Concesión	RVRC (Rift Valley Rail Corporation) (cambio de concesión)	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2006
Madagascar	Concesión	Madarail	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2003
Malawi	Concesión	CEAR (Central East African railways Corporation) (gravemente afectada durante años por ciclones)	Contrato de gestión	Activo fijo, carga y pasajeros	1999/2000
Malí/Senegal	Concesión	Transrail (cambio de concesión)	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2003
Mozambique	Concesión	CCFB (Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira)	Rehabilitación, arrendamiento o alquiler y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2004/2005
Mozambique	Concesión	CDN (Corredor de Desenvolvimento do Norte)	Rehabilitación, arrendamiento o alquiler y traspaso	Carga y pasajeros	2004/2005
Mozambique	Concesión	Corredor de Maputo	Rehabilitación, operación y traspaso	Carga	2002
República Democrática del Congo	Contrato de gestión y arrendamiento	Sizarail (1995-1997) y SNCC (Société Nationale des Chemins de Fer du Congo) a partir de 2011	Contrato de gestión	Carga	1995
República Unida de Tanzania	Concesión	TRL /Tanzania Railways (cancelado en noviembre de 2010)	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2007
República Unida de Tanzania	Proyecto de innovación		Construcción, operación y traspaso	Activo fijo	1998
Togo	Contrato de gestión y arrendamiento	Canac/WACEM (1995-2002)	Contrato de gestión	Activo fijo, carga y pasajeros	1996
Zambia	Concesión	RSZ (Railway Systems of Zambia)	Rehabilitación, operación y traspaso	Activo fijo, carga y pasajeros	2003
Zimbabwe	Proyecto de innovación	BBR (Beitbridge Bulawayo Railway)	Construcción, operación y traspaso	Activo fijo y carga	1998
Concesiones ferroviarias planeadas					
Congo		CFCO (Congo – Ocean Railway)			2012
Nigeria		NRC (Nigerian Railway Corporation)			2012

Fuente: Base de datos sobre la participación privada en los proyectos de infraestructura. Puede consultarse en <http://ppi.worldbank.org>. Richard Bullock 2010, y Pozzo di Borgo 2010.

Hoy en día, las concesiones de contratos de segunda generación están apareciendo en África con un papel más prominente para el sector estatal. Esto se demuestra en los nuevos acuerdos de concesión concertados por Camrail (Camerún) y Madarail (Madagascar), en los que el alcance de la sociedad y la participación de las inversiones están definidos de una manera más equilibrada. En este tipo de concesiones, los operadores

privados han asumido la responsabilidad de financiar el mantenimiento y la renovación del material rodante, y los gobiernos han aceptado financiar la renovación de la infraestructura de rieles, en parte mediante el cobro de un derecho de renovación de infraestructura que paga el concesionario. En ese caso, los operadores privados se hacen cargo del costo de mantenimiento de los rieles.

NOTAS

- ¹ Véase el anexo VI. Los datos en que se basa fueron suministrados por *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk. El índice LSCI de la UNCTAD también está incluido en la base de datos del Banco Mundial sobre los indicadores del desarrollo mundial 2010, <http://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ>. Puede consultarse en el sitio web de la UNCTAD, en <http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>. El índice se prepara como sigue: para cada uno de los cinco componentes, el valor asignado a cada país se divide por el valor máximo de dicho componente en 2004, y se calcula el promedio de los cinco componentes para cada país. Se divide entonces el promedio por el promedio máximo de 2004 y se lo multiplica por 100. De esta manera, el índice arroja el valor para el país con el mayor índice promedio de los cinco componentes en 2004.
- ² Se pueden encontrar estudios empíricos recientes con amplias reseñas de material, en Wilmsmeier G. (2011), *Explaining Maritime Transport Costs*, Ashgate Publishing, Farnham, Surrey; Kumar S. y Hoffmann J. (2010), *Globalization – the maritime nexus*, en: Grammenos C., ed., *The Handbook of Maritime Economics and Business*, segunda edición, Informa Law, Londres; y Korinek J. (2009), *Determinants of Maritime Transport Costs*, TAD/TC/WP(2009)4, OCDE, París.
- ³ Duval Y. y Utoktham C. (2011). *Trade Facilitation in Asia and the Pacific: Which Policies and Measures Affect Trade Costs the Most?* Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, N° 94, enero de 2011, Bangkok. Disponible en www.unescap.org/tid/artnet/pub/wp9411.pdf.
- ⁴ Bloomberg (2011). *Exports Brazil: Brazil port stocks quadruple on record shipping: Freight markets*. 13 de abril.
- ⁵ Las exportaciones de maíz se triplicaron, y las de cuero aumentaron un 45%; véase Fairplay (2011), *Brazil ports unveil rises*, 13 de enero.
- ⁶ Dredging Today (2010). *Latin America's countries invest in port development*. 27 de agosto.
- ⁷ Los 17 principales puertos del Brasil generaron 850 cancelaciones en 2010 y un aumento del 86% con respecto a la cifra de 457 del año precedente; véase Dredging Today (2011), *Brazil's ports face lack of investment in infrastructure*, 3 de mayo.
- ⁸ Pueden encontrarse más detalles sobre el programa de desarrollo de los puertos del Brasil en *El Transporte Marítimo 2010* de la UNCTAD.
- ⁹ Business News Americas (2011). *Brazil: Wilson, Sons launches USD 1.8 billion ports investment plan*. 17 de mayo.
- ¹⁰ Fairplay (2011). *Vale to spend \$2.9bn expanding port*. 25 de mayo.
- ¹¹ Port Strategy (2011). *Valparaiso tender dead in the water*. Mayo.
- ¹² Business News Americas (2011). *Colombia's Transport Ministry plans \$56 billion investment up to 2021*, 6 de mayo.
- ¹³ BusinessNews Americas (2011). *Uruguay's government aims to declare \$3.5 bn deepwater port of public interest*. 12 de enero.
- ¹⁴ Moveforward (2011). *Two mega ports to be built to cope with Panama Canal expansion*. 31 de marzo.
- ¹⁵ Business News Americas (2007). *Mici, PSA ink agreement for Rodman port development*. 17 de octubre.
- ¹⁶ Dominican Today (2007). *Caucedo Port lowers Dominican freight costs, executive says*. 3 de agosto.

- 17 TradeArabia (2011). DP World launches second phase of Caucedo port. 20 de marzo.
- 18 Port Technology (2011). Port of Kingston prepares for Panama Canal expansion. 21 de marzo.
- 19 Cargo Systems (2011). APM terminals wins Costa Rica concession. 1º de marzo.
- 20 Cocatram (2010). Central American Ports Handbook 2011–2011. Land & Marine Publications Ltd.: 41 Essex, Reino Unido.
- 21 South East Shipping News (2010). Operarán Puerto La Unión mientras reparan Acajutla. 30 de junio.
- 22 Cargonews Asia (2011). APM gets nod to bid for India terminal project. 13 de mayo.
- 23 Drewry (2010). *Annual Review of Global Container Terminal Operators*. agosto. Drewry Shipping Consultants Limited. Londres. Puede consultarse en http://www.drewry.co.uk/publications/view_publication.php?id=356.
- 24 Economics NewsPaper (2011). Privatization: Greece plans sale of shares in Ports. 23 de mayo.
- 25 Dredging Today (2011). Croatia: ICTSI inks port of Rijeka deal. 8 de marzo.
- 26 Marine-Cafe.com (2011). Baltic record for Rickmers boxship. 18 de mayo.
- 27 Reuters (2011). APM terminals buys Georgia port from RAKIA-official. 4 de abril.
- 28 Bolloré Africa Logistics (2011). Bolloré Africa Logistics wins container terminal management contract at Conakry. 29 de marzo.
- 29 Port Technology International (2011). New Guinean port construction as part of Rio Tinto mining agreement. 26 de abril.
- 30 Reuters (2011). Bolloré confirms \$640 mln Lomé port expansion plan. 7 de marzo.
- 31 Transport Weekly (2011). Cameroon plan for ultramodern deep seaport moves ahead. 12 de enero.
- 32 Cargo Systems (2011). Second Mombasa box terminal imminent. 10 de mayo.
- 33 Dredging Today (2011). Kenya: Mombasa port expansion unlikely before 2013. 10 de mayo.
- 34 Ftwoonline.co.za (2011). Maputo port expansion plans on track. 7 de marzo.
- 35 Reuters (2011). Mozambique's CDN to invest \$200 mln in port upgrade. 2 de marzo.
- 36 Cargo Systems (2011). New 6 million TEU terminal for Durban. 17 de marzo.
- 37 Transnet Limited (2011). Milestone for Cape Town container terminal expansion. 6 de mayo.
- 38 Por ejemplo, DP World (Emiratos Árabes Unidos), COSCO Pacific (China), Evergreen (provincia china de Taiwán), HPH (RAE de Hong Kong, China), ICTSI (Filipinas) y PSA (Singapur).
- 39 Port Klang (Malasia) aparece a menudo en las noticias por batir récords de productividad en la manipulación de contenedores.
- 40 Dredging Today (2011). New Kuwait port to cut Iraq's main port traffic by 60 per cent. 16 de mayo.
- 41 Oman Daily Observer (2011). Port expansion projects to boost Oman's industrial and shipping capability. 10 de marzo.
- 42 Dredging News Online (2010). Ports expansion key to Qatar \$100 billion economic investment. 4 de marzo.
- 43 Containershipping.com (2011). DP World opens terminal 2 in Port Qasim. 12 de enero.
- 44 Press Trust of India (2011). Dhamra Port to go operational in April, says its CEO. 13 de marzo.
- 45 Ship-technology.com (2011). Vallarpadam Container Terminal to open. 9 de febrero. Disponible en <http://www.ship-technology.com/news/news109567.html>.
- 46 IFW (2011). Indian ports reach a milestone. 8 de febrero. Puede consultarse en <http://www.cargosystems.net/freightpubs/ifw/analysis/indian-ports-reach-a-milestone/20017847105.htm;jsessionid=F6B8ADB37D807DE0DBA398FFFFABDBCD.cb1a6af26f4f089d0d4cce62279dcbca5a310b19>.
- 47 En Indonesia entró en vigor en 2011 una nueva ley que limita el desempeño de los operadores portuarios Pelindo I, II, III y IV como reguladores de la actividad. Véase Port & Shipping News (2011), *Indonesia: New regulation throws open ports to private competition*, 4 de mayo.
- 48 Dredging Today (2011). Viet Nam: CMA CGM arrives at newly opened Cai Mep International Terminal. 30 de marzo.
- 49 Cargonews Asia (2011). Viet Nam asks line to speed up port project. 8 de mayo.
- 50 Dredging Today (2011). China to invest USD 2.7 billion in Yangtze River dredging. 3 de mayo.
- 51 Associated Press (2011). Drought in China snags Yangtze River shipping. 8 de mayo.
- 52 Toda vez que fue posible, se proporcionaron datos sobre las carreteras y las vías navegables interiores.
- 53 Recovery continues in global freight transport – uncertainties remain. *International Transport Forum*. Marzo de 2011. Puede consultarse en http://www.oecd.org/document/48/0,3746,en_2649_35131810_47354672_1_1_1_1,00.html.
- 54 Rail Freight: Global Industry Guide. Datamonitor. Enero de 2011. Disponible en http://www.datamonitor.com/store/Product/rail_freight_global_industry_guide_2010?productid=4AAF392A-F290-443B-9C1E-FDE5878CA897.
- 55 Véase *International Transport Forum, Statistics Brief*, mayo de 2011, disponible en <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-05.pdf>; Rail freight: global industry guide, *Datamonitor*, enero de 2011.
-

- ⁵⁶ Véase *Great Expectations 2011*, publicación de la Association of American Railroads, disponible en <http://www.aar.org/AAR/GreatExpectations.aspx>.
- ⁵⁷ Según datos recopilados por la Association of American Railroads en mayo de 2011, <http://www.aar.org/AAR/NewsAndEvents/Freight-Rail-Traffic/2011/05/26-railtraffic.aspx>.
- ⁵⁸ Datos extraídos del centro estadístico del ministerio de los ferrocarriles de China, <http://www.china-mor.gov.cn/>.
- ⁵⁹ The Community of European Railway and Infrastructure Companies, marzo de 2011, http://www.cer.be/index.php?option=com_content&view=article&id=2124:rail-freight-grows-by-more-than-5-in-2010-in-further-sign-of-recovery-in-rail-markets&catid=918.
- ⁶⁰ Solo en 2009, se gastaron más de 12.000 millones de rublos (425 millones de dólares) en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en regiones del Lejano Oriente, en comparación con unos 13.000 millones de rublos (461 millones de dólares) invertidos en 2010. El proyecto se lleva a cabo sobre la base de una SPP, y está vinculado directamente con la creación de un núcleo de extracción de minerales y de fundición en la zona de Amur. En virtud de este proyecto, las partes prevén entregar aproximadamente 20 millones de toneladas por año de mineral de hierro y otros productos básicos a China a más tardar en 2020. Una esfera potencial para ampliar la cooperación sería el tráfico de contenedores, a partir de las provincias noroccidentales de China que no tienen acceso directo a la costa, a través de los puertos del lejano oriente de Rusia, para su subsiguiente entrega a China meridional, el Japón, la República de Corea y otros países. Fuentes: Russian Railways, http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdenq?STRUCTURE_ID=4092&layer_id=4839&refererPagelId=704&refererLayerId=4537&id=105604 and <http://www.ftnnews.com/other-news/10929-rail-freight-traffic-with-china-could-double-in-coming-decade.html>.
- ⁶¹ *Ibid.*
- ⁶² Cálculo de la Association of American Railroads.
- ⁶³ MRS Logística S.A. es una empresa de carga ferroviaria ubicada en el Brasil que opera 1.643 km de vías. Es la compañía concesionaria que opera la red de ferrocarriles federales del sudeste. La operación comenzó en 1996, y abarca las líneas Río de Janeiro-São Paulo, Río de Janeiro-Belo Horizonte, São Paulo-Santos y Ferrovia do Aço. Estas líneas se encuentran en la zona más rica y populosa del Brasil (donde se origina el 54% del PIB brasileño), y la empresa tiene conexión con tres de los principales puertos marítimos del Brasil: Río de Janeiro, Itaguaí y Santos. También está conectada con la terminal privada de mineral de hierro de MBR en Ilha de Gualba, en la bahía de Angra dos Reis.
- ⁶⁴ Véase http://www.researchandmarkets.com/reportinfo.asp?report_id=1215443&tracker=related.
- ⁶⁵ Road Freight in North America. *Datamonitor*. Marzo de 2011.
- ⁶⁶ International Transport Forum. *Statistics Brief*. Mayo de 2011. Disponible en <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-05.pdf>.
- ⁶⁷ Datos tomados del International Transport Forum, *Statistics Brief*, mayo de 2011, y de Road freight in Europe, Road freight in Western Europe, y Road freight in Eastern Europe, *Datamonitor*, marzo de 2011.
- ⁶⁸ Véase http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Freight_transport_statistics.
- ⁶⁹ Véase http://ec.europa.eu/transport/inland/index_en.htm.
- ⁷⁰ Véase <http://www.envisionfreight.com/modes/default.aspx?id=waterway#fn1>.
- ⁷¹ Véase http://ec.europa.eu/transport/inland/index_en.htm and <http://www.naiades.info/>.
- ⁷² CESPAP, disponible en http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TPTS_pubs/pub_2307/pub_2307_ch11.pdf, y *Hindustan Chamber Review*: 44(9), febrero de 2011.
- ⁷³ Véase http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2011-01/30/c_13713969.htm.
- ⁷⁴ Rupayun, una empresa privada, ha obtenido aprobación para establecer otra terminal fluvial en Narayanganj, y el gobierno ha de crear más terminales —una de ellas en Khanpur mediante una SPP—, en tanto que AK Khan Group y Kumudini Trust han presentado propuestas para establecer otras dos terminales en la zona de Narayanganj. Fuentes: <http://proquest.umi.com/pqdweb?did=2252346091&sid=1&Fmt=3&clientId=23038&RQT=309&VName=PQD> and http://www.thefinancialexpress-bd.com/more.php?date=2011-03-06&news_id=128152n.
- ⁷⁵ *African Development Report 2010: Ports, Logistics and Trade in Africa*. Banco Africano de Desarrollo y Oxford University Press: 2011. Oxford.
- ⁷⁶ Que llega a más del 45% en muchos países, como Malawi (56%), el Chad (52%) y Rwanda.
- ⁷⁷ De la presentación “Public Private Partnerships in Infrastructure in India”, hecha por el Dr. Arvind Mayaram, secretario agregado del Ministerio de Desarrollo Rural del Gobierno de la India, en la reunión multianual de la UNCTAD de expertos en inversiones, febrero de 2011.
- ⁷⁸ Esta sección y la siguiente se basan en información obtenida de la base de datos sobre la participación privada en proyectos de infraestructura (producida conjuntamente por el Departamento de economía y financiación de la infraestructura del Banco Mundial y el Servicio Consultivo sobre la infraestructura pública-privada, PPIAF, un servicio de asistencia técnica con múltiples donantes). La base de datos divide los proyectos de infraestructura del transporte en cuatro sectores: a) aeropuertos (pistas y terminales), b) ferrocarriles (que incluyen el activo fijo, la carga, los pasajeros entre ciudades y los pasajeros locales), c) carreteras (carreteras de peaje, puentes, otras carreteras y túneles) y d) puertos (infraestructura, superestructura, terminales y canales). Véase www.ppiaf.org.

- ⁷⁹ Banco Asiático de Desarrollo. *Annual Report 2010*, tomo 1.
- ⁸⁰ Los corredores CAREC unen los centros económicos clave de Asia Central y conectan la región con otros mercados euroasiáticos. La construcción de la línea corre a cargo de Uzbek Railway mediante un contrato de diseño y construcción. El proyecto ahorrará costos y tiempo de transporte para los productos básicos (como combustible) y la carga general.
- ⁸¹ Los miembros bilaterales del ICA comprenden los países del G-8 —Canadá, Francia, Alemania, Italia, Japón, Federación de Rusia, Estados Unidos y Reino Unido— e instituciones multilaterales como el Grupo del Banco Africano de Desarrollo, la Comisión Europea, el Banco Europeo de Inversión, el Banco de Desarrollo de África Meridional y el Grupo del Banco Mundial. La secretaría del ICA está situada en el Banco Africano de Desarrollo.
- ⁸² ICA *Annual Report 2009*.
- ⁸³ Véase <http://www.icafrica.org/en/infrastructure-issues/transport/>.
- ⁸⁴ Rail Freight: Global Industry Guide, *Datamonitor*. Enero de 2011. Puede consultarse en http://marketpublishers.com/report/services/transport_logistics/rail_freight_global_industry_guide.html.
- ⁸⁵ Pierre Pozzo di Borgo, 2011. Disponible en http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/proparco/shared/PORTAILS/Secteur_privé_developpement/PDF/SPD%209/Proparco%20SPD_9_UK_A-balance-between-public-and-private-sector-roles-the-key-to-a-successful-rail-concession.pdf.
- ⁸⁶ Documento Blanco 2011 de la Comisión Europea. Puede consultarse en http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm.
- ⁸⁷ *Private Participation in Infrastructure: Trends in Developing Countries in 1990–2001*. Disponible en <http://ppi.worldbank.org/book/Chapter11.pdf>.
- ⁸⁸ *Ibid.*
- ⁸⁹ Esta sección se basa principalmente en: Africa's Infrastructure: A Time for Transformation, http://www.infrastructureafrica.org/system/files/WB147_AIATT_CH11.pdf, Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade por la Comisión Económica para África – <http://www.uneca.org/aria4/chap9.pdf>, y Africa Review Report on Transport, Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas; y Comisión Económica para África, sexto período de sesiones del Comité sobre Seguridad Alimentaria y Desarrollo Sostenible (CFSSD-6) ECA/FSSD/CFSSD/6/12, Etiopía, agosto de 2009.
- ⁹⁰ Véase <http://www.icafrica.org/en/infrastructure-issues/transport/railways/>.
- ⁹¹ Este programa ha sido concebido como sucesor del Marco Estratégico a mediano y largo plazo de la Nueva Cooperación para el desarrollo de África (NEPAD), con el fin de elaborar un concepto y un marco estratégico para el desarrollo de las infraestructuras regionales y continentales (energía, transporte, tecnologías de la información y las comunicaciones, y recursos hídricos transfronterizos). La iniciativa PDIA es dirigida por la Comisión de la Unión Africana, la secretaría del NEPAD y el Banco Africano de Desarrollo, que se desempeña como organismo de ejecución.
- ⁹² Richard Bullock. African railway concessions, a step forward but not the whole answer. *Proparco's Magazine*. Issue N° 9. marzo de 2001.
- ⁹³ *Ibid.*
- ⁹⁴ “Africa railway concessions: Lessons learned and potential solutions for a revival of the sector”, exposición de Pierre Pozzo di Borgo, Banco Mundial, marzo de 2011.
-



NOVEDADES LEGALES Y DE REGLAMENTACIÓN

CAPÍTULO 5

El presente capítulo contiene información sobre algunas importantes cuestiones jurídicas y novedades recientes en materia de reglamentación sobre transporte y facilitación del comercio, además de información sobre el estado de ratificación de los principales convenios marítimos. Entre las novedades importantes figura la entrada en vigor, el 14 de septiembre de 2011, del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999, que había sido aprobado en una Conferencia Diplomática conjunta de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI) celebrada en 1999 con los auspicios de la UNCTAD. Además, en 2010 y el primer semestre de 2011 continuaron en la OMI las importantes deliberaciones con respecto al alcance y contenido de un posible régimen internacional para luchar contra las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por el transporte marítimo internacional. Por último, hubo una serie de novedades de reglamentación con respecto a la protección y la seguridad marítimas, así como en relación con los acuerdos de facilitación del comercio a nivel tanto multilateral como regional.

A. IMPORTANTES NOVEDADES EN MATERIA DE LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE

En esta sección se ponen de relieve dos acontecimientos jurídicos importantes que pueden interesar a las partes dedicadas al comercio internacional y al sector del transporte marítimo. En primer lugar se traza un panorama de algunas de las características clave del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999, que entró recientemente en vigor y representa actualmente el régimen reglamentario internacional más moderno en relación con el tema. En segundo término se destaca la entrada en vigor del “Protocolo e-CMR” del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 1956 (en su forma enmendada), que crea el marco jurídico para la utilización de medios electrónicos de asiento y tramitación de datos de las cartas de porte de dichos contratos.

1. Entrada en vigor del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999

El embargo preventivo de buques —mecanismo esencial para garantizar y ejecutar los créditos marítimos— es una cuestión que reviste considerable importancia para la comunidad del transporte marítimo y el comercio internacional. Si bien los intereses de los armadores y de los propietarios de la carga son asegurar que un comercio legítimo no sufra interrupciones a causa del embargo injustificado de un buque, el interés de los acreedores consiste en poder obtener garantías para sus créditos. El Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1999, al igual que su predecesor, el Convenio de Bruselas sobre el Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima, de 1952, procura lograr un equilibrio entre dichos intereses, teniendo en consideración los distintos criterios adoptados por diversos sistemas jurídicos nacionales¹.

El 14 de marzo de 2011, Albania se convirtió en el décimo Estado en adherir al Convenio de 1999, tras la anterior adhesión de Argelia, Benin, Bulgaria, el Ecuador, España, Estonia, Letonia, Liberia y la República Árabe Siria. Esta última adhesión activó la entrada en vigor del Convenio el 14 de septiembre de 2011².

Dicho Convenio perfecciona y actualiza los principios del Convenio de 1952, al reglamentar las cir-

cunstancias en las cuales se puede embargar un buque o levantar su embargo. Abarca cuestiones tales como los créditos en virtud de los cuales se puede embargar un buque, los buques que pueden ser sometidos a embargo, el levantamiento del embargo, el derecho de reembolso y la pluralidad de embargos, la responsabilidad por embargos ilícitos y la jurisdicción en la que se ventila el fundamento de un crédito. Las nuevas normas internacionales sobre embargo preventivo se aplican a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado parte, sea de navegación marítima o no y enarbole o no el pabellón de un Estado parte; sin embargo, los Estados partes pueden hacer una reserva al respecto al adherir al Convenio.

El Convenio de 1999 fue aprobado por consenso el 12 de marzo de 1999, en una Conferencia Diplomática conjunta de las Naciones Unidas y la OMI celebrada en Ginebra del 1º al 12 de marzo de 1999 con los auspicios de la UNCTAD³. La labor preparatoria de un nuevo instrumento internacional sobre el embargo preventivo de buques comenzó tras la aprobación, en 1993, del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (Convenio PMH) en la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la OMI sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Por ser el embargo preventivo de buques un medio para ejecutar los privilegios marítimos y la hipoteca naval, se consideró necesario revisar el Convenio de 1952 sobre el embargo preventivo de buques para que ambos instrumentos se correspondieran estrechamente y para cerciorarse de que todos los créditos que dieran lugar a un privilegio marítimo en virtud del Convenio PMH de 1993 también dieran derecho al embargo preventivo al amparo del Convenio. Además, algunas de las disposiciones del Convenio de 1952 habían quedado desactualizadas y necesitaban su enmienda, en tanto que otras se consideraban ambiguas y podían dar lugar a interpretaciones contradictorias. Más adelante se ofrecerá un panorama de las características principales del Convenio de 1999⁴.

Dado que el Convenio de 1999 ya ha entrado en vigor, los Estados contratantes deben garantizar la aplicación nacional eficaz del nuevo régimen jurídico internacional. Los Estados contratantes de ambos Convenios sobre el embargo preventivo de buques, el de 1952 y el de 1999⁵, también deberían denunciar el Convenio de 1952, de modo de evitar una superposición inconveniente entre los dos instrumentos jurídicos internacionales⁶. En vista de

que el panorama reglamentario internacional para el embargo preventivo de buques ha de cambiar a la brevedad, otros Estados también quizá deseen considerar con más detenimiento las ventajas de su adhesión. En particular, los Estados contratantes del Convenio PMH de 1993 que no son partes del Convenio sobre embargo preventivo de 1999 quizá deseen examinar especialmente la posibilidad de su adhesión con el fin de fortalecer el régimen jurídico pertinente para la ejecución de los privilegios marítimos y las hipotecas navales. El Convenio PMH de 1993 entró en vigor en 2004, y al 31 de julio de 2011 contaba con 16 Estados contratantes⁷.

Cabe observar que, en algunos aspectos, el Convenio sobre embargo preventivo de 1999 puede ofrecer ventajas particulares a los países en desarrollo. Por ejemplo, como dicho Convenio hace una referencia explícita en la lista de créditos marítimos a las controversias que surjan en relación con la propiedad o posesión de un buque, o en relación con el contrato de venta de un buque, así como a los créditos relativos a hipotecas, "mortgages" o gravámenes de la misma naturaleza⁸, ello podría fomentar indirectamente la financiación y adquisición de buques de segunda mano, que es una cuestión importante para dichos países. Asimismo, en relación con un privilegio marítimo general de la mayor prioridad en virtud del Convenio PMH de 1993 con respecto a créditos de la tripulación⁹, la posibilidad de embargar un buque con motivo de dichos créditos en virtud del Convenio de 1999¹⁰ tendrá particular interés para los países en desarrollo, de los que proviene la gran mayoría¹¹ de la fuerza laboral marítima.

Aspectos clave del Convenio de 1999

Este Convenio representa actualmente el régimen internacional más moderno relativo a las circunstancias en las cuales puede embargarse un buque o levantarse su embargo. Entre las características esenciales del nuevo instrumento figura una definición más amplia del embargo, un mayor alcance de su aplicación y una lista más numerosa de créditos marítimos en comparación con el marco jurídico internacional existente en virtud del Convenio de 1952. Además, el nuevo convenio ha aclarado varias otras cuestiones relativas al embargo de buques.

Definición más amplia del embargo: la definición de embargo fue enmendada en el Convenio de 1999 y es ahora más amplia, dado que se refiere no solo al embargo sino también a la restricción a la salida de un buque (art. 1, párr. 2). Esto significa que otras formas

de garantía anterior al juicio, tales como las órdenes de inmovilización, se han incorporado en la definición de embargo preventivo. El objetivo de esta enmienda es eliminar la posibilidad de que un acreedor obtenga una garantía adicional antes del juicio una vez que se ha procedido al embargo del buque.

Mayor alcance de aplicación: el Convenio sobre embargo preventivo de 1999 se aplica a todo buque dentro de la jurisdicción de un Estado parte, ya sea que dicho buque enarbole o no el pabellón de un Estado parte. Asimismo, a diferencia del Convenio sobre embargo preventivo de 1952, el Convenio de 1999 no se limita a los buques de navegación marítima¹². Sin embargo, los Estados pueden reservarse el derecho de excluir de la aplicación del Convenio a los buques que no sean de navegación marítima y/o a los buques que no enarbolan el pabellón de un Estado parte¹³. También pueden formular declaraciones con respecto a tratados de navegación por vías navegables interiores en el sentido de que estos han de prevalecer sobre el Convenio de 1999 (véanse los artículos 8 y 10).

Lista más numerosa de créditos marítimos: el Convenio sobre embargo de 1999 establece una lista cerrada de créditos marítimos que dan lugar al derecho de embargo, ya que adopta un enfoque similar al del Convenio de 1952 (art. 1, párr. 1). La lista ha sido actualizada y ampliada, sin embargo, y alcanza actualmente a 22 tipos de créditos¹⁴, con disposiciones completamente nuevas con respecto a a) primas de seguro, con inclusión de las cotizaciones de los seguros mutuos; b) comisiones, corretajes u honorarios de agencias; y c) controversias que surjan del contrato de compraventa del buque. Sin embargo, se ha suprimido el concepto de "bottomry" (préstamo a la gruesa) de la lista de créditos marítimos¹⁵. Dado que la lista es más amplia que la que figuraba en el Convenio de 1952, es probable que en la práctica aumente considerablemente el número de créditos que den lugar al derecho de embargo.

Es importante observar que durante la Conferencia Diplomática hubo una marcada divergencia de opiniones entre las delegaciones que preferían una lista exhaustiva de créditos y las que se inclinaban por una lista abierta para cerciorarse de que no quedara excluido ningún crédito legítimo. Después de un extenso debate, el comité de redacción alcanzó una solución de transacción que consistió en adoptar una lista cerrada de créditos que daban lugar al derecho de embargo e incorporar flexibilidad con respecto

a ciertas categorías de créditos. Por ejemplo, en relación con los daños al medio ambiente, se definen varias créditos junto con la posibilidad de agregar “el daño, costos o pérdidas de carácter similar” a los ya indicados en la disposición (art. 1, párr. 1 d)). Este enfoque refleja el hecho de que esta esfera del derecho todavía está en desarrollo. También pueden presentarse créditos con respecto a “una hipoteca, ‘mortgage’ o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque” (art. 1, párr. 1 u)). A diferencia del Convenio de 1952, ya no existe el requisito de que dichos gravámenes sean registrados o registrables, puesto que esta condición también fue eliminada como parte de la solución de transacción. Por consiguiente, puede procederse al embargo por varias formas de obligaciones crediticias.

Potestad para embargar: el Convenio de 1999 deja en claro que solo se podrá embargar un buque o levantarse su embargo por resolución de un tribunal del Estado parte en el que se haya practicado el embargo. Además, cabe observar que el embargo de un buque es posible solo en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito. El procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento del embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo, aunque el Convenio dispone claramente que un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía por un crédito que deba someterse a la jurisdicción de los tribunales de un Estado distinto de aquel en que se practique el embargo o arbitraje. Sin embargo, el ejercicio de la potestad para embargar, levantar el embargo o proceder al reembolso está regido por el Convenio (véase el artículo 2).

Ejercicio del derecho de embargo: el embargo de un buque procederá tras la presentación de un crédito marítimo; no es necesario demostrar previamente la existencia de responsabilidad. Sin embargo, se exige en general que haya un vínculo entre la persona contra la cual se presenta el crédito marítimo y el buque sobre el que se practique el embargo. Por consiguiente, el embargo es solo posible si la persona obligada era propietaria del buque o arrendataria a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito y también al practicarse el embargo. Por lo tanto, se excluye el embargo en caso, por ejemplo, de las deudas de un fletador por tiempo; de lo contrario, esta opción habría estado disponible en virtud de la legislación nacional de algunos Estados (véase el artículo 3, párrafo 1 a) y b)).

No obstante, hay un número limitado de excepciones a la regla general, en las que se permite el embargo preventivo de un buque en otras circunstancias. Se trata de los casos en que: a) el crédito se basa en una hipoteca, “mortgage” o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque¹⁶; b) el crédito se refiere a la propiedad por la posesión del buque; o c) el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación. Por consiguiente, están comprendidos todos los privilegios marítimos concedidos por la legislación del *forum arresti* o en virtud de esa legislación (véase el artículo 3, párrafo 1 c) a e)).

Embargo de buques hermanos: la posibilidad de embargar otros buques que fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo (embargo de buques hermanos) se ha mantenido en el Convenio de 1999, pero se la ha redactado de manera más clara (art. 3, párr. 2). Sin embargo, este Convenio no contiene una definición de “propietario” o de lo que constituye “propiedad”, cuestión que fue debatida extensamente durante la Conferencia Diplomática¹⁷.

Como explicación, puede observarse que preocupaba a ciertas delegaciones que la proliferación de empresas de un solo buque desde 1952 había impedido la posibilidad de embargar buques hermanos, lo que suponía que la única opción de que disponían los acreedores era el embargo preventivo del buque con respecto al cual había nacido un crédito marítimo. En varias jurisdicciones se ha procurado luchar contra este problema permitiendo hacer caso omiso de la forma societaria en la legislación nacional cuando, por ejemplo, dos empresas están bajo el control efectivo de la misma persona o personas, o en el caso de fraude¹⁸. Esto se conoce con el nombre de “levantar” o “perforar” el velo empresarial. Aunque la mayoría de las delegaciones consideraban que efectivamente existía un problema, opinaron que tenía un carácter más general que interesaba también a otros ámbitos del derecho. Por lo tanto, algunas delegaciones no estimaban que el problema pudiera resolverse en el contexto del Convenio. En cambio, otras delegaciones consideraban que la cuestión revestía particular importancia para el sector del transporte marítimo y no debía quedar librada a la legislación nacional. Se presentaron en la Conferencia varias propuestas para resolver este problema, que fueron rechazadas por distintos motivos. Como resultado de ello, no se

ha logrado uniformidad sobre las cuestiones de si puede levantarse el velo empresarial y en qué casos; y, por consiguiente, si pueden embargarse buques de propiedad de empresas que tengan una identidad societaria diferente de la empresa contra la cual se presenta un crédito marítimo¹⁹. No obstante, cabe observar que el Convenio no prohíbe el levantamiento del velo empresarial, por lo cual los Estados deberán remitirse a su legislación nacional para dirimir tales cuestiones.

Levantamiento del embargo: las disposiciones relativas al levantamiento del embargo se basan en las existentes en el Convenio de 1952. El levantamiento del embargo de un buque debe practicarse cuando se haya prestado suficiente garantía en forma satisfactoria. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder el valor del buque embargado (véase el artículo 4).

Aclaración del derecho de reembolso y de la pluralidad de embargos: las circunstancias que permiten el reembolso de un buque han sido aclaradas expresamente en el Convenio de 1999. Por ejemplo, un buque podrá ser reembargado cuando la garantía ya prestada sea inadecuada, a condición de que la cuantía total de la garantía no exceda el valor del buque. También en caso de que no sea probable que la persona que haya prestado la garantía pueda cumplir total o parcialmente sus obligaciones, o si el buque ha sido liberado o se ha cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea con el consentimiento del acreedor o cuando este no ha podido impedir tal liberación (véase el artículo 5, párrafo 1).

Además, cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo, es decir un buque hermano, podrá ser embargado para proporcionar garantía adicional a la ya prestada. Pueden practicarse varios embargos hasta llegar al monto del crédito marítimo, siempre que la garantía adicional no exceda el valor del buque embargado (véase el artículo 5, párrafo 2).

Recursos de los propietarios: el Convenio de 1999 deja a discreción del tribunal la posibilidad de imponer al acreedor la obligación de prestar garantía por los perjuicios que puedan irrogarse al demandado (propietario o arrendatario a casco desnudo) como consecuencia del embargo por ser ilícito o no estar justificado, o por haberse pedido y prestado una garantía excesiva. En tales circunstancias, la obligación del acreedor, en caso de existir, será determinada por el tribunal del Estado en que se haya practicado el

embargo, de conformidad con la legislación de dicho Estado (véase el artículo 6).

Competencia y resolución: como regla general, la competencia para conocer del fondo del litigio se otorga ahora solamente a los tribunales del Estado en el que se ha practicado el embargo o se ha prestado garantía para su levantamiento, a menos que exista una cláusula válida relativa a la competencia o el arbitraje. Sin embargo, dichos tribunales podrán declinar su competencia si la ley nacional les autoriza a ello y el tribunal de otro Estado se declara competente. Con respecto al reconocimiento de la resolución, los tribunales del Estado en el que se ha practicado el embargo están obligados a reconocer una resolución definitiva dictada por el tribunal de otro Estado con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para obtener la liberación del buque. Ello a condición de que se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades razonables para defenderse, y que ese reconocimiento no sea contrario al orden público (véase el artículo 7).

2. Entrada en vigor del Protocolo e-CMR

El principal instrumento jurídico internacional que rige el transporte de mercancías por carretera es el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, de 1956 (CMR) (en su forma enmendada en 1978)²⁰, que estaba en vigor en 55 Estados al 31 de julio de 2011²¹. Este Convenio normaliza las condiciones que rigen los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia un Estado contratante, en particular al establecer normas mínimas obligatorias de responsabilidad del transportista²². El Convenio también regula otras cuestiones, tales como la obligación de expedir una carta de porte de las mercancías, que cumple ciertos requisitos y tiene una importante función probatoria.

Para una mejor adaptación del Convenio CMR a las exigencias del transporte moderno y para asegurar el tratamiento equivalente de las alternativas electrónicas a los documentos de transporte tradicionales expedidos en papel, el 20 de febrero de 2008 se aprobó un protocolo de enmienda, el denominado "Protocolo e-CMR". Tras su ratificación por Lituania el 7 de marzo de 2011, este protocolo entró en vigor a partir del 5 de junio de 2011 para los Estados contratantes del CMR que hayan ratificado el nuevo protocolo o hayan adherido a él²³.

El Protocolo e-CMR establece el marco jurídico para la utilización de medios electrónicos para el registro y la manipulación de los datos de las cartas de porte, lo cual permite una transferencia de información más rápida y eficiente. Como consecuencia de ello, la carta de porte, junto con cualquier pedido, declaración, instrucción, solicitud, reserva u otra comunicación relativa a la ejecución de un contrato de transporte al que se aplique el Convenio CMR, pueden expedirse por medio de la comunicación electrónica. Las notas de porte electrónicas que se ajusten al Protocolo e-CMR serán consideradas equivalentes a las notas de porte a que se hace referencia en el Convenio CMR, tendrán el mismo valor probatorio y surtirán idénticos efectos.

Al introducir el régimen de la nota de porte electrónica, los operadores del transporte probablemente ahorrarán tiempo y dinero y se beneficiarán con la simplificación del procedimiento y el intercambio seguro de datos. Una adopción generalizada del Protocolo e-CMR podría, a la larga, facilitar considerablemente las transacciones al reducir el margen de error en la identificación y legitimación de firmas.

B. NOVEDADES DE LA REGLAMENTACIÓN RELATIVA A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PRODUCIDAS POR EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Las emisiones de GEI producidas por el transporte marítimo internacional —que acarrea más del 80% del comercio mundial en volumen y casi el 60% de dicho comercio en valor— no están reguladas por el Protocolo de Kyoto²⁴. En cambio, la OMI, por pedido de las partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992, encabeza actualmente las actividades internacionales para elaborar un régimen reglamentario para la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo internacional, incluidos sus diversos aspectos técnicos. Aunque el transporte marítimo se compara favorablemente con otros modos de transporte, tanto por su eficiencia de combustible como por sus emisiones de GEI (por tonelada-kilómetro), su huella mundial de carbono seguramente continuará intensificándose debido a que depende en gran medida del petróleo para

su propulsión y a que se prevé el crecimiento de la demanda mundial de servicios de transporte marítimo, impulsada por el aumento de la población mundial y la expansión del comercio. Datos recientes de la OMI indican que el transporte marítimo internacional emitió 870 millones de toneladas de CO₂ en 2007, o sea aproximadamente el 2,7% de las emisiones de este gas provenientes de la quema de combustibles²⁵. Se prevé que, si no se adaptan medidas de reducción eficaces, las emisiones producidas por el transporte marítimo internacional se triplicarán antes de 2050²⁶.

Teniendo en cuenta esta situación, atraen especial interés los esfuerzos en marcha, particularmente con los auspicios de la OMI, tendientes a lograr un acuerdo sobre un conjunto de medidas para reducir las emisiones de GEI del tráfico marítimo internacional. Antes de pasar a un examen más detallado de las novedades más recientes registradas con los auspicios de la OMI, conviene recordar que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de dicha organización ha venido estudiando una variedad de medidas encaminadas a reducir las emisiones de los GEI del transporte marítimo internacional, en particular **medidas técnicas, operacionales y medidas basadas en el mercado**²⁷.

La medida **técnica** más importante para la reducción de las emisiones de CO₂ es el Índice de diseño de eficiencia energética (IDEE), que establece un requisito mínimo de eficiencia energética para los buques nuevos, según su tipo y dimensión. En cuanto al aspecto **operacional**, un instrumento de gestión obligatorio para una operación energéticamente eficiente de los buques es el Plan de gestión de la eficiencia energética de los buques (PGEEB), que ha sido formulado para ayudar al sector del transporte marítimo internacional a lograr mejoras económicas de la eficiencia en sus operaciones; un instrumento similar es el Indicador operacional de eficiencia energética (IOEE), como instrumento de control y parámetro de referencia²⁸.

Continúan las deliberaciones sobre una serie de propuestas relativas a las **medidas basadas en el mercado** para regular las emisiones del transporte marítimo internacional, que fueron presentadas al Comité de Protección del Medio Marino para su examen²⁹. Las distintas propuestas que se están debatiendo se describieron brevemente en el capítulo 6 de *El Transporte Marítimo 2010*³⁰, y a continuación se hace una reseña de las deliberaciones. Las propuestas están supeditadas a nuevas formulaciones, puesto

que los debates prosiguen. Sin embargo, cabe notar que se pone de manifiesto una mayor controversia al existir opiniones divergentes entre los Estados miembros de la OMI sobre si existe necesidad alguna de este tipo de medidas y sobre las propuestas más adecuadas en caso de existir esa necesidad.

Una cuestión importante que ha surgido en las deliberaciones actuales es la evidente escisión con respecto a la forma en que las medidas que se elaboren con los auspicios de la OMI, en particular las medidas basadas en el mercado que puedan adoptarse, compatibilizarán los principios aparentemente contradictorios del CMNUCC y de la OMI. En tanto que el régimen del CMNUCC se basa en el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y de las respectivas capacidades (CBDR) de los Estados, las políticas y medidas adoptadas con los auspicios de la OMI se rigen por su principio fundamental de la no discriminación y el tratamiento igual de los buques (neutralidad del pabellón). Todas las propuestas relativas a medidas basadas en el mercado que está examinando actualmente la OMI suponen su aplicación a todos los buques. Sin embargo, también se está analizando una propuesta sobre un “mecanismo de reembolso” presentado por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos, que tiene como objetivo conciliar los distintos principios mediante una indemnización que se ofrecería a los países en desarrollo por la repercusión o incidencia financiera que tendrían las medidas basadas en el mercado que pudieran aprobarse.

El 61º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino se celebró del 27 de septiembre al 1º de octubre de 2010 en Londres. Si bien deberá examinarse el informe de la reunión³¹ para obtener mayores detalles, a continuación se ofrece un resumen de las deliberaciones relativas a la reducción de las emisiones de GEI provenientes del transporte marítimo.

1. Medidas técnicas y operacionales relativas a la eficiencia energética de los buques

Reducción de la velocidad

El Comité tomó nota de que la reducción de la velocidad era el factor más inmediato para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones, y que la navegación lenta era utilizada ampliamente por algunos segmentos del sector del transporte

marítimo para reducir los costos del combustible. Tras un examen de la cuestión de si la reducción de la velocidad debía abordarse como una opción regulatoria por derecho propio³², el Comité convino en que la reducción de la velocidad se trataría indirectamente a través del IDEE y del PGEEB, y en que no era necesaria ninguna medida basada en el mercado relativa a la reducción de la velocidad, por lo que no era menester seguir tratando la reducción de la velocidad como un aspecto separado de la reglamentación.

El uso de factores correctivos en el IDEE

El Comité aceptó una propuesta³³ relativa a la utilización de factores de corrección³⁴ en el IDEE y decidió que la cuestión debía seguir examinándose en el Grupo de Trabajo sobre las medidas de eficiencia energética de los buques. La propuesta indicaba que los factores de corrección debían utilizarse cuidadosamente para minimizar el riesgo de crear lagunas en los requisitos del IDEE y propuso seis criterios que deberían satisfacerse antes de agregar ningún nuevo factor correctivo a la ecuación de dicho índice.

Cuestiones de seguridad operacional vinculadas con el IDEE

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) presentó una propuesta³⁵ para evitar que se sacrificara la seguridad operacional como consecuencia de la construcción de buques que cumplan con el IDEE. Con el fin de impedir efectos adversos en la seguridad operacional, tales como una propulsión insuficiente de los buques, se propuso introducir las salvaguardias necesarias al proyecto de directrices del IDEE. Si bien el fondo de la propuesta recibió apoyo de muchas delegaciones, hubo otras que opinaron que habría que formular las directrices antes de que el Comité estuviera en condiciones de adoptar una decisión final. La IACS se comprometió a elaborar un primer proyecto de directrices con el fin de presentarlo al próximo período de sesiones del Comité para su examen.

El IDEE y los buques que comercian con los PMA y los pequeños Estados insulares en desarrollo

El Comité examinó una propuesta³⁶ de cálculo alternativo o de exención del IDEE y de la eficiencia mínima que exige para los buques cuyo tráfico fuera económica o materialmente esencial para los países menos adelantados (PMA) y para los pequeños Estados insulares en desarrollo. Estos países cuentan con instalaciones portuarias menos desarrolladas y su

infraestructura es limitada, lo cual hace menester el apoyo de buques equipados con aparejos de carga y descarga. Por lo tanto, la propuesta tiene como objetivo conceder una exención a los buques así diseñados, que podrían sufrir una desventaja si se utiliza en la forma prevista en el texto actual del IDEE. El Comité convino en que el Grupo de Trabajo sobre las medidas de eficiencia energética de los buques examinara, de contar con suficiente tiempo, cómo podrían atenderse las necesidades y circunstancias especiales de los Estados de situación geográfica remota y de los pequeños Estados insulares en desarrollo. También hubo acuerdo en que resultaba necesaria una investigación exhaustiva sobre las consecuencias de cualquier exención que se concediera en relación con el marco del IDEE, y se invitó a las delegaciones a presentar más propuestas y otros aportes en los próximos períodos de sesiones.

Tecnologías para la reducción del CO₂

El Comité debatió una propuesta sobre las tecnologías para la reducción del CO₂³⁷ que consistía en agregar al proyecto de normas del IDEE una nueva disposición para permitir métodos alternativos de reducción, es decir las tecnologías para la reducción de dicho gas. También se propuso la elaboración de directrices para la aprobación de tipos de tecnologías de reducción del CO₂ y de factores de reducción para las fórmulas del IDEE y del IOEE. El Comité acordó dar instrucciones al Grupo de Trabajo sobre las medidas de eficiencia energética de los buques para que incluyera disposiciones relativas a las tecnologías de reducción del CO₂ en el marco del IDEE. También se observó que la formulación de las directrices pertinentes no era en la actualidad una cuestión urgente y se invitó a las delegaciones a presentar nuevas propuestas en los futuros períodos de sesiones.

Creación de capacidad

Con respecto a la evaluación de la necesidad de crear capacidad en relación con las obligaciones que imponen el IDEE y el PGEEB, el Comité tomó nota, entre otras cosas, que para medir con precisión las consecuencias relativas a la creación de capacidad era necesario finalizar todos los aspectos de los regímenes obligatorios de ambos instrumentos, con inclusión de las directrices de apoyo, puesto que podrían tener incidencia en la carga adicional que representarían para las administraciones marítimas; por consiguiente, debía mantenerse vigente dicha evaluación. Con el fin de que ambos instrumentos

sean de cumplimiento obligatorio como se propone, el Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de la OMI para el bienio 2012-2013 debería asignar los fondos necesarios para las actividades de formación y de creación de capacidad, que deberían ejecutarse antes de la entrada en vigor de las enmiendas³⁸.

En este contexto, también debe observarse que el 21 de abril de 2011 la OMI y la Agencia de cooperación internacional de la República de Corea firmaron un Acuerdo de cooperación para la ejecución de un proyecto innovador de cooperación técnica relativo a la creación de capacidad en los países de Asia Oriental para hacer frente a las emisiones de GEI producidas por los buques³⁹. La Agencia de cooperación internacional de la República de Corea aportará aproximadamente 700.000 dólares para financiar diez actividades que llevará a cabo la OMI en un período de dos años. Las actividades seleccionadas se centrarán en el fomento de la capacidad de los países en desarrollo de Asia Oriental para elaborar y aplicar a nivel nacional las medidas apropiadas con respecto a las emisiones de CO₂ producidas por el transporte marítimo, así como en la facilitación del desarrollo sostenible.

Grupo de Trabajo sobre las medidas de eficiencia energética de los buques

El Comité tomó nota con aprobación del informe⁴⁰ de la primera reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre las medidas de eficiencia energética de los buques, que se celebró del 28 de junio al 2 de julio de 2010, y decidió volver a establecer dicho grupo para que finalizara el proyecto de texto de reglamentación del IDEE y del PGEEB con miras a su aprobación por el Comité al final de su actual período de sesiones. Se pidió al Grupo de Trabajo que finalizara las directrices relativas al IDEE y que se ocupara de otras cuestiones vinculadas con las medidas técnicas y operacionales.

El Grupo de Trabajo presentó el informe correspondiente⁴¹ al Comité antes de la terminación del período de sesiones. Al concluir su examen del informe el Comité acordó, entre otras cosas, la creación de un grupo de correspondencia entre períodos de sesiones sobre las medidas de eficiencia energética de los buques, que le presentaría su informe en su 62º período de sesiones, en julio de 2011. Se encargó a dicho grupo de correspondencia, entre otras cosas, a) finalizar el proyecto de directrices sobre el método de cálculo del índice alcanzado de diseño energético de buques; b) continuar elaborando las directrices del

PGEEB; y c) formular un plan de trabajo con un calendario para la elaboración de marcos en el IDEE que se aplicarían a los buques no comprendidos en el proyecto de normas⁴².

Sin embargo, no se llegó a un consenso con respecto a la cuestión fundamental del formato jurídico apropiado para la introducción del proyecto de normas de eficiencia energética de los buques, en particular sobre si debía hacerse mediante enmiendas al anexo VI⁴³ del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), de 1973/1978⁴⁴. Esta cuestión suscitó un considerable debate entre las delegaciones y una intervención del Secretario General⁴⁵. Varias delegaciones apoyaron la inclusión de las medidas de eficiencia energética en el anexo VI del MARPOL como instrumento jurídico apropiado y por responder a la decisión adoptada en el último período de sesiones. Sin embargo, varias otras delegaciones se opusieron a ello al opinar que el anexo VI del MARPOL no era el instrumento jurídico apropiado para regular las medidas de eficiencia energética y que era necesario un nuevo instrumento⁴⁶. Como conclusión, el Comité observó que no se había podido llegar a una opinión consensuada sobre la cuestión.

Al respecto vale la pena observar que, tras el 61º período de sesiones del Comité, se distribuyeron dos *Circulares de la OMI*, en una de las cuales se hicieron propuestas de enmiendas al anexo VI del MARPOL de 1973/1978⁴⁷, mientras que en la otra, preparada por varios países en desarrollo, se expresaron serias preocupaciones jurídicas en cuanto a las enmiendas propuestas⁴⁸. Posteriormente se presentó al Comité, para su examen en el 62º período de sesiones, otro documento en el que se exponen diversas cuestiones jurídicas potenciales que surgirían de la propuesta de enmendar el anexo VI del MARPOL 1973/1978⁴⁹. Por consiguiente, a la fecha de redacción del presente informe, es evidente que no existe consenso entre los miembros de la OMI sobre la cuestión de adoptar medidas de eficiencia energética de los buques por medio de enmiendas al anexo VI del MARPOL⁵⁰.

Debe observarse que, después de haberse finalizado la redacción de *El Transporte Marítimo 2011*, se produjeron importantes novedades con respecto a las medidas técnicas y operacionales durante el 62º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, en julio de 2011. Como resultado de una votación nominal, el Comité aprobó por mayoría unas enmiendas al anexo VI del MARPOL que incorporaron en

dicho anexo un nuevo capítulo 4 para regular la eficiencia energética de los buques. Las enmiendas aprobadas por el Comité constan en la resolución MEPC.203(62)⁵¹.

2. Cuestiones relativas a la CMNUCC

Con respecto a las cuestiones relativas a la CMNUCC⁵², el Comité de Protección del Medio Marino tomó nota, en su 61º período de sesiones, de que parecía haber acuerdo general entre las partes en dicha convención acerca de que la OMI era la organización internacional apropiada para formular y promulgar normas encaminadas a luchar contra las emisiones de GEI producidas por el transporte marítimo internacional⁵³. Sin embargo, quedaban aún por resolver tres cuestiones:

- a) ¿Debería fijarse una meta de reducción para las emisiones provenientes del transporte marítimo internacional y, en ese caso, cuál debería ser esa meta y cómo debería aplicársela; y, debería ser fijada por la CMNUCC o por la OMI?
- b) ¿Debería un nuevo acuerdo jurídicamente vinculante, o una decisión de una Conferencia de las Partes, decidir cómo se distribuirán y utilizarán los ingresos de un instrumento de la OMI basado en el mercado (para fines relativos al cambio climático en los países en desarrollo en general, para fines específicos solamente (por ejemplo, la adaptación), o en ciertos grupos de países en desarrollo (PMA y pequeños Estados insulares en desarrollo)); y
- c) ¿Cómo debería expresarse el equilibrio entre los principios básicos en el nuevo acuerdo jurídicamente vinculante o en la decisión de la Conferencia de las Partes (la CMNUCC y su principio fundamental de “responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus respectivas capacidades”, por un lado, y por el otro la Convención constitutiva de la OMI con su enfoque de no discriminación)?⁵⁴

3. Medidas basadas en el mercado

a) *Deliberaciones del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 61º período de sesiones*

En su 61º período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino, con la ayuda del informe del Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas

en el mercado⁵⁵ que había sido finalizado en agosto de 2010⁵⁶, celebró un extenso debate sobre la forma de adelantar la formulación de una medida basada en el mercado (MBM) para el transporte marítimo internacional. Las propuestas relativas a la MBM que se examinaron iban desde las que contemplaban una contribución o gravamen sobre todas las emisiones de CO₂, de todos los buques o solamente sobre las producidas por los buques que no satisficieran el requisito de la IDEE, hasta planes de comercio de emisiones y planes basados en la eficiencia efectiva del buque tanto en su diseño (IDEE) como en su operación (IOEE)⁵⁷.

El Comité intercambió opiniones sobre qué medida elaborar y sobre los elementos que deberían incluirse en ella. Sin embargo, no hubo una opinión mayoritaria sobre ninguna MBM en particular. Cabe señalar que se habían presentado a examen diversos documentos pero que, por falta de tiempo, no fueron considerados en la reunión⁵⁸. Entre ellos se contaban presentaciones de las delegaciones de algunos grandes países en desarrollo en las que se expresaban preocupaciones acerca de la incertidumbre vinculada con las MBM así como sobre las propuestas de colocar a los países en desarrollo en desventaja competitiva y su omisión del principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades"⁵⁹.

Tras las deliberaciones, el Comité convino celebrar una reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo, al que encomendó formular una opinión sobre la necesidad imperiosa y el propósito de las MBM como posible mecanismo para reducir las GEI del transporte marítimo internacional. También se encargó a dicha reunión que continuara evaluando las MBM propuestas que habían sido examinadas por el Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado utilizando los mismos criterios del Grupo de Expertos, con inclusión en particular de: a) su repercusión, entre otras cosas, en el comercio internacional y el sector marítimo de los países en desarrollo, así como los respectivos beneficios ambientales; y b) los principios y disposiciones de las convenciones pertinentes, tales como la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto, así como su compatibilidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el derecho internacional consuetudinario, tal como se recoge en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982⁶⁰. Además del mandato pertinente, el Comité también acordó

una lista de nueve criterios que debían ser utilizados por el Grupo de Trabajo entre períodos de sesiones⁶¹.

b) Tercera reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques

La tercera reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques se celebró del 28 de marzo al 1º de abril de 2011 y contó con la concurrencia de más de 200 representantes de gobiernos miembros y organizaciones observadoras. El informe de la reunión⁶² se publicó en abril de 2011 y fue presentado al 62º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino en julio de 2011 para permitirle continuar avanzando de conformidad con su plan de trabajo. Dada la importancia de las cuestiones de fondo debatidas en la reunión, se brinda a continuación un breve resumen de los debates celebrados.

Necesidad y objetivo de una MBM

En el contexto de un examen de la necesidad imperiosa y el objetivo de una MBM como posible mecanismo para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional, se examinaron varios documentos presentados por miembros de la OMI y organizaciones observadoras⁶³, tras lo cual se llevó a cabo un extenso debate sobre el tema⁶⁴.

Varias delegaciones adoptaron un enfoque crítico con respecto a la necesidad de las MBM, al declarar⁶⁵ que estas no podrían obtener una reducción directa de las emisiones puesto que dependían de un mecanismo de mercado para lograrla, y que las medidas técnicas y operacionales serían el único medio para que los buques pudieran alcanzar un efecto inmediato sobre las emisiones de CO₂. Muchas delegaciones también expresaron graves preocupaciones⁶⁶ con respecto a la introducción de MBM para el transporte marítimo internacional sobre la base del trato no preferente de la OMI, debido a la disparidad en la situación de desarrollo económico y social existente entre los países desarrollados y los países en desarrollo. Las metas de reducción de GEI para el transporte marítimo internacional al amparo de la OMI deberían ser compatibles con las que fije la CMNUCC⁶⁷, pues de lo contrario una MBM podría tener una repercusión negativa en el comercio y el desarrollo mundiales, ya que podría poner en situación desventajosa a los consumidores y productores de los países en

desarrollo y provocar además un aumento del precio de los alimentos, con perjuicio para la seguridad alimentaria de los países en desarrollo.

En cambio, varias otras delegaciones apoyaron la opinión, también expresada en una presentación conjunta⁶⁸, de que una MBM mundial para el transporte marítimo internacional resultaba necesaria para lograr que este sector hiciera lo que le correspondía para reducir la cantidad total de emisiones de CO₂ antropogénicas; y que aunque las medidas técnicas y operacionales pudieran lograr reducciones de dicho gas en los buques individualmente considerados, no eran suficientes; por lo que se necesitaban medidas adicionales para asegurar que el sector naviero efectuara las reducciones agregadas de CO₂ que se requerían. Varias delegaciones también expresaron la opinión de que existía una necesidad imperiosa de una MBM para el transporte marítimo internacional regida por la OMI, que brindaría la estrategia más eficaz de reducción de emisiones para el sector, así como un incentivo para adoptar nuevas tecnologías y lograr mayores aumentos de la eficiencia. Algunas delegaciones también declararon que era necesario adoptar una MBM lo antes posible, porque de lo contrario sería más oneroso el costo para la sociedad y para los países en desarrollo en particular.

Como queda expuesto, el debate puso de manifiesto dos grupos de opinión: el que consideraba que había quedado claramente demostrada la necesidad imperiosa de una MBM regida por la OMI a fin de reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional; y el grupo que, en cambio, no consideraba que se había demostrado dicha necesidad imperiosa ni el objetivo de una MBM⁶⁹. La reunión entre períodos de sesiones acordó someter ambas opiniones al Comité; en el informe de la reunión se brinda un amplio resumen de los argumentos en que se apoyaron las opiniones expuestas por cada grupo⁷⁰.

Examen de las MBM propuestas

Sobre la base de varias presentaciones⁷¹ y documentos adicionales en que se comentaban las distintas propuestas⁷², el Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques llevó a cabo un debate con cierto detalle sobre diferentes aspectos de las propuestas relativas a las MBM. Algunas de las presentaciones pertinentes consideraron que, a la postre, era preferible un gravamen (Fondo GEI) a un plan de comercio de emisiones (PCE), en particular porque brindaría

la certeza de los precios y los inversores podrían responder al nivel de precios en lugar de hacerlo a un tope de emisiones⁷³, opinión que posteriormente fue apoyada formalmente por la asociación del sector del transporte marítimo mundial, la Cámara Naviera Internacional⁷⁴. Otras intervenciones calificaron a los PCE como un sólido mecanismo de reducción de emisiones⁷⁵. En resumen, pudo observarse que algunas delegaciones indicaron una preferencia por la certeza en las reducciones de emisiones, en tanto que otras se inclinaron por la certeza en los precios, a la vez que algunas otras consideraban que ambas eran igualmente importantes. También hubo delegaciones que opinaron que ciertas propuestas relativas a las MBM contaban con el potencial para lograr ambos resultados. En relación con la posible utilización de los ingresos generados por las MBM, se definieron opciones que incluían incentivos para que el sector del transporte marítimo alcanzara una mayor eficiencia energética: compensación, reembolsos a los países en desarrollo, financiación de las actividades de adaptación y mitigación en los países en desarrollo, financiación del mejoramiento de la infraestructura del transporte marítimo en los países en desarrollo, actividades de investigación y desarrollo, y apoyo al Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI. En el debate también se consideró el potencial de las MBM para brindar incentivos para nuevas tecnologías y cambios operacionales, y se examinó asimismo la cuestión de las reducciones de las emisiones no producidas por el sector (compensación)⁷⁶. A modo de explicación, cabe observar que las diferentes propuestas de medidas basadas en el mercado que se examinaron contemplaban distintas maneras de reducir las emisiones de GEI: algunas se centraban en las reducciones del sector, y otras utilizaban también las de otros sectores. La magnitud de dichas reducciones, ya sea dentro del sector o fuera de él, está detallada en la evaluación individual de cada propuesta que figura en el informe del Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado⁷⁷, que debe ser consultado para obtener mayor información.

Agrupamiento y evaluación de las MBM propuestas

Tras un extenso debate sobre el deseo de agrupar las diferentes propuestas de MBM y sobre el criterio preferible para hacerlo, el Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques acordó agrupar las propuestas según el criterio de si el mecanismo lograba reducciones

de GEI específicamente dentro del sector o si también utilizaba reducciones en otros sectores. Por consiguiente, las propuestas se agruparon de la siguiente manera: a) las que se centraban en el sector, y b) las relativas tanto al sector como a otros sectores. Se describieron y anotaron en una matriz, que figura en el informe de la reunión⁷⁸, las virtudes y deficiencias de las MBM según las percibían los proponentes de dichas medidas. También se invitó a expresar sus opiniones a las delegaciones que no propugnaban las MBM, quienes expusieron las siguientes deficiencias de las propuestas: a) no eran compatibles con los principios y disposiciones de la CMNUCC; b) no eran compatibles con las normas de la OMC; c) tendrían un efecto adverso en la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo; d) impondrían una carga financiera a los países en desarrollo, que eran los que tenían menos responsabilidad por el calentamiento mundial y el consiguiente cambio climático; e) carecían de suficientes detalles para una necesaria evaluación; y f) no tomaban en cuenta las necesidades y prioridades de los países en desarrollo⁷⁹.

Relación con las convenciones y normas pertinentes

Después de analizar varios documentos⁸⁰ y llevar a cabo un amplio debate, el Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques estuvo de acuerdo con las conclusiones del Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado en que no existía incompatibilidad entre el establecimiento por la OMI de una MBM para el transporte marítimo internacional y el derecho internacional consuetudinario descrito en la CNUDM. Con respecto a las preocupaciones sobre una posible incompatibilidad con las normas de la OMC⁸¹, que compartían varias delegaciones, se invitó a que se realizaran nuevas aportaciones para su examen en un futuro período de sesiones. Con respecto a la relación de cualquier posible MBM con la CMNUCC, también estaban divididas las opiniones, dado que algunas delegaciones reiteraron sus preocupaciones esenciales con respecto a un conflicto entre el principio de la CMNUCC de “responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus respectivas capacidades” y el enfoque de la OMI relativo al tratamiento no preferente. No se llegó a una opinión de consenso sobre cómo conciliar ambos criterios. Como conclusión⁸², se acordó que era necesario continuar el debate sobre la relación entre las convenciones y

las normas pertinentes, y que no debía perderse de vista el objetivo, es decir la reducción de las emisiones de GEI de los buques.

Evaluación de las repercusiones

Debido a la falta de tiempo, el Grupo de Trabajo sobre las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de los Buques no continuó evaluando las repercusiones de las MBM propuestas en el comercio internacional y en los sectores marítimos de los países en desarrollo, los PMA y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y los correspondientes beneficios ambientales⁸³. Sin embargo, convino en que se necesitaba urgentemente un mayor estudio de las repercusiones⁸⁴, y en que los futuros estudios serían más significativos y amplios cuando las propuestas fueran más detalladas y desarrolladas. Se instó a los proponentes a formular plenamente sus propuestas a la brevedad posible. Ciertas delegaciones no consideraron apropiado aguardar la finalización de otros estudios antes de adoptar una decisión sobre las MBM, por considerar que la solución de la cuestión resultaba una prueba de competencia esencial y urgente para la OMI. Varias delegaciones expresaron su interés en la propuesta de un mecanismo de reembolso que correspondía a la iniciativa de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos que fue desarrollada por el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), y apoyaron que se la siguiera formulando y examinando, ya sea como un elemento integral o agregado de una futura MBM.

C. OTRAS NOVEDADES LEGALES Y REGLAMENTARIAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

En esta sección se tratan algunas cuestiones esenciales en la esfera de la protección y la seguridad marítimas, que pueden interesar particularmente a los sectores dedicados al comercio internacional y a la actividad del transporte marítimo. Entre ellas figuran especialmente las novedades relativas a la piratería y a la seguridad marítima y de la cadena de suministro, así como el nuevo régimen de inspección adoptado en virtud de la enmienda más reciente del Memorando de Entendimiento de París sobre el control portuario estatal y de las enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar (NFTG), de 1978.

1. Piratería

Los ataques piratas se encuentran en un máximo histórico, por lo que la piratería en el mar sigue siendo una preocupación fundamental para la seguridad marítima internacional. Solo en los cinco primeros meses de 2011 se produjo en todo el mundo un total de 211 ataques, que arrojaron como saldo 24 apoderamientos ilícitos efectivos⁸⁵. La mayoría de estos eventos ocurrió frente a las costas de Somalia, con un total de 139 incidentes, 21 apoderamientos ilícitos, 362 rehenes y 7 muertos. Según el Centro de Denuncias de Piratería de la Oficina Marítima Internacional, los piratas somalíes retienen actualmente 26 buques y 522 rehenes. El número de actos y de intentos de piratería y de robo a mano armada contra buques comunicados en 2010 a la OMI fue de 489, que representa un incremento de 83 incidentes (20,4%) con respecto a las cifras de 2009⁸⁶. Estos informes convierten a 2010 en el cuarto año consecutivo de aumento del número de incidentes denunciados. El número total de actos y de intentos de piratería y de robo a mano armada contra buques comunicado entre 1984 y 2010 se eleva a 5.716. El alcance geográfico de la piratería también se ha ampliado como consecuencia de la utilización de buques más grandes, las llamadas “embarcaciones madres”. Aunque la mayoría de los incidentes registrados en 2010 ocurrió frente al África Oriental, también aumentaron los ataques en el océano Índico y en el mar Arábigo. Además, se acrecentó considerablemente el número de ataques en el mar de China Meridional y se produjo un aumento más pequeño de incidentes en América del Sur y el Caribe⁸⁷.

Debido al empeoramiento de la situación, el sector se ha inclinado a favor de la utilización de guardias armados privados a bordo de los buques como medio de protección contra los ataques piratas. Para responder esta tendencia, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó en su 89º período de sesiones, celebrado en mayo de 2011⁸⁸, varias directrices sobre el empleo de personal de seguridad armado con contratos privados⁸⁹, que se basan en su labor anterior encaminada a prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques⁹⁰. Entre otras cosas, se recomienda que los Estados de pabellón dispongan de una política sobre si la legislación nacional autoriza o no la utilización de personal privado de seguridad armado y, en caso afirmativo, en qué condiciones. Por consiguiente, los armadores deberían considerar tales leyes y

reglamentaciones del Estado del pabellón de sus buques antes de optar por el empleo de personal armado, y también deberían tener en cuenta las leyes de los Estados portuarios y costeros al ingresar en sus aguas territoriales⁹¹. Asimismo, cabe observar que el empleo de guardias armados no debe considerarse como una alternativa a las prácticas óptimas de gestión (BMP) y otras medidas de protección⁹².

El Comité de Seguridad Marítima también aprobó Directrices de asistencia en la investigación de delitos de piratería y robo a mano armada contra buques⁹³, que deben interpretarse a la luz del Código de prácticas de investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada contra buques⁹⁴. Dichas directrices tienen como objetivo ayudar a los investigadores en la reunión y registro de pruebas con el fin de facilitar la captura, enjuiciamiento y condena de los piratas y ladrones a mano armada. Estaba prevista para septiembre de 2011 una reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la seguridad marítima, en especial la piratería y el robo a mano armada contra buques, con el fin de formular nuevas recomendaciones y examinar, según fuere necesario, las directrices provisionales ya aprobadas⁹⁵.

La piratería también ha sido una cuestión clave en el programa de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la OMI⁹⁶. Luego de su 98º período de sesiones, celebrado en abril de 2011⁹⁷, dicha Comisión pidió a la secretaría que publicara la *Circular de la OMI* N° 3180, en la que se incluyeron varios documentos que la Comisión consideraba podrían ser de utilidad para los Estados que estaban formulando legislación nacional o revisando la legislación existente sobre la piratería⁹⁸. En los documentos se describen los elementos esenciales que podrían incorporarse en la legislación nacional para facilitar la plena aplicación de las convenciones internacionales relativas a la piratería con el fin de ayudar a los Estados a aplicar de manera uniforme y consecuente las disposiciones de dichas convenciones. No obstante, debe observarse que los documentos no constituyen interpretaciones finales de los instrumentos a los que hacen referencia ni limitan en modo alguno las interpretaciones que pudieran hacer los Estados partes acerca de las disposiciones de tales instrumentos. También se proporcionó a la Comisión información sobre el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo 2 del Grupo de Contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia, que se llevó a cabo en marzo de 2011⁹⁹. Dicho Grupo de Trabajo centró su labor particularmente en el informe preparado por el Sr. Jack Lang, asesor especial del

Secretario General de las Naciones Unidas, que trataba del enjuiciamiento y encarcelamiento de los responsables de actos de piratería y robo a mano armada en el mar frente a la costa de Somalia¹⁰⁰.

Además, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, junto con la OMI y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), ha continuado reuniendo información sobre la legislación nacional relativa a la piratería, como recurso útil para los Estados. Dicha legislación ha sido incorporada a la base de datos de la División sobre la legislación nacional¹⁰¹.

Se han realizado esfuerzos para luchar contra la piratería a nivel regional. Como se informó en *El Transporte Marítimo 2009*, el Código de Conducta de Djibouti relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti) fue aprobado en una reunión de alto nivel de Estados del océano Índico Occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo, convocada por la OMI en Djibouti en enero de 2009¹⁰². Los signatarios del Código de Conducta declararon su intención de cooperar al máximo posible, y de manera compatible con el derecho internacional, en la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques. Después de la firma de los Emiratos Árabes Unidos el 18 de abril de 2011, dicho Código contaba con 18 signatarios¹⁰³. Asimismo, el 30 de mayo de 2011, se firmó un memorando de entendimiento para permitir a la OMI financiar la construcción de un centro de formación regional en Djibouti para fomentar la aplicación del Código de Conducta.

En cuanto al sector del transporte marítimo, un problema adicional vinculado con la piratería es el de las posibles repercusiones que la captura e inmovilización de buques por piratas pueden tener para diversos contratos marítimo. En este contexto, merecen tenerse en cuenta en particular ciertas decisiones recientes de los tribunales de Inglaterra y Gales, dado que muchos contratos de forma normalizada se rigen por la legislación y la práctica inglesas.

En relación con el seguro marítimo, una importante cuestión que se examinó recientemente es la de determinar si la depreciación del valor del cargamento como resultado de la demora causada por la inmovilización estaba cubierta por el contrato de seguro. El caso hizo referencia, en particular, a las Institute Cargo Clauses (Cláusulas del Instituto para

Cargamentos) y a la Ley de seguro marino de 1906. El Tribunal de Apelaciones de Inglaterra y Gales confirmó que la captura por parte de piratas no convierte al buque ni a la carga en una pérdida total efectiva (ATL) a los fines de la póliza de seguro marino¹⁰⁴. El Tribunal consideró que tal captura no constituía una ATL puesto que no existía una "privación irrecuperable" de los bienes dado que era probable que se recuperara el buque y el cargamento tras el pago de un rescate relativamente pequeño¹⁰⁵. Aunque no era una cuestión sometida a la apelación, declaró también que los hechos del caso ni siquiera fundamentarían un crédito por pérdida total constructiva (CTL), dado que era dudoso que se satisficiera la condición de "recuperación improbable". Teniendo en cuenta la decisión del Tribunal, los propietarios de la carga que se preocupen por la pérdida económica que pudieran sufrir como resultado de una inmovilización prolongada de su cargamento debido a un incidente de piratería tal vez deseen obtener alternativas de seguro en el mercado además de la cobertura de seguro normal. Sin embargo, un breve examen de las opciones disponibles actualmente en el mercado indica que esa cobertura específica no está ampliamente disponible¹⁰⁶.

Otra cuestión de derecho privado que surge en el contexto de los incidentes de piratería es la de si el arrendamiento de un buque prosigue durante su inmovilización por piratas, es decir si el fletador debe seguir pagándolo. El Tribunal Superior de Inglaterra y Gales sostuvo en una decisión¹⁰⁷ que las condiciones de un contrato de fletamento por tiempo utilizado ampliamente, es decir la versión de 1946 del formulario del New York Produce Exchange (NYPE), no constituían un evento de suspensión del arrendamiento y que los fletadores seguían obligados a pagar el arrendamiento pendiente a los armadores. El Alto Tribunal sostuvo que si las partes deseaban tratar la captura por piratas como un evento de suspensión del arrendamiento en un fletamento por tiempo deberían acordar una disposición expresa en una cláusula de "captura" o "inmovilización" que aclarara su intención de hacerlo. Al respecto, cabe observar que BIMCO, una asociación de transporte marítimo internacional independiente, ha elaborado varias cláusulas relativas a la piratería para su incorporación en los contratos de fletamento por tiempo y por viaje, con el fin de asignar la responsabilidad entre las partes en el caso desafortunado que se produjera un ataque pirata. BIMCO también ha publicado *Industry Guidelines on Private Maritime Security Contractors*

(orientaciones para el sector de contratantes de seguros marítimos privados), *Best Management Practices to deter piracy off the Coast of Somalia and the Arabian Sea* (prácticas óptimas de gestión como disuasivo de la piratería frente a la costa de Somalia y en el mar Árabe) y otros documentos conexos que pueden servir como recurso útil a los armadores¹⁰⁸.

2. Protección marítima y de la cadena de suministro

Hubo varias novedades relativas a las normas actuales de protección marítima y de la cadena de suministro que habían sido aprobadas con los auspicios de diversas organizaciones internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la OMI y la Organización Internacional de Normalización (ISO), así como a nivel de la Unión Europea (UE).

a) OMA-Marco Normativo SAFE

Como se expuso en anteriores ediciones de *El Transporte Marítimo*, la OMA aprobó en 2005 el Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial (Marco SAFE)¹⁰⁹ con el objetivo de desarrollar un marco mundial para la cadena de suministro. El Marco SAFE establece un conjunto de normas y principios que las administraciones aduaneras nacionales deben aceptar como umbral mínimo. Este instrumento ha obtenido una aceptación internacional generalizada, y al 1° de marzo de 2011 habían expresado su intención de aplicarlo 164 miembros de la OMA¹¹⁰.

El Marco SAFE fue formulado sobre la base de cuatro principios básicos —información electrónica por adelantado, gestión de riesgos, inspección de salida y sociedades de negocios—, y se basa en dos pilares gemelos: a) establecimiento de redes de aduana a aduana, y b) acuerdos de aduanas con el sector empresario. Un aspecto clave del Marco SAFE es la acreditación de operadores económicos autorizados (OEA), que en lo esencial son actores que las administraciones de aduanas nacionales han certificado que cumplen las normas de protección de la cadena de suministro de la OMA o normas equivalentes. Dado que los OEA adhieren a principios de protección y cumplimiento de normas, las administraciones de aduanas pueden ocuparse de las corrientes comerciales potencialmente riesgosas y, de esta manera, se premia habitualmente a los OEA mediante beneficios de facilitación del comercio. En los últimos años las administraciones de aduanas han aprobado varios acuerdos de reconocimiento

mutuo, normalmente bilaterales. En enero de 2011 se concertó un acuerdo de reconocimiento mutuo entre Andorra y la UE, y en mayo del mismo año hicieron lo propio el Japón y la República de Corea. Varios otros acuerdos de este tipo están siendo negociados entre China y la UE, China y el Japón, China y la República de Corea, China y Singapur, la UE y San Marino, la UE y los Estados Unidos, el Japón y Singapur, la República de Corea y Nueva Zelandia, Nueva Zelandia y Singapur, Noruega y Suiza, y Singapur y los Estados Unidos¹¹¹.

Recientemente, la OMA colocó en su sitio web el “paquete SAFE”, que consiste en una recopilación de diversos instrumentos y directrices publicada en 2010 para seguir apoyando la aplicación del Marco SAFE¹¹². Esta publicación brinda, por ejemplo, orientación sobre la aplicación de programas de OEA y ha creado un compendio de dichos programas y de acuerdos de reconocimiento mutuo. Además, de acuerdo con las directrices de la OMA sobre los OEA, los programas nacionales sobre dichos operadores deben incluir un medio de recurso contra las decisiones de las administraciones de aduanas relativas a la autorización de los OEA, en particular de las relativas a denegación, suspensión, revocación o retiro. En este contexto se han formulado procedimientos modelo de apelación para los OEA a fin de que sean considerados por los miembros. La OMA se encuentra actualmente actualizando el paquete SAFE, y a la brevedad se aprobará la versión de 2011, junto con la edición del mismo año del compendio de OEA.

En abril de 2010, el Grupo Consultivo del sector privado que había sido creado con los auspicios de la OMA emitió una declaración con respecto a los beneficios que se brindan a los OEA acreditados¹¹³. Dicho Grupo recalzó que era imperioso establecer un conjunto básico de beneficios de facilitación del comercio internacionalmente aceptados que pudieran ofrecerse a los OEA, y brindó una lista de ejemplos como orientación para las administraciones de aduanas que aplicaban los programas de OEA. El Grupo Consultivo también consideró que tales beneficios debían ser transparentes y significativos, justificar los costos adicionales soportados por los operadores económicos para cumplir los requisitos prescritos para los OEA y aportar a dichos operadores mejoras reales y beneficios de facilitación, más allá de los procedimientos normales de que gozaban los operadores que no eran OEA.

b) Unión Europea (UE)

A nivel regional, la UE ha continuado fortaleciendo sus medidas para aumentar la protección marítima y de la cadena de suministro. Dada la importancia particular que tiene para muchos países en desarrollo el comercio con la UE, vale la pena mencionar en este contexto algunas novedades. En ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo* se proporcionó información sobre la Enmienda de Protección al Código Aduanero (Reglamento (CE) N° 648/2005 y sus disposiciones prácticas), que tiene como objetivo garantizar un nivel equivalente de protección por medio de controles aduaneros con respecto a todas las mercancías que entran o salen del territorio aduanero de la UE. Dicha enmienda incorporó cuatro cambios importantes al Código Aduanero, con respecto a los cuales se produjeron algunas novedades el año pasado.

En primer lugar, una consecuencia importante de la enmienda es la obligación que impone a los comerciantes de proporcionar a las autoridades aduaneras datos de seguridad y protección sobre las mercancías antes de que sean importadas o exportadas en el territorio aduanero de la UE. Como se informó en *El Transporte Marítimo 2010*, los requisitos de notificación por adelantado de datos de la carga siguieron siendo facultativos para los comerciantes durante un período de transición que abarcaba del 1° de julio de 2009 al 31 de diciembre de 2010. Debe observarse que, a partir del 1° de enero de 2011, esta declaración por adelantado ha dejado de ser facultativa y constituye actualmente una obligación para los comerciantes. Por consiguiente, los datos de seguridad pertinentes deben enviarse antes de la llegada de las mercancías al territorio aduanero de la UE. Si no se declaran por adelantado las mercancías, es decir si no se envían datos relativos a la seguridad y la protección con anticipación a su llegada, las mercancías deberán declararse inmediatamente a su llegada a la frontera. Esto puede demorar el despacho de aduana de los envíos a la espera de los resultados del análisis de riesgo relativo a la seguridad y la protección.

Un segundo cambio importante introducido por la enmienda son las disposiciones relativas a los denominados operadores económicos autorizados (OEA), categoría que puede concederse a los comerciantes fiables y que supone beneficios en cuanto a las medidas de facilitación del comercio. Se brinda mayor información sobre el concepto de OEA en *El Transporte Marítimo 2009*; sin embargo, varias novedades conexas merecen ser destacadas.

Por ejemplo, se ha recomendado encarecidamente que los operadores económicos lleven a cabo una autoevaluación para someterla junto con la solicitud de categoría de OEA. Se acordó un cuestionario de autoevaluación revisado¹¹⁴ entre los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea con el fin de garantizar un enfoque uniforme en todos los Estados miembros con respecto a los OEA. También se acordó un período de transición con el fin de permitir que los Estados miembros adaptaran sus procedimientos internos al nuevo cuestionario de autoevaluación. El período de transición concluyó el 31 de diciembre de 2010, y actualmente debería utilizarse el nuevo cuestionario de autoevaluación. Asimismo, el Reglamento (CE) N° 197/2010¹¹⁵ estableció nuevos plazos para la expedición del certificado de OEA.

Con respecto a los procedimientos aduaneros, la enmienda incorporó criterios uniformes de selección de riesgos para llevar a cabo los controles, con el apoyo de sistemas informatizados, de las mercancías que entran o salen del territorio aduanero de la UE. Recientemente se han formulado directrices sobre el ingreso de mercancías y declaraciones resumidas en el contexto del Reglamento (CE) N° 648/2005¹¹⁶ y directrices sobre la exportación y egreso de mercancías en el contexto del mismo Reglamento¹¹⁷.

Dado que todos los operadores económicos establecidos en la UE deben contar con un número de registro e identificación (EORI), el último cambio importante del Código Aduanero introdujo una base de datos comunitaria para permitir la consulta de todos los números de registro nacionales¹¹⁸. Recientemente se han establecido directrices¹¹⁹ con respecto a la aplicación de los EORI.

c) Organización Marítima Internacional (OMI)

Una de las tareas principales del Comité de Protección Marítima (CPM) de la OMI consiste en examinar medidas para mejorar la protección marítima. Al respecto, cabe observar ciertos acontecimientos registrados en los períodos de sesiones más recientes del Comité en el último año¹²⁰, que se relacionan con el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, en su forma enmendada. Se recordará que en particular el capítulo XI-2 del SOLAS prevé medidas especiales para aumentar la seguridad marítima, con inclusión del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

El Código PBIP constituye el principal régimen de protección marítima internacional y ha sido obligatorio para todos los Estados miembros del SOLAS desde el 1° de julio de 2004. Para facilitar las referencias, se resumen brevemente en el recuadro 5.1 las principales obligaciones que impone dicho código. También constaba información adicional sobre el Código PBIP en *El Transporte Marítimo 2005*, así como en dos informes de la UNCTAD que fueron publicados en 2004 y 2007, respectivamente¹²¹.

Según lo establecido en el SOLAS, los Estados contratantes tienen la obligación de comunicar la información pertinente vinculada con la seguridad a la OMI. En este contexto, para mejorar el módulo de seguridad marítima del Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (GISIS), el Comité apoyó, en su 88° período de sesiones, una propuesta¹²² de la secretaría de agregar los dos datos siguientes a la sección relativa a las instalaciones portuarias: a) la fecha del examen o la aprobación más reciente del Plan de Protección de las instalaciones portuarias (PFSP) previsto en la regla XI-2/10.2 del SOLAS; y b) la fecha de la más reciente Declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (SoCPF) que se haya emitido, de ser aplicable. Además, en su 89° período de sesiones, el Comité instó a los Estados contratantes del SOLAS a cumplir sus obligaciones en virtud de las disposiciones de la regla XI-2/13 de dicho convenio mediante el examen de la información proporcionada al módulo de protección marítima del GISIS para cerciorarse de que dicha información fuera completa y exacta, y a continuar actualizándola toda vez que ocurrieran cambios¹²³.

El informe¹²⁴ del Grupo de Correspondencia sobre el Manual de Protección Marítima (Grupo de Correspondencia MPM) también fue presentado al Comité en su 89° período de sesiones. Entre otras tareas, se había pedido al grupo que: a) estudiara el proyecto de "Manual de Protección Marítima: directrices relativas a instalaciones portuarias, puertos y buques"¹²⁵, para cerciorarse que recogiera todo el material pertinente, y que le agregara explicaciones cuando fuera necesario; b) formulara recomendaciones sobre la elaboración de cualquier material complementario; y c) formulara recomendaciones con respecto a la ampliación o revocación del material actual de la OMI¹²⁶. El objetivo del manual es agrupar el material existente de la OMI con respecto a la protección marítima en una guía de fácil lectura para acompañar al capítulo XI-2 del SOLAS y al Código PBIP, con el fin de: a) ayudar a los gobiernos contratantes del SOLAS a

aplicar, verificar el cumplimiento y hacer cumplir las disposiciones de dichos capítulo y código; y b) servir de ayuda y referencia a las personas dedicadas a las actividades de creación de capacidad en la esfera de la protección marítima.

Además, en su 89° período de sesiones, el Comité examinó la necesidad de revisiones periódicas del Sistema de Alerta de Protección de los Buques (SSAS)¹²⁷. Se convino que la fiabilidad del equipo de dicho sistema de alerta era una cuestión importante y que había que resolver dos cuestiones principales, a saber: si convertir en obligatorias dichas revisiones, y en ese caso quién debería llevarlas a cabo. Las delegaciones opinaron sobre a) la necesidad de confidencialidad; b) la dificultad de introducir normas claras; c) si un régimen de ensayos periódicos previsto en el Código PBIP podía sustituir adecuadamente a las inspecciones; y d) la reglamentación nacional del Estado de abanderamiento en lugar de una reglamentación mundial. Por consiguiente, el Comité dio instrucciones al Grupo de Trabajo sobre la seguridad marítima para que siguiera examinando la cuestión e hiciera recomendaciones sobre la necesidad de llevar a cabo esas revisiones periódicas; y, si correspondiera, que recomendara cómo adelantar el trabajo sobre la cuestión.

Anteriormente, en su 85° período de sesiones, celebrado en 2008, el Comité había aprobado las directrices no obligatorias sobre los aspectos de protección de la explotación de buques que no entraban en el ámbito del capítulo XI-2 del SOLAS ni del Código PBIP¹²⁸. Al respecto, en el 89° período de sesiones, el 24 de enero de 2011, los Estados Unidos dieron a conocer su Plan de aplicación de la protección para las embarcaciones pequeñas DHS (SVS-IP), cuyo objetivo consistía en reducir el riesgo de que se utilizaran embarcaciones pequeñas en ataques terroristas contra el sistema de transporte marítimo. El SVS-IP fue formulado sobre la base de los objetivos y metas de la Estrategia de Protección para las embarcaciones pequeñas (SVSS), que los Estados Unidos habían dado a conocer en 2008.

En su 88° período de sesiones, el Comité también examinó otras propuestas relativas al capítulo XI-2 del SOLAS y al Código PBIP¹²⁹. Por ejemplo, el Comité no aceptó la propuesta de incorporar las disposiciones del Código de Seguridad operacional para los buques con fines especiales, de 2008, al capítulo XI-2 del SOLAS ni al Código PBIP, por considerar que no se había demostrado la necesidad imperiosa de

Recuadro 5.1. El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)

El Código PBIP impone una amplia gama de responsabilidades a los gobiernos y a las empresas propietarias y explotadoras de instalaciones portuarias y buques. Desde el 1º de julio de 2004, dicho Código se aplica obligatoriamente a todos los buques de carga de 500 TB y más, a los buques de pasajeros, a las unidades móviles de perforación frente a las costas y a las instalaciones portuarias que prestan servicios a dichos buques que realizan viajes internacionales. La parte A del código establece una lista de requisitos obligatorios, y la parte B ofrece recomendaciones para dar cumplimiento a cada uno de los requisitos fijados en la parte A.

Responsabilidades de los gobiernos contratantes

La responsabilidad principal de los Estados contratantes con arreglo a la parte A del Código PBIP consiste en definir y establecer niveles de protección. Entre las responsabilidades figuran las siguientes:

- La aprobación de los planes de protección para los buques;
- La emisión de un Certificado Internacional de Protección del Buque (ISSC) después de su verificación;
- La realización y aprobación de evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias;
- La aprobación de los planes de protección para las instalaciones portuarias;
- La determinación de qué instalaciones portuarias deben designar a un oficial de protección;
- La aplicación de medidas de control y cumplimiento.

Los gobiernos pueden delegar ciertas responsabilidades a organizaciones de protección reconocidas (RSO) externas.

Responsabilidades de las empresas propietarias y/o explotadoras de buques

Diversas responsabilidades incumben a las empresas propietarias y/o explotadoras de buques, cuya principal obligación consiste en cerciorarse de que todo buque que operen obtenga un ISSC de la administración de un Estado del pabellón o de una RSO autorizada, como puede serlo una sociedad de clasificación. Para obtener un ISSC deben adoptarse las siguientes medidas:

- Designarse un Oficial de protección de la empresa (CSO);
- Llevarse a cabo una Evaluación de protección del buque (SSA) y formularse Planes de protección del buque (SSP);
- Designarse un Oficial de protección del buque (SSO); y
- Realizarse simulacros y ejercicios de entrenamiento.

Varios requisitos especiales de los capítulos V, X-1 y X-2 del SOLAS se aplican a los buques y crean obligaciones adicionales para las empresas navieras y los gobiernos. Se trata en particular de:

- Un sistema de identificación automática (AIS);
- Un número de identificación del buque (SIN);
- Un sistema de alerta de protección de los buques (SSAS); y
- Un registro sinóptico permanente (CSR).

Responsabilidades de las instalaciones portuarias

Según su tamaño puede haber, en el ámbito de los límites legales y administrativos de cada puerto, varias o incluso muchas instalaciones portuarias a los fines del Código PBIP.

- Planes de protección de las instalaciones portuarias (PFSP): sobre la base de la Evaluación de protección de la instalación portuaria llevada a cabo y, a su finalización, aprobada por el gobierno nacional correspondiente, es necesario elaborar un Plan de protección de las instalaciones portuarias;
- Oficial de protección de la instalación portuaria (PFSO): debe designarse a un oficial de protección para cada instalación portuaria;
- Simulacros y ejercicios de entrenamiento: deben realizarse.

enmendar dichos instrumentos¹³⁰. Con respecto a la elaboración de directrices para las inspecciones de protección de las instalaciones portuarias con el fin de asegurar la calidad de la aplicación del capítulo XI-2 del SOLAS y del Código PBIP, se llegó a la conclusión de que, a falta de información sobre el empleo de las directrices actuales de autoevaluación¹³¹, no había motivo para establecer un grupo de correspondencia sobre la cuestión. Sin embargo, el Comité instó a los gobiernos contratantes del SOLAS y a las organizaciones internacionales a señalarle a su atención los resultados de la experiencia obtenida con el empleo de las directrices existentes, a fin de que pudiera examinarlos o tomar las medidas pertinentes.

d) Organización Internacional de Normalización (ISO)

La formulación de la serie ISO 28000 de normas, cuyo fin es especificar los requisitos de los sistemas de gestión para garantizar la protección de la cadena de suministro, fue objeto de información en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*. En el último año se publicaron normas revisadas¹³² y se continuó adelantando con respecto a nuevas normas vinculadas con la protección¹³³.

Asimismo, tras celebrar consultas con todos los países en desarrollo miembros de la ISO en todo el mundo, la organización aprobó el Plan de Acción de la ISO para los Países en Desarrollo 2011-2015¹³⁴, con miras al logro del objetivo clave de la ISO de aumentar considerablemente la capacidad y la participación de los países en desarrollo en la normalización internacional. La meta declarada por la ISO es, mediante el Plan de Acción, “contribuir a mejorar el crecimiento económico de los países en desarrollo y su acceso a los mercados mundiales, mejorar las vidas de los ciudadanos, fomentar la innovación y el progreso técnico y lograr el desarrollo sostenible desde la perspectiva económica, ambiental y de la sociedad”. Por lo tanto, el propósito declarado del Plan de Acción es “fortalecer la infraestructura de normalización nacional de los países en desarrollo con el fin de aumentar su participación en la elaboración, aprobación y aplicación de normas internacionales”. El Plan de Acción establece una serie de actividades cuyo objetivo es:

- a) Aumentar la participación de los países en desarrollo en la labor técnica de la ISO;

- b) Acrecentar los esfuerzos de fomento de la capacidad para la normalización y las cuestiones conexas de los miembros de la ISO y las partes interesadas;
- c) Difundir el conocimiento de la función y los beneficios de la normalización y de la necesidad de participar en las actividades de normalización;
- d) Fortalecer institucionalmente a los miembros de la ISO en los países en desarrollo;
- e) Fomentar una mejor cooperación regional; y
- f) Incorporar el tema de la normalización en los programas de estudios.

Como se informó en *El Transporte Marítimo 2010*, durante el período 2005-2009 la ISO realizó más de 250 actividades que abarcaron los cinco objetivos clave del Plan de Acción para los Países en Desarrollo 2005-2010, que beneficiaron a más de 12.000 participantes de dichos países¹³⁵. La ejecución de tales actividades continuará siendo financiada por donantes y por los miembros de la organización que aportan cuotas.

3. “Nuevo Régimen de Inspección” adoptado por el Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto

El control por el Estado portuario es una herramienta importantísima de vigilancia y ejecución del cumplimiento de las convenciones y códigos internacionales sobre las normas mínimas de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar. El cumplimiento de tales normas es una de las principales responsabilidades del armador o explotador, y el Estado del pabellón del buque debe cerciorarse de que el armador cumpla el instrumento aplicable. Sin embargo, los Estados del puerto también pueden inspeccionar a los buques extranjeros que ingresan en sus aguas territoriales para averiguar si el armador y el Estado del pabellón han respetado sus respectivas obligaciones. Cuando fuera necesario, el Estado del puerto puede exigir la corrección de defectos e inmovilizar el buque con este fin.

Como consecuencia de un gran derrame de petróleo a resultas de haber encallado el *Amoco Cadiz* en 1978, el clamor político y público levantado en Europa a favor de normas más estrictas con respecto a la seguridad operacional de los buques dio lugar a la aprobación

de un nuevo¹³⁶ Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el control por el Estado portuario entre 14 países europeos, que entró en vigor el 1º de julio de 1982. Desde entonces, el Memorando de Entendimiento ha sido enmendado varias veces y la organización se ha ampliado hasta 27 Estados miembros, con inclusión del Canadá y numerosos Estados costeros europeos¹³⁷. El propósito del MdE de París es eliminar la explotación de buques que no estén al nivel de las normas mediante un sistema armonizado de control por el Estado del puerto en las aguas territoriales de cada Estado miembro¹³⁸.

Un nuevo esfuerzo por premiar el transporte marítimo de calidad y por orientar las inspecciones de control del Estado portuario ha sido la aprobación, mediante la 32ª enmienda del MdE de París, de un “Nuevo Régimen de Inspección”, que entró en vigor el 1º de enero de 2011. Dicho régimen se ajusta a los requisitos legislativos de la Directiva de la UE 2009/16/EC sobre el control por el Estado del puerto y a la legislación nacional de los Estados miembros del MdE de París. Los buques extranjeros que ingresen en la región que abarca dicho instrumento estarán por consiguiente sometidos a inspección para garantizar el cumplimiento de las normas fijadas en los diversos instrumentos que enumera el memorando¹³⁹. Huelga decir que los armadores y operadores cuyos buques visitan los puertos o fondeaderos de la región comprendida en el MdE tienen que familiarizarse con el Nuevo Régimen de Inspección; pero, lo que es más importante, deben cerciorarse de que cada buque cumpla todos los instrumentos jurídicos que les sean aplicables. De lo contrario, los buques pueden hacer frente a múltiples inmobilizaciones y, a la postre, a la prohibición de entrar en la región que abarca el memorando, en caso de que las infracciones no sean subsanadas¹⁴⁰.

En el recuadro 5.2 se proporciona más información sobre el Nuevo Régimen de Inspección. Sucintamente puede decirse que, en virtud de este, todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro del MdE de París deberá ser inspeccionado. El tipo y frecuencia de cada inspección serán determinados por la clasificación que haya recibido cada buque, de conformidad con su “perfil de riesgo”. La clasificación de cada buque determinará si deberá someterse a una inspección “inicial”, “más detallada” o “ampliada”, así como la frecuencia con que deberá realizárselas, a menos que un factor “imperioso”¹⁴¹ o “imprevisto”¹⁴² justifique una inspección intermedia. Como acaba de decirse, los buques que no satisfagan las diversas normas establecidas en el

MdE de París podrán ser inmobilizados, o podrá negárseles el acceso a la región comprendida en dicho memorando. Asimismo, se han ampliado los requisitos de notificación de llegadas, y ahora se exige a los Estados miembros que informen sobre la hora real de llegada y salida de todo buque que haga escala en sus puertos o fondeaderos en la región del MdE de París.

4. Enmiendas de Manila, de 2010, al Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar (NFTG), de 1978

La seguridad de las personas en el mar y la protección del medio ambiente marino dependen en gran medida del profesionalismo y la competencia del personal de a bordo. Teniendo esto presente, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar (NFTG), de 1978, estableció requisitos básicos de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar a nivel internacional¹⁴³. El Convenio NFTG entró en vigor el 28 de abril de 1984 y, al 31 de julio de 2011, contaba con 154 Partes Contratantes, que representaban el 99,15% del tonelaje mundial¹⁴⁴.

El Convenio NFTG fue sometido a un exhaustivo proceso de revisión y actualización en 1995 para dar mayor claridad a las normas de competencia exigidas y para brindar mecanismos eficaces con el fin de hacer cumplir sus disposiciones. Un resultado importante de dicha revisión fue la elaboración del Código NFTG, que contiene diversas reglas técnicas que figuraban previamente en el anexo técnico del Convenio. El Código NFTG establece normas mínimas obligatorias de competencia para la gente de mar, así como las directrices que recomienda para la aplicación del Convenio.

En una Conferencia de las Partes celebrada en Manila (Filipinas) del 21 al 25 de junio de 2010 con los auspicios de la OMI, se aprobaron varias enmiendas importantes al Convenio y el Código NFTG¹⁴⁵. Dichas enmiendas entrarán en vigor el 1º de enero de 2012 mediante el procedimiento de la aceptación tácita y ofrecerán normas mejoradas de formación de la gente de mar. El Convenio y el Código NFTG también fueron enmendados en varias otras oportunidades¹⁴⁶; no obstante, las enmiendas de 2010 constituyeron la segunda gran revisión del Convenio. Entre los cambios más significativos se encuentran:

Recuadro 5.2. El Nuevo Régimen de Inspección establecido por el Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto (MdE de París)

La 32ª enmienda del MdE de París, que introdujo el Nuevo Régimen de Inspección, entró en vigor el 1º de enero de 2011. A continuación se brinda un panorama de las características principales de dicho régimen.

Nueva meta de cobertura total: en virtud del Nuevo Régimen de Inspección, todo Estado miembro se compromete a inspeccionar a todos los buques que visiten sus puertos y fondeaderos en la región del MdE de París; en cambio, su meta anterior consistía en la inspección del 25% de los buques que hacían escala en cada Estado miembro.

Nuevo “Perfil de Riesgo del Buque”: se clasificará a todos los buques como “buques de bajo riesgo” (BBR), “buques de riesgo normal” (BRN) o “buques de alto riesgo” (BAR) sobre la base de parámetros genéricos e históricos tomados de las inspecciones llevadas a cabo en la zona del MdE de París en los últimos tres años. Cada criterio tiene una ponderación que depende de la influencia relativa de cada parámetro en el riesgo total del buque. Los parámetros incluyen:

- El tipo y edad del buque;
- El desempeño del pabellón del buque, según conste en la lista negra, gris o blanca sobre el desempeño del Estado del pabellón aprobada por el Comité del MdE de París;
- La formulación de un plan de acción correctiva elaborado de conformidad con el Marco y Procedimientos del Plan voluntario de auditoría para los Estados miembros de la OMI;
- El desempeño de las organizaciones reconocidas y el desempeño de la empresa responsable de la gestión del sistema de información (ISM);
- El número de deficiencias y el número de inmobilizaciones.

La clasificación otorgada al buque determinará finalmente el tipo y la frecuencia de las inspecciones que se le impondrán.

Nuevo plan de inspección y selección: el Nuevo Régimen de Inspección incluye dos categorías de inspección: la “inspección periódica”, determinada por un período de tiempo, y la “inspección adicional”, que se activa cuando se presentan factores imperiosos e imprevistos y según la gravedad del incidente. Los buques deben someterse a inspección periódica con la siguiente frecuencia:

- BAR: entre 5 y 6 meses después de la última inspección en la región del MdE de París;
- BRN: entre 10 y 12 meses después de la última inspección en la región del MdE de París;
- BBR: entre 24 y 36 meses después de la última inspección en la región del MdE de París.

Una vez pasado el período de tiempo previsto o cuando aparezca un factor imperioso, el buque se convertirá en “Prioridad I” y deberá someterse a inspección. También puede ocurrir que un buque se convierta en “Prioridad II” al comenzar su período de inspección o cuando un factor imprevisto justifique la inspección, y entonces podrá ser inspeccionado. Los demás buques no tendrán categoría prioritaria y los Estados miembros no estarán obligados a realizar una inspección, aunque tienen libertad para decidir lo contrario. El período de tiempo hasta la próxima inspección periódica vuelve a comenzar después de toda inspección, dado que las inspecciones periódicas y las adicionales tienen igual categoría.

Inspección amplia a todo tipo de buques: el Nuevo Régimen de Inspección contempla tres tipos de inspección: “inicial”, “más detallada” y “ampliada”, que se realizarán según sea el Perfil de Riesgo del Buque. Las inspecciones “iniciales” consistirán en una visita a bordo del buque con el fin de verificar los numerosos certificados que figuran en el MdE de París, y para controlar la condición e higiene generales del buque. Una inspección “más detallada” se pondrá en marcha cuando haya motivos evidentes para creer que la condición del buque, o de su equipo o tripulación, no satisface sustancialmente los requisitos pertinentes de un instrumento aplicable. Esta inspección incluirá un examen a fondo de las zonas donde se hayan comprobado esos motivos evidentes, las zonas donde se hayan presentado factores imperiosos o imprevistos, y aleatoriamente otras zonas entre las zonas de riesgo detalladas explícitamente en el memorando. Una “inspección ampliada” requerirá la verificación de la condición general, con inclusión del elemento humano cuando corresponda, o una lista específica de las zonas de riesgo que figuran en el memorando.

En cuanto a las inspecciones periódicas, los BBR y los BRN tendrán que someterse a una inspección “inicial”, a menos que se hayan comprobado motivos evidentes que justifiquen una inspección “más detallada”. Los BAR, así como los buques de transporte de productos químicos, los buques de transporte de gas, los petroleros, los graneleros y los buques de pasajeros de más de 12 años de edad, serán sometidos a una inspección “ampliada”. Las inspecciones adicionales deberán ser inspecciones “más detalladas”, salvo en el caso de que el buque sea un BAR o pertenezca a uno de los tipos de riesgo de buques que se han mencionado. En tales casos, queda a discreción del Estado miembro decidir si llevar a cabo o no una inspección “ampliada”.

Ampliación de la denegación de acceso (prohibición): la multiplicación de inmobilizaciones hará que se le niegue al buque el acceso a un puerto o fondeadero de la región que abarca el MdE de París. En resumen, a los buques que enarbolan un pabellón de lista negra se les prohibirá el acceso después de más de 2 detenciones en los últimos 36 meses, y a los buques que enarbolan un pabellón de lista gris se les prohibirá el acceso después de más de 2 inmobilizaciones en los últimos 24 meses. Los períodos de tiempo que deben transcurrir antes de que pueda levantarse la prohibición son los siguientes: 3 meses después de la primera prohibición; 12 meses después de la segunda prohibición; 24 meses después de la tercera prohibición; luego se aplica una prohibición permanente. Toda inmobilización subsiguiente después de la segunda prohibición provocará la denegación del acceso, independientemente del pabellón del buque.

Mayor requisito de notificaciones de llegada: todos los BAR, así como los buques de transporte de productos químicos, los buques de transporte de gas, los petroleros, los graneleros y los buques de pasajeros de más de 12 años de edad que pueden ser objeto de una inspección “ampliada” deberán notificar su llegada al puerto o fondeadero de un Estado miembro con 72 horas de anticipación, o con una mayor anticipación si lo exige la legislación nacional (ETA72). Además, todos los buques deberán cursar una notificación previa a la llegada con 24 horas de anticipación (ETA24). Asimismo, se exige ahora a los Estados miembros que informen de la hora real de llegada (ATA) y de la hora real de salida (ATD) de todo buque que haga escala en sus puertos o fondeaderos de la región del MdE de París.

- a) Mejores medidas para prevenir prácticas fraudulentas vinculadas a los certificados de competencia y para reforzar el proceso de evaluación (observación del cumplimiento del Convenio por las Partes);
- b) Exigencias revisadas en materia de horas de trabajo y descanso, y nuevas exigencias para prevenir el abuso de drogas y alcohol, así como normas actualizadas relativas a la aptitud física de la gente de mar;
- c) Nuevos requisitos de certificación de gente de mar calificada;
- d) Nuevos requisitos de formación en tecnología moderna, tal como sistemas electrónicos de visualización de cartas marinas y de información (ECDIS);
- e) Nuevos requisitos de formación para la sensibilización al medio ambiente marino y de formación para el liderazgo y el trabajo de equipo;
- f) Nuevas exigencias de formación y certificación para los oficiales electrotécnicos;
- g) Actualización de los requisitos de competencia para el personal que presta servicios a bordo de todos los tipos de buques tanque, en particular nuevas exigencias para el personal que trabaja en los buques tanque para el transporte de gas licuado;
- h) Nuevos requisitos de formación en materia de protección, así como disposiciones para asegurar que la gente de mar esté adecuadamente entrenada para hacer frente a la situación si su buque es atacado por piratas;
- i) Incorporación de metodología de formación moderna, en particular el aprendizaje a distancia y el aprendizaje por medio de la Web;
- j) Nuevas directrices de formación para el personal que presta servicios a bordo de los buques que navegan en aguas polares; y
- k) Nuevas directrices de formación para el personal que opera sistemas dinámicos de determinación de posición.

Merece destacarse que, una vez que las enmiendas entren en vigor en 2012, varios aspectos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en febrero de 2006, serán también obligatorios para los Estados

Contratantes del Convenio NFTG. Como se informó en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*¹⁴⁷, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo agrupa y actualiza más de 68 normas laborales internacionales vinculadas al sector marítimo y adoptadas por la OIT en los últimos 80 años, que incluyen no menos de 36 convenios marítimos y 1 protocolo¹⁴⁸. Se espera que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo represente el “cuarto pilar” del régimen reglamentario marítimo internacional junto a otras tres convenciones clave de la OMI, a saber: el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar (NFTG), de 1978; y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), de 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 ha sido ratificado hasta ahora por 12 Estados, que representan aproximadamente el 48% del tonelaje mundial, pero se necesitan otras 18 ratificaciones para cumplir las condiciones de su entrada en vigor¹⁴⁹. En el 98º período de sesiones de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la OMI, celebrado en abril de 2011, varios Estados indicaron que se estaban aprestando a ratificar el Convenio antes de fines de 2011, para permitir su entrada en vigor simultáneamente con las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y el Código NFTG¹⁵⁰. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo requiere una ratificación generalizada para que sea efectivo el sistema de ejecución de su cumplimiento en él establecido.

D. ACUERDOS INTERNACIONALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

1. El camino hacia reglas multilaterales sobre facilitación del comercio en la OMC: una partida diferente, pero quizá la misma línea de llegada

Mediante la facilitación del comercio, las naciones mercantes pueden lograr una mayor eficiencia de los procesos y operaciones que supone el comercio internacional. Con el fin de aclarar y mejorar los actuales artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) de 1994¹⁵¹ y elaborar reglas para la facilitación del comercio bilateral, los miembros de la OMC han estado negociando la facilitación del comercio dentro de las conversaciones

sobre el comercio del Programa de Desarrollo de Doha. Desde su comienzo en 2004, las negociaciones han progresado hacia el proyecto de texto de un futuro acuerdo de facilitación del comercio de la OMC. El proyecto de texto del acuerdo abarca actualmente dos partes¹⁵².

La primera parte se ocupa de los compromisos sobre medidas de fondo para la facilitación del comercio vinculadas con la transparencia en la administración de las reglas, derechos y formalidades comerciales en las fronteras y de las cuestiones de tránsito. La segunda parte del proyecto de texto aborda las disposiciones que tratan el principio del trato especial y diferenciado, y brinda a los países en desarrollo, particularmente a los países menos adelantados, flexibilidad en la aplicación de ciertos compromisos.

En la práctica, la aplicación de algunas medidas de facilitación del comercio puede ser compleja y onerosa. Por ejemplo, el establecimiento de una ventanilla única exige recursos financieros sustanciales y haber reunido ciertas condiciones previas, tales como reformas legislativas y reglamentarias, un sólido apoyo político, una estrecha colaboración entre las agencias participantes, el análisis y la simplificación previos de los procesos de control del comercio, la adopción de normas internacionales sobre los elementos de los datos comerciales y una buena infraestructura de información y comunicaciones. Algunos países en desarrollo han sido renuentes a convertir a tales medidas en una regla vinculante de la OMC. Las disposiciones sobre trato especial y diferenciado brindarían a estos países flexibilidad para introducir tales medidas y de esta manera podrían ofrecer un incentivo a la aplicación de los compromisos que figuran en la primera parte del proyecto de acuerdo de la OMC para la facilitación del comercio.

En el proyecto de texto de acuerdo de la OMC para la facilitación del comercio, el principio del trato especial y diferenciado se extiende más allá de la concesión de los tradicionales períodos de transición para la aplicación de los compromisos¹⁵³. La medida y el momento en que los países en desarrollo, particularmente los países menos adelantados, asumirán los compromisos, dependerá de la capacidad que hayan adquirido para cumplirlos. El proyecto de acuerdo también incluye disposiciones que abarcan la asistencia técnica, la creación de capacidad y el apoyo financiero a estos países miembros de la OMC. Se espera que tal asistencia contribuirá a superar los obstáculos técnicos y financieros para aplicar

las reformas de facilitación del comercio y apoyará también a los encargados de formular políticas en sus esfuerzos por obtener la voluntad política que la reforma necesita.

La adquisición de capacidad puede lograrse mediante recursos internos y mediante la aportación de asistencia técnica por parte de la comunidad internacional. Puede preverse que la asistencia proporcionada por los donantes bilaterales y las organizaciones internacionales se dirigirá principalmente a los compromisos de facilitación del comercio que son jurídicamente vinculantes en el acuerdo (por ejemplo, la expresión “deberán”). Cuando el acuerdo de facilitación del comercio contenga una disposición “blanda” en forma de un texto exhortativo (“deberían”, “podrían”, “se esforzarán por” o “deberán en la medida posible”), los países en desarrollo no estarán obligados a aplicar tal medida. En ese caso tal vez se reduzca la probabilidad de recibir asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad.

La concreción de las reformas de facilitación del comercio mediante compromisos obligatorios permitirá a los miembros de la OMC protegerse de posibles intentos de enmienda por parte de futuros gobiernos. El hacer que tales reformas sean vinculantes para los miembros de la OMC brindará beneficios a todos los países y ventajas considerables a la comunidad mercante al dar mayor certeza jurídica para llevar a cabo las transacciones comerciales internacionales.

2. El regionalismo y la facilitación del comercio

Paralelamente con las negociaciones en la OMC, se ha convenido también la facilitación del comercio a nivel regional. Muchas medidas de facilitación del comercio son más fáciles de acordar, e incluso de aplicar, entre países vecinos o con opiniones similares que tienen intereses económicos, políticos o de otro tipo comunes. Por lo tanto, no debe sorprender que este tipo de medidas se incluyan cada vez más en los acuerdos comerciales regionales (ACR)¹⁵⁴.

Por su naturaleza, los ACR conceden un trato más favorable a las partes en dichos acuerdos que a los demás miembros de la OMC. Por lo tanto, los ACR se diferencian de uno de los principios básicos del sistema comercial multilateral: el principio de la nación más favorecida (NMF). Este principio establece que los miembros de la OMC aplicarán las mismas condiciones a su comercio de productos o servicios similares a los demás miembros de la OMC (o sea,

prohíbe la discriminación entre los miembros de esa organización)¹⁵⁵. Hay dos conjuntos de disposiciones de la OMC que permiten una excepción al principio de la NMF con el fin de crear ACR con respecto al comercio de mercancías:

- a) El artículo XXIV del GATT de 1994, que establece un trato preferente mediante la creación de una unión aduanera o una zona de libre comercio, que constituyó parte intrínseca del GATT original de 1947, cimiento del sistema comercial multilateral;
- b) La decisión sobre el trato diferencial y más favorable, la reciprocidad y la participación más plena de los países en desarrollo, conocida como "Cláusula de Habilitación", que permite a los países desarrollados conceder un trato arancelario más favorable a los productos de los países en desarrollo miembros. Además, permite ACR de comercio de mercancías entre los países en desarrollo¹⁵⁶.

Para mediados de 2011, la OMC había recibido notificaciones de 474 ACR sobre bienes y servicios, de los cuales 351 fueron comunicados en virtud del artículo XXIV del GATT, y 31 con arreglo a la Cláusula de Habilitación. De todos los ACR comunicados, 283 acuerdos estaban en vigor¹⁵⁷. Los ACR tradicionales concertados en las primeras etapas de la era del GATT (antes de 1995) tenían principalmente como objetivo crear zonas de libre comercio o uniones aduaneras mediante el desmantelamiento de los derechos aduaneros y de los obstáculos no arancelarios al comercio. El alcance de los ACR se ha ampliado paulatinamente a otras esferas, tales como los servicios, los derechos de propiedad intelectual, las inversiones, la competencia, las adquisiciones públicas y la facilitación del comercio. La incorporación de capítulos separados sobre la facilitación del comercio y las cuestiones aduaneras en los ACR refleja la creciente importancia que se atribuye a estas cuestiones en las estrategias de desarrollo nacionales y regionales. La facilitación del comercio tiene como objeto facilitar y hacer más rápido el tráfico de mercancías a través de las fronteras, por lo que sus compromisos se incluyen ya sea en los capítulos sobre el comercio de mercancías o en capítulos autónomos de los ACR.

Evolución del alcance y la profundidad de las medidas de facilitación del comercio en los ACR

Entre 2000 y 2010, el número de ACR con disposiciones de facilitación del comercio se sextuplicó (véase el gráfico 5.1). Alrededor de un tercio de todos los ACR que están actualmente en vigor contiene algún tipo de medidas de facilitación del comercio. El alcance de dichas medidas ha evolucionado considerablemente con el correr de los años. Inicialmente, los ACR incluían principalmente disposiciones centradas estrechamente en los procedimientos aduaneros. Hoy en día, estas disposiciones abarcan otras esferas tales como las medidas de transparencia, la simplificación y armonización de los documentos comerciales por agencias fronterizas que no son aduanas, y la coordinación entre las agencias fronterizas, así como con los círculos empresariales.

Las disposiciones relativas a las cuestiones aduaneras también han evolucionado y sus contenidos son más profundos. En la actualidad abarcan una amplia gama de medidas, que incluyen la gestión de riesgos, el derecho de recurso, los dictámenes anticipados, el examen periódico, el despacho de mercancías, el ingreso temporal y los envíos urgentes, entre otras cosas.

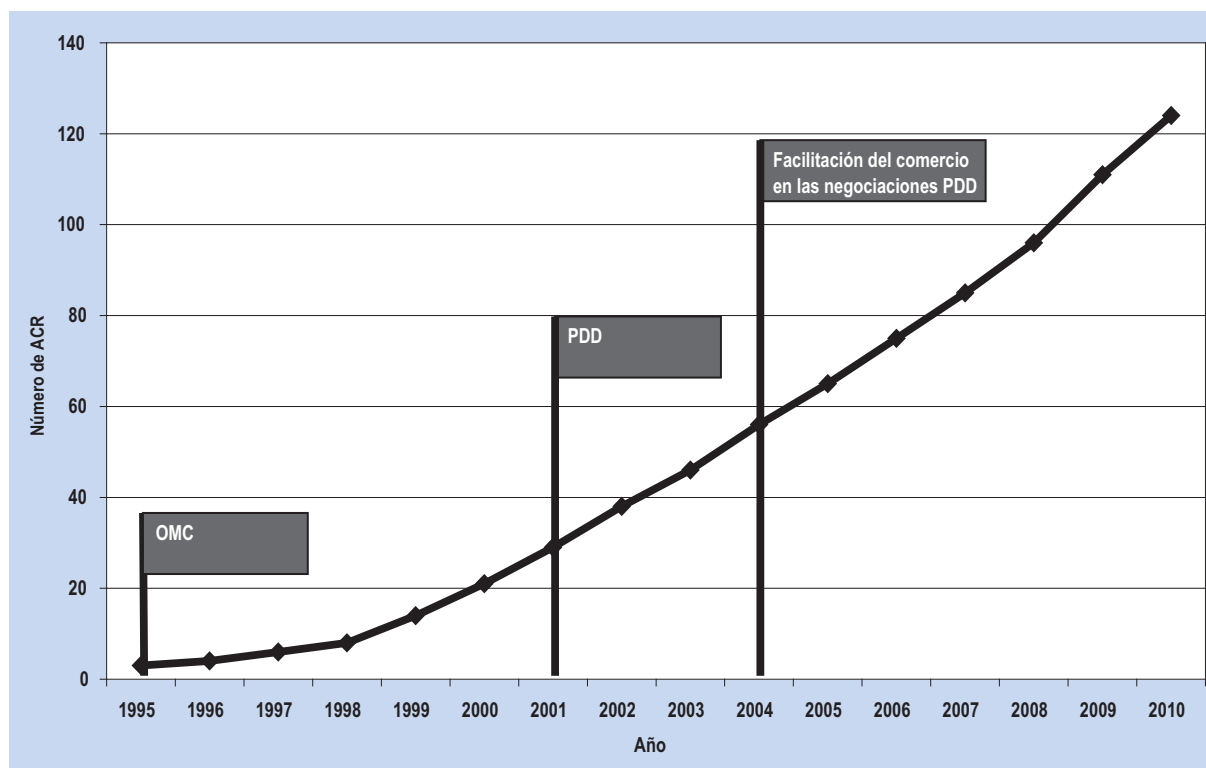
Estímulos de la ampliación del alcance y la profundidad de las medidas de facilitación del comercio de los ACR

La expansión del alcance y el aumento de la profundidad de las medidas de facilitación del comercio en los ACR puede tener varios motivos. Entre ellos figuran: a) las particularidades y los intereses comunes de los socios comerciales; b) la armonización con las normas internacionales; y c) las negociaciones en la OMC sobre la facilitación del comercio.

a) Particularidades e intereses comunes de los socios comerciales

Un importante factor que incide en la naturaleza de las disposiciones sobre facilitación del comercio que figuran en los ACR consiste en las características específicas y los intereses comunes de los socios comerciales. Entre ellos pueden contarse, por ejemplo, el desarrollo económico, la madurez de la tecnología de la información o la ubicación geográfica. Si un ACR incluye a países sin litoral, habitualmente contendrá prescripciones sobre tránsito, a veces vinculadas

Gráfico 5.1. Número creciente (acumulado) de ACR que contienen medidas de facilitación del comercio



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

Nota: PDD: Programa de Desarrollo de Doha.

con disposiciones relativas a la infraestructura y la logística del transporte. La libertad de tránsito tiene importancia vital para el comercio de los países en desarrollo sin litoral con los mercados de ultramar y consiste en utilizar los sistemas de transporte terrestre y los puertos marítimos de los Estados costeros de tránsito vecinos. Entre los ejemplos interesantes de ACR que contienen disposiciones detalladas sobre el tránsito, las políticas de transporte y/o el desarrollo de la infraestructura del transporte se pueden mencionar los tratados del Mercado Común del África Meridional y Oriental (COMESA) y de la Unión Aduanera del África Meridional.

Los ACR finalizados entre partes que lideran el desarrollo y la utilización de tecnología de la información (TI) también contienen disposiciones para fomentar el empleo de soluciones de TI, tales como la documentación en formato electrónico y las transacciones mercantiles electrónicas. Pueden encontrarse disposiciones relativas a la documentación comercial en formato electrónico como solución

para facilitar el comercio mediante la presentación y transferencia electrónicas de información relacionada con el comercio y mediante versiones electrónicas de documentos (verbigracia, conocimientos de embarque, facturas, cartas de crédito y certificados de seguro) en algunos ACR bilaterales del Japón (por ejemplo, con Filipinas, Singapur y Tailandia).

b) **Armonización con las normas internacionales**

Muchos ACR hacen referencia a las normas de facilitación del comercio internacionales; las más citadas son las formuladas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA)¹⁵⁸. Un número considerable de ACR contiene referencias al Convenio Internacional de la OMA para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio revisado de Kyoto)¹⁵⁹, que proporciona un conjunto amplio de reglas y normas que deben cumplir las aduanas para que sus procedimientos y controles sean eficientes. Dicho convenio se ocupa de principios clave de los regímenes aduaneros simplificados y armonizados,

tales como la previsibilidad, la transparencia, las garantías procesales, el máximo uso de tecnología de la información y las técnicas aduaneras modernas, en particular la gestión de riesgos, la información previa a la llegada y la auditoría posterior al despacho, que se reflejan en los capítulos dedicados específicamente a los procedimientos y la administración aduaneros en gran número de ACR. Puede así haber incidido en la manera en que se elaboraron las disposiciones sobre regímenes aduaneros en esos ACR.

Es muy probable que la adhesión a tales normas internacionales garantizará que los países ajusten sus procedimientos y documentos a los mismos patrones internacionalmente convenidos. La utilización de instrumentos internacionales puede contemplar la aplicación de los mismos procedimientos y prácticas a todos los comerciantes, y no solo para los que gozan de preferencias. También podría contribuir a la convergencia entre ACR potencialmente superpuestos.

c) Negociaciones en la OMC sobre facilitación del comercio

La mayoría de los ACR convenidos después del inicio de las negociaciones sobre facilitación del comercio en la OMC en julio de 2004 incorporaron medidas que son muy semejantes o idénticas en su contenido a las que se consideraron en la OMC: son las denominadas medidas de facilitación del comercio “en el marco de la OMC”. En estos casos puede trazarse un paralelo entre los compromisos regionales y las negociaciones multilaterales en la OMC sobre el tema. Parece que, en alguna medida, los compromisos de facilitación del comercio que figuran en los ACR existentes han servido de base a los que se negocian actualmente en la OMC, mientras que en otras oportunidades el proyecto de texto de la OMC puede haber proporcionado la base para la negociación de nuevos ACR¹⁶⁰. Por ejemplo, la característica arraigada de los Estados Unidos de incluir disposiciones sobre envíos urgentes en los ACR se refleja en la negociación del proyecto de texto de acuerdo en la OMC. Puede hacerse una observación similar en el caso del interés de la UE de tratar con comerciantes autorizados. Pueden encontrarse disposiciones relativas a esta cuestión en la mayoría de los Acuerdos de estrechamiento de la asociación económica de la UE, que también las propugna en la OMC. Además, un examen más detenido del Acuerdo Marco sobre la Facilitación del Comercio, elaborado bajo la égida del Acuerdo Comercial Asia-Pacífico (anteriormente conocido como Acuerdo de Bangkok), pone de manifiesto que sus medidas de facilitación

del comercio se asemejan mucho a las negociadas en la OMC. En el gráfico 5.2 se hace un desglose de las medidas de facilitación del comercio “en el marco de la OMC” que figuran en distintos ACR.

3. La influencia mutua de los compromisos de facilitación del comercio a nivel regional y multilateral

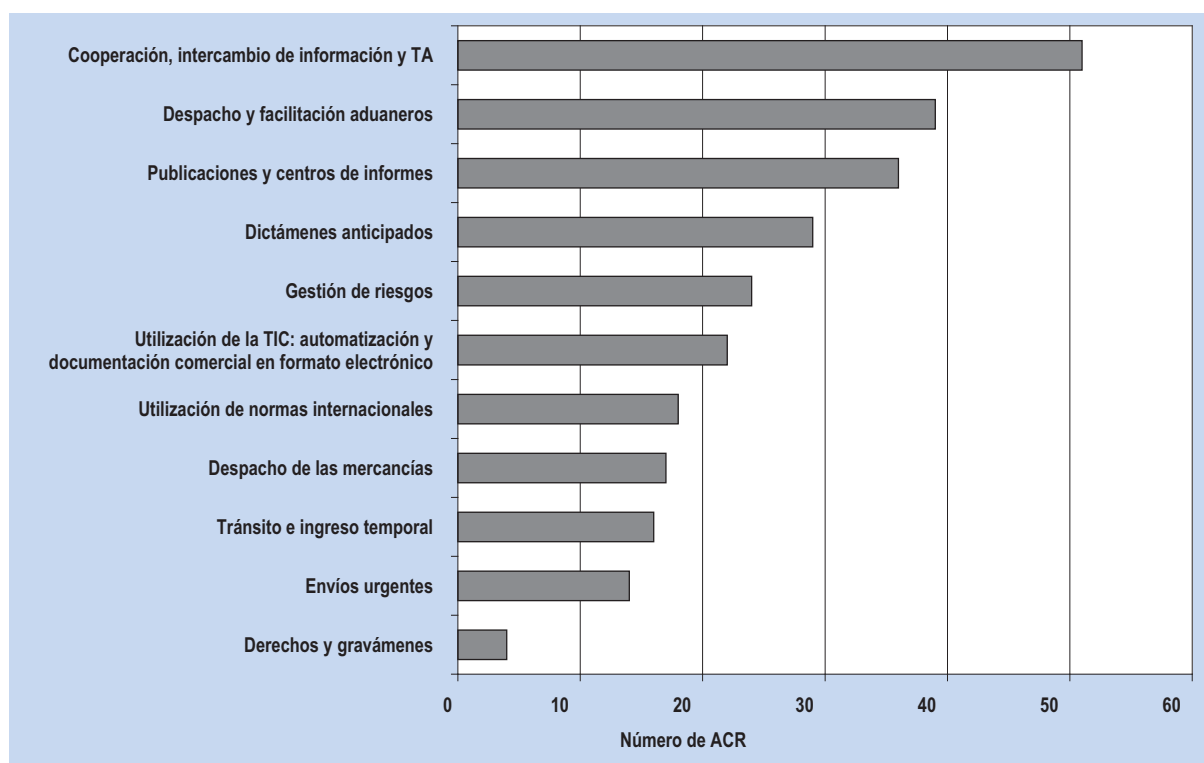
La facilitación del comercio a nivel regional puede beneficiar también a los socios comerciales externos a la región que no son partes en el ACR de que se trata. Se ha aducido que las medidas de facilitación del comercio emprendidas regionalmente rara vez surten un efecto preferente contra los que no son partes en el ACR, cuando se las aplica en el terreno. Algunas medidas de facilitación del comercio incluidas en los ACR parecen, en efecto, aplicarse a todos los socios comerciales, no solo a los contemplados en los acuerdos¹⁶¹. Tales medidas incluyen, por ejemplo, algunas disposiciones relativas a la transparencia, como la disponibilidad pública de las leyes, reglas y decisiones relacionadas con el comercio, y el empleo de instrumentos internacionales para simplificar los procedimientos y documentos. Resulta no solo más eficiente, sino también más práctico, incorporar un portal de Internet donde esté disponible en un solo sitio, para todos los socios comerciales, toda la información necesaria vinculada con el comercio, en lugar de publicar la información sobre una base preferente. Otro ejemplo sería la creación de un entorno de documentación comercial en formato electrónico o de una ventanilla única nacional con arreglo a un ACR, medidas ambas que en la práctica se aplican habitualmente por igual al tráfico de todos los socios comerciales y no solo a los que son partes en un ACR.

¿Son siempre discriminatorios los compromisos de facilitación del comercio regionales?

En cambio, debido a la naturaleza intrínseca de los ACR, hay muchas otras disposiciones de facilitación del comercio que se aplican sobre una base preferente, es decir, únicamente entre las partes en el ACR de que se trata. Ello puede dar lugar a discriminación contra los demás socios comerciales, que puede manifestarse en dos formas:

- a) El primer tipo de discriminación potencial reside en la naturaleza del compromiso de facilitación del comercio convenido, que se acuerda exclusivamente entre los miembros del ACR. Aquí pueden incluirse, por ejemplo,

Gráfico 5.2. Panorama de las medidas de facilitación del comercio “en el marco de la OMC” previstas en ACR



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

el suministro de dictámenes anticipados, la armonización de los procedimientos, derechos y gravámenes aduaneros o la aplicación de normas regionales. Las medidas de facilitación del comercio discriminan contra los miembros de la OMC que no son socios comerciales al reducir los obstáculos comerciales y no comerciales para las partes en el ACR.

- b) El segundo tipo de discriminación podría darse en el nivel diferenciado de las medidas de facilitación del comercio preferenciales, que varía en el laberinto de los diversos ACR. Esto ocurre cuando los países o grupos regionales son individualmente partes en dos o incluso más ACR que aplican medidas de facilitación del comercio similares pero con distinto alcance, profundidad y texto prescriptivo. Dicho de otra manera, las medidas de facilitación del comercio comprendidas en diferentes ACR en los que participan los mismos países podrían, a menos que se las armonizara, discriminar entre los distintos socios comerciales en diferentes ACR, y hacerlo al mismo tiempo contra los que no son miembros de esos acuerdos.

Un ejemplo interesante del segundo tipo de discriminación es el régimen y la administración de los dictámenes anticipados. Se han encontrado diferencias y divergencias notables en el alcance, profundidad y texto prescriptivo de varios ACR en los que participa el mismo país y diferentes socios comerciales. Verbigracia, el período de emisión del dictamen anticipado en tres diferentes ACR en los que participa el mismo país, Australia, es de 30 días en el acuerdo entre Tailandia y Australia, y de 120 días en el acuerdo entre los Estados Unidos y Australia, mientras que el ACR entre la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), Australia y Nueva Zelandia establece que el dictamen anticipado “se expida sin demora al solicitante, dentro del período estipulado en las leyes, reglamentos y decisiones administrativas nacionales de cada Parte”. Esta última disposición se basa en la reglamentación nacional y aminora toda impresión de discriminación potencial, puesto que se la aplica por igual a todos los socios comerciales.

Como acaba de exponerse, los ACR contemplan un tratamiento preferente entre los socios comerciales de los acuerdos contra los miembros de la OMC que no son partes en ellos. Por lo tanto, en lugar de

examinar la cuestión de si las medidas de facilitación del comercio de los ACR pueden discriminar según el artículo XXIV del GATT contra los socios comerciales que son miembros de la OMC pero no son partes en dichos acuerdos, habría que estudiar la cuestión más pertinente de si la aplicación de tales medidas de facilitación del comercio diferenciadas serían permisibles con arreglo al futuro acuerdo de la OMC sobre el tema. En caso de que, de conformidad con el acuerdo de la OMC, los países en desarrollo se comprometieran a aplicar una medida de facilitación del comercio que ya aplican de conformidad con los ACR pero se negaran a aplicarla multilateralmente —por ejemplo, debido a la falta de capacidad—, ello se consideraría como una OMC plus en los ACR con respecto a los compromisos de facilitación del comercio. En tal caso, como ocurre con las obligaciones OMC plus, dichas obligaciones de facilitación del comercio se considerarían discriminatorias con la OMC.

El compromiso de facilitar el comercio

El objetivo primordial de la facilitación del comercio es reducir la complejidad y el costo de las formalidades del comercio internacional. La multiplicación de los ACR concertados por un país o grupo regional con otros países podría provocar un nuevo tipo de maraña de procedimientos aduaneros y medidas de facilitación del comercio superpuestos. Tal fenómeno podría surgir si un país o grupo regional aplica un laberinto de distintos regímenes aduaneros preferenciales y otras medidas de facilitación del comercio a diferentes socios comerciales de conformidad con diferentes ACR.

Independientemente de si las medidas de facilitación del comercio previstas en las iniciativas regionales se aplican de manera distinta a diferentes socios comerciales, deberían en la práctica llevarse a cabo de tal manera que se minimice una potencial discriminación y no se vaya en contra del objetivo principal de la facilitación del comercio.

Una posible solución para evitar dichos problemas en el futuro sería aplicar tantas medidas de facilitación del comercio preferentes a todos los socios comerciales como fuera posible. La “multilateralización” de las medidas de facilitación del comercio regionales puede concretarse ya sea mediante la formulación de políticas o leyes y reglamentos nacionales que no diferencien entre los socios comerciales preferentes y no preferentes. Otra opción sería utilizar convenciones y normas internacionales, que establecen la misma base internacionalmente convenida para armonizar medidas de facilitación del comercio similares entre distintos países.

Puesto que la mayoría de los compromisos de facilitación del comercio previstos en los ACR son más amplios y profundos que los contemplados en las disposiciones de la OMC en virtud de los artículos V, VIII y X del GATT, probablemente sean compatibles con la OMC. Los ACR pueden servir como experimento para reflejar ciertas medidas a nivel multilateral. En particular, las medidas de facilitación del comercio “en el marco de la OMC”, que están presentes en la intención de las medidas negociadas en esta organización, podrían brindar una base útil para la aplicación del futuro acuerdo multilateral sobre facilitación del comercio. Al respecto, resulta esencial adoptar un enfoque coherente en la negociación y aplicación de los compromisos de facilitación del comercio regionales y multilaterales nuevos o ya existentes.

E. ESTADO DE LOS CONVENIOS

Hay diversos convenios internacionales relativos a las actividades comerciales y técnicas del transporte marítimo que fueron preparados o aprobados con los auspicios de la UNCTAD. En el recuadro 5.3 se proporciona información sobre el estado de ratificación de cada uno de ellos al 31 de julio de 2011¹⁶².

Recuadro 5.3. Estados contratantes de algunos convenios de transporte marítimo, al 31 de julio de 2011

Título del Convenio	Fecha o condiciones de entrada en vigor	Estados contratantes
Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983.	Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Montenegro, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos*, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), 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.	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajstán, Kenya, Lesotho, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia. (34)
Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004.	Albania, Benin, Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Lituania, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Ucrania, Vanuatu. (16)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor. Se requieren 30 partes contratantes.	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. (11)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, 1986	Todavía no ha entrado en vigor. Se requieren 40 partes contratantes que representen por lo menos el 25% del tonelaje mundial, de conformidad con el anexo III del Convenio.	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Liberia, México, Omán, República Árabe Siria. (14)
Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999	Entró en vigor el 14 de septiembre de 2011.	Albania, Argelia, Benin, Bulgaria, Ecuador, España, Estonia, Letonia, Liberia, República Árabe Siria. (10)
Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, 2008	Todavía no ha entrado en vigor. Se requieren 20 partes contratantes.	España. (1)

Fuente: Información oficial sobre las ratificaciones en <http://www.un.org/law>.

* Tras la modificación de la estructura del Reino de los Países Bajos, a partir del 10 de octubre de 2010, el Reino está integrado por cuatro países autónomos: los Países Bajos (la parte europea y la parte del Caribe, esta última compuesta por Bonaire, Sint Eustatius y Saba), Aruba, Curaçao y Sint Maarten.

NOTAS

- ¹ Véase además, Berlingieri F. (2006). *Berlingieri on Arrest of Ships*. Londres: Informa, 4th ed.; Berlingieri F. (2005). "The 1952 Arrest Convention revisited". L.M.C.L.Q., 3 de agosto, 327-337; Gaskell N. y Shaw R. (1999), "The Arrest Convention". L.M.C.L.Q., 4 de noviembre, 470-490.
- ² El texto oficial y el estado del Convenio sobre embargo preventivo de 1999 pueden encontrarse en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal.
- ³ Para mayor información sobre la Conferencia Diplomática, véase <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intltemID=1942&lang=1&m=5674>.
- ⁴ Véase también el informe del Presidente de la Comisión Principal, en el que se ponen de relieve cuestiones sometidas a considerable debate en la Comisión: Informe de la Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (A/CONF.188/5) disponible en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁵ Al 31 de julio de 2011, los siguientes Estados eran Partes contratantes en ambos Convenios sobre el embargo preventivo: Argelia, Benin, España, Letonia y República Árabe Siria, aunque España ha denunciado el Convenio de 1952 con efecto a partir del 28 de marzo de 2012. Para mayor información sobre este último convenio véase <http://diplomatie.belgium.be/fr/>.
- ⁶ La denuncia del Convenio de 1952 será efectiva 12 meses después de su depósito con el Gobierno de Bélgica. Los Estados contratantes de ambos convenios, por lo tanto, seguirán vinculados, al menos durante un período de transición, por el Convenio de 1952 después de la entrada en vigor del Convenio de 1999.
- ⁷ El texto oficial y el estado actual del Convenio PMH de 1993 pueden consultarse en www.unctad.org/ttl/legal.
- ⁸ Véase los artículos 1.1 s), 1.1 u) y 1.1 v), del Convenio sobre el embargo preventivo de 1999.
- ⁹ In particular, "los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre"; véase el artículo 4, Convenio PMH de 1993.
- ¹⁰ Véase el artículo 1.1 o) del Convenio de 1999.
- ¹¹ Para mayor información, véase *BIMCO/ISF Manpower 2010 Update*, disponible a título oneroso en www.bimco.org.
- ¹² Berlingieri trata la cuestión de si el Convenio sobre el embargo preventivo de 1952 se limitaba a los buques de navegación marítima, dado que la única referencia a tales buques figuraba en el título del convenio. Véase Berlingieri F., "The 1952 Arrest Convention revisited", págs. 327 y 328.
- ¹³ España se ha reservado el derecho de excluir de la aplicación del Convenio sobre el embargo preventivo de 1999 a los buques que no enarboles el pabellón de un Estado contratante.
- ¹⁴ A los fines del Convenio de 1999, "crédito marítimo" se refiere a un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: a) pérdidas o daños causados por la explotación del buque; b) muerte o lesiones corporales; c) operaciones de asistencia o salvamento; d) daño al medio ambiente; e) remoción de los restos del buque; f) todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque; g) el transporte de mercancías o de pasajeros; h) daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes); i) la avería gruesa; j) el remolque; k) el practica; l) las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo suministrados o servicios prestados al buque; m) la construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque; n) los derechos y gravámenes de las vías navegables; o) los sueldos de la dotación; p) los desembolsos; q) las primas de seguro; r) las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos en relación con el buque; s) toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque; t) toda controversia acerca de la utilización del buque o del producto de su explotación; u) una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; y v) toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque (véase el artículo 1).
- ¹⁵ "Bottomry" se refiere a un contrato marítimo (en la actualidad casi obsoleto) mediante el cual el propietario de un buque toma prestado dinero para equiparlo o repararlo y, durante un plazo definido, da como garantía el buque con la estipulación de que si este se pierde en el viaje o período pactados debido a alguno de los riesgos enumerados, el prestamista perderá su dinero.
- ¹⁶ Una supresión importante en esta disposición es la de las palabras "registrados" o "registrables" en relación con "mortgages" o hipotecas. Se consideró que su inclusión anterior en el Convenio de 1952 impediría que el tenedor de una hipoteca equitativa ejecutara su garantía mediante el embargo; se trata de un tipo de garantía importante en el arrendamiento de contenedores y en ciertos acuerdos de financiación de yates. Se ha observado que una consecuencia potencial de este cambio podría ser permitir el embargo de un buque como consecuencia de una hipoteca o prenda no registrada, incluso cuando el buque haya sido vendido a un comprador de buena fe, puesto que no se exige un vínculo entre la persona responsable de la deuda garantizada por la hipoteca o prenda y el propietario en el momento del embargo. Véase Gaskell N. y Shaw R., págs. 477 y 478.

- ¹⁷ Véase además el informe del Presidente de la Comisión Principal, en el que puso de relieve cuestiones sometidas a considerable debate en la Comisión: Informe de la Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques (A/CONF.188/5) págs. 19 a 23, disponible en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal.
- ¹⁸ Para mayor información y una breve reseña de la posición de algunas jurisdicciones sobre la cuestión, véase *Berlingieri on Arrest of Ships*, cap.10.
- ¹⁹ *Berlingieri on Arrest of Ships*, párr. 99.130.
- ²⁰ El 5 de julio de 1978 se aprobó un Protocolo del Convenio, que estableció los Derechos Especiales de Giro (DEG) como moneda para la liquidación de las indemnizaciones en lugar del franco oro que se utilizaba en el Convenio CMR original. El Protocolo entró en vigor el 28 de diciembre de 1980, y al 31 de julio de 2011 contaba con 41 Partes contratantes.
- ²¹ El texto oficial y el estado de ratificación del Convenio CMR y su Protocolo pueden consultarse en <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#25>.
- ²² Para mayor información, véase Clarke M. (2008). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. Londres: Informa, 5th ed.; y Clarke M. y Yates D. (2008). *Contracts of Carriage by Land and Air*, Londres: Informa, 2nd ed.
- ²³ Posteriormente, al 31 de julio de 2011, la República Checa y España también habían adherido al Protocolo e-CMR. Los otros Estados contratantes son Bulgaria, Letonia, los Países Bajos y Suiza.
- ²⁴ El Protocolo de Kyoto fue aprobado en Kyoto (Japón) el 11 de diciembre de 1997. Entró en vigor el 16 de febrero de 2005 y, al 31 de julio de 2011, contaba con 192 Partes. Es un acuerdo internacional vinculado con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992, que estableció el marco general para las actividades internacionales a fin de luchar contra el cambio climático. Mientras que la CMNUCC alienta a los países adelantados a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), el Protocolo de Kyoto fija compromisos específicos al obligar a 37 países desarrollados a reducir sus emisiones de GEI en aproximadamente un 5% desde los niveles de 1990 en un período quinquenal comprendido entre 2008 y 2012. El Protocolo impone una carga más pesada a los países desarrollados por ser los mayores causantes de emisiones de GEI a lo largo de los años, en virtud del principio de "las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades" (CBDR). Para mayor información, véase el sitio web de la CMNUCC: <http://www.unfccc.int>.
- ²⁵ Se calcula que las emisiones totales de GEI del transporte marítimo internacional representaron el 2,7% de las emisiones mundiales totales producidas por la quema de combustibles fósiles en 2007, o sea más del doble de dichas emisiones producidas por el transporte aéreo internacional.
- ²⁶ Véase el segundo Estudio de la OMI sobre los GEI de 2009, disponible en http://www5.imo.org/SharePoint/blastDataHelper.asp/data_id%3D27795/GHGStudyFINAL.pdf.
- ²⁷ Un panorama de la labor del CPMM en los últimos años puede encontrarse en el capítulo 6 de las ediciones de 2008, 2009 y 2010 de *El Transporte Marítimo*.
- ²⁸ Para mayor información sobre el conjunto de medidas técnicas y operacionales de reducción de las emisiones de los buques convenidas en el CPMM, véase <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Technical%20and%20operational%20reduction%20measures.pdf>.
- ²⁹ Una sinopsis de la gama de posibles enfoques de la mitigación en el transporte marítimo puede encontrarse también en el resumen de las deliberaciones de la *Reunión multianual de la UNCTAD de expertos en transporte y facilitación del comercio: el transporte marítimo y el desafío del cambio climático*, 16 a 18 de febrero de 2009, Ginebra. UNCTAD/DTL/TLB/2009/1, págs. 11 a 15, disponible en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal.
- ³⁰ Véase *El Transporte Marítimo 2010*.
- ³¹ MEPC 61/24, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-first session (secretariat)*.
- ³² Véase la presentación de la Clean Shipping Coalition (CSC): MEPC 61/5/10, *Speed Reduction – the key to the fast and efficient reduction of greenhouse gas emissions from ships*.
- ³³ MEPC 61/5/17, *Decision criteria for establishing EEDI correction factors (United States)*.
- ³⁴ Los factores de corrección son, en este contexto, componentes matemáticos que pueden utilizarse para calcular el IDEE de un buque. Estos factores permiten la variación del cálculo del requisito mínimo de eficiencia energética de los buques, cuando sea necesario, para tomar en cuenta las características especiales de determinados buques, por ejemplo rompehielos, o determinadas condiciones del clima, verbigracia factores de oleaje y vientos.
- ³⁵ MEPC 61/5/32. *Consideration of the Energy Efficiency Design Index for New Ships – Minimum installed power to maintain safe navigation in adverse conditions (IACS)*.
- ³⁶ MEPC 61/5/12. *Consideration of a principle for alternate calculation or exemption of EEDI in ships with special circumstances (Vanuatu)*.
- ³⁷ MEPC 61/5/20. *Consideration of CO₂ abatement technologies (Singapore)*.
- ³⁸ MEPC 61/5. *Preliminary assessment of capacity-building implications (Vice-Chairman)*.

- 39 Véase también <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/Republic-of-Korea-to-assist-IMO-in-building-capacity-in-developing-countries-to-address-Greenhouse-Gas-Emissions-from-Ships.aspx>.
- 40 MEPC 61/5/3, *Report of the outcome of the Intersessional Meeting of the Working Group on Energy Efficiency Measures for Ships*.
- 41 MEPC 61/WP.10.
- 42 Véase MEPC 61/24, pág. 41.
- 43 El anexo VI del MARPOL 1973/1978 trata la prevención de la contaminación atmosférica producida por los buques. El anexo VI entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y, al 31 de julio de 2011, tenía 65 Estados contratantes, que representaban el 89,82% del tonelaje mundial.
- 44 El Convenio MARPOL 1973/1978 es la principal convención internacional relativa a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida por los buques debido a causas operacionales o accidentales. Comprende seis anexos técnicos cuyo objetivo es prevenir tipos específicos de contaminación, a saber la contaminación causada por el petróleo (anexo I), productos químicos (anexo II), sustancias nocivas embaladas (anexo III), aguas cloacales (anexo IV) y basuras (anexo V), así como la contaminación atmosférica (anexo VI). El Convenio, junto con los anexos I y II, entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Al 31 de julio de 2011, contaba con 150 Estados contratantes, que representaban el 99,14% del tonelaje mundial. Los restantes anexos han sido ratificados separadamente por los Estados, y todos ellos han obtenido una aceptación generalizada. El estado de cada anexo puede consultarse en www.imo.org.
- 45 Véase además MEPC 61/24, págs. 37 a 42.
- 46 Véase MEPC 61/24, párrs. 5.53 a 5.55.
- 47 IMO Circular Letter N° 3128, de fecha 24 de noviembre de 2010.
- 48 IMO Circular Letter N° 3170, de fecha 1° de marzo de 2011.
- 49 MEPC 62/6/9, *Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments (India)*.
- 50 En este contexto, es interesante observar que la Cámara Internacional de Comercio (CIC) publicó recomendaciones relativas a la reducción del CO₂ de los buques, en las que apoya la adopción de un conjunto de medidas a través de la enmienda del anexo VI del MARPOL.
- 51 Para mayor información, véase MEPC 62/64, *Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-second session (secretariat)*; y MEPC 62/24/Add.1. El resultado de la votación nominal puede encontrarse en MEPC 62/24, pág. 57.
- 52 Para mayor información, véase MEPC 61/24, págs. 42 a 44; MEPC 61/5/1, *Outcome of the United Nations Climate Change Talks held in Bonn, Germany in May/June 2010 (secretariat)*; MEPC 61/5/18 y MEPC 61/5/18/Rev.1, *High-Level Advisory Group of the United Nations Secretary-General on Climate Change Financing (secretariat)*.
- 53 En este contexto, el CPMM examinó el resultado del período de sesiones de agosto de 2010 de los grupos de trabajo especiales de la CMNUCC: *Ad Hoc Working Group on Further Commitments for Annex I Parties under the Kyoto Protocol (AWG-KP) 13* y *Ad Hoc Working Group on Long-term Cooperative Action under the Convention (AWG-LCA) 11*. Véase además MEPC 61/5/1/Add.1.
- 54 Véase MEPC 61/24, pág. 43.
- 55 Un informe técnico de la secretaría de la UNCTAD, *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation*, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, centrado en el efecto de los precios del petróleo como factor determinante de los fletes marítimos, sirvió de ayuda en la labor del Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado (MBM-EG). El informe técnico puede consultarse en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal.
- 56 MEPC 61/INF.2, *Full report of the work undertaken by the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of possible Market-based Measures (secretariat)*. El resumen puede verse en MEPC 61/5/39 (Secretary-General). Véase también *El Transporte Marítimo 2010*, donde se reproducen en su totalidad las conclusiones del informe.
- 57 Puede consultarse un resumen conciso de las propuestas en el capítulo 6 de *El Transporte Marítimo 2010*.
- 58 Comentarios sobre la utilización de créditos del Mecanismo para un Desarrollo Limpio en las medidas basadas en el mercado para el transporte marítimo internacional (República de Corea); MEPC 61/5/19, *Market-Based Measures – inequitable burden on developing countries (India)*; MEPC 61/5/24, *Uncertainties and Problems in Market-based Measures (China and India)*.
- 59 Véase también MEPC 61/24/Annex 8, *Statements by the Delegations of India and China on the Report of the Expert Group on Market-based Measures to Reduce Green-house Gas Emissions from the Maritime Sector*.
- 60 Véase MEPC 61/24/Annex 7, *Terms of Reference for the Third Intersessional Meeting of the Working Group on GHG Emissions from Ships (GHG-WG 3)*.
- 61 Véase MEPC 61/24/Annex 7, Appendix, *Criteria agreed by MEPC 60 for use by the MBM-EG*.
- 62 MEPC 62/5/1.

- ⁶³ GHG-WG 3/2, *Alternatives to Market-based Measures (Bahamas)*; GHG-WG 3/2/1, *International Greenhouse Gas Fund (Cyprus, Denmark, the Marshall Islands and Nigeria)*; MEPC 61/5/19, *Market-Based Measures – inequitable burden on developing countries (India)*.
- ⁶⁴ Las opiniones expresadas individualmente por las delegaciones se recogen en el documento MEPC 62/5/1, *Report of the third Intersessional Meeting of the working group on greenhouse gas emissions from ships (secretariat)*, págs. 6 y 7. Véase también las declaraciones por separado de las delegaciones del Brasil, Australia, Grecia y la India, que se reproducen en el anexo 1 del documento MEPC 62/5/1.
- ⁶⁵ GHG-WG 3/2, *Alternatives to Market-based Measures (Bahamas)*.
- ⁶⁶ MEPC 61/5/19, *Market-Based Measures – inequitable burden on developing countries (India)*.
- ⁶⁷ Véase también la declaración general de la delegación del Brasil, que expresó la opinión de que no debía imponerse ninguna medida obligatoria a los países que no habían adherido al anexo I del Protocolo de Kyoto. MEPC 62/5/1, anexo 1.
- ⁶⁸ Véase GHG-WG 3/2/1, *International Greenhouse Gas Fund (Cyprus, Denmark, the Marshall Islands and Nigeria)*.
- ⁶⁹ Véase MEPC 62/5/1, párr. 2.22.
- ⁷⁰ Para un resumen de los 12 argumentos expuestos por cada grupo, véase además MEPC 62/5/1, págs. 8 a 10.
- ⁷¹ Los resúmenes de las propuestas que acompañan a las presentaciones pueden encontrarse en el anexo 2 de MEPC 62/5/1.
- ⁷² GHG-WG 3/3/7 (Alemania); GHG-WG 3/3/8 (Reino Unido); GHG-WG 3/INF.2 (Países Bajos); GHG-WG 3/INF.3 (Comisión Europea); GHG-WG 3/3/1 (República de Corea); MEPC 61/5/19 (India); MEPC 61/5/21 (China e India); MEPC 61/5/28 (República de Corea).
- ⁷³ GHG-WG 3/3 (Grecia).
- ⁷⁴ En un comunicado de prensa de fecha 20 de mayo de 2011 de las recién fusionadas Cámara Internacional de Comercio (CIC) y Federación Naviera Internacional, la CIC dio expresa preferencia a una MBM basada en un fondo de gravámenes e indemnización en lugar de un plan de comercio de emisiones. Véase <http://www.marisec.org/pressreleases.htm#20may11>.
- ⁷⁵ GHG-WG 3/3/35 (Noruega).
- ⁷⁶ Para mayor información sobre los diversos debates, véase MEPC 62/5/1, págs. 13 a 17.
- ⁷⁷ MEPC 61/INF.2, *Full report of the work undertaken by the Expert Group on Feasibility Study and Impact Assessment of possible Market-based Measures (secretariat)*.
- ⁷⁸ Véase también MEPC 62/5/1, págs. 16 y 17 y anexo 3.
- ⁷⁹ Las deficiencias mencionadas han sido anotadas en el anexo 5 de MEPC 62/5/1.
- ⁸⁰ Las referencias del documento consultado pueden encontrarse en MEPC 62/5/1, págs. 18 a 21.
- ⁸¹ Véase solo la declaración de la India, que se reproduce en el anexo 1 de MEPC 62/5/1.
- ⁸² Véase MEPC 62/5/1, párr. 3.63.
- ⁸³ El consultor externo Vivid Economics, tomando como ejemplo algunos productos y mercados, ya había formulado un análisis detallado de la repercusión económica en el comercio de la introducción de una MBM para la reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional, análisis que presentó al Grupo de Expertos. El informe completo puede encontrarse en <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/VividEconomicsIMOFinalReport.pdf>. En la Reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo, se hizo una presentación del resultado de su evaluación. Véase GHG-WH 3/WP.4.
- ⁸⁴ Se prevé que un nuevo estudio sobre las repercusiones se basará en el estudio anterior del Grupo de Expertos para el estudio de la viabilidad y la evaluación del efecto de posibles medidas basadas en el mercado (MEPC 61/INF.2).
- ⁸⁵ Las cifras se han tomado del Centro de Denuncias de la piratería de la Oficina Marítima Internacional, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>. Las cifras son correctas al 23 de mayo de 2011. Los informes trimestrales y anuales de dicho centro pueden obtenerse gratuitamente solicitándolos en <http://www.icc-ccs.org/>. Para más estadísticas sobre la piratería y los robos a mano armada internacionales en el mar, véase en particular el sitio web del United States Department of Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transport Statistics, http://www.bts.gov/publications/special_reports_and_issue_briefs/special_report/2010_04_22/html/entire.html.
- ⁸⁶ El Informe Anual 2010 de la OMI sobre actos de piratería y robo a mano armada contra buques aparece en el documento MSC.4/Circ.169, de 1º de abril de 2011. La información sobre todos los actos denunciados que han sido llevados a cabo o intentados en ese año puede encontrarse en los anexos de la circular, junto con un análisis regional de dichos eventos y una presentación gráfica por zonas relativa a las denuncias recibidas en 2010, así como sobre las denuncias recibidas entre 1984 y 2010. Los informes trimestrales y anuales de la OMI sobre la cuestión están disponibles en <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReports.aspx>.
- ⁸⁷ Para mayor información sobre las zonas expuestas a la piratería, véase <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>.

- ⁸⁸ MSC 89/25, *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-ninth session (secretariat)*.
- ⁸⁹ *Interim Guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area* (MSC.1/Circ.1405); e *Interim Recommendations for Flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area* (MSC.1/Circ.1406). La "Zona de Alto Riesgo" es una zona definida por las prácticas óptimas de gestión (POG), a menos que el Estado de abanderamiento la haya definido de otra manera. La edición más reciente de las POG declara que "la Zona de Alto Riesgo de ataques piratas se define según el lugar en que dichos ataques han ocurrido. A los fines de las POG, se trata de una zona limitada por Suez al norte, 10° S y 78° E". Véase POG3, secc. 2.
- ⁹⁰ La OMI formuló anteriormente *Recommendations to governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships* (MSC.1/Circ.1333) (recomendaciones a los gobiernos para prevenir y reprimir la piratería y el robo a mano armada contra buques); *Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crew on preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships* (MSC.1/Circ.1334) (orientación para los armadores y explotadores de buques, capitanes y tripulación para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques); y *Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia: Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area developed by the industry* (MSC.1/Circ.1337) (piratería y robo a mano armada contra buques en las aguas frente a la costa de Somalia: prácticas óptimas de gestión formuladas por el sector para disuadir la piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe).
- ⁹¹ Cabe observar al respecto que los buques que hacen escala en puertos sudafricanos y no cuentan con una licencia para las armas que se encuentran a bordo del buque pueden ser inmovilizados por la policía de Sudáfrica. La regla de los 21 días para obtener un permiso es aplicada estrictamente por las autoridades sudafricanas, sin excepción. Para mayor información, véase <http://www.skuld.com/News/News/South-Africa-Guns-and-ammunition-on-ships-calling-at-South-African-ports/?MyMode=print>.
- ⁹² La edición más reciente de las POG puede consultarse en <http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/bmp3.pdf>.
- ⁹³ Véase MSC.1/ Circ.1404.
- ⁹⁴ Véase la resolución A.1025(26).
- ⁹⁵ Véase la nota 89.
- ⁹⁶ Un tratamiento de las numerosas cuestiones que se plantean al considerar la definición legal de la piratería marítima puede encontrarse en Dubner B. H. (2011). On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof. *Journal of Maritime Law and Commerce*. vol. 42, N° 1, enero, y las referencias que contiene.
- ⁹⁷ Véase además el informe de la Comisión de Asuntos Jurídicos sobre los trabajos de su 98° período de sesiones, documento LEG 98/14, págs. 18 a 22. Véase también el informe de la Comisión de Asuntos Jurídicos sobre su labor en el 97° período de sesiones, documento LEG 97/15, págs. 19 a 23.
- ⁹⁸ Los documentos adjuntos en el anexo de la Circular N° 3180 incluyen *Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982* (documentos LEG 98/8/1 y LEG 98/8/3, presentados por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas); *Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions* (documento LEG 98/8/2, presentado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito); *Uniform and consistent application of the provisions of international conventions relating to piracy* (documento LEG 98/8, presentado por la secretaría de la OMI); y *Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions* (documento LEG 98/8/4, presentado por Ucrania).
- ⁹⁹ Véase además LEG 98/14, págs. 18 y 19.
- ¹⁰⁰ Véase el anexo de la carta de fecha 24 de enero de 2011 dirigida por el Secretario General al Presidente del Consejo de Seguridad (S/2011/30), 25 de enero de 2011.
- ¹⁰¹ Se puede consultar la legislación nacional sobre la piratería proporcionada por los Estados Miembros a las Naciones Unidas, en http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm.
- ¹⁰² Para mayor información sobre el Código de Conducta de Djibouti, así como sobre el texto completo y los signatarios actuales del Código, véase <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>.
- ¹⁰³ Al 31 de julio de 2011, los signatarios del Código de Conducta de Djibouti eran la Arabia Saudita, las Comoras, Djibouti, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, Etiopía, Jordania, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Omán, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia, el Sudán y el Yemen. Otros tres países pueden actualmente firmar el Código, a saber Francia, Mozambique y Sudáfrica.
- ¹⁰⁴ Véase *Masefield A.G. v Amlin Corporate Member Ltd.* [2011] EWCA Civ 24 (26 de enero de 2011), apelación de la decisión del Tribunal Superior [2010] EWHC 280 (Comm) (18 de febrero de 2010).
- ¹⁰⁵ El Tribunal de Apelaciones también confirmó que, para la legislación nacional, el pago de un rescate no es ilegal.

- 106 Puede tener interés observar que MARSH, un agente mundial de seguros y consultor en materia de riesgos, ha publicado un documento con el título *Piracy – the insurance implications*, para que sea utilizado como guía práctica por las compañías de transporte marítimo con respecto a la situación existente en junio de 2011. La guía puede consultarse en <http://documents.marsh.com/documents/piracywhitepaper07-11-11.pdf>.
- 107 *Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. v. Team-Up Owning Co. Ltd. (The Saldanha)* [2010] EWHC 1340 (Comm) (11 de junio de 2010).
- 108 Para mayor información sobre la labor de BIMCO relacionada con la piratería, véase <https://www.bimco.org>.
- 109 Para mayor información sobre el Marco SAFE, véase http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_1.pdf.
- 110 La lista de los miembros de la OMA que han expresado su intención de aplicar el Marco SAFE puede encontrarse en http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Enforcement/FOS_bil_05.pdf.
- 111 Según la información proporcionada por la secretaría de la OMA.
- 112 Puede consultarse el paquete SAFE actual en http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_safepackage.htm.
- 113 La declaración de dicho grupo consultivo sobre los beneficios para los OEA se encuentra en http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_VI.pdf.
- 114 El cuestionario de autoevaluación puede consultarse en http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf. Las notas explicativas están disponibles en http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf.
- 115 Reglamento de la Comisión (UE) N° 197/2010, de 9 de marzo de 2010, por el que se enmienda el Reglamento (CEE) N° 2454/93, que contiene las estipulaciones para la aplicación del Reglamento del Consejo (CEE) N° 2913/92, que estableció el Código Aduanero de la Comunidad.
- 116 Las directrices sobre importación/ingreso pueden encontrarse en http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/import_entry_guidelines_en.pdf.
- 117 Las directrices sobre exportación/egreso pueden consultarse en http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/export_exit_guidelines_en.pdf.
- 118 Para consultar las diversas bases de datos con respecto a la Unión tributaria y aduanera, véase http://ec.europa.eu/ecip/information_resources/databases/index_en.htm.
- 119 Véase http://ec.europa.eu/ecip/documents/who_is/taxud1633_2008_rev2_en.pdf. Para mayor información con respecto a la aplicación nacional, véase http://ec.europa.eu/ecip/documents/who_is/eori_national_implementation_en.pdf.
- 120 El 88° período de sesiones del CPM se celebró en noviembre y diciembre de 2010, y el 89° período de sesiones se celebró en mayo de 2011.
- 121 Para mayor información sobre la protección marítima, véanse los siguientes informes de la secretaría de la UNCTAD: *Container Security: Major Initiatives and related International Developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), y *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and related Financing* (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1), disponibles en el sitio web de la UNCTAD www.unctad.org/ttl/legal. Véase también Asariotis, R., "Implementation of the ISPS Code: an overview of recent developments", J.I.M.L. 2005, 11(4), 266 a 287.
- 122 MSC 88/4, *Developments since MSC 87 (secretariat)*.
- 123 Véase además MSC 89/4, *Need for updating the information provided in the GISIS Maritime Security Module (secretariat)*, y MSC 88/26, págs. 17 y 18.
- 124 MSC 89/4/1, *Report of the Correspondence Group on the Maritime Security Manual (Canada)*.
- 125 MSC 89/INF.13, *Maritime Security Manual – Guidance for port facilities, ports and ships (Canada)*.
- 126 El Grupo de Correspondencia sobre el MPM fue establecido en el 88° período de sesiones del CPM. Su mandato puede encontrarse en el párrafo 4.40 del documento MSC 88/26.
- 127 El documento MSC 89/4/2, *Consideration of periodical survey to Ship Security Alert System (SSAS)*, presentado por la República de Corea, también fue examinado por el Comité.
- 128 MSC.1/Circ.1283, 22 de diciembre de 2008.
- 129 Véase MSC 88/4/2, *Enhancements to the ISPS Code (Canada)*.
- 130 Véase además el *Interim scheme for the compliance of special purpose ships with the special measures to enhance maritime security* (MSC.1/Circ.1189).
- 131 Véase *Guidance on voluntary self-assessment by SOLAS Contracting Governments and by Port Facilities* (MSC.1/Circ.1192); *Guidance on voluntary self-assessment by administrations and for ship security* (MSC.1/Circ.1193); y *Effective implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code* (MSC.1/Circ.1194).

- 132 Véase, por ejemplo, ISO/PAS 28002:2010: Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use; and ISO 28005-2:2011: Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 2: Core data elements. Para mayor información, véase www.iso.org.
- 133 La labor continúa, en particular, sobre ISO 28004 e ISO 28005.
- 134 El Plan de Acción de la ISO para los países en desarrollo 2011-2015 puede consultarse en http://www.iso.org/iso/iso_strategy_and_policies. Véase también el Plan Estratégico de la ISO 2011-2015.
- 135 Véase *El Transporte Marítimo 2010*. El Plan de Acción de la ISO para los países en desarrollo 2005-2010 puede consultarse en http://www.iso.org/iso/actionplan_2005.pdf.
- 136 Antes del derramamiento de petróleo, se había firmado en 1978 el Memorando de La Haya entre varias administraciones marítimas de Europa Occidental, que trataba principalmente del cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo a bordo exigidas por el Convenio N° 147 de la OIT.
- 137 Al 31 de julio de 2011, los 27 Estados miembros del MdE de París eran Alemania, Bélgica, Bulgaria, el Canadá, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, la Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Noruega, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, Rumania y Suecia. Puede encontrarse mayor información sobre dicho memorando, así como su texto completo con inclusión de la 32ª enmienda, en <http://www.parismou.org/>.
- 138 Para mayor información, véanse los informes anuales del MdE de París, en https://www.parismou.org/Publications/Annual_reports/.
- 139 Las 15 convenciones internacionales mencionadas en el memorando son la Convención Internacional sobre las Líneas de Carga, de 1966, y su Protocolo de 1988; el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, y sus Protocolos de 1978 y 1988; el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y nuevamente por el Protocolo de 1997; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar, de 1978, el Convenio sobre las Reglas Internacionales para prevenir abordajes en el mar, de 1972; la Convención Internacional sobre la medición del tonelaje de los buques, de 1969; la Convención sobre el transporte marítimo mercante (normas mínimas), de 1976 y su Protocolo de 1996; la Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación del petróleo, de 1969; el Protocolo de 1992 de enmienda de la Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación del petróleo de 1969; la Convención Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes nocivos en los buques, de 2001; y la Convención Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación del petróleo marítimo, de 2001.
- 140 La lista de los buques que tienen actualmente prohibido el acceso a la región del MdE de París puede consultarse en https://www.parismou.org/Inspection_efforts/Bannings/Banning_list/.
- 141 Los “factores imperiosos” se consideran lo bastante graves como para activar una inspección adicional con Prioridad I e incluyen, entre otros, a los buques involucrados en un abordaje, encalladura o varada; los buques acusados de violar las disposiciones sobre la descarga de sustancias o efluentes nocivos; y los buques que han sido retirados o suspendidos en su clase por motivos de seguridad operacional.
- 142 Los “factores imprevistos” son los que pueden indicar un grave peligro para la seguridad del buque, su tripulación o el medio ambiente, como los buques que no cumplen sus obligaciones de informar, o los buques sobre los que se han comunicado deficiencias persistentes o que han sido inmovilizados anteriormente; los buques operados de manera que represente un peligro; o los buques sobre los cuales se han comunicado problemas relativos a su cargamento, en particular si es nocivo o peligroso. Sin embargo, la necesidad de realizar una inspección adicional queda librada a la discreción del Estado miembro.
- 143 Antes de la aprobación del Convenio NFTG, la legislación nacional fijaba dichas normas con independencia de las prácticas de otros países, lo cual daba como resultado diferencias generalizadas en las normas y procedimientos.
- 144 El estado del Convenio NFTG en cuanto a su ratificación puede consultarse en www.imo.org.
- 145 Para mayor información, véase el comunicado de prensa de la OMI sobre la Conferencia, en <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/STCW-revised-adopted.aspx>. La Federación Naviera Internacional ha preparado nuevas *Guidelines to the IMO STCW Convention* (directrices relativas al Convenio NFTG de la OMI), que toman en cuenta las enmiendas recientes. Véase además <http://www.marisec.org/pressreleases.htm#22march>.
- 146 Véase también <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>.
- 147 Véase en particular *El Transporte Marítimo 2006*, así como las referencias aplicables al Convenio sobre el Trabajo Marítimo que figuran en el capítulo 6 de posteriores ediciones del mismo documento.
- 148 Una lista de las convenciones revisadas en dicho convenio de 2006 puede consultarse en http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang-en/index.htm.
- 149 Para obtener información sobre el estado del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, véase <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/ratifce.pl?C186>.
-

- 150 Véase el documento LEG 98/14, Informe de la Comisión de Asuntos Jurídicos sobre su labor en el 98° período de sesiones (secretaría), párr. 5.1.
- 151 El mandato de las negociaciones de facilitación del comercio en la OMC es “aclarar y mejorar los aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994 con el fin de seguir agilizando el movimiento, la entrega y el despacho de mercancías, con inclusión de las mercancías en tránsito”. Los artículos V (libertad de tránsito), VIII (derechos y formalidades en relación con la importación y la exportación) y X (publicación y administración de reglas comerciales), son por consiguiente el tema principal de las negociaciones en curso, y las medidas de fondo del proyecto de texto de acuerdo de facilitación del comercio están elaboradas tomando como base esos tres artículos.
- 152 Proyecto de texto de negociación unificado del Grupo de negociación sobre la facilitación del comercio (TN/TF/W/165/Rev.8), de 21 de abril de 2011.
- 153 UNCTAD (2011). *Reflections on a Future Trade Facilitation Agreement: Implementation of Future WTO Obligations, A comparison of Existing WTO Provisions*, <http://www.unctad.org/tlb20102.pdf>.
- 154 A los fines de la presente publicación haremos referencia a los acuerdos comerciales regionales como documentos que crean zonas de libre comercio y/o uniones aduaneras entre países y/o territorios.
- 155 Con respecto al comercio de mercancías, este principio figura en el artículo I del GATT.
- 156 *Decision on differential and more favorable treatment reciprocity and fuller participation of developing countries*, 28 de noviembre de 1979 (L/4903).
- 157 Véase http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm.
- 158 Tales como el Marco SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial, las convenciones ATA y sobre ingreso temporal, y el Modelo de datos de la OMA.
- 159 El Convenio Internacional de la OMA para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto) entró en vigor en 1974 y fue revisado y actualizado para asegurar que satisficiera las necesidades actuales de los gobiernos y el comercio internacional. El Consejo de la OMA aprobó el Convenio de Kyoto revisado en junio de 1999 como modelo de regímenes aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI. Puede encontrarse más información en http://www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_tools_and_instruments_pfrevisedkyotoconv.htm.
- 160 UNCTAD (2011). *Trade Facilitation Measures in Regional Trade Arrangements*, documento de trabajo presentado a la Reunión especial de expertos sobre la facilitación del comercio en los acuerdos comerciales regionales, 30 y 31 de marzo de 2011, Ginebra.
- 161 *Ibid.*
- 162 Se puede encontrar información actualizada y autorizada sobre el estado de los convenios internacionales en los respectivos depositarios. Para las convenciones de las Naciones Unidas, véase el sitio web de la Organización <http://www.un.org/law>. En este sitio también se proporcionan enlaces con varios sitios web de otras organizaciones, tales como la OMI (www.imo.org), la OIT (www.ilo.org) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (www.uncitral.org), que contienen información sobre las convenciones adoptadas con los auspicios de cada una de ellas. Desde el último período sobre el que se informó, Albania y el Ecuador adhirieron al Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999. Además, España fue el primer país en ratificar el Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (las “normas de Rotterdam”).



LA PARTICIPACIÓN DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO EN LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

CAPÍTULO 6

Los países en desarrollo están aumentando su participación en una gama de diferentes actividades marítimas. Ya ocupan posiciones importantes en el desguace y la matrícula de buques y en el suministro de gente de mar, y les corresponde una proporción creciente del mercado en sectores marítimos de mayor densidad de capital o tecnológicamente más avanzados, como la construcción y la propiedad de los buques. China y la República de Corea construyeron entre ellas el 72,4% de la capacidad mundial de los buques (medida en TPM), y 9 de las 20 principales naciones propietarias de buques son países en desarrollo.

La financiación de buques, los servicios de seguros y la clasificación de buques figuran entre los pocos sectores marítimos que hasta la fecha han estado dominados por las economías más adelantadas. Sin embargo, también en esta esfera los países en desarrollo han demostrado recientemente su potencial para convertirse en protagonistas importantes en el mercado. La India, por ejemplo, ha ingresado a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), con lo que obtiene más fácilmente acceso al mercado mundial de clasificación de buques. China es actualmente sede de dos de los principales bancos mundiales dedicados a la financiación de buques.

En este capítulo se analizan estas y otras actividades marítimas. Se examina la participación actual y potencial de los países en desarrollo sobre la base de una amplia gama de datos del sector, y se brindan ejemplos que demuestran los caminos de crecimiento de determinados países en desarrollo en distintas actividades marítimas. Asimismo, se exploran los vínculos entre los sectores marítimos, dado que algunos se desarrollan de forma más autónoma que otros. También se evalúa cómo las medidas de política y la etapa de desarrollo de un país pueden influir en su participación en el sector marítimo.

A. LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO

1. Introducción

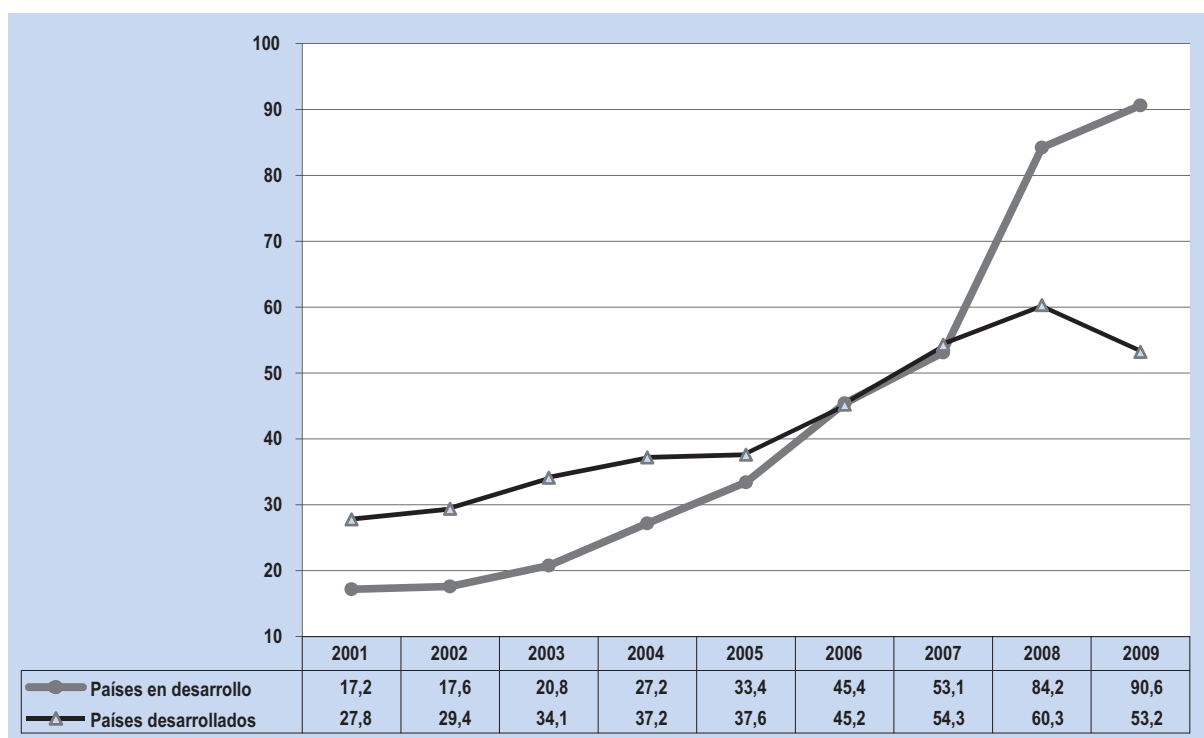
Hace 40 años, cuando la UNCTAD preparó por primera vez *El Transporte Marítimo*, el sector marítimo en general estaba en su mayor parte ubicado en los países desarrollados, en tanto que actualmente los países en desarrollo han obtenido una importante participación en el mercado en distintas actividades del sector¹. Un ejemplo de esta evolución es la construcción naval, actividad que solía estar dominada por los miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). En la actualidad, los principales países de construcción mundial en el mundo son China y la República de Corea, y los buques que construyen son adquiridos por compañías de transporte marítimo de todo el mundo. En 2011, el valor de los buques exportados por los países desarrollados fue superior al de los buques exportados por los países en desarrollo; no obstante, en 2009 el valor total de los buques exportados por los países en desarrollo se situaba en

91.000 millones de dólares, en comparación con la cifra correspondiente a los países desarrollados, que fue de 53.000 millones de dólares (gráfico 6.1).

Tradicionalmente, los países desarrollados abarcaban toda la cadena de valor marítima o una gran parte de ella, en tanto que en la actualidad la mayoría de los líderes en la esfera tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados se especializan en unos pocos sectores (véase también el anexo VII, en el que figura un cuadro con la participación de cada país en el mercado de las principales actividades marítimas). Por ejemplo, Panamá y Liberia son los mayores registros de libre de matrícula. Los contenedores se construyen sobre todo en China. Los puertos de Dubai se encuentran entre los principales operadores de terminales de contenedores y poseen concesiones en todos los continentes. Bangladesh se especializa en el reciclaje de buques. Muchos buques navegan con tripulaciones de la India, Indonesia y Filipinas.

En el resto de este capítulo se analizan la estructura, intensidad y perspectivas de determinados sectores marítimos en los países en desarrollo.

Gráfico 6.1. Valor de exportación de buques, embarcaciones y otras estructuras flotantes (en miles de millones de dólares)



Fuente: Centro Internacional de Comercio. Trade Map. http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx (Consultado en septiembre de 2011).

En la sección A se presentan los sectores marítimos que entran en el ámbito de este capítulo y se hace referencia a las distintas actividades marítimas a lo largo de la vida de un buque.

En la sección B se describen por separado varios sectores clave de la actividad marítima y se dan ejemplos con varios estudios de casos de países acerca de los caminos de crecimiento de dicha actividad en los países en desarrollo.

En la sección C se presenta una comparación horizontal que examina los niveles de concentración en el mercado y la participación de los países en desarrollo. También se analizan los vínculos entre los diferentes sectores marítimos.

2. El transporte marítimo

El transporte marítimo comprende una gran variedad de actividades; en este capítulo se analizarán algunas de ellas. Aplicando el concepto de cadena de valor de Porter, los sectores se han estructurado en orden cronológico². Porter escoge una unidad de actividad única como nivel apropiado para construir su cadena de valor. Los productos pasan por una secuencia de funciones e incrementan su valor con cada actividad.

A los fines de este capítulo, se presentan determinadas actividades marítimas a lo largo de la vida de un buque, a partir de su construcción y terminando con su desguace (gráfico 6.2)³. Los sectores están divididos en: a) las actividades básicas de la vida del buque, y b) los sectores de apoyo, especialmente el transporte de contenedores. Conceptualmente, el objeto del análisis es un núcleo de actividades marítimas y no

una sola unidad de actividad. Las actividades básicas en el ciclo de vida de un buque incluyen en particular:

- a) *Construcción del buque*: una industria manufacturera que diseña y arma diferentes tipos de buques.
 - b) *Propiedad del buque*: una empresa compra el buque mediante sus propios recursos financieros o con recursos externos y se convierte en propietaria legal del buque.
 - c) *Explotación del buque*: un operador es comúnmente responsable de la gestión de la tripulación, la planificación de las rutas y el servicio de mantenimiento del buque. También asume los riesgos empresariales vinculados con la utilización de capacidad y eficiencia operacional. A menudo la operación y la propiedad de los buques corresponden a compañías diferentes, particularmente en el caso del transporte marítimo contenedorizado de línea.
 - d) *Desguace del buque*: incluye el desarmado del buque al final de su vida útil y se lo conoce a menudo como "reciclaje del buque". La empresa que realiza el desguace aprovecha principalmente la reutilización del acero y algunos otros componentes, pero los elementos peligrosos tienen que ser reciclados o desechados.
- Durante este ciclo, el buque necesita numerosos servicios de apoyo, seis de los cuales se examinan con más detalle en este capítulo:
- a) *Financiación del buque*: es el proceso por medio del cual un prestamista, como por

Gráfico 6.2. Actividades marítimas durante el ciclo de vida de un buque



Fuente: Secretaría de la UNCTAD

ejemplo un banco, proporciona los recursos financieros a un armador para comprar y mantener un buque.

- b) *Clasificación del buque*: las sociedades de clasificación verifican y certifican el cumplimiento de las normas técnicas y de seguridad y de otras normas nacionales e internacionales aplicables a la construcción y operación de los buques. Actúan en nombre del constructor, del Estado de pabellón o de otras partes interesadas.
- c) *Matrícula del buque*: se incluye aquí el proceso de la matrícula nacional de un buque en el registro de un país bajo cuyo pabellón ha de navegar.
- d) *Seguro del buque (Pel)*: esta sección se centra en los clubes de protección e indemnización (Pel). Se trata de asociaciones sin fines de lucro que normalmente están compuestas por armadores, operadores y fletadores de buques que proporcionan a sus miembros servicios de seguros mutuos que también cubren la responsabilidad hacia terceros, como por ejemplo en caso de daños a la carga o al medio ambiente.
- e) *Gente de mar*: la tripulación de un buque está integrada por oficiales (por ejemplo, capitanes e ingenieros) y marineros (como marineros de primera, engrasadores y cocineros).
- f) *Operadores de terminales*: los operadores de terminales llevan a cabo el procesamiento logístico de los contenedores entre buques y otros modos de transporte. Particularmente en el caso del transporte contenedorizado, las operaciones de carga y descarga son en su mayor parte llevadas a cabo por empresas privadas de estiba que a menudo son también responsables de las operaciones, la superestructura y los sistemas informáticos de las terminales.

En la sección B que sigue a continuación se examinan estos diez sectores marítimos con mayor detalle y se evalúa la participación de los países en desarrollo. Además, se hace una breve introducción de otras actividades marítimas y conexas, como la construcción y arrendamiento de contenedores, la reparación de buques, el aprovisionamiento de combustible, el corretaje marítimo y la gestión de buques.

B. ANÁLISIS DE CIERTAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

En esta sección se estudia la participación actual de los países en desarrollo en las diez actividades marítimas seleccionadas. En cada sector, el estudio del caso de un país se propone demostrar los posibles senderos de crecimiento y los correspondientes factores que inciden en ellos.

1. Construcción de buques

La mayoría de los grandes buques de carga se construyen actualmente en los países en desarrollo de Asia, en tanto que los astilleros de Australia, Europa, América del Norte y América del Sur se especializan en buques más pequeños (por ejemplo, remolcadores y buques de suministro a las plataformas) u otros buques especializados que no transportan carga (verbigracia, transbordadores y cruceros).

La construcción naval se ha convertido en una actividad muy concentrada (cuadro 6.1). China y la República de Corea construyeron en conjunto más del 72% del TPM en 2010; China se especializa en los graneleros para el transporte de carga seca y la República de Corea se concentra más en los portacontenedores. El Japón fue el tercer protagonista más importante, con un 22%. En suma, estos tres grandes fabricantes alcanzaron una proporción del 94% del tonelaje mundial en el mercado. Filipinas, en la cuarta posición con una participación del 1,2%, se concentra en los graneleros. La producción de los astilleros de Asia Oriental se concentra en los tipos de buques pequeños o en determinados elementos para los buques. Singapur, por ejemplo, es líder mundial en la construcción de plataformas de extracción petrolera.

China surgió como el constructor naval más importante del mundo y amplió su capacidad de construcción de graneleros de carga seca por un factor de seis entre 2008 y 2010⁴. Este país también es el mayor importador del mundo de máquinas para buques, por un valor de 2.400 millones de dólares en 2009⁵. Además de los graneleros de carga seca, China construye gran número de buques más pequeños, en particular remolcadores y buques para el transporte de derivados del petróleo.

Estudio del caso de un país: la República de Corea aumenta su cartera de productos de la construcción naval

La diversificación de la actividad de construcción naval de la República de Corea y su competitividad

Cuadro 6.1. Las 20 principales economías de construcción naval según las entregas en 2010^a
(en porcentaje del tonelaje construido)

Posición		Buques tanque	Graneleros	Otros buques de carga/pasajeros	Suministro a plataformas	Otros	Total (miles de TPM)	Porcentaje acumulado de participación en el mercado	Número de buques
1	China	23,8	65,7	9,7	0,4	0,3	61 499	41,1	1 413
2	República de Corea	40,6	34,7	23,0	1,6	0,0	46 924	72,4	526
3	Japón	29,7	59,2	11,0	0,0	0,0	32 598	94,2	580
4	Filipinas	12,5	64,2	23,4	0,0	0,0	1 859	95,4	34
5	Rumania	12,7	60,0	16,8	9,6	0,8	897	96,0	43
6	Viet Nam	1,9	75,4	20,8	0,9	1,1	840	96,6	132
7	Dinamarca	0,0	97,0	3,0	0,0	0,0	751	97,1	8
8	Provincia china de Taiwán	0,0	0,0	99,3	0,0	0,7	661	97,5	21
9	Croacia	67,5	19,6	11,8	0,0	1,0	531	97,9	16
10	Alemania	7,1	6,3	82,3	2,3	2,0	524	98,2	36
11	Turquía	58,6	18,7	16,8	4,6	1,2	497	98,6	94
12	Estados Unidos	71,3	0,0	1,0	25,7	2,0	332	98,8	76
13	Federación de Rusia	87,6	0,0	7,5	3,3	1,5	252	98,9	30
14	España	15,5	0,0	19,0	21,5	44,0	225	99,1	56
15	Indonesia	12,8	27,7	13,8	40,3	5,4	180	99,2	135
16	Países Bajos	2,5	0,0	49,9	16,6	31,1	174	99,3	29
17	India	29,7	41,8	21,4	1,2	5,9	136	99,4	37
18	Polonia	0,0	0,0	27,8	47,1	25,1	116	99,5	52
19	Italia	3,8	0,0	68,5	22,9	4,7	116	99,6	34
20	Bulgaria	4,8	70,0	25,1	0,0	0,0	103	99,7	6
-	Mundo	30,1	53,1	15,3	1,2	0,3	149 746	100,0	3 748

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de 100TB y más.

son resultado de políticas de apoyo a las industrias manufactureras en su etapa inicial. Durante el tercero y cuarto planes quinquenales (1971-1981), tales políticas permitieron el desarrollo acelerado del sector. Hasta la fecha, la importancia estratégica del sector se refleja en la estructura de gobierno del país, que incluye un ministerio de asuntos marítimos y varios órganos de apoyo⁶.

En el cuadro 6.2 se muestra la distribución de las importaciones y exportaciones de la República de Corea en diferentes esferas de la construcción naval. Los buques para el transporte de carga seca (incluidos los portacontenedores) y los buques de pasajeros representan la mayor proporción. El segundo sector más importante abarca la construcción de buques livianos, dragas, dársenas flotantes y plataformas de perforación. El sector de exportación de más rápido crecimiento es el de los buques de guerra y de salvamento; sin embargo, estos tipos de buques

tienen una importancia relativamente baja, con un valor total de 500 millones de dólares en 2010.

Las empresas de construcción naval de la República de Corea a menudo también participan en otros sectores de manufacturas; así ocurre en el caso de Daewoo, Hyundai y Samsung. La República de Corea es el sexto productor más importante de acero, que es un insumo esencial en la construcción naval⁷. Los porteadores coreanos Hanjin y Hyundai Merchant Marine (HMM), que se encuentran entre las 20 principales empresas de transporte marítimo de línea en el mundo, hacen construir la mayoría de sus buques en los astilleros de la República de Corea, que se especializan en portacontenedores, buques para el servicio frente a las costas, petroleros y buques tanque para el transporte de GNL.

El sector de construcción naval del país enfrenta actualmente el aumento de los costos laborales, que puede compensar parcialmente mediante el

Cuadro 6.2. Estructura de las importaciones y exportaciones de buques en la República de Corea, 2001 y 2010

Tipo de buque	Importaciones en 2001 (miles de dólares)	Importaciones en 2010 (miles de dólares)	Porcentaje de aumento/reducción 2001-2010	Exportaciones en 2001 (miles de dólares)	Exportaciones en 2010 (miles de dólares)	Porcentaje de aumento/reducción 2001-2010	Saldo comercial en 2001 (miles de dólares)	Saldo comercial en 2010 (miles de dólares)
Cruceros, cargueros, gabarras	294 913	2 486 422	843	8 168 147	37 073 448	454	7 873 234	34 587 024
Buques livianos, dragas, dársenas flotantes, plataformas de perforación flotantes/sumergibles	32 294	732 527	2 268	1 331 953	9 996 550	751	1 299 659	9 264 023
Remolcadores y naves de empuje	18 671	40 395	216	159 235	54 463	-66	-4 721	39 822
Buques de guerra, de salvamento y embarcaciones de remo	8 634	37 381	433	2 423	53 885	2 224	140 564	14 068
Buques y otras estructuras flotantes para desguace	3 463	24 973	721	481	5 902	1 227	661	101
Estructuras flotantes (balsas, tanques, diques de avenamiento, Desembarcaderos)	9 043	22 940	254	10 993	4 517	-59	-8 562	-17 038
Yates y otras embarcaciones de recreo o deporte	7 144	14 063	197	25 227	808	-97	7 530	-20 456
Pesqueros y buques factoría	45	39	-13	706	140	-80	16 593	-36 573
Total	374 207	3 358 740	798	9 699 165	47 189 713	387	9 324 958	43 830 971

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos obtenidos del Centro de Comercio Internacional.

logro de aumentos continuos de la productividad. Los costos laborales promedio de la manufactura de equipo de transporte en la República de Corea se triplicaron entre 1998 (7,90 dólares por hora) y 2007 (23,30 dólares por hora), mientras que los costos unitarios de la mano de obra tuvieron una tasa promedio de crecimiento anual de solo 1,67% entre 2000 y 2009⁸.

2. Propiedad de los buques

Los tres principales países de propiedad son países desarrollados, a saber Grecia, el Japón y Alemania. En conjunto, representan el 41% del tonelaje mundial en peso muerto. China ocupa el cuarto lugar, al poseer una capacidad de 108 millones de TPM. Mientras que los cuatro principales países de propiedad controlan en conjunto aproximadamente la mitad de la flota mundial, la propiedad de la otra mitad está dispersa entre gran número de países, con inclusión de numerosos países en desarrollo (véase también el capítulo 2, y en particular el cuadro 2.5).

La cartera de pedidos de que se da cuenta en el cuadro 6.3 muestra que puede preverse que China ascenderá de posición en la lista de propietarios; la cartera de pedidos del país ocupa el segundo lugar en el mundo. Como grupo, los países en desarrollo tienen una cartera de pedidos mayor que la de los países desarrollados, lo cual indica que habrá un mercado creciente para estos países en el futuro.

Estudio del caso de un país: la mayor cartera de pedidos en la historia del Brasil

El caso del Brasil demuestra que la propiedad de buques se vincula con el comercio internacional de mercancías del país. Se prevé que, aprovechando el auge de sus exportaciones de productos básicos, en los próximos años el Brasil logrará el mayor crecimiento de flota entre los principales 35 países de propiedad. Este pronóstico se basa en la cartera de pedidos del país, que es la mayor del mundo en relación con su flota actual (cuadro 6.3). También es la mayor cartera de pedidos en la historia del Brasil.

En enero de 2011, los armadores brasileños contaban con una flota que abarcaba 152 buques y tenía una capacidad de 10,9 millones de TPM. A nivel mundial, la participación del país en el mercado es inferior al 1% y ocupa la 23^a posición en el mundo. Medido por el tonelaje en peso muerto, el 38% de la flota brasileña está compuesto por graneleros, y el 41% por buques tanque (cuadro 6.4). Estos tipos de buques responden principalmente a la demanda creada por las exportaciones del país, como el petróleo y el mineral de hierro, y por el sector de exploración frente a las costas. La principal compañía productora de petróleo en el Brasil es la estatal Petrobras, que opera 172 buques, 52 de los cuales son de propiedad de la empresa⁹.

En el cuadro 6.4 se analiza la flota del Brasil en lo relativo a la matrícula de los buques. Más del 70% de

Cuadro 6.3. Las 20 principales carteras de pedidos de buques, por país de propiedad, al 1º de enero de 2011

Posición		Número de buques	Valor (miles de millones de dólares)	Tonelaje bruto (millones de TB)	TB, porcentaje mundial	TB, porcentaje mundial acumulado	TB, posición según propiedad	Cartera de pedido en TB como parte porcentual de la flota que poseen
1	Grecia	715	42,3	39,2	13,6	13,6	1	28,2
2	China	801	36,0	36,7	12,7	26,4	4	45,0
3	Japón	535	31,2	26,7	9,3	35,6	2	19,5
4	Alemania	714	33,8	24,9	8,6	44,3	3	29,4
5	República de Corea	310	17,3	17,2	6,0	50,3	7	42,8
6	Provincia china de Taiwán	179	13,6	11,7	4,1	54,3	10	50,7
7	Noruega	322	20,7	8,7	3,0	57,3	5	17,5
8	Turquía	251	10,2	8,1	2,8	60,2	16	52,8
9	Italia	168	9,4	6,9	2,4	62,6	8	21,3
10	Brasil	106	12,1	6,9	2,4	65,0	27	108,1
11	Dinamarca	201	10,0	6,7	2,3	67,3	9	22,0
12	RAE de Hong kong	150	6,6	6,6	2,3	69,6	11	20,0
13	Singapur	281	7,5	6,5	2,3	71,8	12	28,8
14	Estados Unidos	181	20,2	6,3	2,2	74,0	6	14,4
15	Israel	81	6,9	6,2	2,2	76,2	13	39,2
16	India	138	5,4	5,1	1,8	77,9	17	41,0
17	Francia	132	4,8	2,6	0,9	78,8	23	28,6
18	Emiratos Árabes Unidos	102	4,0	2,5	0,9	79,7	25	31,0
19	Canadá	58	3,2	2,3	0,8	80,5	14	14,6
20	Países Bajos	204	3,9	1,9	0,7	81,2	20	19,9
-	Mundo	7 456	376,8	287,9	100,0	100,0	-	-

Fuente: Clarkson Research Services, *World Fleet Monitor*, 1º de enero de 2011. Solo cargueros de navegación marítima.

Cuadro 6.4. Flota de propiedad brasileña, al 1º de enero de 2011

	Total	Porcentaje del total					
		Brasil	Panamá	Liberia	Bahamas	Islas Marshall	Otros
Número total de buques	152	70,4	5,3	16,5	1,3	0,0	6,6
Total de TPM	10 866 503	19,9	11,7	56,9	3,3	3,1	8,1
Graneleros, TPM	4 690 527	8,8	2,9	81,2	0,0	0,0	7,1
Buques de carga/pasajeros, TPM	270 289	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Buques para utilización frente a las costas, TPM	1 428 141	7,4	59,8	0,0	18,1	4,3	14,8
Buques tanque TPM	4 466 352	30,6	6,3	53,2	2,4	6,3	7,6
Varios, TPM	11 194	59,7	0,0	0,0	0,0	0,0	40,3

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

los buques del país enarbolan el pabellón brasileño. Sin embargo, sobre la base del tonelaje, el pabellón de Liberia es el más utilizado para la flota de propiedad brasileña, con una proporción del 57%. A continuación se sitúan el pabellón brasileño (20%) y el panameño (12%). Los grandes buques, como los graneleros y los petroleros, se dedican al transporte internacional y están matriculados principalmente en el registro de Liberia, en tanto que las plataformas de mar adentro y los buques de carga general y de pasajeros a menudo tienen que ser matriculados en el Brasil. Por ejemplo, la navegación de cabotaje puede ser llevada a cabo solo por buques que enarbolan el pabellón brasileño.

3. Explotación de los buques

Especialmente en el caso del transporte marítimo de contenedores, las compañías que brindan sus servicios de línea suelen poseer solo una parte de la flota. Estas compañías fletan buques adicionales, que son operados y utilizados con su propio nombre.

Se ha comunicado un total de 405 operadores de portacontenedores que proporcionan servicios marítimos internacionales de línea. Los tres países que tienen la mayor capacidad de operación de portacontenedores (en cuanto a la capacidad total de los buques medida en TEU) son Dinamarca, Suiza y Francia, que suman una participación en el mercado de casi el 30%¹⁰. También cabe observar que el principal país de propiedad de buques, Grecia, no es sede de ningún operador importante de portacontenedores¹¹.

Entre los 20 principales países de operación se encuentran 10 economías en desarrollo, que tienen una participación en conjunto del 37%. Después de la venta, en los años noventa, de importantes compañías de transporte marítimo de línea de los Estados Unidos, son las empresas chilenas las que en la actualidad operan la mayor flota de portacontenedores del hemisferio occidental (cuadros 2.6 y 6.5).

Estudio del caso de un país: operadores de portacontenedores chilenos

Chile es sede de tres operadores internacionales de portacontenedores, que en enero de 2011 contaban con una capacidad total de 449.913 TEU. La Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) predomina en el sector, con una participación del 85% entre los porteadores chilenos y el décimo lugar en la posición mundial (cuadro 2.6). Los otros transportistas marítimos chilenos son la Compañía

Chilena de Navegación Interoceánica y Nisa Navegación (cuadro 6.6).

Como se muestra en el gráfico 6.3, el ritmo de crecimiento de CSAV ha superado al del mercado mundial de carga contenedorizada en los últimos decenios. De 1981 a 2009, el transporte mundial de carga contenedorizada se incrementó aproximadamente 3,3 veces más rápidamente que el PIB mundial, en tanto que la carga transportada por CSAV aumentó casi 11 veces más rápidamente durante el mismo período. En 2009, durante la crisis económica, la compañía retrocedió en su presencia en el mercado. Fue el año con las mayores pérdidas netas en la historia de la empresa (-633 millones de dólares). CSAV pudo generar una ganancia neta en 2010 (171 millones de dólares), pero a comienzos de 2011 estaba comunicando nuevamente pérdidas. La familia Lucksic es actualmente un accionista prominente y está tratando de lograr un giro sostenible de la situación.

Fundada en 1872, CSAV es una de las empresas de transporte marítimo más antiguas del mundo. Inicialmente, las actividades de la empresa consistían en servicios nacionales de transportes costeros; más adelante se les extendió por toda la costa occidental de América del Sur hasta llegar al Canal de Panamá. Actualmente, CSAV, por medio de su filial Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM), también tiene intereses en operaciones de terminales, estiba, remolcadores, intermediación y otros servicios vinculados con la logística en 11 países de América del Norte, América Central y América del Sur. En el sector del transporte marítimo, el grupo CSAV incluye compañías de línea en el Brasil y el Uruguay, así como una participación en el transporte marítimo de graneles secos y cargas refrigeradas.

Con respecto a sus operaciones de transporte marítimo de línea, CSAV controla el 80% de sus ventas por medio de 105 agencias propias en todo el mundo. Una característica especial de esta empresa es la proporción relativamente baja de buques de su propiedad, medida en capacidad de TEU; más del 90% de su capacidad es tonelaje fletado. En cambio, las otras compañías de transporte marítimo de línea entre las diez principales poseen casi la mitad de la flota que operan¹².

El crecimiento de CSAV también ha sido impelido por factores geográficos. Con sus 6.435 km de costas, que se extienden por 4.270 km de norte a sur, Chile tuvo que desarrollar redes nacionales de transporte

Cuadro 6.5. Las 20 principales economías explotadoras de portacontenedores, enero de 2011

País	Flota total			Número de buques, 2010
	Capacidad de los buques, TEU	Capacidad de los buques como porcentaje de la capacidad mundial	Participación acumulada en el mercado, como porcentaje de la capacidad mundial	
Dinamarca	1 891 051	11,6	11,6	485
Suiza	1 771 621	10,9	22,5	439
Francia	1 190 894	7,3	29,9	383
China	1 141 708	7,0	36,9	398
Singapur	1 117 000	6,9	43,8	492
Provincia china de Taiwán	1 113 598	6,9	50,6	337
Japón	1 085 802	6,7	57,3	296
Alemania	1 025 650	6,3	63,6	412
República de Corea	906 259	5,6	69,2	336
RAE de Hong Kong (China)	661 531	4,1	73,2	190
Chile	449 913	2,8	76,0	149
Estados Unidos	318 297	2,0	78,0	337
Israel	281 532	1,7	79,7	73
Kuwait	178 599	1,1	80,8	47
Bélgica	137 090	0,8	81,6	163
Países Bajos	132 483	0,8	82,5	191
República Islámica del Irán	90 288	0,6	83,0	42
Malasia	85 967	0,5	83,5	74
Italia	80 080	0,5	84,0	95
Emiratos Árabes Unidos	69 896	0,4	84,5	47
Mundo	16 253 988	100	100,0	9 688

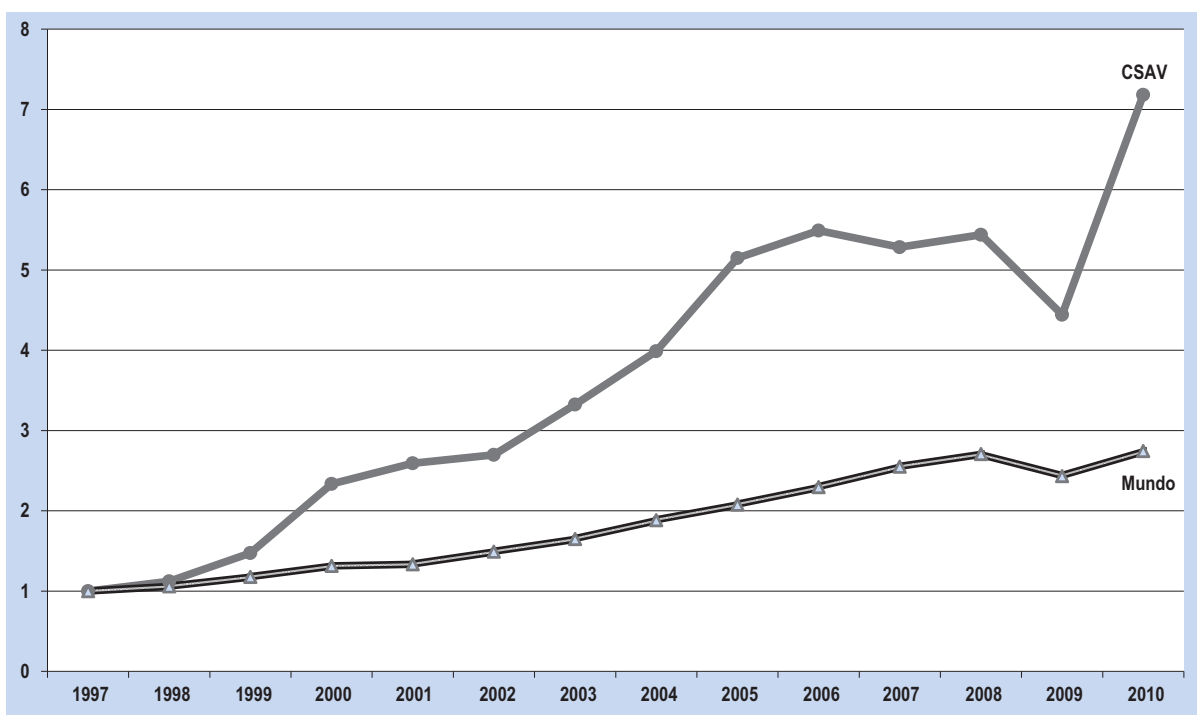
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos obtenidos de Containerisation International Online (consultado en marzo de 2011).

Cuadro 6.6. Los operadores de buques chilenos

Empresa	Total de la flota					Cartera de pedidos en 2010	
	Posición en 2010	Posición en 2009	TEU en 2010	Proporción de TEU, como porcentaje de los TEU de Chile	Número de buques en 2010	TEU	Buques
Compañía Sudamericana de Vapores S.A.	10	10	382 786	85,1	119	6 316	1
Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A.	28	29	65 530	14,6	27	0	0
Nisa Navegación S.A.	230	311	1 597	0,4	3	0	0
Total de Chile			449 913		149	6 316	1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos obtenidos de Containerisation International Online (consultado en marzo de 2011).

Gráfico 6.3. Índice de los TEU transportados por CSAV, 1997-2010 (1997 = 1)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos obtenidos de varias páginas web de CSAV (consultadas en marzo de 2011).

marítimo de larga distancia con el fin de llegar a regiones remotas con fletes asequibles. Chile tiene una elevada demanda de transporte marítimo, dado que envía el 95% de sus exportaciones (principalmente productos agrícolas y cobre) por mar. Debido a su posición geográfica, los operadores de buques chilenos han podido optimizar la utilización de la capacidad de sus unidades mediante la carga y descarga de mercancías en escalas situadas en rutas comerciales regionales e internacionales a lo largo de la costa de América del Sur. Además, el comercio contenedorizado internacional del país es relativamente equilibrado, al consistir en exportaciones poco más que en importaciones, mientras que otros países de la costa occidental de América del Sur registran un déficit comercial en el transporte contenedorizado¹³. Chile adoptó políticas tendientes a liberalizar los servicios de transporte internacional antes que la mayoría de los demás países latinoamericanos, lo cual impulsó a los operadores nacionales de buques a modernizar e internacionalizar sus actividades.

4. Desguace de buques

La competitividad del sector de desguace de un país depende principalmente de los costos de la mano de obra y del entorno normativo. Todos los

principales países de desguace son países en desarrollo. El desguace de buques ha alcanzado un nivel de concentración en el mercado parecido al de la construcción naval. Los cuatro principales países de desguace de buques abarcaron el 98,1% de la actividad, medida en TPM reciclados en 2010 (cuadro 6.7). La India ocupó el primer lugar con 9,3 millones de TPM, seguida por Bangladesh con 6,8 millones de TPM, China con 5,8 millones de TPM y el Pakistán con 5,1 millones de TPM. Cada uno de estos países es sede de más de 100 empresas que participan en la actividad de desguace de buques, con lo cual se produce una competencia sostenida en el sector¹⁴.

Los tipos de buques desguazados varían de país a país: la India se concentra en los buques tanque (que representan el 46% del TPM que desguaza) y en los buques de carga seca y de pasajeros (33% de la misma medida); China se especializa en los graneleros (47% del TPM); el Pakistán desguaza buques tanque (81% del TPM). Estas diferencias se manifiestan también en el promedio del tamaño de los buques desguazados en los distintos países: el tamaño promedio en el caso de Bangladesh es de aproximadamente 62.000 TPM, mientras que en el de China es de unos 31.000 TPM.

Cuadro 6.7. Las diez principales naciones dedicadas al desguace de buques en 2010

País	Cantidad desguazada, TPM	Participación acumulada en el mercado, en porcentaje	Número de buques desguazados	Posición	Número de buques desguazados, como porcentaje del volumen total				
					Graneleros	Carga seca/pasajeros	Servicio frente a las costas	Buques tanque	Otros
India	9 287 775	32,4	451	1	9,7	32,8	5,3	46,2	5,9
Bangladesh	6 839 207	56,3	110	2	15,1	5,5	5,7	71,1	2,5
China	5 769 227	76,5	189	3	46,6	36,3	2,5	12,2	2,4
Pakistán	5 100 606	94,3	111	4	8,1	2,9	6,2	80,6	2,2
Turquía	1 082 446	98,1	226	5	24,3	48,7	0,2	14,1	12,8
Estados Unidos	217 980	98,8	15	6	0,0	19,9	0,0	80,1	0,0
Rumania	16 064	98,9	4	7	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Dinamarca	15 802	98,9	25	8	0,0	53,4	22,7	0,0	23,9
Japón	13 684	99,0	1	9	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Bélgica	8 807	99,0	12	10	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Mundo	28 637 092	100,0	1 324		18,6	22,7	4,7	50,0	4,1

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

La firmeza de los precios del acero y la recuperación de la actividad marítima aumentó los costos de adquisición de buques, pero al mismo tiempo triplicó los márgenes de ganancia en la actividad de desguace de buques, del 8% en 2009 al 30% en 2010¹⁵. Los compradores indios de buques se adelantaron a los desguazadores asiáticos, al obtener precios inferiores en aproximadamente 50 dólares por ldt (tonelada de desplazamiento en lastre). De esta manera, el tonelaje que se volvía disponible en Asia era comprado por los desguazadores indios y enviado a sus playas de operación¹⁶.

Estudio del caso de un país: Bangladesh vuelve a abrir sus playas de desguace de buques

El sector de desguace de buques de Bangladesh genera empleo directo e indirecto y tiene importancia también para atender las demandas de acero del país. Aporta aproximadamente el 50% del acero a los sectores que lo utilizan y entre un 20% y un 25% del consumo nacional de acero. En total, el sector nacional de desguace de buques proporciona aproximadamente 1,5 millones de toneladas del producto¹⁷.

La actividad de desguace de buques en Bangladesh se paralizó en 2010 debido a una explosión que en 2009 causó la muerte de cuatro trabajadores. El Alto Tribunal obligó a detener sus actividades a más de 100 de estas operaciones durante la mayor parte de 2010. Solo se permitió continuar su actividad a alrededor de 20 playas de desguace que obtuvieron certificados

que garantizaban mejores normas ambientales. Como consecuencia de esta situación, unos 100.000 trabajadores que estaban directa o indirectamente empleados en el sector perdieron temporalmente sus puestos de trabajo. Dado que una elevada proporción de la mano de obra que trabaja en el desguace de buques carece de especialización o incluso es analfabeta, esta pérdida de puestos de trabajo afectó especialmente a los hogares más pobres del país¹⁸.

El tribunal falló que las playas de desguace podían reabrirse el 7 de marzo de 2011. Se prevé que la reapertura de estas playas incidirá positivamente en la competitividad de otras industrias pesadas del país, puesto que el precio del acero importado es superior al del acero que se adquiere como producto del desguace. Todavía está por definirse la manera precisa en que se llevarán a cabo el proceso de reapertura y los cambios en la normativa¹⁹.

5. La financiación de buques

La crisis económica tuvo un gran efecto en la financiación de buques. Muchos bancos tuvieron que eliminar de sus balances una gran cantidad de activos improductivos y no estaban dispuestos a realizar ninguna nueva financiación de buques. Además, se desmoronó la demanda del transporte marítimo de carga, lo mismo que los fletes y los valores de los buques, lo cual perjudicó los márgenes de utilidad de los armadores y los operadores (véanse los capítulos 2 y 3). Se produjo entonces una caída de la actividad en

el cuarto trimestre de 2008, cuando las transacciones para financiar la compra de buques nuevos fueron de solo 14.100 millones de dólares, en comparación con los 33.200 millones de dólares registrados el trimestre anterior. El mercado comenzó a recuperarse en el tercer trimestre de 2010, con transacciones por una cuantía de 25.700 millones de dólares (véase el gráfico 6.4).

El limitado acceso a los préstamos bancarios impulsó a los compradores de buques a buscar otras fuentes de fondos. Como ejemplo, el volumen de financiación mediante bonos en Asia alcanzó un monto de 7.490 millones de dólares en 2009, lo que supuso un aumento del 370% con respecto a 2008. Asia representó el 68% de las emisiones mundiales de bonos relacionados con el transporte marítimo, con un valor récord de 11.000 millones de dólares en 2009. Esta tendencia se mantuvo a principios de 2010, y solo los navieros de la República de Corea recaudaron 1.400 millones de dólares mediante este tipo de financiación²⁰.

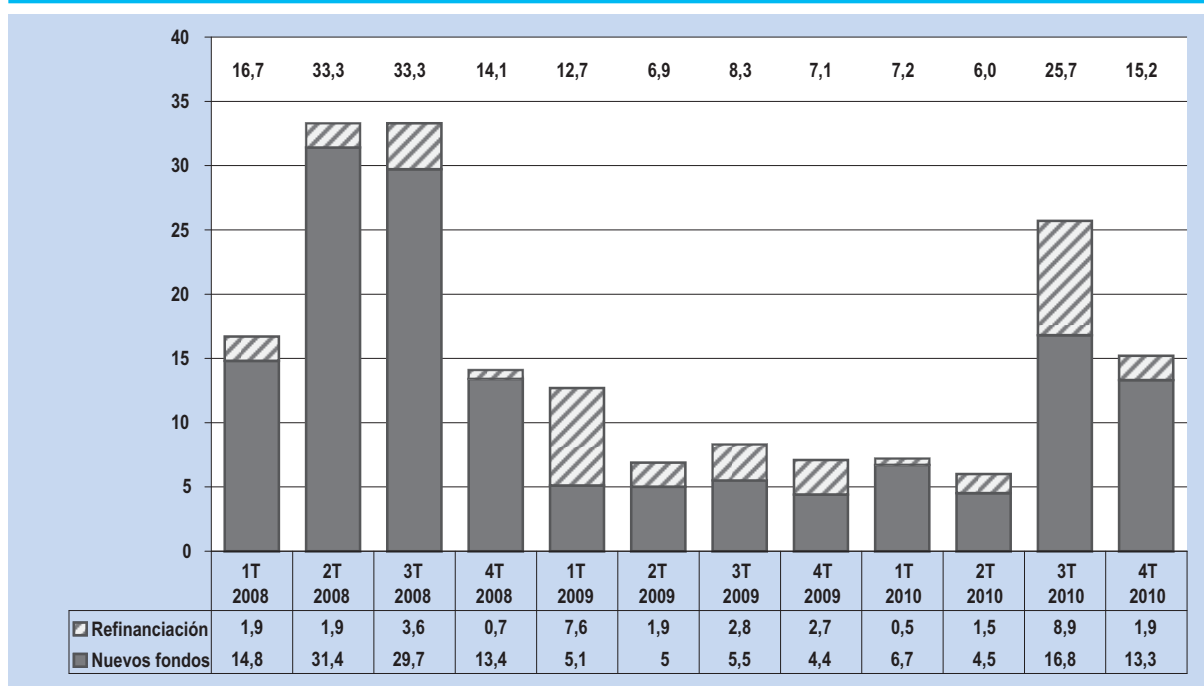
Una lista de los 25 principales bancos dedicados a la financiación de la compra de buques indica la escasa participación de los países en desarrollo en la actividad prestamista. China es el único país en desarrollo que figura en dicha lista, con dos bancos y

un monto de préstamos de 17.000 millones de dólares (cuadro 6.8)²¹. Los principales participantes en este mercado son bancos europeos. Alemania es el mayor participante en la financiación de buques; es sede de ocho bancos con una cartera de financiación naval que se eleva a 144.000 millones de dólares. Los Estados Unidos son el único país desarrollado no europeo que cuenta con un banco en la lista mencionada, con un monto de préstamos de 8.000 millones de dólares. La financiación de buques en los países en desarrollo es a menudo dirigida por el Estado y se dedica a apoyar al sector marítimo nacional, como ocurre en los casos del Brasil, China y la República de Corea.

Estudio del caso de un país: China se incorpora a la actividad internacional de financiación de buques

El mercado financiero chino está en gran medida controlado por el Estado, y el 57% de todos los préstamos empresariales está a cargo de bancos estatales comerciales y bancos estatales de políticas²². La financiación de buques por parte de China contribuye a suministrar fondos suficientes y baratos al sector marítimo nacional, tanto para la construcción de buques como para su propiedad y operación. Por ejemplo, todos los principales prestamistas del mayor operador naviero chino,

Gráfico 6.4. Monto mundial de los préstamos para financiar la actividad marítima (en miles de millones de dólares)



Fuente: Datos recibidos de Dialogic Holdings plc.

Cuadro 6.8. Principales bancos mundiales que financian la construcción de buques, y su cartera total de préstamos en 2009

Banco	País	2009 (miles de millones de dólares)	2008-2009 porcentaje de aumento/ disminución
HSH Nordbank	Alemania	49,3	-8,7
Deutsche Schiffsbank	Alemania	33,3	-11,5
DnB NOR	Noruega	28,0	-8,0
Royal Bank of Scotland	Reino Unido	23,0	-7,0
KfW IPEX-Bank	Alemania	20,3	-0,4
Nordea	Suecia	18,4	-1,1
BNP Paribas	Francia	18,0	6,0
Lloyds Banking Group	Reino Unido	16,9	4,7
CA-CIB	Francia	13,9	-4,8
DVB	Alemania	13,1	-1,5
Banco de China	China	12,2	0,0
UniCredit (ex-HVB)	Italia	11,4	0,2
Danish Ship Finance	Dinamarca	11,3	0,0
Bremer Landesbank	Alemania	9,8	-0,2
Deutsche Bank	Alemania	9,5	-1,8
Citi	Estados Unidos	8,0	-1,5
Danske/Focus Bank	Noruega	8,0	-0,2
SEB	Alemania	6,1	-0,4
Natixis	Francia	4,8	-0,2
ICBC	China	4,7	2,5
Fortis	Bélgica	4,2	-0,9
Helaba	Alemania	3,0	-0,5
Alpha Bank	Grecia	2,8	0,1
Marfin Bank	Chipre	1,9	0,0
Bank of Ireland	Irlanda	1,4	-0,4
Total (25 bancos)	-	333,3	-10,0

Fuente: Datos de Marine Money. Pueden consultarse en <http://www.marinemoney.com> (visitado en abril de 2011).

COSCO, cuya propiedad efectiva corresponde al Estado, son bancos estatales (cuadro 6.9). Pero los préstamos estatales también están destinados a clientes extranjeros de los astilleros chinos. Por ejemplo, el Gobierno ha prometido 5.000 millones de dólares a un fondo especial para ayudar a los armadores griegos a obtener financiación para sus buques construidos en los astilleros chinos²³.

Aunque, como promedio, el volumen de los préstamos para la actividad del transporte marítimo disminuyó un 10% entre 2008 y 2009 (cifra que toma como

referencia solo los principales 25 bancos), el banco chino ICBC se contó entre los pocos bancos que registró un crecimiento positivo durante ese período (cuadro 6.8).

6. Clasificación de buques

La clasificación marítima, que tiene su origen en la Inglaterra del siglo XVIII cuando se creó la Sociedad de Registro, es una actividad destinada a promover la seguridad y la protección ambiental mediante el cumplimiento de normas técnicas aplicadas al diseño, la construcción y el mantenimiento de los buques. Las empresas privadas, tales como astilleros, armadores y compañías de seguros, al igual que las autoridades del Estado, se basan con tales fines en las "sociedades de clasificación". En particular, las autoridades del Estado de pabellón exigirán que un buque esté clasificado por una sociedad de clasificación marítima antes de aceptar su inscripción en la flota nacional del país.

El mercado de clasificación de buques está dominado efectivamente por un grupo de miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). La IACS cuenta actualmente con 12 miembros y lleva a cabo la clasificación de más del 90% del tonelaje mundial. Se calcula que el valor total del mercado de clasificación es de unos 5.000 millones de dólares por año²⁴. Tres sociedades de clasificación de países en desarrollo (China, India y República de Corea) son miembros de la IACS y en conjunto representan menos del 15% del tonelaje que clasifica la asociación (cuadro 6.10). La mayor sociedad de clasificación de buques es Nippon Kaiji Kyokai, del Japón, que en 2010 clasificó buques con un tonelaje total de 177 millones de TB. El principal proveedor del servicio proveniente de un país en desarrollo es Korean Register of Shipping, con un tonelaje clasificado de 42 millones de TB. Klasifikasi Indonesia ocupa el primer lugar entre las sociedades que no son miembros de la IACS, y representa aproximadamente el 0,6% del mercado mundial.

Pertenecer a la IACS tiene varias ventajas, especialmente porque los Estados de pabellón prefieren trabajar con miembros de esta asociación. La IACS es una organización reconocida como entidad consultiva por la Organización Marítima Internacional (OMI) y participa en la formulación e interpretación de la normativa marítima que aprueban los Estados miembros de dicha organización. También participa

Cuadro 6.9. Prestamistas de COSCO (en miles de millones de yuan)

Banco	Línea de crédito	Accionista	Suma prestada	Saldo
Banco Mercante de China	6,6	público	2,8	3,8
Banco Agrícola de China	8,7	público	3,5	5,2
Banco de China	11,0	público	6,1	4,9
Banco de Comunicaciones	6,5	público	0,8	5,7
Banco Everbright de China	0,5	público	0,0	0,5
Banco CITIC de China	3,3	público	0,6	2,7
Banco de Construcción	3,0	público	0,6	2,4
Banco de Desarrollo de Shenzhen	1,2	público	1,2	0,0
Banco Industrial y Comercial de China	1,4	público	0,7	0,7
Otros prestamistas	8,8	-	4,6	4,2
Total	51,0		21,1	29,9

Fuente: Datos de Marine Money. Pueden consultarse en <http://www.marinemoney.com> (consultados en abril de 2011).

Cuadro 6.10. Las 20 principales sociedades de clasificación en 2010

Sociedad	Miembro de la IACS	Edad promedio de los buques	Número de buques	Millones de TB	Proporción en las TB	Proporción acumulada en las TB, en porcentaje	Millones de TB, 2006	Aumento en el porcentaje de TB, 2006-2010
Nippon Kiji Kyokai	Sí	10,8	7 000	177,3	18,4	18,4	144,5	22,7
Lloyd's register	Sí	15,3	6 433	155,4	16,1	34,5	132,4	17,4
American Bureau	Sí	15	7 351	152,5	15,8	50,4	110,1	38,5
Det Norske Veritas	Sí	12,9	4 831	141,3	14,7	65,0	113,5	24,5
Germanischer Lloyd	Sí	12,7	5 763	93,9	9,7	74,8	62,8	49,5
Bureau Veritas	Sí	13,1	6 385	73,0	7,6	82,4	53,1	37,5
Korean Register	Sí	14,5	2 023	42,1	4,4	86,7	29,7	41,8
China Class	Sí	13,1	2 220	42,0	4,4	91,1	26,9	56,1
Registro Italiano	Sí	19,4	2 020	28,0	2,9	94,0	20,2	38,6
Russian Register	Sí	25,3	3 214	13,5	1,4	95,4	14,3	-5,6
Indian Register	Sí	16,1	961	7,6	0,8	96,2	7,9	-3,8
Klasifikasi Indonesia	No	20,4	2 984	5,2	0,5	96,7	4,3	20,9
Vietnam Register	No	14,4	893	3,9	0,4	97,1	2,8	39,3
Polski Rejestr	No	30,3	366	2,7	0,3	97,4	3,3	-18,2
Hellenic Register	No	30	418	2,3	0,2	97,7	2,7	-14,8
Türk Loydu	No	27,1	613	1,5	0,2	97,8	1,5	0,0
Croatia	Sí	32,4	208	0,9	0,1	97,9	1,1	-18,2
Bulgarian Register	No	32,8	148	0,7	0,1	98,0	1,1	-36,4
China, Corporation	No	25	37	0,3	0,0	98,0	0,7	-57,1
Russian River	No	33,9	111	0,3	0,0	98,0	0,3	0,0
Total	-	15,3	53 979	944,4	98,0	98,0	733,2	28,8
Flota mundial	-	21,1	83 670	963,3	100,0	100,0	726,2	32,6

Fuente: Clarkson Research Services. World Fleet Monitor. Al 1º de enero de 2011.

en la elaboración de normas de clasificación para el sector marítimo.

Hace algunos años, se criticaba a la IACS por sus políticas restrictivas con respecto al ingreso en la asociación y por falta de transparencia en la fijación de las normas de clasificación. Estas críticas tocaron a su fin a raíz de una investigación antimonopolio de la Comisión Europea que concluyó en 2009. La investigación dio origen a varias promesas de parte de los miembros de la IACS. Tuvieron que aumentar la transparencia de los criterios que emplean para el ingreso en la asociación. Asimismo, la IACS se comprometió a integrar a las sociedades no miembros en los grupos de trabajo técnicos y a publicar todos los documentos de información técnica sobre las normas de clasificación. Además, la asociación creó un órgano independiente que puede resolver las controversias con respecto a la concesión o retiro del carácter de socio²⁵. El Indian Register of Shipping (IRS) fue el primer solicitante que recibió el carácter de miembro de la IACS una vez concluida la investigación antimonopolio de la Comisión Europea.

Estudio del caso de un país: la India ingresa en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

El Indian Register of Shipping es una sociedad de clasificación relativamente pequeña, que en 2009 clasificó 961 buques por un total de 7,6 millones de TPM. Su participación en el mercado mundial es de aproximadamente el 0,8%.

El IRS solicitó ingresar como miembro de la IACS en 1991 e inicialmente recibió la categoría de miembro asociado, que se convirtió en la de miembro de pleno derecho en 2010. Anteriormente, la mayoría de los armadores indios debían pasar por un doble proceso de clasificación mediante el que obtenían la aprobación de un miembro de la IACS y del IRS²⁶. Gracias a que ahora es miembro de pleno derecho de la IACS, el IRS puede brindar todos los servicios necesarios y aumentar su actividad de clasificación en los mercados extranjeros con mayor facilidad.

El caso de la sociedad de clasificación de la India indica que tener acceso a un mercado nacional de considerable tamaño facilita el proceso de ingreso en la IACS. Esto permitió al IRS desarrollar experiencia y el tamaño organizacional suficiente a fin de satisfacer los exigentes criterios para ser miembro de dicha asociación²⁷.

7. Matrícula de buques

Los cuatro principales registros de buques se encuentran en economías en desarrollo: Panamá, Liberia, las Islas Marshall y la RAE de Hong Kong (China). En conjunto, estos cuatro territorios brindan su pabellón al 47,5% de la flota mundial (medida en TPM, véase el cuadro 2.7 en el capítulo 2). Se trata de "registros de libre matrícula", que también brindan servicios de inscripción a armadores y operadores extranjeros. A lo largo del tiempo, se ha producido un considerable aumento en la proporción del tonelaje con pabellón extranjero, lo cual indica la competitividad y creciente importancia de este tipo de registros en la actividad (véase también el gráfico 2.4). De este modo, los principales registros de buques de las economías en desarrollo han crecido al ritmo de la flota mundial o aún más rápidamente. Liberia, las Islas Marshall y la RAE de Hong Kong (China) han tenido un crecimiento anual de aproximadamente el 10% entre 2006 y 2011.

Una reciente comparación de costos entre los principales registros de libre matrícula llevada a cabo por Combined Maritime Limited llegó a la conclusión de que ningún pabellón brinda los derechos más bajos para todos los tipos, tamaños y edades de buques²⁸. Por consiguiente, cada registro se especializa en distintos sectores del mercado (véase también el gráfico 2.5).

Muchos de los países que han establecido registros de libre matrícula son también importantes proveedores de otros servicios (en particular, la banca fuera de las fronteras) o han atraído a las sedes empresariales ofreciendo bajos impuestos societarios. Entre ellos se cuentan en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo, que encuentran en la matrícula de buques una fuente de ingresos que no puede proporcionar su ubicación geográfica y escasa población.

La operación de un registro de libre matrícula supone costos fijos relativamente elevados para mantener una red de oficinas. Además, es necesario forjar asociaciones estratégicas con sociedades de clasificación. Estas circunstancias han impedido la llegada de nuevos participantes de importancia a la actividad en años recientes. Los derechos que cobra el registro deben ser competitivos en un mercado en que los armadores pueden cambiar el pabellón de sus buques de manera relativamente sencilla. También es importante gestionar un registro que respete elevadas normas de seguridad, con el fin de evitar inspecciones

de control del Estado de puerto o primas de seguro más caras para los armadores.

Comenzar una actividad de matrícula de buques exige en la práctica una estrecha cooperación con las firmas asociadas de los países desarrollados. Por ejemplo, el registro de Panamá ha recibido asistencia técnica del Gobierno del Japón, y los registros de Liberia y las Islas Marshall están efectivamente administrados por empresas que tienen su sede en los Estados Unidos. Además, habitualmente se subcontrata la certificación de buques a sociedades de clasificación extranjeras.

Estudio del caso de un país: Panamá, el primer registro de libre matrícula del mundo

Panamá es el mayor proveedor de servicios de inscripción de buques, con una participación en el mercado del 21,9% del TPM mundial. Los servicios del registro de buques de Panamá tuvieron una tasa de crecimiento anual de 7,4% entre 2006 y 2011. La estructura de los tipos de buques matriculados en Panamá, en los que predominan los graneleros y los petroleros, no ha sufrido cambios de importancia en los últimos 15 años (gráfico 6.5).

Panamá fue el primer registro de libre matrícula moderno. Se estableció en 1917 y buscaba principalmente a navieros de los Estados Unidos. En aquel momento, la ubicación geográfica cercana al Canal de Panamá,

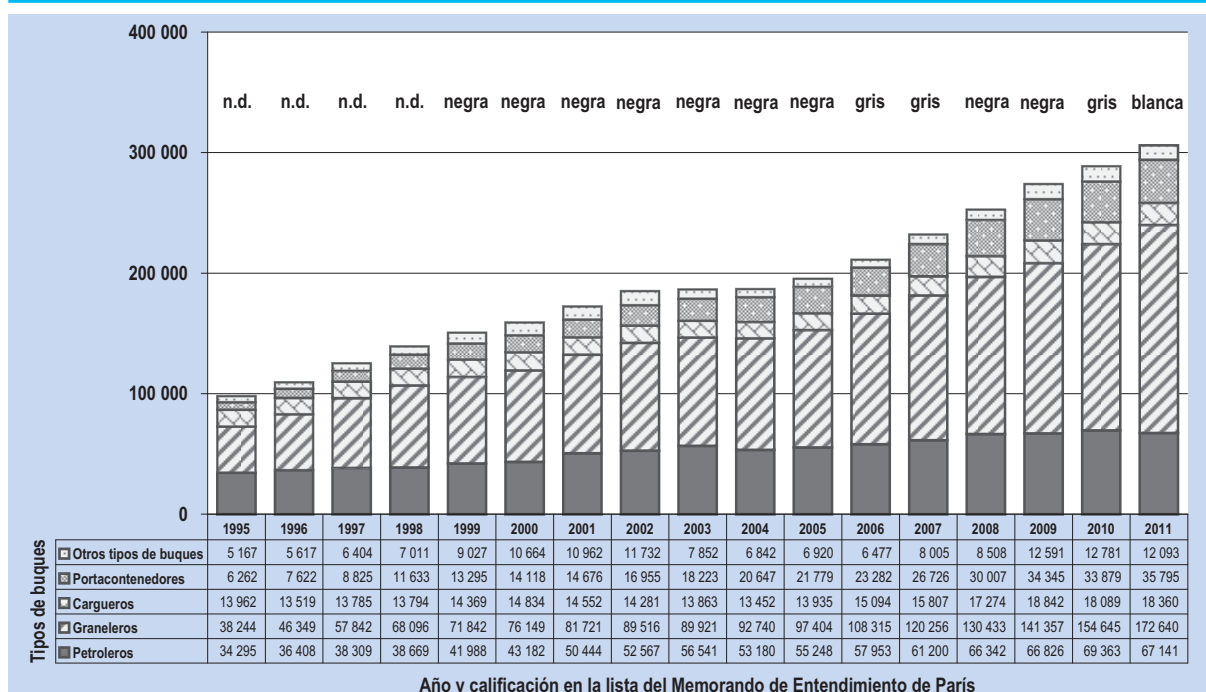
administrado por los Estados Unidos, que contaba con un intenso tráfico de buques y por lo tanto podía ofrecer contactos con posibles clientes, puede haber representado una ventaja comparativa. Aprovechando la ventaja de los pioneros, el país estableció redes consulares y desarrolló la cooperación con las sociedades de clasificación, los armadores y las escuelas náuticas. Ello permitió a Panamá brindar servicios permanentes a precios competitivos.

Panamá recientemente ascendió a la lista blanca del régimen del Memorando de Entendimiento de París sobre el control por el Estado del puerto²⁹. La inclusión en una de las listas —blanca, gris o negra— de dicho régimen resulta de las inspecciones aleatorias de buques que se llevan a cabo. El figurar en la lista blanca supone que los buques que enarbolan el pabellón de Panamá adolecen con menor frecuencia de deficiencias. Para los armadores que han matriculado sus buques en Panamá, ello significa una menor probabilidad de que se los inspeccione físicamente cuando visitan puertos europeos.

8. Los seguros de los buques (protección e indemnización, Pel)

El mercado mundial de seguros de responsabilidad civil en el sector marítimo se concentra en gran medida en los países desarrollados, y su mayor parte está en

Gráfico 6.5. Flota matriculada en Panamá, 1995-2011 (en miles de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por IHS Fairplay.

manos de los 13 miembros del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IGP&I), que asegura a aproximadamente el 90% del tonelaje marítimo mundial³⁰. Las empresas privadas que ofrecen pólizas de seguros de primas fijas pugnan por competir con los clubes de protección e indemnización. Solo un número relativamente pequeño de participantes puede captar cierta participación en el mercado, como es el caso de British Marine, cuyo tamaño puede compararse (sobre la base del TB declarado) al tonelaje que asegura el American Club of Shipowners, que es el club de protección e indemnización más pequeño del Grupo Internacional.

Cada club de dicho grupo es una asociación de seguros independiente, sin fines de lucro y mutualista que brinda a los armadores y fletadores miembros protección contra riesgos de responsabilidad hacia terceros, en particular por lesiones físicas de la tripulación, los pasajeros y otras personas presentes a bordo, por pérdidas y averías de la carga, por contaminación producida por el petróleo, por remoción de los pecios y por averías causadas a los muelles.

Los clubes de Pel a menudo aceptan a miembros que no pertenecen al país donde está situada su oficina principal. Por ejemplo, casi la mitad del tonelaje

correspondiente al club de Pel del Reino Unido es de miembros asiáticos, y dos tercios del TPM de los miembros del club similar del Japón pertenecen a las Américas (cuadro 6.11).

Como organizaciones sin fines de lucro, los clubes de Pel invierten los ahorros en nombre de sus miembros. También les proporcionan una amplia gama de servicios en materia de demandas, cuestiones jurídicas y prevención de pérdidas, y a menudo desempeñan un papel prominente cuando hay pérdidas humanas. Las asociaciones de seguros mutualistas deben contar con gran número de miembros para poder distribuir el riesgo.

El principal obstáculo a la incorporación de nuevas compañías de seguros marítimos se encuentra en las grandes reservas que deben acumular para no tener que recurrir a los reaseguros en el mercado abierto a costos relativamente elevados. Asimismo, la acumulación de reservas requiere un compromiso financiero de parte de los nuevos miembros. La comparación de los 14 millones de dólares de reservas con que cuenta el club de Pel de Corea con los 1.900 millones de dólares de que dispone Gard demuestra la disparidad financiera que existe entre los clubes de Pel grandes y pequeños. Los que son miembros

Cuadro 6.11. Miembros del Grupo Internacional de Clubes de Pel (IGP&I)

Club de Pel	Tonelaje declarado en 2008, miles de TB	Tonelaje declarado en 2010, miles de TB	Porcentaje del tonelaje inscrito	Cotizaciones y primas, 2009/10	TB por nacionalidad de administración, en porcentaje				
					Europa	Asia	África (Oriente Medio)	Américas	Otros/no definidos
American Club	13 300	15 283	1,4	115,7	58,2	22,8	1,6	13,6	3,8
Britannia	129 000	138 000	12,6	289,6	41,7	48,9	2,6	6,4	0,4
Gard (Noruega)	170 100	184 900	16,9	447,6	68,0	22,0	0,0	10,0	0,0
Club de Pel del Japón	96 080	102 030	9,3	231,0	0,0	24,4	3,1	67,8	4,7
London Steam-Ship	40 156	40 615	3,7	121,0	64,0	29,0	2,0	3,0	2,0
North of England Club	90 000	114 400	10,4	285,1	44,0	26,0	14,0	10,0	6,0
Shipowners (Luxemburgo)	15 614	16 933	1,5	174,2	31,0	36,0	9,0	24,0	0,0
Skuld (Noruega)	91 142	n.a.	0,0	255,4	63,0	28,0	2,0	7,0	0,0
Standard (Bermudas)	73 020	110 000	10,0	250,3	50,0	20,0	0,0	22,0	8,0
Steamship (Bermudas)	71 800	82 800	7,6	305,4	30,1	40,1	9,0	20,8	0,0
Club de Pel del Reino Unido	161 000	176 500	16,1	447,2	46,0	36,0	0,0	12,0	6,0
West of England	69 700	68 800	6,3	239,6	45,6	33,0	8,3	13,1	0,0
The Swedish Club	37 930	45 300	4,1	78,7	45,0	54,0	1,0	0,0	0,0
Total (datos disponibles)	1 058 842	1 095 561	100,0	3 240,8	44,4	32,0	3,6	17,1	3,0

Fuente: Willis Group. *Protection and Indemnity: Market Review 2010/11*. Disponible en <http://www.willis.com/Documents/Publications/Industries/Marine/AnimatedPDF/dec2010/index.html> (consultado en septiembre de 2011).

del IGP&I también pueden compartir demandas que superan los 8 millones de dólares, establecer programas de reaseguros y negociar las condiciones de los contratos a precios competitivos³¹. Los clubes de Pel arraigados pueden contar con una red mundial de oficinas que conocen el marco normativo local y están en condiciones de brindar asesoramiento jurídico. Gracias a sus datos históricos y experiencia acumulada, estos clubes disponen de la capacidad necesaria para evaluar las flotas de los miembros existentes y de los nuevos miembros y para mantener una estructura de riesgo equilibrada entre ellos.

La localización de las sedes de los principales clubes actuales está determinada principalmente por motivos históricos y por núcleos de beneficios que dimanen de la cercanía con bancos, compañías de seguros, estudios de abogados y otros proveedores de servicios marítimos. Solo unos pocos países en desarrollo —o incluso países desarrollados— están en condiciones de ofrecer un entorno competitivo en esas condiciones. Empero, los siguientes estudios de casos de países, que examinan a China y la República de Corea, indican que están surgiendo nuevos países en desarrollo participantes en el mercado, que tienen potencial para apoderarse de una proporción del mercado que en la actualidad corresponde a los clubes arraigados de Pel del Grupo Internacional.

Estudio del caso de países: China y la República de Corea fortalecen su actividad de Pel

A medida que los países en desarrollo extienden sus sectores de banca, seguros y servicios, cabe prever que, en algún momento, los armadores considerarán beneficioso ser miembros de clubes locales en los cuales sus colegas tengan intereses y actividades similares. En los últimos años, varios países en desarrollo de Asia, especialmente China y la República de Corea, han consolidado sus propios clubes de Pel. Tanto el Club de Pel de China como el Club de Pel de Corea desean ingresar en el IGP&I. Se ha informado que se prevé la aprobación formal del ingreso del Club de Pel de China en el IGP&I en febrero de 2012, y los observadores pronostican que el Club de Pel de Corea también recibirá aprobación en un futuro próximo³².

El Club de Pel de China, establecido en 1984, está integrado por miembros de China, la RAE de Hong Kong, Singapur y otros países asiáticos. El club dispone de una reserva de aproximadamente 355 millones de dólares y asegura alrededor de 24 millones de TB. Si se lo compara con los 176,5 millones de TB asegurados por el Club de Pel del Reino Unido, se

trata aún de una cuantía relativamente pequeña. El Club de Pel de Corea abarca a más de 900 buques con aproximadamente 9 millones de TB, y a fines de 2010 tenía reservas disponibles que se calculaban en 14 millones de dólares³³.

9. Suministro de gente de mar

Los principales 20 proveedores de gente de mar, según la definición del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), aparecen en el cuadro 6.12. Este cuadro comprende dos grupos diferentes de empleos: oficiales y marineros.

De los 10 principales proveedores de marineros, 7 son países en desarrollo. China ocupa el primer lugar, con 90.295 personas y una proporción del 12,1%, y la sigue Indonesia con 61.821.

Con cada vez mayor frecuencia, los países en desarrollo también ofrecen oficiales. Si bien las academias más importantes de formación de oficiales de marina tradicionalmente han estado situadas en los países desarrollados, los seis mayores proveedores en la actualidad son las economías en desarrollo o en transición. Filipinas encabeza las posiciones con 57.688 oficiales (cifras de 2010); China se sitúa en segundo lugar, con 51.511 oficiales. A continuación figura la India, con 46.497 oficiales. En su conjunto, estos tres países representan la cuarta parte del total mundial.

Esta evolución confirma el papel cambiante de los países en desarrollo en esta actividad. Los países en desarrollo actualmente suministran tripulaciones con una educación más amplia y de nivel más elevado. Especialmente, Camboya y Myanmar (dos PMA) se encuentran entre los principales proveedores, y este último país figura entre los principales 20 proveedores de oficiales. Esto implica que la educación de la gente de mar también constituye una oportunidad de desarrollo para los PMA mediante la obtención de ingresos en divisas³⁴.

Estudio del caso de un país: Filipinas se convierte en el mayor proveedor mundial de oficiales marítimos

Filipinas es un ejemplo típico de una economía que ha diversificado su sector marítimo. Según la Administración del empleo en el exterior de Filipinas (cuadro 6.13), en 2009 aproximadamente 330.000 personas de mar estaban empleadas en buques de navegación marítima (nótese que esta cifra no es totalmente comparable con los datos proporcionados por el BIMCO, que abarcan solo a la gente de mar

Cuadro 6.12. Los principales 20 proveedores de oficiales y marineros en 2010

Pais	Número de oficiales suministrados	Porcentaje en el mercado mundial por número de oficiales	Porcentaje acumulado en el mercado mundial	Pais	Número de marineros suministrados	Porcentaje en el mercado mundial por número de marineros	Porcentaje acumulado en el mercado mundial
Filipinas	57 688	9,2	9,2	China	90 296	12,1	12,1
China	51 511	8,3	17,5	Indonesia	61 821	8,3	20,4
India	46 497	7,5	24,9	Turquía	51 009	6,8	27,2
Turquía	36 734	5,9	30,8	Federación de Rusia	40 000	5,4	32,5
Ucrania	27 172	4,4	35,2	Malasia	28 687	3,8	36,4
Federación de Rusia	25 000	4,0	39,2	Filipinas	23 492	3,1	39,5
Estados Unidos	21 810	3,5	42,7	Bulgaria	22 379	3,0	42,5
Japón	21 297	3,4	46,1	Myanmar	20 145	2,7	45,2
Rumania	18 575	3,0	49,1	Sri Lanka	19 511	2,6	47,8
Polonia	17 923	2,9	52,0	Estados Unidos	16 644	2,2	50,0
Noruega	16 082	2,6	54,5	India	16 176	2,2	52,2
Indonesia	15 906	2,5	57,1	Honduras	15 341	2,1	54,3
Reino Unido	15 188	2,4	59,5	Camboya	12 004	1,6	55,9
Canadá	13 994	2,2	61,8	Viet Nam	11 438	1,5	57,4
Croacia	11 704	1,9	63,6	Italia	11 390	1,5	58,9
Myanmar	10 950	1,8	65,4	Ucrania	11 000	1,5	60,4
Bulgaria	10 890	1,7	67,1	Pakistán	9 327	1,2	61,6
Viet Nam	10 738	1,7	68,8	Francia	9 316	1,2	62,9
Grecia	9 993	1,6	70,5	Egipto	9 000	1,2	64,1
República de Corea	9 890	1,6	72,0	Reino Unido	8 990	1,2	65,3
Total mundial	624 062	100,0	100,0	Total mundial	747 306	100,0	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por el BIMCO en *Manpower Update* (2010).

Cuadro 6.13. Los diez principales pabellones que emplean a gente de mar filipina, y sus diez principales ocupaciones

Pais	2007	2008	2009	Ocupación	2007	2008	2009
Panamá	51 619	53 912	67 362	Marinero de primera	31 818	34 563	45 338
Bahamas	29 681	29 177	36 054	Engrasador	19 491	20 941	27 483
Liberia	21 966	21 632	29 796	Marinero	17 355	18 715	23 737
Islas Marshall	9 772	11 859	18 068	Jefe de cocina	7 778	9 022	12 651
Singapur	10 308	12 130	15 674	Segundo oficial	7 873	8 694	12 119
Malta	7 513	11 025	14 786	Contra maestre	7 737	8 603	11 555
Noruega	8 188	8 883	11 447	Empleado de comedor	7 810	8 320	10 536
Reino Unido	8 172	8 232	10 313	Tercer oficial maquinista	7 056	7 995	11 307
Chipre	7 052	7 446	9 425	Tercer oficial	6 559	7 349	9 857
Países Bajos	7 017	7 796	9 281	Segundo oficial maquinista	6 369	6 878	9 557
Total de los diez principales	161 288	172 092	222 206	Total de las diez principales	119 846	131 080	174 140
Total	226 900	244 144	329 728	Total	226 900	244 144	329 728

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Administración del empleo exterior de Filipinas.

Nota: Los datos no son plenamente comparables con los que figuran en el cuadro 6.12.

actualmente matriculada y que cuenta con licencias de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (NFTG) de la OMI).

Según el Philippine Joint Manning Group (Grupo mixto de dotación de Filipinas), casi el 30% de la gente de mar empleada en el mundo proviene de este país. Este grupo se ha fijado la meta de aumentar la proporción hasta el 50% en 2016³⁵ ³⁶. El territorio de Filipinas comprende 7.107 islas y 36.289 km de costas, lo cual históricamente ha producido una elevada demanda nacional de gente de mar. Además, Filipinas ha invertido en una infraestructura educativa de 100 academias marítimas de la que egresan unas 40.000 personas de mar por año. Asimismo, operan en el país 421 agentes de tripulación autorizados³⁷.

Este sector también es importante para el bienestar económico del país. De los 16.000 millones de dólares generados por los nacionales filipinos empleados fuera del país, 7.000 millones provienen de la gente de mar³⁸. Las remesas de los trabajadores empleados en el exterior impiden que caigan debajo de la línea de pobreza unos 3 millones de filipinos³⁹.

En el cuadro 6.13 se detallan los pabellones de empleo de la gente de mar filipina. En primer lugar figura Panamá, que da empleo a 67.000 personas de mar filipinas, y a continuación se sitúan las Bahamas con 36.000 y Liberia con 30.000. Pero también figuran en la lista de los principales diez pabellones de empleo de nacionales filipinos algunos países desarrollados como Malta, los Países Bajos y el Reino Unido. El número total de gente de mar filipina empleada ha venido creciendo constantemente; se registró un incremento del 45% entre 2006 y 2009.

10. Explotación de los puertos (operadores de terminales de contenedores)

Debido a la creciente contenedorización del tráfico de mercancías manufacturadas y al amplio uso de centros de transbordo, este tipo de tráfico ha crecido a tasas anuales elevadas (véase también el capítulo 4). Hoy en día, el movimiento portuario contenedorizado está principalmente a cargo de operadores mundiales, muchos de los cuales son empresas de los países en desarrollo. En el cuadro 6.14 se exponen los principales

Cuadro 6.14. Los 20 principales operadores portuarios en 2009

Nombre	Economía	Tipo de país	Movimiento (millones de TEU)	Porcentaje mundial	Capacidad de las terminales (millones de TEU)	Capacidad de las terminales como porcentaje mundial
1 HPH	RAE de Hong Kong (China)	PD	64,2	12,2	93,9	12,5
2 APMT	Países Bajos	IN	56,9	10,9	105,4	14,0
3 APS	Singapur	PD	55,3	10,5	84,4	11,2
4 DPW	Emiratos Árabes Unidos	PD	45,2	8,6	63,1	8,4
5 COSCO	China	PD	32,5	6,2	68,1	9,1
6 MSC	Suiza	IN	16,4	3,1	23,6	3,1
7 Eurogate	Alemania	IN	11,7	2,2	21,1	2,8
8 Evergreen	Provincia china de Taiwán	PD	8,6	1,6	16,6	2,2
9 SSA Marine	Estados Unidos	IN	7,7	1,5	18,0	2,4
10 CMA-CGM	Francia	IN	7,0	1,3	14,5	1,9
11 Hanjin	República de Corea	PD	6,0	1,1	15,8	2,1
12 NYK LINE	Japón	IN	5,2	1,0	19,0	2,5
13 HHLA	Alemania	IN	5,0	1,0	9,2	1,2
14 Dragados	España	IN	4,9	0,9	9,1	1,2
15 APL	Singapur	PD	4,6	0,9	7,7	1,0
16 K Line	Japón	IN	4,3	0,8	8,7	1,2
17 OOCL	RAE de Hong Kong (China)	PD	4,2	0,8	5,5	0,7
18 Yang Ming	Provincia china de Taiwán	PD	4,1	0,8	7,9	1,1
19 ICTSI	Filipinas	PD	3,6	0,7	7,4	1,0
20 MOL	Japón	IN	2,7	0,5	5,7	0,8
Total			350,1	66,8	604,7	80,4
Mundo			524,4	100,0	751,9	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Drewry Publishing en *Global Container Terminal Operators Annual Review 2010*.

operadores mundiales de terminales de contenedores. Los principales tres operadores de terminales de servicios son Hutchison Port Holdings (HPH), APM Terminals y la Administración del Puerto de Singapur (APS). En conjunto, manipulan aproximadamente el 34% del tráfico mundial de contenedores.

Ninguno de los principales operadores de terminales de contenedores se incorporó a la actividad como un recién llegado total. Varios de ellos ya operaban en un puerto de su nacionalidad y posteriormente asumieron concesiones en puertos extranjeros; así ocurrió en el caso de HPH y APS, procedentes de dos de los puertos más activos del mundo en movimiento de contenedores, es decir el de la RAE de Hong Kong (China) y Singapur. Otros operadores estaban vinculados a una empresa de transporte marítimo que inicialmente se centraba en determinadas operaciones de terminales para la empresa matriz. En la actualidad, esta distinción ha perdido importancia. Por ejemplo, APM Terminals, aunque pertenece al mismo grupo de la naviera Maersk, brinda servicios a todas las compañías de transporte marítimo.

Estudio del caso de un país: Emiratos Árabes Unidos: el operador Dubai Ports World se recupera de la crisis económica

El caso de Dubai y del operador portuario Dubai Ports World (DP World) es el ejemplo de un proveedor de

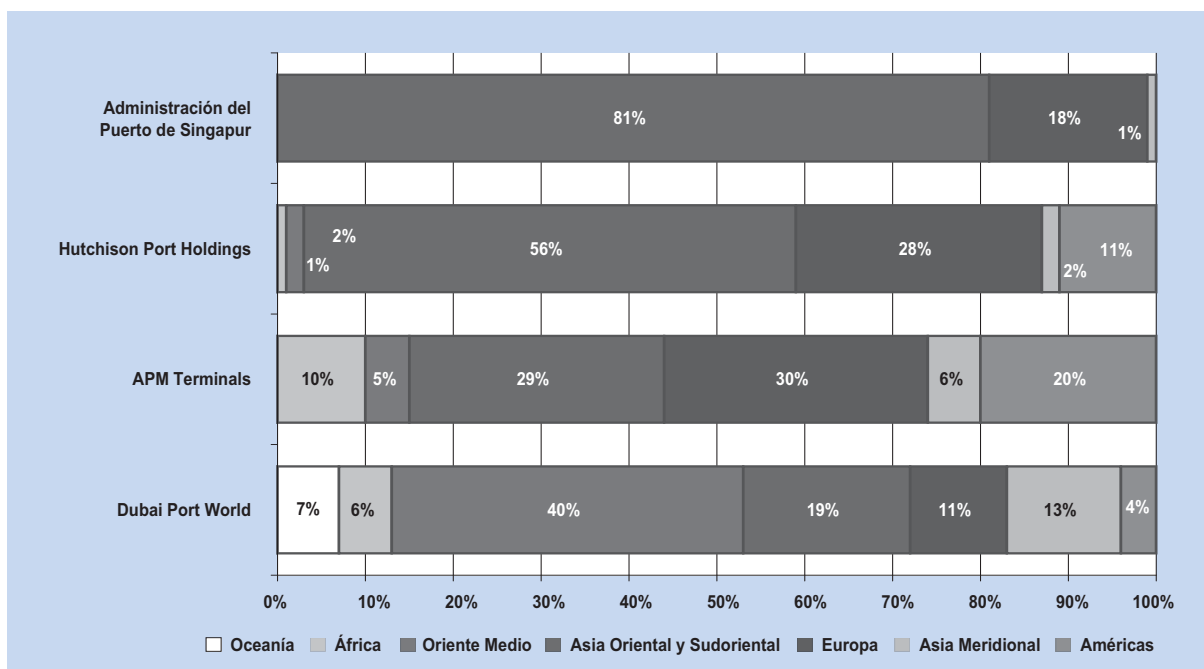
logística que amplía sus operaciones en el exterior. DP World comenzó a recibir concesiones en puertos extranjeros algo después que la mayoría de sus principales competidores. Su crecimiento se logró en parte mediante la adquisición en 2006 de P&O, del Reino Unido, que en aquel momento era el cuarto operador portuario más importante del mundo. En la actualidad, DP World maneja aproximadamente 50 terminales en más de 30 países⁴⁰.

DP World ha obtenido utilidades relativamente estables en los últimos cuatro años, y ha podido conservarlas a pesar de una caída del 7,9% en el movimiento de TEU entre 2008 y 2009, que fue con todo un desempeño superior al mundial, que sufrió una caída de alrededor del 10%⁴¹.

Un motivo de la resistencia de la compañía a las perturbaciones económicas es su presencia geográfica, distribuida de forma pareja en todos los continentes aunque se centra en el Oriente Medio (gráfico 6.6). DP World creció más rápidamente que el mercado durante la recuperación económica iniciada en 2009 y aumentó su participación en el mercado hasta aproximadamente el 10% del movimiento portuario mundial de contenedores, en comparación con el 8,9% que tenía en 2008 (cuadro 6.15).

Incluso durante la crisis económica, y a pesar de las dificultades financieras de la empresa matriz Dubai

Gráfico 6.6. Concentración regional de los principales operadores portuarios



Fuente: Presentaciones de la empresa DP World, disponibles en <http://www.dpworld.com> y consultadas en abril de 2011.

Cuadro 6.15. Desempeño de Dubai Ports World

Indicadores del desempeño de Dubai Ports World	2007	2008	2009	2010
Movimiento agregado, en millones de TEU	24,0	27,8	25,6	27,8
Tasa de utilización de terminales, en porcentaje	81,0	80,0	74,0	80,0
Ingresos, en millones de dólares	2 613	3 283	2 821	3 078
EBIDTA ajustado, en millones de dólares	1 063	1 340	1 072	1 240
Margen de EBIDTA ajustado, en porcentaje	40,7	40,8	38,0	40,3
Porcentaje del movimiento mundial, en TEU	8,8	8,9	9,5	10,0

Fuente: Presentaciones de la empresa DP World, disponibles en <http://www.dpworld.com> y consultadas en abril de 2011. Asimismo, datos recibidos directamente de DP World.

Nota: EBITDA: ganancias antes de deducir intereses, impuestos, depreciación y amortización. directly from DP World.

World, DP World no cambió esencialmente su estrategia de crecimiento a largo plazo. Sigue dedicada a nuevos proyectos portuarios y ampliaciones de la capacidad en África, Asia, Europa y América del Sur, con inversiones totales previstas de 2.500 millones de dólares entre 2010 y 2012⁴². La distribución geográfica de la cartera de DP World y de otros tres operadores portuarios se muestra en el gráfico 6.6. Todos ellos tienen una posición sólida en sus mercados regionales locales, y se diversifican internacionalmente a otros lugares del mundo ampliando su capacidad en varios continentes. Los puertos nacionales de Dubai (Emiratos Árabes Unidos), la RAE de Hong Kong (China) y Singapur son puertos centrales regionales que brindan servicios de tránsito y transbordo a los países vecinos. No pueden depender únicamente de la carga que captan de las importaciones y exportaciones. Esto los obliga a modernizarse constantemente y ofrecer sus servicios a precios competitivos, lo cual constituye una base para su ulterior participación en terminales de contenedores extranjeras.

11. Otros sectores vinculados con la actividad marítima

Los países en desarrollo tienen también una participación creciente en varios otros sectores relacionados con la actividad marítima.

Construcción de contenedores. En la actualidad, China construye la mayoría de los contenedores. El país cuenta con capacidad manufacturera, y además tiene necesidad de contenedores vacíos debido a su superávit en el comercio contenedorizado.

Arrendamiento de contenedores. Aproximadamente un tercio de los contenedores no son de propiedad de los porteadores marítimos sino de arrendadores.

La mayoría de ellos tiene sede en los Estados Unidos y se dedica también al arrendamiento de otros bienes y equipos de capital.

Reparación de buques. Los buques necesitan mantenimiento y reparaciones. Varios países en desarrollo ofrecen estos servicios. Por ejemplo, Colombia, que tiene una ventajosa ubicación geográfica cerca del Canal de Panamá, ha elaborado recientemente planes para ampliar su capacidad de reparación de buques.

Suministro de combustible. Los buques necesitan proveerse de combustible de propulsión en estaciones que no estén muy lejos de sus rutas mercantiles. En principio, pues, es posible suministrar combustible marítimo en cualquier puerto de escala. El mayor puerto de suministro de combustible marítimo en el mundo es Singapur, seguido de Rotterdam.

Corretaje. La compra o fletamento de buques habitualmente se lleva a cabo por medio de corredores marítimos, que actúan como intermediarios entre los armadores y los fletadores que utilizan los buques para el transporte de carga, o entre los vendedores y los compradores de buques. El Institute of Chartered Ship Brokers, el Baltic Exchange y Clarksons —la mayor empresa de corretaje marítimo del mundo— están todos ellos situados en Londres.

Agencias de buques. La mayoría de las empresas de transporte marítimo, especialmente las que no son de línea, no cuentan con su propia red de oficinas representantes. Cuando sus buques visitan un puerto extranjero, dependen de los agentes de buques para el suministro del combustible marítimo, las gestiones ante las autoridades y la asistencia a la tripulación. La red más vasta de agentes independientes de buques es Multiport, cuya secretaría se encuentra en Londres. Muchos agentes de buques son compañías

relativamente pequeñas y locales; no obstante, hay algunas que tienen alcance mundial, especialmente GAC (Emiratos Árabes Unidos), Inchcape (Reino Unido) y Wilhelmsen Ship (Noruega).

C. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

1. Participación de los países en desarrollo en los negocios marítimos

En los últimos decenios, los países en desarrollo han ampliado sustancialmente sus esferas de competencia en sectores marítimos de elevada sofisticación y complejidad técnica. Inicialmente fueron participantes importantes en el suministro de gente de mar y en la matrícula de buques, y actualmente se están incorporando prácticamente a todos los sectores marítimos importantes.

Como se muestra en el cuadro 6.16, en la actualidad los países en desarrollo poseen una proporción de más del 50% en 6 de los 11 sectores que abarca el cuadro. En la construcción naval, el desguace de buques y el suministro de gente de mar, los países en desarrollo representan más de las tres cuartas partes de la oferta. En 3 de los 11 sectores siguen preponderando

los países desarrollados, con alrededor de un 90% del mercado, especialmente en los servicios de seguros de Pel, la financiación de buques y su clasificación.

2. Posibles obstáculos a la participación en los negocios marítimos

La posibilidad de que nuevos participantes se incorporen al mercado de determinada actividad marítima depende de numerosos factores geográficos, políticos, históricos y económicos, como queda demostrado en los distintos estudios de casos que se presentaron en la sección B del presente capítulo. Al mismo tiempo, también hay algunos aspectos generales que permiten una comparación de diferentes actividades marítimas y una evaluación de las posibilidades de que nuevos participantes ingresen en determinado mercado. Uno de esos aspectos es el nivel de concentración del mercado; puede ser más difícil para un país desarrollar un sector si esa actividad está dominada por un número reducido de países. Otro posible obstáculo a su incorporación es el nivel general de desarrollo del país: establecer o fortalecer un sector marítimo puede exigir ciertas capacidades institucionales, técnicas y humanas de que no necesariamente dispongan los países en desarrollo.

Cuadro 6.16. Comparación entre los sectores marítimos

Sector marítimo	Porcentaje de los cuatro principales países/economías	Porcentaje de los diez principales países/economías	Porcentaje en el mercado de los países en desarrollo entre los diez principales	Número de países/economía en desarrollo entre los diez principales	PIB promedio per capita (dólares)	Multiplicador del PIB promedio per capita mundial
Construcción naval (TPM)	95,4	98,2	76,4	6	19 368,8	2,3
Desguace de buques (TPM)	94,3	99,0	99,0	5	2 094,0	0,2
Servicios de seguros: Pel (TPM)	91,2	74,62	2,4	2	48 628,0	5,7
Financiación de buques (dólares)	70,2	98,1	8,7	1	41 198,0	4,8
Ship classification (dwt)	65,0	95,4	10,6	2	36 629,3	4,3
Clasificación de buques (TPM)	49,7	69,1	26,1	4	31 150,1	3,6
Ship registration (dwt)	45,9	72,0	53,2	6	9 219,6	1,1
Propiedad de los buques (TPM)	43,9	61,7	67,4	5	35 639,6	4,1
Operación de puertos: terminales de contenedores (TEU)	36,9	73,24	41,5	5	35 847,1	4,2
Marineros (número de personas)	35,1	50,0	89,5	8	10 603,6	1,2
Oficiales (número de personas)	30,8	52,0	75,4	6	15 314,8	1,8

Fuente: Véase la sección 6.B. Los cálculos se basan en el último año disponible.

Concentración del mercado. Dado que los países se especializan en diferentes actividades marítimas, suele ocurrir un proceso de concentración del mercado (cuadro 6.16). En la construcción naval, el desguace de buques y los servicios de seguros, cuatro países representan en conjunto más del 90% del mercado mundial. Los sectores que están distribuidos de manera más pareja entre un crecido número de países son el suministro de gente de mar y la operación de portacontenedores, en los que la proporción total en el mercado de los principales cuatro países es inferior al 40%.

Nivel de desarrollo económico. En el cuadro 6.16 también puede apreciarse, para cada sector marítimo, el PIB promedio *per capita* como indicador de la etapa de desarrollo económico⁴³. El desguace de buques se lleva a cabo en países con el menor PIB promedio *per capita* (2.094 dólares); en escala ascendente, las actividades que lo siguen son la matrícula de buques y el suministro de marineros. En el otro extremo del espectro, el PIB promedio *per capita* más elevado se registra en los países sede de los clubes de Pel (48.628 dólares), y luego se sitúan la financiación de buques, la operación de portacontenedores y la operación de terminales de contenedores.

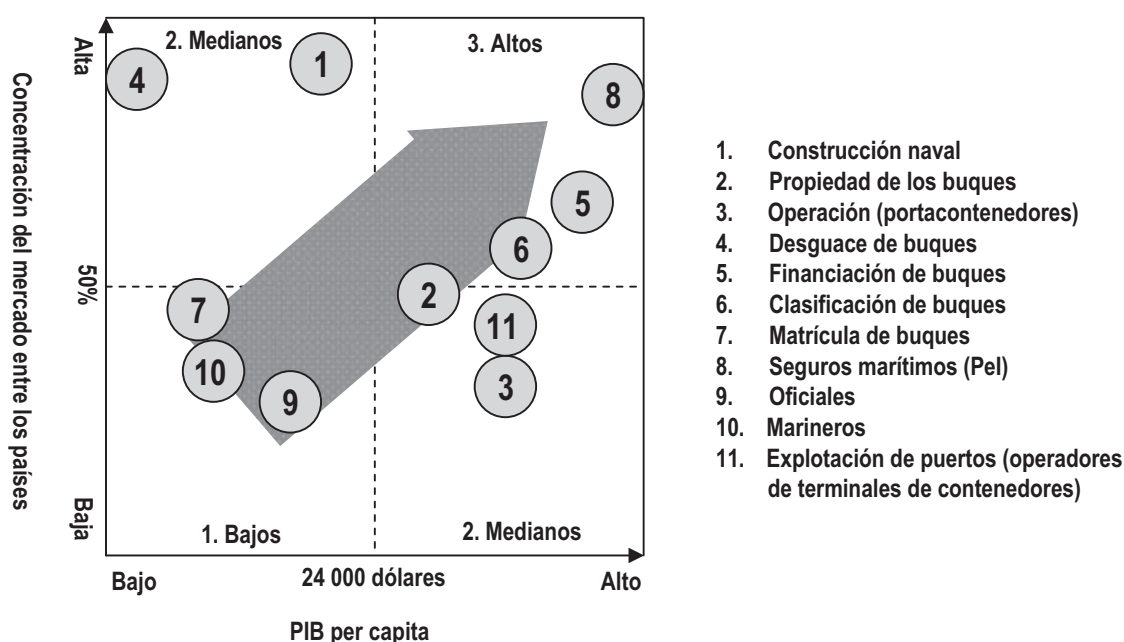
El gráfico 6.7 es una matriz que combina estos dos indicadores: el PIB *per capita* en el eje X y la concentración del mercado entre los países en el eje

Y. Los datos específicos de cada sector utilizados para crear este gráfico se tomaron del cuadro 6.16. En la matriz se agrupan los sectores observados en cuatro cuadrantes que evalúan los obstáculos a la incorporación en el mercado de los países en desarrollo para cada sector de negocios marítimos. Un alto nivel de concentración, unido a un elevado PIB promedio *per capita* (cuadrante 3) significa que solo unos pocos países (principalmente, países desarrollados) participan en la actividad (por ejemplo, financiación y seguro de buques). Es probable que resulte más difícil para los países en desarrollo ingresar en estos sectores que establecerse en sectores marítimos que tienen una baja concentración del mercado y están ubicados en economías de menor nivel de desarrollo económico (cuadrante 1).

3. Vínculos entre las actividades marítimas

Las actividades marítimas están cada vez más distribuidas geográficamente entre los distintos países, y cada uno de ellos se especializa en un sector o en unos pocos sectores. Como resultado de la creciente distancia entre la mayoría de los sectores, puede parecer que se están desarrollando de manera cada vez más independiente entre sí. Aunque esto es cierto

Gráfico 6.7. Obstáculos a la incorporación de los países en desarrollo al mercado de negocios marítimos



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con los datos del cuadro 6.16.

para algunos sectores, siguen existiendo vínculos entre ellos. Dichos vínculos pueden ser de dos tipos.

En primer lugar, es posible que un sector proporcione servicios a otro, y en este caso la cercanía geográfica puede ser ventajosa. Si bien esto tiene menos importancia que hace unos decenios, a los armadores puede resultarles ventajoso, por ejemplo, contar con servicios de seguros y financiación en el mismo país. Otro ejemplo es el de la clasificación de buques, en que puede resultar conveniente para las empresas estar más cerca de sus clientes que construyen y operan buques y de los bancos que financian las unidades que deben ser clasificadas.

En segundo término, diferentes sectores pueden necesitar el mismo tipo de insumos y entorno. Unos costos laborales bajos pueden ser ventajosos tanto para el desguace de buques como para el suministro de gente de mar. La base industrial es importante para la construcción, ya sea de buques o de grúas portuarias. Un sector de servicios desarrollado y un sólido marco jurídico son condiciones básicas para prestar servicios competitivos de banca y seguros.

En vista de estos dos posibles vínculos, cabe prever que se encontrarán varias actividades marítimas en el mismo país. Los datos sobre los sectores marítimos que comprende el análisis indican que efectivamente así ocurre. En el cuadro 6.17 se muestran los coeficientes de correlación parcial que

existen entre pares de sectores. Un valor positivo significa que cuando aumenta la participación del país en un sector, también aumentará su participación en el otro. El coeficiente de correlación parcial se sitúa entre -1 (correlación completamente negativa) y +1 (correlación completamente positiva)⁴⁴.

El coeficiente de correlación entre oficiales y marineros es de 0,73, lo cual indica que es muy probable que los países que proporcionan oficiales también suministren marineros. Países como Filipinas erigieron una infraestructura educativa para marineros, y en la actualidad suministran oficiales con elevado nivel de calificaciones. También existe una correlación entre la propiedad y la operación de los buques (0,47). Uno de sus motivos es que los operadores de buques a menudo poseen una parte de su flota y fletan la capacidad faltante con el fin de reaccionar con más agilidad ante las fluctuaciones de la demanda. En cambio, algunos otros sectores rara vez están ubicados en el mismo país; por ejemplo, el coeficiente de correlación entre el desguace de buques y los servicios de seguros es de cero.

En el anexo VII pueden encontrarse más ejemplos de países que participan en diferentes grupos de sectores marítimos que correlacionan entre sí; allí se muestran las proporciones en el mercado de los distintos países. Por ejemplo, Bangladesh y el Pakistán son países prominentes en el desguace de

Cuadro 6.17. Análisis de la correlación entre sectores marítimos e indicadores económicos

	Construcción naval	Propiedad de buques	Operación de buques	Desguace de buques	Financiación de buques	Clasificación de buques	Matrícula de buques	Seguros marítimos	Suministro de gente de mar (oficiales)	Suministro de gente de mar (marineros)	Explotación portuaria
Construcción naval	1,00										
Propiedad de buques	0,52	1,00									
Operación de buques	0,43	0,47	1,00								
Desguace de buques	0,33	0,20	0,15	1,00							
Financiación de buques	-0,04	0,25	0,30	-0,07	1,00						
Clasificación de buques	0,37	0,57	0,32	0,05	0,40	1,00					
Matrícula de buques	0,10	0,22	0,13	0,07	-0,07	0,10	1,00				
Seguros marítimos	0,08	0,20	0,03	-0,00	0,13	0,68	0,10	1,00			
Suministro de gente de mar (oficiales)	0,36	0,38	0,19	0,53	-0,08	0,33	0,12	0,18	1,00		
Suministro de gente de mar (marineros)	0,37	0,29	0,20	0,49	-0,03	0,19	0,11	0,06	0,73	1,00	
Explotación portuaria	0,22	0,30	0,50	0,15	0,37	0,12	0,23	-0,00	0,15	0,15	1,00
Indicación convencional:			≥ 0,4			≥ 0,5					

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, con datos tomados del anexo VII

buques, y también tienen alguna participación en el suministro de gente de mar. Liberia y San Vicente y las Granadinas tienen registros de libre matrícula, pero no participan en ningún otro sector marítimo. Fuera de que sus economías son de dimensiones diferentes, la Argentina, el Brasil y China tienen perfiles marítimos similares: los tres países se dedican a la construcción naval y cuentan con armadores y operadores de portacontenedores nacionales.

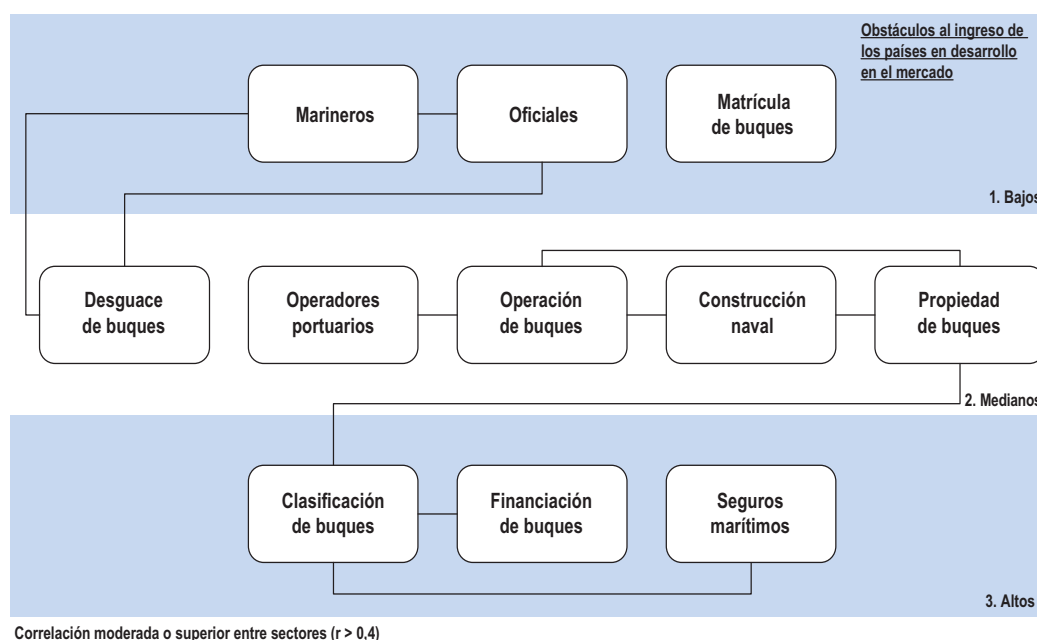
Se han extraído los vínculos entre los distintos sectores marítimos que surgen del anterior análisis de correlación y se los expone en el gráfico 6.8. Las correlaciones de intensidad moderada o superior ($r > 0,4$) se indican con una línea continua. En el gráfico se agrupan los sectores según la importancia de los obstáculos al ingreso en cada sector marítimo, sobre la base de los resultados que se señalan en el gráfico 6.7. Se indica la probabilidad de que un país en desarrollo pueda establecerse en cada uno de los sectores marítimos. Por ejemplo, establecer una actividad marítima del grupo 3 parece difícil para los países en desarrollo. En primer lugar, enfrentan fuertes obstáculos del mercado para incorporarse al sector. En segundo término, existen pocos vínculos con sectores en los que existen menos obstáculos al ingreso al mercado y que puedan ser un estímulo para la localización de la actividad en el mismo país.

4. La globalización del transporte marítimo

En el contexto de la producción globalizada de servicios de transporte marítimo, los países en desarrollo están incursionando cada vez en más sectores. Dominan casi totalmente las esferas de alta densidad de mano de obra y bajos costos, como el desguace de buques y el suministro de gente de mar. También poseen una proporción importante y creciente en el mercado del sector manufacturero y en sectores marítimos de mayor densidad de capital, tales como la construcción, propiedad y operación de los buques. Solo el sector de los servicios tales como seguros, financiación de buques y clasificación de buques ha permanecido hasta ahora principalmente en manos de los países desarrollados, aunque los países en desarrollo también se están incorporando al sector.

Las compañías navieras, tanto de países desarrollados como de países en desarrollo, dependen cada vez más de los bienes y servicios que brindan los países en desarrollo para seguir siendo competitivas. Ya en los años setenta, los navieros utilizaban registros de libre matrícula que les permitían contratar a tripulaciones de países con menores costos laborales. En decenios más recientes, esas compañías también

Gráfico 6.8. Vínculos entre los sectores marítimos



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de los cuadros 6.16 y 6.17.

han comenzado a comprar sus buques a los astilleros de los países en desarrollo, puesto que las unidades construidas en Europa o los Estados Unidos pueden resultar demasiado caras. Actualmente, la globalización de los negocios marítimos permite a las empresas de transporte marítimo abastecerse con los proveedores más económicos. Esto ha llevado a una disminución de los costos del transporte internacional, con el consiguiente beneficio para el comercio mundial de mercancías.

La participación de los países en desarrollo en las actividades marítimas y conexas mundiales ha seguido distintos caminos y estrategias, según fueran los sectores, las ventajas comparativas y las opciones de política. Algunos países en desarrollo se han apoyado en la ventaja que significan para los costos los bajos salarios, otros han ofrecido incentivos fiscales, y otros

más han optado por apoyar el desarrollo de sectores marítimos nacionales mediante políticas industriales y ayuda especializada. Para muchos países en desarrollo, su participación en distintas actividades marítimas ha constituido un desencadenante del progreso económico.

Los encargados de formular políticas que se propongan seguir fortaleciendo la participación de sus países en distintas actividades marítimas tienen que comprender los posibles vínculos entre ellas. También deben tomar en consideración el nivel ya existente de concentración del mercado, así como los posibles vínculos entre el nivel de desarrollo del país y su capacidad para ser un participante competitivo en determinado mercado. Cabe esperar que los datos y experiencias expuestos y analizados en el presente capítulo contribuyan a este empeño.

NOTAS

- ¹ La clasificación de "países en desarrollo" en este capítulo se ajusta a la terminología oficial de las Naciones Unidas (véase también el anexo I).
- ² Porter M (1998). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. Nueva York. Free Press: 30 y sigs.
- ³ Íbid.
- ⁴ *Lloyd's List* (2011). Chinese yards churn out record bulk newbuilders. 12 de enero. Disponible en <http://www.lloydlist.com/ll/sector/dry-cargo/article353837.ece> (consultado en abril de 2011).
- ⁵ Germany Trade and Invest (2010). VR Chinas Schiffsbau mit positivem Jahresergebnis. Disponible en <http://www.gtai.de/fdb-SE,MKT201003168012,Google.html> (consultado en abril de 2011).
- ⁶ Ciccantell PS y Shin K-H (2009). The steel and shipbuilding industries of South Korea: Rising East Asia and globalization. Disponible en http://jwsr.ucr.edu/archive/vol15/Shin_Ciccantell-vol15n2.pdf (consultado en mayo de 2011).
- ⁷ Asociación Mundial del Acero (2010). World crude steel output increases by 15 per cent in 2010. Disponible en <http://www.worldsteel.org/?action=newsdetail&id=319> (visitado en abril de 2011).
- ⁸ Bureau of Labour Statistics (2011). Unit labour costs in national currency, compensation, and output. Disponible en <http://www.bls.gov/news.release/prod4.t02.htm> (consultado en abril de 2011). También: Hourly compensation costs for all employees: Transportation equipment manufacturing. Disponible en <ftp://ftp.bls.gov/pub/special.requests/ForeignLabor/aeind336naics.txt> (consultado en abril de 2011).
- ⁹ Petrobras (2011). Petrobras in numbers. Puede consultarse en <http://www.petrobras.com/en/about-us/profile/> (consultado en mayo de 2011).
- ¹⁰ Secretaría de la UNCTAD, con estadísticas sobre la flota obtenidas de Containerisation International Online. Disponible en <http://www.ci-online.co.uk> (visitado en mayo de 2011).
- ¹¹ Con base en datos de Containerisation International Online.
- ¹² Los datos de este párrafo se basan en presentaciones de la compañía CSAV. Disponibles en <http://www.csav.cl/ir/presentations-en.htm> (visitado en marzo de 2011).

- ¹³ United States Commercial Service (2009). Chile: Maritime ports. Disponible en http://www.amchamchile.cl/sites/default/files/maritime_ports_io.pdf (consultado en septiembre de 2011). También: CEPALC (2009). La planificación de los puertos en América Latina y la evolución del tráfico de contenedores con Asia y el Pacífico. Boletín FAL. Edición 277, N° 9. Disponible en http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/4/38994/FAL_277_port_planning.pdf.
- ¹⁴ Cifras basadas en presentaciones y sitios web de asociaciones de desguace nacionales.
- ¹⁵ Márgenes de utilidades calculadas por Xu Hui, presidente ejecutivo del China Ship Fund. Artículo disponible en http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2010-04/08/content_9703387.htm (consultado en abril de 2011).
- ¹⁶ UNCTAD (2010). *El Transporte Marítimo en 2010*. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta: E.10.II.D.4. Nueva York y Ginebra.
- ¹⁷ Banco Mundial (2010). *The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan*. Disponible en <http://siteresources.worldbank.org/SOUTHASIAEXT/Resources/223546-1296680097256/Shipbreaking.pdf> (visitado en abril de 2011).
- ¹⁸ *Ibid.*
- ¹⁹ *Lloyd's List* (2011). The return of Bangladesh. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/sector/dry-cargo/article357812.ece> (consultado en abril de 2011).
- ²⁰ Marine Money (2010). Shipping China. Presentación disponible en <http://www.marinemoney.com>.
- ²¹ Clarkson Research Services (2010). Will Chinese banks make significant inroads into the international ship financing arena? El artículo puede consultarse en <http://www.marinemoney.com>.
- ²² Standard Chartered (2010). Presentación disponible en <http://www.marinemoney.com>.
- ²³ Ince & Co. (2011). Chinese fund for Greek shipowners. Puede consultarse en <http://incelaw.com/news-and-events/News/ch-greek-fund> (visitado en mayo de 2011).
- ²⁴ BIMCO (2009): Ship classification in the world of free competition. Disponible en https://www.bimco.org/en/News/2009/10/21_Feature_Week_43.aspx (consultado en abril de 2011).
- ²⁵ Europa Press Releases (2009). Antitrust: Commission paves way for more competition in ship classification market by making IACS's commitments legally binding. Disponible en <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1513&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> (consultado en abril de 2011).
- ²⁶ Maritime Professional (2010). IRS membership of IACS will put an end to dual class. Puede consultarse en <http://www.maritimeprofessional.com/Blogs/IRS-membership-of-IACS-will-put-an-end-to-dual-cla/June-2010/IRS-membership-of-IACS-will-put-an-end-to-dual-cla.aspx> (visitado en abril de 2011).
- ²⁷ *Lloyd's List* (2010). Class societies wait in line as IACS admits Indian Register. Disponible en <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article171956.ece> (consultado en abril de 2011).
- ²⁸ CombinedMar proporcionó a la UNCTAD los resultados de una reciente comparación entre el costo de los pabellones.
- ²⁹ <http://www.parismou.org/>
- ³⁰ <http://www.igpandi.org/>
- ³¹ *Ibid.*
- ³² Omni (2010). *P&I Report 2010*. Disponible en http://omniltid.ca/PDFS/OMNI_PandI_Report_2010.pdf (consultado en abril de 2011).
- ³³ *Ibid.*
- ³⁴ UN-OHRLS (2011). Role of shipping in sustainable development. Disponible en http://www.un.org/special-rep/ohrls/UN_system/imo.htm (visitado en septiembre de 2011).
- ³⁵ *Philippine News* (2011). Philippines targets to capture 50 per cent of global seafarer demand by 2016. Puede consultarse en <http://www.megascene.net/?p=6.229> (visitado en octubre de 2011).
- ³⁶ El Joint Manning Group es una entidad organizacional que representa a las cinco principales asociaciones de contratación de personal de Filipinas.
- ³⁷ Safety4Sea (2011). Philippines in bid to stamp out illegal seafarer recruitment. Disponible en <http://safewaters.wordpress.com/2010/10/20/shipping-philippines-in-bid-to-stamp-out-illegal-seafarer-recruitment/> (visitado en octubre de 2011).
- ³⁸ ABS-CBN News (2010). RP likely to ratify ILO convention for seafarers. Disponible en <http://www.abs-cbnnews.com/global-philipino/10/07/10/rp-likely-ratify-ilo-convention-seafarers> (consultado en mayo de 2011).
- ³⁹ ABS-CBN News (2011). Remittances saved up to 3-M Pinoys from poverty. Disponible en <http://www.abs-cbnnews.com/business/05/03/11/remittances-saved-2-3m-pinoys-poverty> (consultado en mayo de 2011).
-

40 DP World (2010). Presentaciones de la compañía disponibles en <http://www.dpworld.com> (visitado en abril de 2011). También: datos recibidos directamente del operador portuario.

41 Drewry Publishing (2010). *Global Container Terminal Operators: Annual Review and Forecast 2010*. Londres

42 DP World (2010). Presentaciones de la compañía disponibles en <http://www.dpworld.com> (visitado en abril de 2011). También: datos recibidos directamente del operador del puerto.

43 El PIB promedio *per capita* para cada sector se calculó: a) multiplicando la participación de cada país en el mercado de la actividad por su PIB promedio *per capita*, y b) agregando los resultados para todos los países que participan en la actividad.

44 Las correlaciones se calculan con Excel, utilizando la correlación Pearson. Se calcula así el coeficiente de correlación entre dos variables de medición (en este caso, los datos del sector marítimo) cuando se observan las mediciones de cada variable para cada uno de los sujetos N (los países). Toda observación faltante en cualquier sujeto hace que sea dejado de lado en el análisis. La fórmula que se aplicó es la siguiente:

$$r = \frac{\sum XY - \frac{\sum X \sum Y}{N}}{\sqrt{(\sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{N})(\sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{N})}}$$

En la siguiente lista se incluyen los datos en que se basa cada variable del análisis de correlación:

1. Construcción naval. Los buques construidos en el país, en TB (2009).
 2. Propiedad de buques. Buques de propiedad de empresas de nacionalidad del país de que se trata, en TPM (2010).
 3. Operación de buques. Operadores de portacontenedores del país, en TEU (2010).
 4. Desguace de buques. Buques desguazados en el país, en TB (2010).
 5. Financiación de buques. Cartera de financiación de buques de los bancos del país, en dólares; los datos se refieren solamente a los 25 principales bancos que financian buques (2010).
 6. Clasificación de buques. Buques clasificados por una sociedad de clasificación del país, en TB (2010).
 7. Matrícula de buques. Buques matriculados en los registros del país, en TPM (2010).
 8. Seguros marítimos. Buques asegurados por el club de Pel del país, en TB (2010).
 9. Suministro de gente de mar (oficiales). Número de oficiales suministrados por el país (2010).
 10. Suministro de gente de mar (marineros). Número de marineros suministrados por el país (2010).
 11. Explotación de puertos. Operadores de terminales portuarias de contenedores con sede en el país; movimiento portuario en TEU (2009).
-



ANEXO ESTADÍSTICO

I.	Clasificación de los países y territorios	190
II.	Comercio marítimo mundial, por grupos de países	194
III a)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011	197
III b)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011.....	202
III c)	Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de países y tipos de buques, al 1° de enero de 2011.....	207
IV.	Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1° de enero de 2011	212
V.	Movimiento portuario de contenedores en las economías marítimas, 2008 y 2009	219
VI.	UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, al 1° de enero de 2011	222
VII.	Participación de los países en el mercado de determinadas actividades marítimas, como porcentaje del total mundial	227

Anexo I. Clasificación de los países y territorios ^{a b c d}
I. Economías desarrolladas

Grupo 1	Bermudas Canadá Estados Unidos de América	Groenlandia San Pedro y Miquelón
Grupo 2	Alemania Andorra Austria Bélgica Bulgaria Chipre Dinamarca Eslovaquia Eslovenia España Estonia Finlandia Francia Gibraltar Grecia Guadalupe Guyana Francesa Hungria Irlanda	Islandia Islas Faroe Italia Letonia Lituania Luxemburgo Malta Martinica Mónaco Noruega Países Bajos Polonia Portugal Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte República Checa Reunión Rumania Suecia Suiza
Grupo 3	Israel	Japón
Grupo 4	Australia	Nueva Zelanda

II. Economías en transición

Grupo 5.1 Europa	Albania Belarús Bosnia y Herzegovina Croacia ex República Yugoslava de Macedonia	Federación de Rusia Montenegro República de Moldova Serbia Ucrania
Grupo 5.2 Asia	Armenia Azerbaiyán Georgia Kazajstán	Kirguistán Tayikistán Turkmenistán Uzbekistán

Anexo I. Clasificación de los países y territorios ^{a b c d} (continuación)

III. Economías en desarrollo

Grupo 6.1 África Septentrional	Argelia Egipto Libia	Marruecos Túnez
Grupo 6.2 África Occidental	Benin Burkina Faso Cabo Verde Côte d'Ivoire Gambia Ghana Guinea Guinea-Bissau Liberia	Malí Mauritania Níger Nigeria Santa Elena Senegal Sierra Leona Togo
Grupo 6.3 África Oriental	Burundi Comoras Djibouti Eritrea Etiopía Kenya Madagascar Malawi Mauricio Mayotte	Mozambique República Unida de Tanzania Rwanda Seychelles Somalia Sudán Uganda Zambia Zimbabwe
Grupo 6.4 África Central	Angola Camerún Chad Congo Gabón	Guinea Ecuatorial República Centroafricana República Democrática del Congo Santo Tomé y Príncipe
Grupo 6.5 África Meridional	Botswana Lesotho Namibia	Sudáfrica Swazilandia
Grupo 7.1 Caribe	Anguila Antigua y Barbuda Antillas Neerlandesas Aruba Bahamas Barbados Cuba Dominica Granada Haití Islas Caimán	Islas Turcas y Caicos Islas Vírgenes Británicas Islas Vírgenes de los Estados Unidos Jamaica Montserrat República Dominicana Saint Kitts y Nevis San Vicente y las Granadinas Santa Lucía Trinidad y Tabago

Anexo I. Clasificación de los países y territorios^{a b c d} (continuación)

Grupo 7.2 América Central	Belice Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras México Nicaragua Panamá
Grupo 7.3 América del Sur – Costa septentrional	Guyana Suriname	Venezuela (República Bolivariana de)
Grupo 7.4 América del Sur – Costa occidental	Chile Colombia	Ecuador Perú
Grupo 7.5 América del Sur – Costa oriental	Argentina Bolivia (Estado Plurinacional de) Brasil	Islas Malvinas (Falkland) Paraguay Uruguay
Grupo 8.1 Asia Occidental	Arabia Saudita Bahrein Emiratos Árabes Unidos Iraq Jordania Kuwait	Líbano Omán Qatar República Árabe Siria Turquía Yemen
Grupo 8.2 Asia Meridional	Afganistán Bangladesh Bhután India Irán (República Islámica del)	Maldivas Nepal Pakistán Sri Lanka
Grupo 8.3 Asia Oriental	China RAE de Hong Kong (China) RAE de Macao (China) Mongolia	Provincia china de Taiwán República de Corea República Popular Democrática de Corea
Grupo 8.4 Asia Sudoriental	Brunei Darussalam Camboya Filipinas Indonesia Malasia Myanmar	República Democrática Popular Lao Singapur Tailandia Timor-Leste Viet Nam
Grupo 9 Oceanía	Fiji Guam Isla Christmas (Australia) Isla Wake Islas Marshall Islas Salomón Kiribati Micronesia (Estados Federados de) Nauru	Nueva Caledonia Papua Nueva Guinea Polinesia Francesa Samoa Samoa Americana Tonga Tuvalu Vanuatu

Anexo I. Clasificación de los países y territorios^{a b c d} (conclusión)**Notas al anexo I**

- ^a Esta clasificación ha sido establecida solo 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:
- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| Economías desarrolladas: | Grupos 1, 2, 3 y 4 |
| Economías en transición: | Grupos 5.1 y 5.2 |
| Economías en desarrollo: | Grupos 6, 7, 8 y 9 |
| <i>de las cuales:</i> | |
| África: | Grupos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5 |
| América: | Grupos 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 y 7.5 |
| Asia: | Grupos 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4 |
| Oceanía: | Grupo 9 |
- ^c En algunos casos, cuando procede, los países de libre matrícula figuran en un grupo separado.
- ^d Las estadísticas comerciales se basan en datos registrados en los puertos de carga y descarga. El comercio procedente de países vecinos o con destino a ellos se atribuye a los países en los que están situados los puertos; de ahí que no figuren en los cuadros los países sin litoral. En cambio, los datos estadísticos sobre las marinas mercantes contienen datos de los países sin litoral que poseen flotas.

Anexo II. Comercio marítimo mundial^a, por grupos de países (en millones de toneladas)

Región ^a	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Productos ^b			Crudo	Productos ^b		
Economías desarrolladas									
América del Norte	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
Grupo 1	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	523,1	675,5	463,5	135,2	335,0	933,7
Europa	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
Grupo 2	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	83,6	262,8	720,3	1 066,6	478,0	280,5	1 012,2	1 770,7
Japón e Israel	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
Grupo 3	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,5	151,2	175,7	192,1	110,6	480,4	783,2
Australia y Nueva Zelandia	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
Grupo 4	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
Subtotal: economías desarrolladas	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	125,7	418,5	2 288,2	2 832,5	1 158,5	545,1	1 888,5	3 592,1
Economías en transición									
Grupos 5.1 y 5.2	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
Economías en desarrollo									
África Septentrional	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
Grupo 6.1	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	103,6	64,5	76,2	244,3	11,3	14,4	171,1	196,8
África Occidental	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
Grupo 6.2	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8
	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	96,3	9,1	53,8	159,2	6,5	11,0	73,2	90,7

Anexo II. Comercio marítimo mundial^a, por grupos de países (en millones de toneladas) (continuación)

Región ^a	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Productos ^b			Crudo	Productos ^b		
África Oriental	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
Grupo 6.3	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
África Central	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
Grupo 6.4	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	124,5	2,0	9,2	135,7	1,6	2,7	11,4	15,8
África Meridional	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
Grupo 6.5	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,5	35,9	59,2
Subtotal: África en desarrollo	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	343,6	81,5	308,2	733,3	42,0	39,3	318,0	399,3
Caribe y América Central	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
Grupos 7.1 y 7.2	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	79,1	26,6	86,9	192,6	34,5	49,7	98,2	182,3
América del Sur: costa septentrional y oriental	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
Grupos 7.3 y 7.5	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	118,3	37,8	592,9	749,0	20,2	14,6	105,0	139,9
América del Sur: costa occidental	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
Grupo 7.4	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	33,6	8,8	145,6	187,9	14,6	12,3	58,4	85,4
Subtotal: América en desarrollo	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	231,0	73,2	825,4	1 129,6	69,3	76,6	261,6	407,5

Anexo II. Comercio marítimo mundial^a, por grupos de países (en millones de toneladas) (conclusión)

Región ^a	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo		Carga seca		Petróleo		Carga seca	
		Crudo	Productos ^b			Crudo	Productos ^b		
Asia Occidental	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
Grupo 8.1	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	742,0	154,1	177,6	1 073,7	23,3	53,1	331,4	407,8
Asia Meridional y Oriental	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
Grupos 8.2 y 8.3	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	123,2	113,9	919,9	1 156,9	519,7	139,7	2 211,7	2 871,1
Asia Sudoriental	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
Grupo 8.4	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	67,8	80,2	812,0	960,1	122,6	107,1	334,8	564,5
Subtotal: Asia en desarrollo	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	932,9	348,2	1 909,5	3 190,7	665,6	300,0	2 877,9	3 843,5
Oceanía en desarrollo	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
Grupo 9	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
Subtotal: economías y territorios en desarrollo	2006	1 527,5	537,1	2 765,0	4 829,5	643,6	355,1	2 644,3	3 642,9
	2007	1 553,9	530,7	2 932,6	5 020,8	742,4	376,3	2 954,3	4 073,0
	2008	1 518,0	515,1	3 049,6	5 082,6	684,9	407,2	3 097,0	4 189,1
	2009	1 453,5	502,9	2 842,0	4 798,4	745,3	386,9	3 232,1	4 364,2
	2010	1 509,0	503,1	3 047,9	5 060,1	776,9	419,6	3 467,1	4 663,7
Total mundial	2006	1 783,4	914,8	5 002,1	7 700,3	1 931,2	893,7	5 053,4	7 878,3
	2007	1 813,4	933,5	5 287,1	8 034,1	1 995,7	903,8	5 240,8	8 140,2
	2008	1 785,2	957,0	5 487,2	8 229,5	1 942,3	934,9	5 409,2	8 286,3
	2009	1 710,5	931,1	5 216,4	7 858,0	1 874,1	921,3	5 036,6	7 832,0
	2010	1 784,9	967,5	5 655,8	8 408,3	1 938,9	969,3	5 469,7	8 377,8

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por países informantes y fuentes especializadas y publicados en los sitios web de los puertos. Los datos a partir de 2006 han sido revisados y actualizados para tomar en cuenta las mejoras en la presentación de informes, en particular las cifras más recientes y una información detallada con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras de 2010 son estimaciones basadas en datos preliminares o en el último año sobre el cual hubo datos disponibles.

^a Véase la composición de los grupos en el anexo I.

^b Comprende GNL, GPL, nafta, gasolina, combustible para reactores, queroseno, aceite ligero, aceite pesado y otros productos.

Anexo III a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, a 1º de enero de 2011 (en miles de TB)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	71	6	0	11	0	54
Argelia	790	21	121	66	0	582
Benin	1	0	0	0	0	1
Cabo Verde	34	3	0	9	0	22
Camerún	17	0	0	2	0	15
Comoras	912	62	277	449	8	116
Congo	4	0	0	0	0	4
Côte d'Ivoire	8	1	0	0	0	7
Djibouti	3	0	0	0	0	3
Egipto	1 114	223	439	203	55	193
Eritrea	13	2	0	10	0	1
Etiopía	112	0	0	112	0	0
Gabón	15	0	0	5	0	9
Gambia	33	4	0	27	0	2
Ghana	107	3	0	17	0	87
Guinea	27	0	0	1	0	26
Guinea-Bissau	6	0	0	1	0	5
Guinea Ecuatorial	41	8	0	9	0	23
Kenya	10	1	0	0	0	9
Libia	865	788	0	27	0	50
Madagascar	15	0	0	6	0	9
Marruecos	390	14	0	16	47	314
Mauricio	73	0	0	14	0	59
Mauritania	47	1	0	1	0	45
Mozambique	40	0	0	6	0	34
Namibia	126	0	0	3	0	123
Nigeria	661	437	0	10	0	214
República Democrática del Congo	12	1	0	0	0	10
República Unida de Tanzania	331	68	28	214	5	16
Santa Elena	2	0	0	0	0	2
Santo Tomé y Príncipe	14	1	4	5	0	4
Senegal	49	0	0	2	0	46
Seychelles	201	122	0	43	0	36
Sierra Leona	824	132	144	425	29	95
Somalia	6	0	0	3	0	3
Sudáfrica	169	13	0	0	0	155
Sudán	24	0	0	20	0	3
Togo	247	26	60	121	23	17
Túnez	189	16	17	50	0	106
<i>Total de las</i>						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	7 603	1 955	1 091	1 888	167	2 503

Anexo III a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, a 1º de enero de 2011 (en miles de TB) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Argentina	623	284	40	42	13	244
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	1 283	431	367	249	157	80
Belice	1 374	36	258	800	0	280
Bolivia (Estados Plurinacional de)	136	7	52	68	0	10
Brasil	2 393	915	459	254	277	487
Chile	871	215	246	71	23	315
Colombia	90	4	0	39	0	47
Costa Rica	5	0	0	0	0	5
Cuba	54	0	1	7	0	45
Curaçao	1 263	99	81	911	6	166
Dominica	908	268	512	81	0	46
Ecuador	334	199	0	6	0	130
El Salvador	11	0	0	0	0	11
Granada	2	0	0	1	0	1
Guatemala	4	0	0	0	0	4
Guyana	42	6	0	23	0	14
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	522	81	39	191	2	210
Islas Caimán	3 024	1 222	632	957	0	213
Islas Malvinas (Falkland)d	46	0	0	0	0	46
Islas Turcas y Caicos	2	0	0	0	0	2
Islas Vírgenes Británicas	20	0	0	0	0	19
Jamaica	170	0	98	41	28	4
México	1 459	631	126	50	0	652
Nicaragua	5	1	0	1	0	3
Paraguay	46	2	0	30	7	8
Perú	454	206	0	20	0	228
República Dominicana	6	0	0	1	0	5
Saint Kitts y Nevis	972	119	285	410	8	150
Suriname	5	2	0	1	0	1
Trinidad y Tabago	52	3	0	1	0	48
Uruguay	98	13	2	6	0	77
Venezuela (República Bolivariana de)	1 062	462	121	34	0	445
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</i>	17 339	5 207	3 320	4 295	521	3 996
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	1 661	880	0	272	204	304
Bahrein	532	108	33	1	247	144
Bangladesh	880	65	478	266	35	35

Anexo III a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, a 1º de enero de 2011 (en miles de TB) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Brunei Darussalam	493	5	0	3	0	484
Camboya	1 776	42	207	1 313	19	195
China	34 705	6 772	15 727	4 430	5 208	2 569
Emiratos Árabes Unidos	1 087	377	63	79	345	222
Filipinas	5 256	452	2 286	1 525	308	686
India	9 244	4 935	2 576	315	254	1 164
Indonesia	9 279	2 689	1 444	2 442	738	1 965
Irán (República Islámica del)	755	80	200	217	30	228
Iraq	19	17	0	0	0	2
Jordania	217	137	0	38	0	42
Kuwait	1 908	1 272	46	96	269	225
Líbano	128	0	19	106	0	3
Malasia	8 073	3 344	222	473	670	3 364
Maldivas	111	6	1	92	0	12
Mongolia	655	2	466	144	5	38
Myanmar	195	3	14	147	1	29
Omán	29	1	0	2	0	26
Pakistán	340	175	103	37	0	25
Provincia china de Taiwán	2 869	654	1 155	115	689	255
Qatar	960	302	70	1	300	287
RAE de Hong Kong (China)	55 543	11 904	28 858	3 129	10 411	1 242
RAE de Macao (China)	2	0	0	0	0	2
República Árabe Siria	178	0	51	124	0	3
República de Corea	12 513	868	7 955	1 335	741	1 615
República Democrática Popular Lao	0	0	0	0	0	0
República Popular Democrática de Corea	814	56	102	583	22	51
Singapur	44 870	17 622	9 045	4 203	9 922	4 078
Sri Lanka	197	11	45	101	16	24
Tailandia	2 941	1 116	594	688	234	309
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquía	5 947	1 028	2 407	1 548	503	461
Viet Nam	3 704	933	1 079	1 367	131	194
Yemen	35	17	0	5	0	13
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	207 917	55 876	75 246	25 197	31 301	20 296
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	34	0	0	8	0	26
Islas Salomón	11	0	0	2	0	9
Kiribati	548	89	197	196	0	66
Micronesia (Estados Federados de)	13	0	0	6	0	6
Papua New Guinea	104	4	17	65	0	17
Samoa	12	0	0	8	0	4

Anexo III a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, a 1º de enero de 2011 (en miles de TB) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Tonga	53	1	6	32	0	15
Tuvalu	763	373	138	145	11	97
Vanuatu	2 435	4	1 099	266	25	1 040
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	3 974	471	1 458	729	36	1 280
<i>TOTAL DE LAS ECONOMÍAS EN DESARROLLO</i>	236 832	63 509	81 115	32 108	32 025	28 075
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	15 283	366	418	434	13 335	729
Australia	1 698	122	298	154	0	1 124
Austria	10	0	0	10	0	0
Bélgica	4 501	1 010	1 585	203	99	1 603
Bulgaria	422	8	271	125	0	18
Canadá	3 060	530	1 260	114	16	1 140
Dinamarca	12 259	3 517	215	414	6 557	1 556
Eslovaquia	56	0	10	46	0	0
Eslovenia	2	0	0	0	0	2
España	3 073	592	27	330	52	2 073
Estados Unidos	11 941	2 314	1 172	1 882	3 354	3 220
Estonia	375	8	0	11	0	356
Finlandia	1 450	364	4	474	29	581
Francia	6 668	2 704	181	154	1 833	1 796
Grecia	40 795	23 437	12 638	288	2 169	2 264
Guernsey	0	0	0	0	0	0
Irlanda	218	13	0	129	5	71
Islandia	155	0	0	1	0	154
Israel	283	3	0	2	268	9
Italia	17 044	5 164	3 468	2 638	949	4 825
Japón	16 858	3 292	5 561	2 711	115	5 179
Jersey	1	0	0	0	0	1
Letonia	264	48	0	23	0	193
Lituania	418	1	0	213	10	194
Luxemburgo	1 030	132	51	253	207	387
Noruega	16 529	5 012	2 389	4 174	5	4 948
Nueva Zelandia	405	57	38	136	7	167
Países Bajos	6 738	443	40	3 054	1 123	2 078
Polonia	162	5	0	15	0	142
Portugal	1 225	360	51	310	57	448
Reino Unido	18 542	1 683	1 512	3 462	8 981	2 904
Rumania	92	5	0	16	0	70
Suecia	3 561	221	26	2 045	0	1 269
Suiza	705	55	448	82	114	6
<i>Total de la ECONOMÍAS DESARROLLADAS</i>	185 824	51 465	31 665	23 903	39 286	39 506

Anexo III a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, a 1º de enero de 2011 (en miles de TB) (conclusión)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	57	0	3	52	0	2
Azerbaiyán	741	248	0	112	0	382
Croacia	1 510	667	663	40	0	139
Federación de Rusia	7 711	1 391	440	2 871	143	2 866
Georgia	711	21	132	480	8	70
Kazajstán	117	60	0	5	0	52
Montenegro	5	0	0	2	0	4
República de Moldova	363	22	66	266	0	9
Turkmenistán	74	24	0	17	0	33
Ucrania	787	25	73	368	0	321
<i>Total de las ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	12 076	2 457	1 377	4 213	151	3 877
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	10 738	15	901	3 797	5 892	133
Bahamas	50 370	18 847	8 007	6 845	1 599	15 072
Bermudas	10 536	1 259	1 800	118	564	6 795
Chipre	20 732	5 397	8 480	1 355	4 164	1 336
Isla de Man	11 621	6 345	2 923	363	95	1 895
Islas Marshall	62 011	27 190	17 753	1 475	5 643	9 950
Liberia	106 708	37 381	26 611	4 156	33 415	5 146
Malta	38 738	12 795	16 425	3 054	3 540	2 925
Panamá	201 264	36 925	94 752	23 554	31 963	14 071
San Vicente y las Granadinas	4 707	181	1 590	2 173	178	585
<i>Total de los DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	517 425	146 334	179 241	46 891	87 053	57 907
Pabellón no conocido	5 957	682	982	2 107	201	1 986
Total mundial^e	958 115	264 446	294 379	109 222	158 717	131 351

Anexo III b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en miles de TPM)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	58	10	0	14	0	34
Argelia	809	30	204	66	0	509
Benin	0	0	0	0	0	0
Cabo Verde	22	5	0	12	0	6
Camerún	10	0	0	4	0	6
Comoras	1 217	105	458	553	12	90
Congo	1	0	0	0	0	1
Côte d'Ivoire	4	1	0	0	0	3
Djibouti	1	0	0	0	0	1
Egipto	1 596	388	776	210	63	159
Eritrea	14	3	0	10	0	1
Etiopía	146	0	0	146	0	0
Gabón	9	0	0	5	0	4
Gambia	11	5	0	5	0	2
Ghana	81	5	0	22	0	55
Guinea	13	0	0	0	0	12
Guinea-Bissau	2	0	0	0	0	2
Guinea Ecuatorial	35	14	0	11	0	11
Kenya	8	2	0	0	0	6
Libia	1 522	1 461	0	33	0	28
Madagascar	12	0	0	8	0	4
Marruecos	217	20	0	14	55	127
Mauricio	66	1	0	12	0	54
Mauritania	25	2	0	1	0	21
Mozambique	35	0	0	11	0	25
Namibia	71	0	0	2	0	70
Nigeria	952	729	0	17	0	206
República Democrática del Congo	14	2	0	1	0	12
República Unida de Tanzania	472	117	45	295	7	8
Santa Elena	1	0	0	0	0	1
Santo Tomé y Príncipe	18	1	7	7	0	2
Senegal	21	0	0	3	0	17
Seychelles	287	201	0	56	0	30
Sierra Leona	1 089	214	225	536	38	76
Somalia	7	0	0	4	0	2
Sudáfrica	102	18	0	0	0	84
Sudán	26	0	0	25	0	1
Togo	347	40	99	166	32	10
Túnez	113	24	26	35	0	27
<i>Total de las</i>						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	9 436	3 398	1 841	2 283	206	1 708

Anexo III b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en miles de TPM) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1	0	0	1	0	0
Argentina	905	538	88	59	18	202
Aruba	0	0	0	0	0	0
Barbados	1 882	674	618	321	211	58
Belice	1 628	61	394	943	0	230
Bolivia (Estado Plurinacional de)	193	12	83	88	0	11
Brasil	3 418	1 471	794	301	358	494
Chile	1 127	363	411	85	30	239
Colombia	109	7	0	55	0	48
Costa Rica	1	0	0	0	0	1
Cuba	49	1	1	9	0	38
Curaçao	1 698	172	148	1 137	8	232
Dominica	1 603	477	969	115	0	42
Ecuador	416	339	0	5	0	72
El Salvador	2	0	0	0	0	2
Granada	1	0	0	1	0	0
Guatemala	3	1	0	0	0	2
Guyana	45	9	0	28	0	7
Haití	1	0	0	1	0	0
Honduras	550	146	67	252	2	83
Islands Malvinas (Falkland)d	34	0	0	0	0	34
Islas Caimán	3 688	2 026	1 015	397	0	249
Islas Turcas y Caicos	0	0	0	0	0	0
Islas Vírgenes Británicas	11	1	0	1	0	10
Jamaica	232	0	156	41	35	1
México	1 862	1 046	228	35	0	553
Nicaragua	3	1	0	1	0	1
Paraguay	53	4	0	39	8	2
Perú	471	327	0	30	0	114
República Dominicana	2	0	0	1	0	1
Saint Kitts y Nevis	1 300	187	472	550	10	82
Suriname	6	3	0	2	0	1
Trinidad y Tabago	20	4	0	0	0	16
Uruguay	63	19	3	8	0	32
Venezuela (República Bolivariana de)	1 530	789	201	45	0	496
<i>Total de las</i>						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA	22 907	8 676	5 647	4 551	681	3 352
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	2 246	1 519	0	272	221	234
Bahrein	622	192	44	1	271	113
Bangladesh	1 369	113	813	370	48	24

Anexo III b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en miles de TPM) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Brunei Darussalam	433	7	0	3	0	423
Camboya	2 185	64	300	1 694	24	103
China	52 741	11 702	27 225	5 698	6 243	1 873
Emiratos Árabes Unidos	1 376	633	87	86	378	193
Filipinas	6 946	723	3 640	1 859	371	354
India	15 278	8 907	4 497	352	328	1 194
Indonesia	12 105	4 440	2 406	3 084	978	1 197
Irán (República Islámica del)	993	120	346	277	41	209
Iraq	29	27	0	0	0	2
Jordania	343	290	0	41	0	13
Kuwait	3 006	2 330	78	74	292	233
Libano	130	1	30	96	0	3
Malasia	10 725	5 889	389	512	820	3 115
Maldivas	145	12	2	125	0	7
Mongolia	1 050	3	792	200	7	48
Myanmar	220	5	24	178	0	14
Omán	15	2	0	2	0	11
Pakistán	593	322	189	55	0	26
Provincia china de Taiwán	4 310	1 112	2 121	157	775	145
Qatar	1 296	546	116	0	331	303
RAE de Hong Kong (China)	91 733	21 456	52 925	4 125	12 061	1 166
RAE de Macao (China)	2	0	0	0	0	2
República Árabe Siria	253	0	84	169	0	0
República de Corea	20 155	1 470	14 707	1 736	938	1 304
República Democrática Popular Lao	2	0	0	2	0	0
República Popular Democrática de Corea	1 194	96	171	852	31	44
Singapur	67 287	31 351	16 603	3 211	11 670	4 452
Sri Lanka	267	20	75	139	17	16
Tailandia	4 564	2 001	970	988	319	285
Timor-Leste	0	0	0	0	0	0
Turquía	8 745	1 759	4 160	1 913	631	283
Viet Nam	5 899	1 540	1 834	2 210	175	140
Yemen	36	28	0	2	0	6
<i>Total de las ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	318 294	98 679	134 630	30 481	36 969	17 535
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	16	0	0	6	0	10
Islas Salomón	8	0	0	2	0	6
Kiribati	815	151	348	267	0	49
Micronesia (Estados Federados de)	10	0	0	6	0	4
Papua New Guinea	122	6	23	80	0	12
Samoa	10	0	0	9	0	1
Tonga	58	1	7	40	0	10

Anexo III b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en miles de TPM) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Tuvalu	1 202	683	228	182	15	94
Vanuatu	3 023	6	1 805	274	29	909
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	5 265	847	2 412	866	44	1 095
<i>Total de las ECONOMÍAS EN DESARROLLO</i>	355 902	111 600	144 529	38 181	37 901	23 691
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	17 566	554	828	458	15 341	385
Australia	1 947	202	482	145	0	1 118
Austria	12	0	0	12	0	0
Bélgica	6 800	1 940	3 057	119	122	1 562
Bulgaria	597	13	439	133	0	11
Canadá	3 465	889	1 893	102	17	565
Dinamarca	14 739	5 724	420	330	7 186	1 080
Eslovaquia	74	0	15	58	0	0
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
España	2 750	1 076	42	214	66	1 353
Estados Unidos de América	12 662	3 949	2 233	978	3 618	1 884
Estonia	97	13	0	15	0	69
Finlandia	1 157	610	4	385	37	122
Francia	8 336	4 987	348	86	1 993	921
Grecia	71 420	43 883	23 712	315	2 371	1 139
Guernsey	0	0	0	0	0	0
Irlanda	242	18	0	188	7	27
Islandia	66	0	1	1	0	64
Israel	343	5	0	3	330	5
Italia	19 440	8 814	6 435	1 646	1 054	1 492
Japón	22 201	6 098	10 220	2 472	126	3 285
Jersey	1	0	0	1	0	0
Letonia	159	81	0	21	0	57
Lituania	350	2	0	262	14	72
Luxemburgo	1 135	201	85	144	237	468
Mónaco	0	0	0	0	0	0
Noruega	20 081	8 672	4 248	3 176	7	3 978
Nueva Zelandia	387	89	56	171	8	63
Países Bajos	7 036	677	49	3 899	1 316	1 096
Polonia	103	7	0	20	0	75
Portugal	1 212	632	81	270	73	157
Reino Unido	19 352	2 659	2 799	2 405	10 012	1 476
Rumania	65	8	0	14	0	43
Suecia	1 762	326	36	1 115	0	285
Suiza	1 129	87	772	106	157	7
<i>Total de las ECONOMÍAS DESARROLLADAS</i>	236 682	92 214	58 254	19 261	44 092	22 861

Anexo III b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en miles de TPM) (conclusión)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	82	0	4	77	0	1
Azerbaiyán	660	353	0	122	0	184
Croacia	2 480	1 244	1 154	49	0	33
Federación de Rusia	7 400	2 006	615	3 266	149	1 364
Georgia	929	35	207	629	12	45
Kazajistán	143	103	0	5	0	36
Montenegro	3	0	0	2	0	1
República de Moldova	477	38	101	332	0	6
Turkmenistán	75	34	0	15	0	25
Ucrania	789	43	118	440	0	188
<i>Total de las ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	13 038	3 856	2 200	4 937	161	1 884
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	13 892	23	1 454	4 824	7 448	144
Bahamas	67 465	34 764	14 113	6 219	1 804	10 566
Bermudas	10 860	2 336	3 471	119	577	4 357
Chipre	32 321	9 729	15 070	1 679	4 964	880
Isla de Man	19 422	11 403	5 521	417	124	1 958
Islas Marshall	98 757	49 585	32 248	1 497	6 772	8 655
Liberia	166 246	67 826	48 578	4 305	39 646	5 891
Malta	61 294	22 886	29 533	3 482	4 087	1 307
Panamá	306 032	67 141	172 641	18 360	35 796	12 094
San Vicente y las Granadinas	6 701	340	2 804	2 844	243	469
Total de los DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA	782 990	266 034	325 433	43 744	101 460	46 319
Pabellón no conocido	7 130	1 142	1 622	2 847	246	1 273
Total mundial	1 395 743	474 846	532 039	108 971	183 859	96 028

Anexo III c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en número de buques)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	175	6	0	15	0	154
Argelia	134	12	6	12	0	104
Benin	7	0	0	0	0	7
Cabo Verde	40	3	0	11	0	26
Camerún	66	0	0	6	0	60
Comoras	308	21	20	145	2	120
Congo	20	0	0	0	0	20
Côte d'Ivoire	32	2	0	0	0	30
Djibouti	11	0	0	0	0	11
Egipto	351	40	12	35	3	261
Eritrea	13	1	0	4	0	8
Etiopía	9		0	8	0	1
Gabón	51	1	0	11	0	39
Gambia	12	1	0	3	0	8
Ghana	233	3	1	16	0	213
Guinea	45	0	0	2	0	43
Guinea-Bissau	24	0	0	7	0	17
Guinea Ecuatorial	43	4	0	5	0	34
Kenya	29	2	0		0	27
Libia	167	19	0	9	0	139
Madagascar	66	1	0	14	0	51
Marruecos	508	3	0	7	6	492
Mauricio	54	1	0	5	0	48
Mauritania	139	1	0	3	0	135
Mozambique	121	0	0	8	0	113
Namibia	171	0	0	1	0	170
Nigeria	528	87	0	13	0	428
República Democrática del Congo	18	1	0	1	0	16
República Unida de Tanzania	48	7	0	11	0	30
Santa Elena	2	0	0	0	0	2
Santo Tomé y Príncipe	23	1	1	9	0	12
Senegal	193	1	0	5	0	187
Seychelles	49	6	0	7	0	36
Sierra Leona	363	54	14	192	6	97
Somalia	14	0	0	3	0	11
Sudáfrica	258	7	0	1	0	250
Sudán	17	0	0	3	0	14
Togo	107	12	5	57	2	31
Túnez	76	1	1	5	0	69
<i>Total de las</i>						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA	4 625	309	65		20	3 529

Anexo III c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en número de buques) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	3	0	0	2	0	1
Argentina	484	34	2	12	1	435
Aruba	1	0	0	0	0	1
Barbados	140	23	20	63	6	28
Belice	426	15	39	197	0	175
Bolivia (Estado Plurinacional de)	47	3	3	32	0	9
Brasil	617	49	22	54	12	480
Chile	560	14	12	45	2	487
Colombia	149	6	0	28	0	115
Costa Rica	16	0	0	0	0	16
Cuba	63	1	3	7	0	52
Curaçao	152	4	2	104	1	41
Dominica	108	10	11	37	0	50
Ecuador	267	38	0	6	0	223
El Salvador	16	0	0	0	0	16
Granada	8	0	0	3	0	5
Guatemala	12	1	0	0	0	11
Guyana	121	5	0	39	0	77
Haití	4	0	0	3	0	1
Honduras	926	83	18	241	1	583
Islas Caimán	158	64	17	29		48
Islas Malvinas (Falkland)d	26	0	0	0	0	26
Islas Turcas y Caicos	7		0	1	0	6
Islas Vírgenes Británicas	18	1	0	2	0	15
Jamaica	36		5	6	4	21
México	854	36	5	13	0	800
Nicaragua	28	1	0	2	0	25
Paraguay	43	2	0	20	4	17
Perú	796	16	0	2	0	778
República Dominicana	21		0	2	0	19
Saint Kitts y Nevis	268	51	17	110	3	87
Suriname	15	3	0	3	0	9
Trinidad y Tabago	130	1	0	1	0	128
Uruguay	116	7	0	4	0	104
Venezuela (República Bolivariana de)	333	24	5	22	0	282
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA</i>	6 969	492	182	1 090	34	5 171
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Arabia Saudita	322	48	0	19	4	251
Bahrein	215	7	2	3	4	199
Bangladesh	331	75	20	113	5	118

Anexo III c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en número de buques) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Brunei Darussalam	81	3	0	8	0	70
Camboya	878	20	44	606	5	203
China	4 080	528	624	1 167	214	1 547
Emiratos Árabes Unidos	530	43	5	83	7	392
Filipinas	1 946	182	86	662	15	1 001
India	1 404	125	99	159	15	1 006
Indonesia	5 763	420	146	1 708	118	3 371
Irán (República Islámica del)	581	13	14	224	3	327
Iraq	3	2	0	0	0	1
Jordania	19	1	0	5	0	13
Kuwait	201	19	2	15	6	159
Líbano	43	1	3	32	0	7
Malasia	1 391	170	11	195	42	973
Maldivas	86	13	1	44	0	28
Mongolia	109	7	22	44	1	35
Myanmar	120	5	1	43	1	70
Omán	44	1	0	8	0	35
Pakistán	52	5	3	3	0	41
Provincia china de Taiwán	677	29	39	71	29	509
Qatar	116	6	3	2	13	92
RAE de Hong Kong (China)	1 736	317	686	215	275	243
RAE de Macao (China)	2	0	0	0	0	2
República Árabe Siria	46		5	27		14
República de Corea	2 913	297	224	420	69	1 903
República Democrática Popular Lao	1		0	1	0	
República Popular Democrática de Corea	258	23	9	174	3	49
Singapur	2 667	708	207	178	329	1 245
Sri Lanka	92	9	4	18	1	60
Tailandia	888	250	32	189	32	385
Timor-Leste	1	0	0	0	0	1
Turquía	1 334	186	101	494	41	512
Viet Nam	1 451	104	130	949	21	247
Yemen	50	4	0	4	0	42
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA</i>	30 431	3 621	2 523	7 883	1 253	15 151
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Fiji	56	0	0	15	0	41
Islas Salomón	34	0	0	12	0	22
Kiribati	117	23	9	59	0	26
Micronesia (Estados Federados de)	29	0	2	10	0	17
Papua Nueva Guinea	137	4	7	61	0	65
Samoa	11	0	0	4	0	7

Anexo III c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en número de buques) (continuación)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
Tonga	42	2	1	16	0	23
Tuvalu	174	29	6	43	3	93
Vanuatu	497	1	37	38	1	420
<i>Total de las</i>						
<i>ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA</i>	1 097	59	62	258	4	714
<i>Total de las ECONOMÍAS EN DESARROLLO</i>	43 122	4 481	2 832	9 933	1 311	24 565
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	931	41	7	92	293	498
Australia	738	12	13	63	0	650
Austria	2	0	0	2	0	0
Bélgica	245	14	22	20	4	185
Bulgaria	92	11	14	20	0	47
Canadá	984	30	66	36	2	850
Dinamarca	987	159	6	119	93	610
Eslovaquia	19	0	1	17	0	1
Eslovenia	7	0	0	0	0	7
España	1 469	38	9	51	6	1 365
Estados Unidos	6 371	65	60	95	84	6 067
Estonia	113	5	0	5	0	103
Finlandia	275	13	1	82	3	176
Francia	799	51	6	55	25	662
Grecia	1 433	429	267	105	32	600
Guernsey	3	0	0	0	0	3
Irlanda	233	2	0	35	1	195
Islandia	220	1	1	4	0	214
Israel	37	6	0	1	5	25
Italia	1 649	250	89	141	21	1 148
Japón	6 150	638	441	1 560	15	3 496
Jersey	5		0	1	0	4
Letonia	140	7	0	8	0	125
Lituania	115	1	0	44	1	69
Luxemburgo	133	17	2	14	10	90
Mónaco	1	0	0	0	0	1
Noruega	1 995	179	62	379	1	1 374
Nueva Zelandia	270	4	6	51	1	208
Países Bajos	1 302	56	2	548	68	628
Polonia	314	7	0	12	0	295
Portugal	464	23	7	59	7	368
Reino Unido	1 938	170	39	340	216	1 173
Rumanía	76	7	0	6	0	63
Suecia	488	43	8	88	0	349
Suiza	37	5	18	9	4	1
<i>Total de las ECONOMÍAS DESARROLLADAS</i>	30 035	2 284	1 147	4 062	892	21 650

Anexo III c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula^a, grupos de países y tipos de buques^b, al 1º de enero de 2011 (en número de buques) (conclusión)

	Flota total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general ^c	Portacontenedores	Otros tipos de buques
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	65	0	1	56	0	8
Azerbaiyán	298	49	0	34	0	215
Croacia	305	18	28	38	0	221
Federación de Rusia	3 485	353	62	967	13	2 090
Georgia	280	13	18	172	1	76
Kazajstán	114	10	0	8	0	96
Montenegro	11	0	0	1	0	10
República de Moldova	134	4	8	113	0	9
Turkmenistán	61	6	0	8	0	47
Ucrania	528	17	4	150	0	357
<i>Total de las ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN</i>	5 281	470	121	1 547	14	3 129
LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA						
Antigua y Barbuda	1 293	7	51	767	406	62
Bahamas	1 384	305	241	366	56	416
Bermudas	158	21	23	10	15	89
Chipre	1 014	132	275	184	198	225
Isla de Man	385	140	49	64	7	125
Islas Marshall	1 622	577	457	95	211	282
Liberia	2 726	734	580	278	899	235
Malta	1 724	439	528	424	107	226
Panamá	7 986	1 099	2 441	1 984	738	1 724
San Vicente y las Granadinas	942	19	72	362	19	470
<i>Total de los DIEZ PRINCIPALES REGISTROS INTERNACIONALES Y DE LIBRE MATRÍCULA</i>	19 234	3 473	4 717	4 534	2 656	3 854
Pabellón no conocido	5 720	384	138	1 323	24	3 851
Total mundial^e	103 392	11 092	8 955	21 399	4 897	57 049

Notas al anexo III

Fuente: IHS Fairplay.

- ^a Las denominaciones empleadas en este cuadro y la forma en que se presentan los datos se refieren a los pabellones de matrícula y no implican, por 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 mercantes marítimos de propulsión propia de 100 TB o más, excluidas las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos y la flota de reserva de los Estados Unidos.
- ^c Incluidos los mixtos de pasaje y carga.
- ^d La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
- ^e Excluidas las estimaciones de la flota de reserva de los Estados Unidos y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011^a

País o territorio de propiedad	Antigua y Barbuda			Bahamas			China		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje
Alemania	1 088	12 498	90,1	36	2 777	4,1	0	0	-
Arabia Saudita	0	0	-	19	4 948	7,3	0	0	-
Bélgica	0	0	-	9	122	0,2	1	59	0,1
Bermudas	0	0	-	17	1 907	2,8	0	0	-
Brasil	0	0	-	3	637	0,9	0	0	-
Canadá	1	17	0,1	101	10 883	16,1	0	0	-
China	0	0	-	4	242	0,4	2 044	46 207	90,2
Chipre	0	0	-	23	932	1,4	0	0	-
Dinamarca	17	88	0,6	70	1 245	1,8	0	0	-
Emiratos Árabes Unidos	0	0	-	30	1 372	2,0	0	0	-
España	0	0	-	7	671	1,0	0	0	-
Estados Unidos	9	53	0,4	114	4 532	6,7	0	0	-
Federación de Rusia	3	8	0,1	1	2	0,0	1	3	0,0
Francia	0	0	-	19	625	0,9	0	0	-
Grecia	4	57	0,4	229	12 887	19,1	0	0	-
India	0	0	-	1	8	0,0	0	0	-
Indonesia	0	0	-	2	82	0,1	3	3	0,0
Irán (República Islámica del)	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Isla de Man	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Italia	0	0	-	7	443	0,7	0	0	-
Japón	0	0	-	103	6 587	9,8	2	2	0,0
Kuwait	0	0	-	2	85	0,1	0	0	-
Malasia	0	0	-	15	186	0,3	0	0	-
Noruega	9	75	0,5	225	4 671	6,9	0	0	-
Países Bajos	17	71	0,5	41	2 798	4,2	0	0	-
Provincia china de Taiwán	0	0	-	0	0	-	1	3	0,0
Qatar	0	0	-	0	0	-	0	0	-
RAE de Hong Kong (China)	0	0	-	3	102	0,2	16	108	0,2
Reino Unido	1	3	0,0	32	489	0,7	1	3	0,0
República de Corea	0	0	-	1	6	0,0	0	0	-
Singapur	0	0	-	9	55	0,1	0	0	-
Suecia	0	0	-	10	504	0,7	0	0	-
Tailandia	0	0	-	4	99	0,1	0	0	-
Turquía	7	38	0,3	3	155	0,2	0	0	-
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total de los 35 países	1 156	12 909	93,0	1 140	60 051	89,1	2 069	46 388	90,5
Otros propietarios	61	577	4,2	88	4 208	6,2	0	0	-
Propietarios desconocidos	42	391	2,8	75	3 131	4,6	324	4 858	9,5
TOTAL	1 259	13 877	100,0	1 303	67 391	100,0	2 393	51 246	100,0

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011^a (continuación)

Chipre			DIS			Alemania			País o territorio de propiedad
Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	
191	4 314	13,4	9	28	0,2	442	17 149	98,0	Alemania
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Arabia Saudita
2	14	0,0	0	0	-	0	0	-	Bélgica
7	322	1,0	0	0	-	1	43	0,2	Bermudas
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Brasil
2	64	0,2	0	0	-	0	0	-	Canadá
7	199	0,6	0	0	-	0	0	-	China
129	4 016	12,5	0	0	-	0	0	-	Chipre
7	72	0,2	362	14 094	98,8	0	0	-	Dinamarca
14	278	0,9	0	0	-	0	0	-	Emiratos Árabes Unidos
8	247	0,8	0	0	-	0	0	-	España
12	78	0,2	0	0	-	0	0	-	Estados Unidos
48	2 164	6,7	0	0	-	0	0	-	Federación de Rusia
19	786	2,4	0	0	-	0	0	-	Francia
200	11 257	35,1	0	0	-	1	40	0,2	Grecia
3	111	0,3	0	0	-	0	0	-	India
2	151	0,5	0	0	-	0	0	-	Indonesia
10	3 179	9,9	0	0	-	0	0	-	Irán (República Islámica del)
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Isla de Man
5	49	0,2	0	0	-	0	0	-	Italia
17	528	1,6	0	0	-	0	0	-	Japón
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Kuwait
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Malasia
31	237	0,7	2	4	0,0	0	0	-	Noruega
43	471	1,5	0	0	-	3	22	0,1	Países Bajos
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Provincia china de Taiwán
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Qatar
2	36	0,1	0	0	-	0	0	-	RAE de Hong Kong (China)
7	518	1,6	0	0	-	0	0	-	Reino Unido
0	0	-	0	0	-	0	0	-	República de Corea
2	26	0,1	0	0	-	0	0	-	Singapur
5	19	0,1	12	127	0,9	0	0	-	Suecia
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Tailandia
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Turquía
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Viet Nam
773	29 136	90,8	385	14 253	99,9	447	17 254	98,6	Total de los 35 países
46	736	2,3	0	0	-	4	96	0,5	Otros propietarios
84	2 230	6,9	8	12	0,1	14	148	0,8	Propietarios desconocidos
903	32 101	100,0	393	14 265	100,0	465	17 498	100,0	TOTAL

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011º (continuación)

País o territorio de propiedad	Grecia			RAE de Hong Kong (China)			India		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje
Alemania	0	0	-	10	563	0,6	0	0	-
Arabia Saudita	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Bélgica	16	2 480	3,5	21	850	0,9	1	14	0,1
Bermudas	3	138	0,2	17	3 111	3,4	0	0	-
Brasil	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Canadá	0	0	-	71	4 000	4,4	0	0	-
China	1	69	0,1	476	29 812	32,6	1	27	0,2
Chipre	3	12	0,0	3	240	0,3	0	0	-
Dinamarca	0	0	-	41	1 662	1,8	0	0	-
Emiratos Árabes Unidos	0	0	-	1	299	0,3	5	76	0,5
España	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Estados Unidos	8	389	0,5	35	2 406	2,6	0	0	-
Federación de Rusia	0	0	-	1	8	0,0	0	0	-
Francia	0	0	-	5	510	0,6	0	0	-
Grecia	758	64 659	90,7	23	1 247	1,4	0	0	-
India	0	0	-	0	0	-	460	14 680	97,5
Indonesia	1	74	0,1	9	84	0,1	0	0	-
Irán (República Islámica del)	0	0	-	3	248	0,3	0	0	-
Isla de Man	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Italia	5	31	0,0	0	0	-	0	0	-
Japón	0	0	-	83	3 991	4,4	0	0	-
Kuwait	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Malasia	0	0	-	0	0	-	2	32	0,2
Noruega	0	0	-	51	3 609	3,9	0	0	-
Países Bajos	0	0	-	0	0	-	2	10	0,1
Provincia china de Taiwán	0	0	-	26	1 602	1,8	0	0	-
Qatar	0	0	-	0	0	-	0	0	-
RAE de Hong Kong (China)	1	31	0,0	399	24 102	26,3	1	19	0,1
Reino Unido	5	732	1,0	29	1 219	1,3	0	0	-
República de Corea	0	0	-	3	77	0,1	0	0	-
Singapur	0	0	-	13	461	0,5	0	0	-
Suecia	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Tailandia	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Turquía	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total de los 35 países	801	68 614	96,3	1 320	80 102	87,5	472	14 858	98,7
Otros propietarios	3	459	0,6	2	133	0,1	2	102	0,7
Propietarios desconocidos	82	2 185	3,1	194	11 282	12,3	19	94	0,6
TOTAL	886	71 258	100,0	1 516	91 518	100,0	493	15 054	100,0

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011^a (continuación)

Isla de Man			Italia			Japón			País o territorio de propiedad
Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	
58	1 011	5,2	1	3	0,0	0	0	-	Alemania
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Arabia Saudita
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Bélgica
7	2 067	10,6	0	0	-	0	0	-	Bermudas
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Brasil
1	21	0,1	0	0	-	0	0	-	Canadá
0	0	-	0	0	-	1	7	0,0	China
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Chipre
44	501	2,6	4	44	0,2	0	0	-	Dinamarca
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Emiratos Árabes Unidos
0	0	-	0	0	-	0	0	-	España
2	21	0,1	21	162	0,8	0	0	-	Estados Unidos
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Federación de Rusia
0	0	-	2	15	0,1	0	0	-	Francia
59	5 626	29,0	8	365	1,9	0	0	-	Grecia
0	0	-	0	0	-	0	0	-	India
0	0	-	0	0	-	1	0	0,0	Indonesia
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Irán (República Islámica del)
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Isla de Man
0	0	-	616	16 557	85,9	0	0	-	Italia
16	1 574	8,1	0	0	-	724	18 943	98,5	Japón
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Kuwait
5	572	2,9	0	0	-	0	0	-	Malasia
60	2 040	10,5	6	54	0,3	1	78	0,4	Noruega
2	2	0,0	7	9	0,0	0	0	-	Países Bajos
0	0	-	10	532	2,8	0	0	-	Provincia china de Taiwán
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Qatar
0	0	-	0	0	-	0	0	-	RAE de Hong Kong (China)
93	5 232	26,9	3	15	0,1	0	0	-	Reino Unido
0	0	-	0	0	-	0	0	-	República de Corea
2	55	0,3	1	40	0,2	0	0	-	Singapur
0	0	-	1	7	0,0	0	0	-	Suecia
0	0	-	0	0	-	1	5	0,0	Tailandia
0	0	-	4	27	0,1	0	0	-	Turquía
0	0	-	0	0	-	0	0	-	Viet Nam
349	18 721	96,4	684	17 833	92,6	728	19 033	98,9	Total de los 35 países
10	55	0,3	28	1 156	6,0	0	0	-	Otros propietarios
13	636	3,3	30	279	1,4	53	208	1,1	Propietarios desconocidos
372	19 412	100,0	742	19 268	100,0	781	19 240	100,0	TOTAL

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011º (continuación)

País o territorio de propiedad	Liberia			Malta			Islas Marshall		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje
Alemania	1 120	51 875	31,3	131	3 280	5,4	241	10 939	11,1
Arabia Saudita	20	5 055	3,1	0	0	-	0	0	-
Bélgica	1	14	0,0	8	403	0,7	1	35	0,0
Bermudas	4	915	0,6	13	397	0,7	45	7 209	7,3
Brasil	25	6 185	3,7	0	0	-	2	342	0,3
Canadá	5	353	0,2	2	31	0,1	5	298	0,3
China	14	735	0,4	6	106	0,2	15	1 425	1,4
Chipre	10	924	0,6	32	889	1,5	39	1 077	1,1
Dinamarca	4	167	0,1	39	504	0,8	7	376	0,4
Emiratos Árabes Unidos	29	1 744	1,1	1	30	0,0	19	814	0,8
España	0	0	-	11	156	0,3	0	0	-
Estados Unidos	61	2 728	1,6	33	655	1,1	214	16 033	16,2
Federación de Rusia	109	10 014	6,0	42	377	0,6	4	81	0,1
Francia	1	145	0,1	7	438	0,7	2	12	0,0
Grecia	481	30 417	18,4	468	27 702	45,4	380	25 198	25,5
India	4	334	0,2	3	249	0,4	6	568	0,6
Indonesia	4	291	0,2	0	0	-	1	48	0,0
Irán (República Islámica del)	0	0	-	52	7 567	12,4	0	0	-
Isla de Man	19	3 986	2,4	0	0	-	6	649	0,7
Italia	48	2 942	1,8	44	919	1,5	1	27	0,0
Japón	110	7 889	4,8	5	200	0,3	42	4 180	4,2
Kuwait	0	0	-	2	147	0,2	1	85	0,1
Malasia	0	0	-	1	3	0,0	18	269	0,3
Noruega	44	964	0,6	93	990	1,6	92	4 357	4,4
Países Bajos	35	351	0,2	2	18	0,0	22	490	0,5
Provincia china de Taiwán	87	8 543	5,2	0	0	-	2	640	0,6
Qatar	5	51	0,0	0	0	-	29	3 609	3,7
RAE de Hong Kong (China)	64	4 612	2,8	3	111	0,2	4	50	0,1
Reino Unido	36	1 583	1,0	23	417	0,7	4	158	0,2
República de Corea	4	513	0,3	2	8	0,0	35	1 682	1,7
Singapur	24	2 658	1,6	4	291	0,5	29	2 726	2,8
Suecia	11	469	0,3	1	28	0,0	0	0	-
Tailandia	0	0	-	0	0	-	1	3	0,0
Turquía	17	551	0,3	209	5 651	9,3	69	3 094	3,1
Viet Nam	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Total de los 35 países	2 396	147 011	88,7	1 237	51 566	84,4	1 336	86 473	87,6
Otros propietarios	126	5 979	3,6	192	4 223	6,9	106	5 509	5,6
Propietarios desconocidos	163	12 667	7,6	197	5 294	8,7	133	6 761	6,8
TOTAL	2 685	165 657	100,0	1 626	61 084	100,0	1 575	98 743	100,0

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011^a (continuación)

Número de buques	NIS			Panamá			República de Corea			País o territorio de propiedad
	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje		
0	0	-	23	3 370	1,1	0	0	-	Alemania	
3	112	0,6	7	153	0,1	0	0	-	Arabia Saudita	
0	0	-	2	20	0,0	0	0	-	Bélgica	
23	1 770	9,8	28	4 346	1,4	0	0	-	Bermudas	
0	0	-	8	1 270	0,4	0	0	-	Brasil	
1	21	0,1	9	331	0,1	0	0	-	Canadá	
0	0	-	548	23 978	7,9	8	103	0,5	China	
1	4	0,0	9	1 009	0,3	0	0	-	Chipre	
8	288	1,6	37	1 323	0,4	0	0	-	Dinamarca	
0	0	-	100	2 581	0,8	0	0	-	Emiratos Árabes Unidos	
0	0	-	42	225	0,1	0	0	-	España	
11	840	4,7	159	5 178	1,7	8	135	0,7	Estados Unidos	
0	0	-	52	249	0,1	0	0	-	Federación de Rusia	
3	76	0,4	11	292	0,1	2	19	0,1	Francia	
0	0	-	389	15 947	5,2	1	29	0,2	Grecia	
0	0	-	21	919	0,3	0	0	-	India	
0	0	-	11	145	0,0	0	0	-	Indonesia	
0	0	-	6	32	0,0	0	0	-	Irán (República Islámica del)	
0	0	-	5	816	0,3	0	0	-	Isla de Man	
2	76	0,4	27	932	0,3	0	0	-	Italia	
0	0	-	2 304	136 889	45,1	13	474	2,4	Japón	
0	0	-	12	658	0,2	0	0	-	Kuwait	
0	0	-	18	327	0,1	0	0	-	Malasia	
410	13 713	76,1	99	3 009	1,0	0	0	-	Noruega	
1	5	0,0	22	166	0,1	0	0	-	Países Bajos	
0	0	-	327	13 167	4,3	1	9	0,0	Provincia china de Taiwán	
0	0	-	1	77	0,0	0	0	-	Qatar	
0	0	-	129	6 351	2,1	0	0	-	RAE de Hong Kong (China)	
1	68	0,4	40	675	0,2	0	0	-	Reino Unido	
0	0	-	359	26 292	8,7	736	18 135	93,0	República de Corea	
0	0	-	103	3 422	1,1	0	0	-	Singapur	
28	866	4,8	4	147	0,0	0	0	-	Suecia	
0	0	-	11	63	0,0	1	27	0,1	Tailandia	
0	0	-	64	710	0,2	0	0	-	Turquía	
0	0	-	44	1 328	0,4	0	0	-	Viet Nam	
492	17 839	99,1	5 031	256 396	84,4	770	18 932	97,1	Total de los 35 países	
6	55	0,3	285	6 761	2,2	0	0	-	Otros propietarios	
11	116	0,6	1 246	40 622	13,4	84	560	2,9	Propietarios desconocidos	
509	18 010	100,0	6 562	303 778	100,0	854	19 492	100,0	TOTAL	

Anexo IV. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, al 1º de enero de 2011^a (conclusión)

País o territorio de propiedad	Singapur			Reino Unido			Total de los 20 principales registros		
	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje	Número de buques	Miles de TPM	Porcentaje
Alemania	30	1 107	1,7	60	1 516	9,0	3 440	110 430	10,5
Arabia Saudita	0	0	-	1	2	0,0	50	10 270	1,0
Bélgica	1	6	0,0	0	0	-	63	4 016	0,4
Bermudas	35	2 450	3,7	8	214	1,3	208	24 891	2,4
Brasil	2	330	0,5	0	0	-	40	8 763	0,8
Canadá	0	0	-	0	0	-	198	16 020	1,5
China	21	1 194	1,8	11	505	3,0	3 157	104 607	10,0
Chipre	5	117	0,2	0	0	-	254	9 219	0,9
Dinamarca	127	8 962	13,4	44	2 279	13,5	811	31 606	3,0
Emiratos Árabes Unidos	16	184	0,3	7	43	0,3	222	7 419	0,7
España	0	0	-	1	1	0,0	69	1 299	0,1
Estados Unidos	35	2 018	3,0	49	177	1,0	771	35 403	3,4
Federación de Rusia	2	170	0,3	0	0	-	263	13 076	1,2
Francia	13	397	0,6	36	2 349	13,9	120	5 664	0,5
Grecia	18	336	0,5	6	49	0,3	3 025	195 818	18,6
India	24	1 339	2,0	0	0	-	522	18 207	1,7
Indonesia	53	1 131	1,7	0	0	-	87	2 010	0,2
Irán (República Islámica del)	0	0	-	0	0	-	71	11 027	1,0
Isla de Man	0	0	-	1	1	0,0	31	5 452	0,5
Italia	4	55	0,1	10	59	0,4	769	22 091	2,1
Japón	142	9 293	13,9	5	91	0,5	3 566	190 640	18,1
Kuwait	0	0	-	0	0	-	17	976	0,1
Malasia	27	2 500	3,7	0	0	-	86	3 889	0,4
Noruega	150	4 562	6,8	44	890	5,3	1 317	39 253	3,7
Países Bajos	20	35	0,1	23	27	0,2	240	4 477	0,4
Provincia china de Taiwán	78	3 789	5,7	11	733	4,4	543	29 017	2,8
Qatar	0	0	-	0	0	-	35	3 737	0,4
RAE de Hong Kong (China)	35	1 474	2,2	10	95	0,6	667	37 092	3,5
Reino Unido	62	483	0,7	234	2 096	12,4	571	13 692	1,3
República de Corea	10	686	1,0	0	0	-	1 150	47 399	4,5
Singapur	659	18 694	27,9	0	0	-	846	28 428	2,7
Suecia	10	200	0,3	28	576	3,4	110	2 943	0,3
Tailandia	32	697	1,0	0	0	-	50	894	0,1
Turquía	0	0	-	0	0	-	373	10 226	1,0
Viet Nam	1	28	0,0	0	0	-	45	1 356	0,1
Total de los 35 países	1 612	62 237	92,9	589	11 702	69,5	23 787	1 051 308	88,9
Otros propietarios	44	751	1,1	14	136	0,8	1 017	30 936	2,6
Propietarios desconocidos	108	3 975	5,9	104	5 002	29,7	2 984	100 452	8,5
TOTAL	1 764	66 963	100,0	707	16 840	100,0	27 788	1 182 695	100,0

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos suministrados por IHS Fairplay.

^a Buques de carga de 1.000 TB y más.

Anexo V. Movimiento portuario de contenedores en las economías marítimas, 2008 y 2009 (en TEU)

País o territorio de propiedad	2008	2009	Posición (2009)
Albania	46 798	68 780	114
Alemania	17 178 075	13 280 552	9
Antigua y Barbuda	32 562	29 150	123
Antillas Neerlandesas	102 082	97 913	109
Arabia Saudita	4 652 022	4 430 676	26
Argelia	225 140	247 986	88
Argentina	1 997 146	1 626 351	42
Aruba	140 000	125 000	107
Australia	6 098 405	6 196 745	20
Austria	335 173	290 466	82
Bahamas	1 702 000	1 297 000	43
Bahrein	269 331	239 705	91
Bangladesh	1 091 200	1 182 121	50
Barbados	87 255	75 015	113
Bélgica	10 937 134	9 701 494	13
Belice	38 211	31 344	122
Benin	300 000	267 000	85
Brasil	7 238 976	6 574 617	18
Brunei Darussalam	90 366	85 577	111
Bulgaria	203 253	136 444	101
Camboya	258 775	207 577	93
Camerún	270 000	240 300	90
Canadá	4 720 663	4 190 157	28
Chile	3 164 137	2 795 989	33
China	115 060 978	107 492 861	1
Chipre	416 970	353 913	78
Colombia	1 969 316	2 056 747	39
Congo	321 000	285 690	83
Costa Rica	1 004 971	875 687	56
Côte d'Ivoire	713 625	677 029	60
Croacia	168 761	130 740	105
Cuba	319 000	283 910	84
Dinamarca	740 682	621 546	63
Djibouti	356 462	519 500	69
Ecuador	670 831	1 000 895	52
Egipto	6 099 218	6 250 443	19
El Salvador	156 323	126 369	106
Emiratos Árabes Unidos	14 756 127	14 425 039	8
Eslovenia	353 880	343 165	79
España	13 461 302	11 803 192	10
Estados Unidos	42 411 640	37 347 064	2
Estonia	180 927	130 939	103
Federación de Rusia	3 307 075	2 337 634	34
Filipinas	4 471 428	4 306 723	27

Anexo V. Movimiento portuario de contenedores en las economías marítimas, 2008 y 2009 (en TEU) (continuación)

País o territorio de propiedad	2008	2009	Posición (2009)
Finlandia	1 605 442	1 113 253	51
Francia	4 671 989	4 490 583	25
Gabón	158 884	130 758	104
Georgia	253 811	181 613	96
Ghana	555 009	493 958	71
Grecia	672 522	935 076	54
Guadalupe	170 729	142 692	100
Guam	167 784	157 096	98
Guatemala	937 642	906 326	55
Guyana Francesa	45 000	40 050	121
Honduras	669 802	571 720	67
India	7 672 457	8 011 810	15
Indonesia	7 404 831	7 243 557	16
Irán (República Islámica del)	2 000 230	2 206 476	37
Irlanda	1 043 744	817 305	58
Islandia	267 151	193 816	94
Islas Caimán	36 644	44 215	120
Israel	2 089 900	2 033 000	40
Italia	10 530 214	9 532 462	14
Jamahiriya Árabe Libia	174 827	155 596	99
Jamaica	1 915 943	1 689 670	41
Japón	18 943 606	16 285 918	5
Jordania	582 515	674 525	61
Kenya	615 733	618 816	64
Kuwait	961 684	854 044	57
Letonia	225 467	184 399	95
Libano	861 931	994 601	53
Lituania	373 263	247 982	89
Madagascar	143 371	132 278	102
Malasia	16 024 829	15 671 296	7
Maldivas	53 650	56 000	118
Malta	2 407 332	2 323 941	35
Marruecos	919 360	1 222 000	49
Mauricio	454 433	406 862	75
Mauritania	57 478	62 269	116
México	3 312 713	2 874 287	32
Mozambique	241 237	214 701	92
Myanmar	180 000	160 200	97
Namibia	183 605	265 663	86
Nicaragua	63 030	59 471	117
Nigeria	72 500	87 000	110
Noruega	331 054	318 924	81
Nueva Caledonia	119 661	119 147	108
Nueva Zelandia	2 295 575	2 302 894	36

Anexo V. Movimiento portuario de contenedores en las economías marítimas, 2008 y 2009 (en TEU) (conclusión)

País o territorio de propiedad	2008	2009	Posición (2009)
Omán	3 427 990	3 768 045	29
Países Bajos	11 362 089	10 066 374	12
Pakistán	1 938 001	2 058 056	38
Panamá	5 129 499	4 597 112	23
Papua Nueva Guinea	250 252	257 740	87
Paraguay	9 317	7 045	125
Perú	1 235 326	1 232 849	48
Polinesia Francesa	70 336	63 807	115
Polonia	859 341	671 552	62
Portugal	1 297 402	1 233 482	47
Provincia china de Taiwán	12 971 224	11 352 097	11
Qatar	400 000	410 000	74
RAE de Hong Kong (China)	24 494 229	21 040 096	4
Reino Unido	7 185 963	6 700 362	17
República Árabe Siria	610 607	685 299	59
República de Corea	17 417 723	15 699 161	6
República Dominicana	1 138 471	1 263 456	44
República Unida de Tanzania	363 310	370 401	77
Rumania	1 380 935	594 299	65
San Vicente y las Granadinas	16 570	16 238	124
Santa Elena	700	623	126
Santa Lucía	70 202	5 1942	119
Senegal	347 483	331 076	80
Singapur	30 891 200	26 592 800	3
Sri Lanka	3 687 465	3 464 297	31
Sudáfrica	3 875 952	3 726 313	30
Sudán	391 139	431 232	72
Suecia	1 298 778	1 251 424	45
Suiza	92 464	78 285	112
Tailandia	6 726 237	5 897 935	21
Trinidad y Tabago	554 093	567 183	68
Túnez	424 780	418 880	73
Turquía	5 218 316	4 521 713	24
Ucrania	1 123 268	516 698	70
Uruguay	675 273	588 410	66
Venezuela (República Bolivariana de)	1 325 194	1 238 717	46
Viet Nam	4 393 699	4 840 598	22
Yemen	492 313	382 445	76
Total	513 734 943	469 003 339	

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con información de *Containerisation International Online* (mayo de 2011); de diversas publicaciones de Dynamar B.V; y datos recabados por la secretaria de la UNCTAD directamente de operadores de terminales y autoridades portuarias.

Nota: Las cifras son en algunos casos estimaciones. Los puertos no suelen comunicar los datos del tráfico portuario hasta transcurrido bastante tiempo después del año natural. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que no se incluyan puertos menores; por lo tanto, en algunos casos las cifras pueden ser mayores que las que se indican.

**Anexo VI. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular,
al 1º de enero de 2011**

País o territorio	Puntos de índice					Posición 2004	Posición 2011
	2004	2010	2011	Promedio de variación anual 2004-2011	Variación 2011/2010		
China	100,00	143,57	152,06	7,44	8,49	1	1
RAE de Hong Kong (China)	94,42	113,60	115,27	2,98	1,67	2	2
Singapur	81,87	103,76	105,02	3,31	1,26	4	3
Alemania	76,59	90,88	93,32	2,39	2,44	7	4
Países Bajos	78,81	89,96	92,10	1,90	2,14	6	5
República de Corea	68,68	82,61	92,02	3,33	9,41	10	6
Malasia	62,83	88,14	90,96	4,02	2,82	12	7
Bélgica	73,16	84,00	88,47	2,19	4,47	8	8
Reino Unido	81,69	87,53	87,46	0,82	-0,07	5	9
Estados Unidos	83,30	83,80	81,63	-0,24	-2,17	3	10
España	54,44	74,32	76,58	3,16	2,26	15	11
Francia	67,34	74,94	71,84	0,64	-3,10	11	12
Italia	58,13	59,57	70,18	1,72	10,61	14	13
Japón	69,15	67,43	67,81	-0,19	0,38	9	14
Provincia china de Taiwán	59,56	64,37	66,69	1,02	2,32	13	15
Emiratos Árabes Unidos	38,06	63,37	62,50	3,49	-0,87	18	16
Arabia Saudita	35,83	50,43	59,97	3,45	9,54	19	17
Marruecos	9,39	49,36	55,13	6,53	5,77	78	18
Egipto	42,86	47,55	51,15	1,18	3,60	16	19
Viet Nam	12,86	31,36	49,71	5,26	18,35	55	20
Omán	23,33	48,52	49,33	3,71	0,81	31	21
India	34,14	41,40	41,52	1,05	0,12	21	22
Sri Lanka	34,68	40,23	41,13	0,92	0,90	20	23
Malta	27,53	37,53	40,95	1,92	3,42	25	24
Turquía	25,60	36,10	39,40	1,97	3,30	29	25
Canadá	39,67	42,39	38,41	-0,18	-3,98	17	26
Panamá	32,05	41,09	37,51	0,78	-3,58	22	27
Tailandia	31,01	43,76	36,70	0,81	-7,06	23	28
México	25,29	36,35	36,09	1,54	-0,26	30	29
Sudáfrica	23,13	32,49	35,67	1,79	3,18	32	30
Líbano	10,57	30,29	35,09	3,50	4,80	67	31
Brasil	25,83	31,65	34,62	1,26	2,97	28	32
Grecia	30,22	34,25	32,15	0,28	-2,10	24	33
Argelia	10,00	31,45	31,06	3,01	-0,39	74	34
Argentina	20,09	27,61	30,62	1,50	3,01	37	35
Pakistán	20,18	29,48	30,54	1,48	1,06	36	36

**Anexo VI. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular,
al 1º de enero de 2011 (continuación)**

País o territorio	Puntos de índice					Posición 2004	Posición 2011
	2004	2010	2011	Promedio de variación anual 2004-2011	Variación 2011/2010		
Irán (República Islámica del)	13,69	30,73	30,27	2,37	-0,46	52	37
Suecia	14,76	30,58	30,02	2,18	-0,56	48	38
Israel	20,37	33,20	28,49	1,16	-4,71	35	39
Australia	26,58	28,11	28,34	0,25	0,23	26	40
Jamaica	21,32	33,09	28,16	0,98	-4,93	33	41
Colombia	18,61	26,13	27,25	1,23	1,12	39	42
Polonia	7,28	26,18	26,54	2,75	0,36	92	43
Dinamarca	11,56	26,76	26,41	2,12	-0,35	64	44
Indonesia	25,88	25,60	25,91	0,00	0,31	27	45
Bahamas	17,49	25,71	25,18	1,10	-0,53	42	46
Uruguay	16,44	24,46	24,38	1,13	-0,08	43	47
República Dominicana	12,45	22,25	22,87	1,49	0,62	59	48
Chile	15,48	22,05	22,76	1,04	0,71	44	49
Ecuador	11,84	18,73	22,48	1,52	3,75	63	50
Eslovenia	13,91	20,61	21,93	1,15	1,32	51	51
Croacia	8,58	8,97	21,75	1,88	12,78	85	52
Rumania	12,02	15,48	21,37	1,34	5,89	61	53
Ucrania	11,18	21,06	21,35	1,45	0,29	65	54
Perú	14,79	21,79	21,18	0,91	-0,61	47	55
Portugal	17,54	38,06	21,08	0,51	-16,98	41	56
Djibouti	6,76	19,55	21,02	2,04	1,47	98	57
Guatemala	12,28	13,33	20,88	1,23	7,55	60	58
Federación de Rusia	11,90	20,88	20,64	1,25	-0,24	62	59
Venezuela (República Bolivariana de)	18,22	18,61	19,97	0,25	1,36	40	60
Nigeria	12,83	18,28	19,85	1,00	1,57	56	61
Filipinas	15,45	15,19	18,56	0,44	3,37	45	62
Nueva Zelandia	20,88	18,38	18,50	-0,34	0,12	34	63
Ghana	12,48	17,28	18,01	0,79	0,73	58	64
Trinidad y Tabago	13,18	15,76	17,89	0,67	2,13	53	65
Côte d'Ivoire	14,39	17,48	17,38	0,43	-0,10	50	66
Chipre	14,39	16,20	17,12	0,39	0,92	49	67
República Árabe Siria	8,54	15,17	16,77	1,18	1,60	86	68
Jordania	11,00	17,79	16,65	0,81	-1,14	66	69
Mauricio	13,13	16,68	15,37	0,32	-1,31	54	70
Togo	10,19	14,24	14,08	0,56	-0,16	71	71
Benin	10,13	11,51	12,69	0,37	1,18	73	72

**Anexo VI. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular,
al 1° de enero de 2011 (continuación)**

País o territorio	Puntos de índice					Posición 2004	Posición 2011
	2004	2010	2011	Promedio de variación anual 2004-2011	Variación 2011/2010		
Senegal	10,15	12,98	12,27	0,30	-0,71	72	73
El Salvador	6,30	9,64	12,02	0,82	2,38	101	74
Namibia	6,28	14,45	12,02	0,82	-2,43	102	75
Kenya	8,59	13,09	12,00	0,49	-1,09	84	76
Yemen	19,21	12,49	11,89	-1,05	-0,60	38	77
República Unida de Tanzania	8,10	10,61	11,49	0,48	0,88	90	78
Camerún	10,46	11,34	11,40	0,13	0,06	69	79
Finlandia	9,45	8,36	11,27	0,26	2,92	77	80
Angola	9,67	10,71	11,27	0,23	0,56	76	81
Congo	8,29	10,45	10,78	0,36	0,33	87	82
Puerto Rico	14,82	10,65	10,70	-0,59	0,05	46	83
Costa Rica	12,59	12,77	10,69	-0,27	-2,08	57	84
Mozambique	6,64	8,16	10,12	0,50	1,96	99	85
Lituania	5,22	9,55	9,77	0,65	0,22	115	86
Bahrein	5,39	7,83	9,77	0,63	1,94	111	86
Honduras	9,11	9,09	9,42	0,04	0,33	80	88
Sudán	6,95	10,05	9,33	0,34	-0,72	95	89
Fiji	8,26	9,44	9,23	0,14	-0,21	88	90
Nueva Caledonia	9,83	9,37	9,17	-0,09	-0,20	75	91
Papua Nueva Guinea	6,97	6,38	8,83	0,27	2,45	94	92
Guam	10,50	8,78	8,76	-0,25	-0,02	68	93
Polinesia Francesa	10,46	8,88	8,59	-0,27	-0,29	70	94
Nicaragua	4,75	8,68	8,41	0,52	-0,27	122	95
Bangladesh	5,20	7,55	8,15	0,42	0,60	116	96
Antillas Neerlandesas	8,16	7,97	8,14	-0,00	0,17	89	97
Gabón	8,78	8,55	7,97	-0,12	-0,58	81	98
Madagascar	6,90	7,38	7,72	0,12	0,34	96	99
Noruega	9,23	7,93	7,32	-0,27	-0,61	79	100
Comoras	6,07	5,74	7,14	0,15	1,40	105	101
Libia	5,25	5,38	6,59	0,19	1,21	114	102
Cuba	6,78	6,57	6,55	-0,03	-0,02	97	103
Seychelles	4,88	5,16	6,45	0,22	1,29	120	104
Túnez	8,76	6,46	6,33	-0,35	-0,13	83	105
Guinea	6,13	6,28	6,21	0,01	-0,07	104	106
Aruba	7,37	5,34	6,21	-0,17	0,87	91	107
Liberia	5,29	5,95	6,17	0,13	0,22	113	108

**Anexo VI. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular,
al 1º de enero de 2011 (continuación)**

País o territorio	Puntos de índice					Posición 2004	Posición 2011
	2004	2010	2011	Promedio de variación anual 2004-2011	Variación 2011/2010		
Irlanda	8,78	8,53	5,94	-0,41	-2,59	82	109
Islas Salomón	3,62	5,57	5,87	0,32	0,30	133	110
Barbados	5,47	4,20	5,85	0,05	1,65	109	111
Estonia	7,05	5,73	5,84	-0,17	0,11	93	112
Mauritania	5,36	5,61	5,62	0,04	0,01	112	113
Kuwait	5,87	8,31	5,60	-0,04	-2,71	106	114
Letonia	6,37	5,98	5,51	-0,12	-0,47	100	115
Sierra Leona	5,84	5,80	5,41	-0,06	-0,39	107	116
Bulgaria	6,17	5,46	5,37	-0,11	-0,09	103	117
Camboya	3,89	4,52	5,36	0,21	0,84	130	118
Gambia	4,91	5,38	5,24	0,05	-0,14	119	119
Haití	4,91	7,58	4,75	-0,02	-2,83	118	120
Brunei Darussalam	3,91	5,12	4,68	0,11	-0,44	129	121
Islandia	4,72	4,70	4,68	-0,01	-0,02	123	121
Samoa Americana	5,17	4,85	4,56	-0,09	-0,29	117	123
Samoa	5,44	5,18	4,56	-0,13	-0,62	110	123
Albania	0,40	4,34	4,54	0,59	0,20	162	125
Cabo Verde	1,90	3,69	4,24	0,33	0,55	153	126
Islas Faroe	4,22	4,21	4,20	-0,00	-0,00	125	127
Somalia	3,09	4,20	4,20	0,16	0,00	140	128
Iraq	1,40	4,19	4,19	0,40	-0,00	157	129
Suriname	4,77	4,12	4,16	-0,09	0,04	121	130
Santa Lucía	3,70	3,77	4,08	0,05	0,31	132	131
Guinea-Bissau	2,12	3,50	4,07	0,28	0,57	152	132
Montenegro	2,92	4,48	4,04	0,16	-0,44	143	133
Islas Caimán	1,90	2,51	4,03	0,30	1,52	154	134
Eritrea	3,36	0,02	4,02	0,09	4,00	138	135
Guyana	4,54	3,95	3,96	-0,08	0,01	124	136
San Vicente y las Granadinas	3,56	3,72	3,95	0,06	0,23	134	137
Granada	2,30	3,71	3,93	0,23	0,22	149	138
Belice	2,19	3,95	3,85	0,24	-0,10	150	139
Georgia	3,46	4,02	3,79	0,05	-0,23	137	140
República Democrática del Congo	3,05	5,24	3,73	0,10	-1,51	142	141
Tonga	3,81	3,73	3,72	-0,01	-0,01	131	142
Vanuatu	3,92	3,75	3,70	-0,03	-0,05	128	143
Guinea Ecuatorial	4,04	4,37	3,68	-0,05	-0,69	127	144

Anexo VI. UNCTAD: Índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular, al 1º de enero de 2011 (conclusión)

País o territorio	Puntos de índice					Posición 2004	Posición 2011
	2004	2010	2011	Promedio de variación anual 2004-2011	Variación 2011/2010		
Islas Marianas Septentrionales	2,17	3,43	3,65	0,21	0,22	151	145
Palau	1,04	3,43	3,62	0,37	0,20	158	146
Micronesia (Estados Federados de)	2,80	3,43	3,62	0,12	0,19	144	147
Qatar	2,64	7,67	3,60	0,14	-4,07	145	148
Islas Vírgenes de los Estados Unidos	1,77	3,32	3,39	0,23	0,07	155	149
Myanmar	3,12	3,68	3,22	0,01	-0,46	139	150
Kiribati	3,06	2,86	3,11	0,01	0,25	141	151
Islas Marshall	3,49	2,83	3,08	-0,06	0,25	136	152
Saint Kitts y Nevis	5,49	2,84	2,66	-0,40	-0,18	108	153
Antigua y Barbuda	2,33	2,40	2,40	0,01	-0,00	146	154
Groenlandia	2,32	2,27	2,30	-0,00	0,03	148	155
Santo Tomé y Príncipe	0,91	3,33	2,13	0,17	-1,20	159	156
Dominica	2,33	1,88	2,08	-0,04	0,20	147	157
Suiza	3,53	2,58	1,85	-0,24	-0,73	135	158
Maldivas	4,15	1,65	1,62	-0,36	-0,03	126	159
Bermudas	1,54	1,57	1,57	0,00	-0,00	156	160
República Checa	0,44	0,44	0,44	-0,00	-0,00	161	161
Paraguay	0,53	0,00	0,00	-0,08	0,00	160	162

Fuente: UNCTAD, con datos proporcionados por *Containerisation International Online*, www.ci-online.co.uk.

Nota: El índice de conectividad del transporte marítimo de línea regular está integrado por cinco elementos, a saber: a) el número de buques; b) la capacidad de transporte de contenedores de dichos buques; c) el tamaño máximo de los buques; d) el número de los servicios prestados; y e) el número de empresas que utilizan portacontenedores en servicios hacia y desde los puertos de un país. Los datos se obtienen de *Containerisation International Online*. El índice se construye como sigue: para cada uno de los cinco elementos, el valor de un país se divide por el valor máximo de ese componente en 2004, y se calcula el promedio de los cinco elementos para cada país. El promedio se divide entonces por el promedio máximo en 2004 y se lo multiplica por 100. De esta manera, el índice arroja un valor 100 para el país que tenía el mayor índice promedio de los cinco elementos en 2004.

Anexo VII. Participación de los países en el mercado de determinadas actividades marítimas, como porcentaje del total mundial

País o territorio	Participación en el mercado, en porcentaje del total mundial									
	2011 Población	2009 Tráfico portuario, TEU	2009 Valor del comercio, dólares	2009 PIB, dólares	2010 Construcción naval, TB	2010 Matrícula de buques, TPM	2010 Explotación de portacontenedores, TEU	2010 Desguace de buques, TPM	2010 Oficiales, número	2010 Marineros, número
Albania	0,04	0,00	0,04	0,02	0,00	0,01	0,00	0,01	0,07	0,10
Alemania	1,18	2,86	7,37	5,73	0,97	1,38	7,11	0,00	0,64	0,90
Angola	0,19	0,00	0,12	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,10
Antigua y Barbuda	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	1,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Antillas Neerlandesas	0,00	0,02	0,02	0,01	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Arabia Saudita	0,38	0,95	0,69	0,62	0,01	0,18	0,07	0,00	0,00	0,00
Argelia	0,51	0,05	0,31	0,24	0,00	0,06	0,01	0,00	0,27	0,24
Argentina	0,60	0,35	0,31	0,54	0,00	0,08	0,06	0,02	0,18	0,49
Australia	0,31	1,19	1,31	1,65	0,02	0,17	0,21	0,00	0,76	0,51
Austria	0,12	0,07	1,13	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Azerbaiyán	0,12	0,00	0,05	0,07	0,00	0,05	0,00	0,00	0,11	0,04
Bahamas	0,00	0,29	0,02	0,01	0,00	5,05	0,00	0,00	0,02	0,00
Bahrein	0,02	0,06	0,08	0,04	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00
Bangladesh	2,29	0,25	0,17	0,15	0,01	0,08	0,06	23,88	0,89	0,62
Barbados	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00
Bélgica	0,15	2,09	2,78	0,81	0,00	0,52	0,95	0,04	0,08	0,01
Belice	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
Bermudas	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,80	0,07	0,00	0,00	0,00
Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,15	0,00	0,03	0,03	0,00	0,01	0,00	0,00	0,06	0,06
Brasil	2,94	1,35	1,06	2,63	0,05	0,27	0,47	0,00	0,72	0,88
Brunei Darussalam	0,01	0,00	0,02	0,02	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
Bulgaria	0,10	0,04	0,18	0,08	0,05	0,05	0,00	0,00	1,75	3,23
Cabo Verde	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,11
Camboya	0,21	0,05	0,04	0,02	0,00	0,20	0,00	0,00	1,29	1,73
Camerún	0,28	0,05	0,03	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Canadá	0,49	0,90	2,62	2,30	0,00	0,27	0,04	0,00	2,24	0,45
Chile	0,24	0,60	0,33	0,28	0,01	0,09	3,12	0,02	1,18	1,12
China	19,29	23,49	7,98	8,07	37,78	3,55	7,92	20,15	8,25	13,04
Chipre	0,02	0,08	0,06	0,04	0,00	2,46	0,16	0,00	0,47	0,07
Colombia	0,65	0,44	0,26	0,39	0,00	0,01	0,00	0,00	0,10	0,41
Comoras	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,00	0,48	0,66
Costa Rica	0,07	0,19	0,09	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Côte d'Ivoire	0,31	0,15	0,06	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Croacia	0,06	0,03	0,17	0,11	0,40	0,18	0,00	0,00	1,88	1,00
Cuba	0,16	0,06	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,45
Dinamarca	0,08	0,14	0,66	0,53	0,45	1,09	13,12	0,06	0,44	0,17
Djibouti	0,01	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dominica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00
Ecuador	0,22	0,22	0,12	0,09	0,00	0,03	0,00	0,00	0,15	0,77

Anexo VII. Participación de los países en el mercado de determinadas actividades marítimas, como porcentaje del total mundial (continuación)

País o territorio	Participación en el mercado, en porcentaje del total mundial									
	2011 Población	2009 Tráfico portuario, TEU	2009 Valor del comercio, dólares	2009 PIB, dólares	2010 Construcción naval, TB	2010 Matrícula de buques, TPM	2010 Explotación de portacontenedores, TEU	2010 Desguace de buques, TPM	2010 Oficiales, número	2010 Marineros, número
Islas Marshall	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,13	0,00	0,00	0,00	0,01
Islas Salomón	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,06
Islas Turcas y Caicos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Israel	0,11	0,44	0,39	0,33	0,01	0,04	1,95	0,00	0,09	0,18
Italia	0,88	1,99	3,25	3,63	0,66	1,36	0,56	0,00	1,53	1,64
Jamaica	0,04	0,36	0,04	0,02	0,00	0,03	0,00	0,00	0,04	0,05
Japón	1,83	3,46	4,37	8,74	20,97	1,39	7,53	0,05	3,41	1,06
Jordania	0,09	0,15	0,12	0,04	0,00	0,03	0,00	0,00	0,06	0,02
Kazajstán	0,22	0,00	0,23	0,18	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Kenya	0,59	0,13	0,08	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30
Kiribati	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,28
Kuwait	0,04	0,00	0,14	0,19	0,00	0,30	1,24	0,00	0,01	0,00
Letonia	0,03	0,04	0,08	0,04	0,00	0,01	0,00	0,00	0,88	0,34
Libano	0,06	0,21	0,13	0,06	0,00	0,01	0,00	0,00	0,04	0,11
Liberia	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	11,19	0,00	0,00	0,00	0,06
Libia	0,10	0,03	0,19	0,11	0,00	0,11	0,00	0,00	0,08	0,09
Lituania	0,05	0,05	0,14	0,06	0,03	0,03	0,02	0,00	0,47	0,36
Luxemburgo	0,01	0,00	0,19	0,08	0,00	0,09	0,00	0,00	0,36	0,31
Madagascar	0,32	0,03	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,15
Malasia	0,41	3,33	0,98	0,33	0,09	0,80	0,60	0,00	1,01	4,14
Maldivas	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,04	0,31
Malta	0,01	0,50	0,03	0,01	0,00	4,42	0,01	0,00	0,00	0,00
Marruecos	0,46	0,00	0,26	0,15	0,00	0,03	0,04	0,00	0,14	0,46
Mauricio	0,02	0,09	0,03	0,02	0,00	0,01	0,05	0,00	0,02	0,10
Mauritania	0,05	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
México	1,64	0,62	1,95	1,49	0,00	0,14	0,00	0,00	0,05	0,05
Micronesia (Estados Federados de)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,06
Mongolia	0,05	0,00	0,02	0,01	0,00	0,09	0,00	0,00	0,20	0,26
Montenegro	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,04
Mozambique	0,33	0,02	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Myanmar	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,02	0,02	0,00	1,75	2,91
Namibia	0,03	0,04	0,04	0,02	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01
Nicaragua	0,08	0,01	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nigeria	2,24	0,00	0,27	0,31	0,00	0,08	0,00	0,00	0,09	0,11
Noruega	0,07	0,05	0,54	0,66	0,02	1,64	0,09	0,00	2,58	1,05
Nueva Caledonia	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
Nueva Zelandia	0,06	0,39	0,20	0,20	0,00	0,03	0,12	0,00	0,10	0,13
Omán	0,04	0,82	0,14	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,06
Países Bajos	0,24	2,17	3,52	1,36	0,14	0,57	0,92	0,01	0,48	0,08

Anexo VII. Participación de los países en el mercado de determinadas actividades marítimas, como porcentaje del total mundial (conclusión)

País o territorio	Participación en el mercado, en porcentaje del total mundial									
	2011 Población	2009 Tráfico portuario, TEU	2009 Valor del comercio, dólares	2009 PIB, dólares	2010 Construcción naval, TB	2010 Matricula de buques, TPM	2010 Explotación de portacontenedores, TEU	2010 Desguace de buques, TPM	2010 Oficiales, número	2010 Marineros, número
Tailandia	0,96	1,29	1,07	0,47	0,01	0,29	0,45	0,00	0,98	0,72
Timor-Leste	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Togo	0,10	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,06	0,07
Tonga	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,02
Trinidad y Tabago	0,02	0,12	0,06	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Túnez	0,15	0,05	0,15	0,07	0,00	0,01	0,01	0,00	0,08	0,16
Turkmenistán	0,07	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Turquía	1,14	0,97	1,12	1,08	0,38	0,62	0,35	3,78	5,89	7,37
Tuvalu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,01	0,09
Ucrania	0,65	0,11	0,36	0,20	0,07	0,07	0,00	0,02	4,35	1,59
Uganda	0,50	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Uruguay	0,05	0,13	0,05	0,06	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,14
Vanuatu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21	0,01	0,00	0,04	0,08
Venezuela (República Bolivariana de)	0,40	0,27	0,31	0,58	0,00	0,12	0,00	0,00	0,24	0,49
Viet Nam	1,31	0,98	0,53	0,16	0,58	0,43	0,09	0,00	1,72	1,65
Yemen	0,35	0,14	0,06	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02
Otros	5,12	0,24	1,05	2,43	0,00	0,00	0,00	0,76	0,00	0,00

Fuente: UNCTAD.

CUESTIONARIO

El transporte marítimo 2011

Con el fin de mejorar la calidad y la pertinencia de *El transporte marítimo*, la secretaría de la UNCTAD le agradecería que nos diera a conocer sus opiniones sobre la presente publicación. Le rogamos que cumplimente el siguiente cuestionario y lo remita a:

Readership Survey
División de Tecnología y Logística
UNCTAD
Palacio de las Naciones, Oficina E.7041
CH-1211 Genève 10, Suiza
Fax: +41 22 917 0050
Correo electrónico: transport.section@unctad.org

Muchas gracias por su amable cooperación.

1. ¿Cómo evaluaría usted esta publicación?

	<i>Excelente</i>	<i>Buena</i>	<i>Suficiente</i>	<i>Insuficiente</i>
Presentación y redacción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cobertura de temas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad del análisis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad general	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. ¿Cuáles son en su opinión los puntos fuertes de esta publicación?

3. ¿Cuáles son en su opinión los puntos débiles de esta publicación?

4. ¿Para qué fines utiliza principalmente esta publicación?

Análisis e investigación	<input type="checkbox"/>	Educación y capacitación	<input type="checkbox"/>
Formulación y gestión de políticas	<input type="checkbox"/>	Otros fines (sírvase precisar)	<input type="checkbox"/>

5. ¿Con cuántas personas comparte o a cuántas personas transmite *El Transporte Marítimo*?

Menos de 10	<input type="checkbox"/>	Entre 10 y 20	<input type="checkbox"/>	Más de 20	<input type="checkbox"/>
-------------	--------------------------	---------------	--------------------------	-----------	--------------------------

6. ¿Cuál de las esferas siguientes describe mejor su ámbito de trabajo?

- | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| Administración pública | <input type="checkbox"/> | Empresa pública | <input type="checkbox"/> |
| Organización no gubernamental | <input type="checkbox"/> | Institución académica o de investigación | <input type="checkbox"/> |
| Organización internacional | <input type="checkbox"/> | Medios de comunicación | <input type="checkbox"/> |
| Institución de empresa privada | <input type="checkbox"/> | Otros ámbitos (sírvase precisar) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. Información personal

Nombre (opcional): _____

Correo electrónico (opcional): _____

País del que es residente: _____

8. . ¿Desea formular algún otro comentario?

CÓMO OBTENER ESTA PUBLICACIÓN

Las publicaciones que están en venta pueden adquirirse de los distribuidores de publicaciones de las Naciones Unidas en todo el mundo. También puede escribirse a:

UN Publications Sales and Marketing Office
300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, NY 10017
Estados Unidos de América

Tel.: +1-212-963-8302

Fax: +1-212-963-3489

Correo electrónico: publications@un.org

<https://unp.un.org/>



Para obtener más información sobre la labor de la UNCTAD relacionada con la logística comercial véase: www.unctad.org/tti

El «Transporte Marítimo 2011» figura en:
www.unctad.org/rmt2011

E-mail:
transport.section@unctad.org

Para suscribirse a UNCTAD Transport Newsletter
sírvese visitar:
<http://extranet.unctad.org/transportnews>

Printed at United Nations, Geneva
GE.11-52181–August 2012–513

UNCTAD/RMT/2011

United Nations publication
Sales No. S.11.II.D.4
ISSN 0252-5410



NACIONES UNIDAS

USD 95
ISBN 978-92-1-312384-3

