

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

# **EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001**

## **Capítulo V**

## Capítulo V

### DESARROLLO PORTUARIO

*Este capítulo trata del movimiento de los puertos de contenedores de los países en desarrollo, de las mejoras en el desempeño portuario, de los cambios institucionales en los puertos y de las necesidades especiales de los puertos pequeños.*

#### A. TRÁFICO PORTUARIO DE CONTENEDORES

124. En el cuadro 41 figuran las últimas cifras disponibles del tráfico mundial comunicado de los puertos de contenedores de los países y territorios en desarrollo durante el período de 1997 a 1999. El crecimiento de ese tráfico (número de movimientos medido en TEU) fue de 7,3% en 1999 frente al notable incremento de 10,1% en 1998. Tal cosa refleja la desaceleración comercial causada por la crisis financiera de 1998 en el Asia sudoriental. El movimiento mundial de 1999 se cifró en 195,3 millones de TEU, con un aumento anual de 13,3 millones desde el nivel de 1998 de 182,0 millones de TEU.

CUADRO 41

**El tráfico de los puertos de contenedores de 48 países y territorios en desarrollo en 1999, 1998 y 1997**  
(en TEU)

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>TEU en 1997</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>	<i>Variación porcentual 1998/1997</i>
Hong Kong, China	16 210 792	14 582 000	14 567 231	11,2	0,1
Singapur	15 944 793	15 135 557	14 135 300	5,3	7,1
República de Corea	7 014 245	6 460 461	5 636 876	8,6	14,6
Emiratos Árabes Unidos	4 930 299	4 531 625	4 191 421	8,8	8,1
Malasia	3 941 777	3 026 447	2 841 003	30,2	6,5
Tailandia	2 892 216	2 638 906	2 204 500	9,6	19,7
Filipinas	2 813 099	2 442 158	2 510 849	15,2	-2,7
Indonesia	2 660 439	2 203 274	2 402 207	20,7	-8,3
Brasil	2 022 842	1 743 639	1 419 950	16,0	22,8
India	1 954 025	1 745 669	1 460 871	11,9	19,5
Sri Lanka	1 704 389	1 714 077	1 687 184	-0,6	1,6
Panamá	1 649 512	1 425 788	1 269 270	15,7	12,3
Egipto	1 473 149	1 095 549	1 409 248	34,5	-22,3
Arabia Saudita	1 448 338	1 366 746	1 296 941	6,0	5,4
Malta	1 091 364	1 118 741	704 427	-2,4	58,8
México	1 083 887	945 087	832 475	14,7	13,5
Argentina	1 021 973	806 674	720 247	26,7	12,0
Omán	773 806	139 090	109 187	456,3	27,4

<i>País o territorio</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>TEU en 1998</i>	<i>TEU en 1997</i>	<i>Variación porcentual 1999/1998</i>	<i>Variación porcentual 1998/1997</i>
Chile	743 364	758 992	711 112	-2,1	6,7
Pakistán	696 649	701 213	608 065	-0,6	15,3
Jamaica	689 677	671 130	496 682	2,8	35,1
Venezuela	654 148	830 109	606 035	-21,2	37,0
Costa Rica	590 000	450 000	226 960	31,1	98,3
Bahamas	543 993	470 047	n.a.	15,7	-
Colombia	413 935	88 130	75 169	369,7	17,2
Bangladesh	392 137	345 327	300 476	13,6	14,9
Ecuador	378 000	407 434	375 894	-7,2	8,4
Perú	376 045	378 013	321 568	-0,5	17,5
Côte d'Ivoire	354 389	468 727	416 111	-24,4	12,6
Irán, República Islámica del	320 622	325 904	254 454	-1,6	28,1
Trinidad y Tabago	298 553	270 204	239 952	10,5	12,6
Marruecos	296 223	260 513	210 687	13,7	23,6
Líbano	271 409	290 409	309 719	-6,5	-6,2
Uruguay	250 227	265 892	201 964	-5,9	31,6
Chipre	239 077	214 030	402 700	11,7	-46,8
Kuwait	174 383	n.a.	n.a.	-	-
Guatemala	151 493	144 085	n.a.	5,1	-
Senegal	148 740	115 039	110 836	29,3	3,8
Reunión	146 172	n.a.	123 734	-	-
Guam	145 191	163 855	164 469	-11,4	-0,4
Mauricio	144 269	136 417	116 956	5,8	16,6
Martinica	141 700	135 700	141 650	4,4	-4,2
Papua Nueva Guinea	138 110	144 630	149 869	-4,5	-3,5
Bahrein	122 000	76 431	109 840	59,6	-30,4
Camerún	121 563	118 238	116 578	2,8	1,4
Yemen	121 563	57 537	13 456	111,3	327,6
República Unida de Tanzania	106 304	108 362	103 432	-1,9	4,8
Guadalupe	104 000	103 473	99 643	0,5	3,8
Total	79 904 881	71 621 329	66 407 198	11,6	7,8
Otros, comunicado <sup>a</sup>	962 004	1 259 355	1 387 549	-23,6	-9,2
Total comunicado <sup>b</sup>	80 866 885	72 880 684	67 794 747	11,0	7,5
Total mundial	195 261 458	181 982 976	165 234 028	7,3	10,1

*Fuentes:* Cuadro recopilado con información que figura en Containerisation International Yearbook, 2001, y con datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de operadores de terminales o autoridades portuarias.

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

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

125. La tasa de crecimiento de los países y territorios en desarrollo fue de 11,0%, con un tráfico de 80,9 millones de TEU que representa alrededor del 41,0% del total mundial. Aquí también se registró una desaceleración desde el incremento de 7,5% habido en 1998, cuando el movimiento de los países en

desarrollo se cifró en 72,9 millones de TEU. Los países con un aumento de dos dígitos en 1998 y 1999 fueron Hong Kong (China), Malasia, Filipinas, India, Brasil, Indonesia, India, Egipto, Panamá, México, Argentina, Omán, Costa Rica, Bahamas, Colombia, Bangladesh, Trinidad y Tabago, Marruecos, Chipre, Senegal, Bahrein y Yemen. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo varía de un año a otro, por causa a veces de fuertes fluctuaciones en el tráfico y a veces por una mejor comunicación de los datos o por la falta de éstos en algunos años.

126. Para el año 2000 se dispone de cifras preliminares sobre los 20 puertos de contenedores más importantes del mundo, cuyos resultados se indican en el cuadro 42. De ellos ocho estaban en países y territorios en desarrollo y en países socialistas de Asia, mientras los 12 restantes se ubicaban en países desarrollados de economía de mercado. De estos últimos había seis en Europa, cuatro en los Estados Unidos y dos en el Japón. Hong Kong, China, se mantenía a la cabeza al comunicar nuevamente una tasa más de crecimiento de dos dígitos. Casi todos los 10 primeros puertos conservaron su posición, con la excepción de Busan y Shanghai, que adelantaban a Kaoshiung y Los Ángeles respectivamente. Entre los demás, el cambio más notable se registró en Port Klang, que pasó de la posición 15 a la 11. Casi la mitad de los puertos comunicaron tasas de crecimiento de dos dígitos en 2000 y 1999.

CUADRO 42  
Los 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2000 y 1999  
(en TEU)

<i>Clasificación en 2000</i>	<i>Clasificación en 1999</i>	<i>Puerto</i>	<i>TEU en 2000</i>	<i>TEU en 1999</i>	<i>Variación en 2000</i>	<i>Variación en 1999</i>
1	1	Hong Kong, China	18 100 000	16 210 792	11,7	11,2
2	2	Singapur	17 040 000	15 944 793	6,9	5,4
3	4	Busan	7 540 387	6 439 589	17,1	22,7
4	3	Kaoshiung	7 425 832	6 985 361	6,3	23,0
5	5	Rotterdam	6 275 000	6 343 242	-1,1	15,4
6	7	Shanghai	5 613 000	4 210 000	33,3	25,8
7	8	Los Ángeles	4 879 429	3 828 852	27,4	67,1
8	6	Long Beach	4 600 787	4 408 480	4,4	29,4
9	9	Hamburgo	4 248 000	3 738 307	13,6	12,0
10	10	Amberes	4 082 334	3 614 246	13,0	21,7
11	15	Port Klang	3 206 428	2 550 419	25,7	16,5
12	12	Dubai	3 058 886	2 844 634	7,5	9,4
13	11	Nueva York	3 006 493	2 863 342	5,0	21,3
14	14	Tokio	2 960 000	2 695 589	9,8	16,1
15	13	Felixstowe	2 800 000	2 696 659	3,8	51,4
16	18	Bremerhaven	2 712 420	2 180 955	24,4	8,7
17	17	Gioia Tauro	2 652 701	2 253 401	17,7	55,6
18	16	Tanjung Priok	2 476 152	2 273 300	8,9	27,8
19	22	San Juan	2 392 749	2 084 711	14,8	11,9
20	20	Yokohama	2 317 393	2 172 919	6,6	-7,4

*Fuente:* Containerisation International, marzo de 2001 y Port Development International, abril de 2001.

## B. MEJORAS EN EL DESEMPEÑO PORTUARIO

127. Durante el año el puerto de Singapur anunció por dos veces unos movimientos de más de 200 contenedores por hora de carga y descarga de buques en el terminal de Brani. En marzo el terminal alcanzó la cifra de 210 contenedores a la hora. Y luego en octubre realizó un movimiento de 2.129 contenedores en 10 horas justas. Un operador del terminal de Hong Kong, China, se apuntó todo un récord al manipular 15.660 contenedores (28.623 TEU) en un período de siete días o 168 horas. Esas cifras representan movimientos anuales de más de 1 millón de TEU por puesto de atraque. Si bien son logros notables, la productividad de otros puertos también tiene que alcanzar niveles satisfactorios para asegurar el funcionamiento sin trabas de la red mundial de transporte. Esto ocurre en todos los puertos con independencia de que estén ubicados en países en desarrollo o en otros lugares.

128. Un pobre desempeño portuario se traduce en unos eslabones débiles del sistema internacional de transporte y, en ocasiones, requiere para subsanarlo medidas de las autoridades de más alto nivel. El Presidente de la Federación de Rusia citó unas pérdidas de 1.500 millones de dólares al año por causa de unos servicios portuarios deficientes<sup>3</sup> y señaló que 70 millones de toneladas de mercancías nacionales discurren ahora por puertos finlandeses y bálticos.

129. Las perturbaciones laborales menoscabaron el desempeño en unos pocos puertos, sobre todo cuando se perseguía acelerar el proceso de privatización y superar prácticas restrictivas. A principios de año hubo huelgas en varios puertos indios y se recurrió a las fuerzas armadas para proceder a algunos embarques. El puerto de Chittagong (Bangladesh) también se vio afectado por paros laborales. En Sudamérica hubo interrupciones del servicio en algunos puertos chilenos y en Santos (Brasil). La FIT propugna que los sindicatos participen en el proceso de reforma y privatización<sup>4</sup> con miras a evitar conflictos y compartir los beneficios de las alzas de productividad.

130. Inversiones nuevas para hacer frente a un mayor tráfico o para elevar la calidad de los servicios es otra manera de mejorar el desempeño. Durante el año varios puertos anunciaron planes con tal fin. El puerto de Shanghai en China se propone invertir unos 220 millones de dólares para construir cinco muelles con un calado de 15 metros capaces de recibir buques de 6.000 TEU a partir de 2005. Con ese proyecto crecerá en más de 38 km<sup>2</sup> la zona portuaria. Los puertos mexicanos anunciaron un presupuesto de inversiones para 2001 de 129 millones de dólares.

131. En casi todos los puertos, sin embargo, la inversión fue un esfuerzo combinado de los sectores público y privado y constituyó un componente importante del proceso de privatización. En febrero de 2000, South Asia Gateway, un inversionista internacional que tiene a P&O Ports como accionista, comenzó un proyecto de 240 millones de dólares en Colombo, Sri Lanka, que cuadruplicará la capacidad del terminal hasta 1 millón de TEU en el año 2002. Las instalaciones de 10 millones de dólares para petroleros del puerto de Shihanoukville en Camboya se construyeron de consuno por el Gobierno y Marubeni, Japón. Los organismos multilaterales que fomentan el desarrollo del sector privado también han participado. Por ejemplo, la Corporación Financiera Internacional, que forma parte del Banco Mundial, participó en la inversión de 50 millones de dólares del operador local de puertos Wilson & Sons en Rio Grande, Brasil.

132. También se acostumbró a sumar recursos a la hora de hacer esas inversiones. En la de 130 millones de dólares en Port Said participaron A.P. Moller (Dinamarca) y ECT (Países Bajos) junto a intereses locales. El Consorcio de Desarrollo Portuario a cuyo cargo corre la expansión del puerto de Maputo, Mozambique, con la excepción del terminal de contenedores, estaba compuesto de una empresa constructora, (Skanska-Suecia), un operador de puertos (Liscont-Portugal) e inversores locales (Mozambique Gestores). El Consorcio constituyó una empresa mixta con la autoridad portuaria en la que ésta aportó el 49% del capital.

<sup>3</sup> [www.informare.it/news/review/2000/b070800.asp](http://www.informare.it/news/review/2000/b070800.asp) que cita al Journal of Commerce, edición del 7 de agosto de 2000.

<sup>4</sup> Presentación de K. Marges, Secretario de la Sección de Trabajadores Portuarios de la FIT, en la Conferencia sobre Privatización (Lisboa, Portugal, 22 y 23 de febrero de 2000).

133. La participación de operadores internacionales de manipulación de carga se considera crucial para fortalecer a los puertos de la red mundial de transporte. Dos acuerdos alcanzados en el primer semestre de 2000 ilustran este punto. ICTSI International Holdings Corporation de Filipinas es uno de los socios de la compañía que obtuvo la concesión del terminal de contenedores de Dar es Salaam en la República Unida de Tanzania. Dubai Port Internacional se hizo con la concesión del puerto de Djibouti a fin de ampliarlo para que se convierta en un centro de distribución regional.

134. La participación de estos operadores internacionales o de navieras en esas inversiones puede conducir a puertos totalmente nuevos que añadan otros eslabones más a la red mundial de transporte y compitan con los puertos existentes. Durante el año se dio luz verde para construir el terminal de contenedores de 300 millones de dólares de Tánger en Marruecos, donde participa Hessestie, el mayor operador belga de puertos de contenedores. Esa obra podría suponer un reto para las actividades de transbordo de Algeciras, en España, y trae a la memoria ejemplos de los últimos años, como Freeport, Bahamas, a cargo de Hutchison Port Holdings, y Salalah (Omán) con el respaldo de Maersk Sealand, uno de los mayores transportistas de contenedores.

135. Las inversiones en instalaciones vinculadas a puertos pueden redundar en beneficios muy grandes para el desempeño portuario. Durante el año, la construcción del corredor de 32 km de Alameda que une los puertos de Los Ángeles y Long Beach, en la costa oriental de los Estados Unidos, con las redes ferroviarias transcontinentales de Union Pacific Railroad y Burlington Northern Santa Fe Railway prosiguió de la forma prevista. Este complejo proyecto segrega y mejora el transporte por carretera y ferrocarril eliminando más de 200 pasos a nivel con calles, mejorando cuatro líneas ferroviarias y ampliando las autovías, con la consiguiente reducción de contaminación, ruido y accidentes. El proyecto se financia por autoridades portuarias, un préstamo federal y subvenciones al transporte, reembolsándose los préstamos con el peaje de los usuarios. Cuando se termine, las demoras en los puertos de llegada y salida se verán muy reducidas.

136. Un mal desempeño portuario puede obedecer a problemas exteriores. Paros laborales de conductores de camión para protestar por los precios de los combustibles, las subidas de los seguros y el mucho tiempo de espera en las instalaciones portuarias perturbaron las operaciones de contenedores en algunos puertos de Florida, Estados Unidos, en el primer trimestre de 2000. En el segundo semestre los trámites aduaneros en puertos españoles empezaron a agilizarse a raíz de la promulgación de una ley que restringía el despacho de mercancías por cuenta de terceros a los agentes de aduanas habilitados como tales.

137. Por último, las quejas por las elevadas tarifas muestran la necesidad de tomar medidas para mejorar el desempeño de los puertos. En Santos, Brasil, la tarifa media de 350 dólares por contenedor despachado resultaba excesiva en comparación con puertos vecinos y está impulsando reformas. En Durban, Sudáfrica, la autoridad portuaria aceptó, en determinadas condiciones, indemnizar a las compañías de contenedores por demoras en el atraque superiores a 16 horas y al mismo tiempo recurrió a peritos en la materia para resolver los problemas suscitados en el funcionamiento del terminal de contenedores.

### **C. CAMBIO INSTITUCIONAL**

138. El papel de los operadores internacionales de carga constituye ahora un rasgo bien establecido del tráfico de contenedores. Esas empresas mueven cifras sustanciales y su finalidad es proporcionar servicios habituales a navieras de todo el mundo. En el año 2000, los operadores que manejaron más de cinco millones de TEU fueron: PSA Corporation, Hutchison Port Holdings (HPH), P&O Ports y Stevedoring Services of America (SSA).

139. HPH cargó y descargó unos 22 millones de TEU en 136 muelles ubicados en 18 puertos. Estos son: Hong Kong, Shanghai, Yantian, Guanzou, Shenzhen, Pearl River Delta, Shauntou y Xiamen en China; Yangoon en Myanmar; Port Klang en Malasia; Tanjung Priok en Indonesia; Felixstowe, Thamesport y Harwich en el Reino Unido; Rotterdam en los Países Bajos; Freeport en Bahamas; y Cristóbal y Balboa en Panamá. PSA Corporation manejó alrededor de 20 millones de TEU en sus instalaciones de Singapur;

Dalian y Fuzhou en China; Tuticorin y Pipavav en la India; Inchon en la República de Corea; Génova y Venecia en Italia; Adén en el Yemen; Sines en Portugal; y Muara en Brunei. P&O Ports movió 8,3 millones de TEU en terminales situados en 24 puertos. Estos son: Sydney, Melbourne, Brisbane y Freemantle en Australia; Buenos Aires en la Argentina; Amberes en Bélgica; Shekou, Tianjin y Qingdao en China; Nhava Sheva, Kandla, Chennai y Cochin en la India; Tanjung Perak en Indonesia; Cagliari en Italia; Maputo en Mozambique; Port Qasim en el Pakistán; Manila en Filipinas; Vostochny en la Federación de Rusia; Colombo en Sri Lanka; Laem Chabang en Tailandia; Southampton y Tilbury en el Reino Unido; y Newark en los Estados Unidos. Por último, SSA manejó 5 millones de TEU en 60 instalaciones concentradas en los Estados Unidos y en 12 ubicaciones internacionales tales como Colón en Panamá y Manzanillo en México.

140. Operadores internacionales de carga menores tales como ICTSI de Filipinas, que movieron 2,7 millones de TEU en 2000, pueden tener una cifra de negocios considerable, de más de 300 millones de dólares. Hay bastantes operadores nacionales que están progresivamente expandiendo sus actividades o fusionándose con operadores de otros países. Ceres y Holt de los Estados Unidos estaban extendiéndose a Europa y el Caribe respectivamente. Eurokay de Hamburgo se unió con BSL de Bremen para crear Eurogate. Un operador nacional, Urbaser, con ingresos anuales de 86 millones de dólares, inició sus actividades trabajando en varios puertos españoles.

141. Maersk-Sealand, una importante compañía de contenedores, también es un operador internacional de manipulación de carga que tiene terminales para respaldar sus líneas de navegación por todo el mundo. Esa naviera sigue una política de terminales especializados y después de unas dilatadas negociaciones con PSA Corp. no consiguió obtener unas instalaciones de esa índole en Singapur. A finales de año había trasladado sus actividades a un nuevo puerto de la Malasia vecina, Tanjung Pelepas, donde adquirió una participación del 30%.

142. Las adquisiciones y fusiones de operadores portuarios internacionales han empezado a atraer la atención de las autoridades supervisoras. A finales de año, la Dirección IV de la Comisión Europea a cuyo cargo corren las normas acerca de la competencia recabó de ECT de Rotterdam que informara sobre sus actuales accionistas en el plazo de tres semanas. En un principio ECT iba a ser vendida en 1999 a HPH y a un consorcio holandés, con un reparto de acciones al 50%. La Dirección citada había considerado que esa compra confería una posición de dominio a HPH en el mercado de contenedores de Europa septentrional y, en consecuencia, ambos grupos redujeron su participación al 35%. Como el 30% restante se consideraba que estaba sólo temporalmente en manos de terceros, la Dirección procuró aclarar ese extremo y ha aprobado ahora el acuerdo.

143. La preocupación por una integración vertical y horizontal también se dejó sentir cuando se sacaron a subasta terminales chilenos en agosto de 1999. Las autoridades supervisoras decidieron que el concesionario de un terminal no podía tener más del 15% de un terminal o puerto vecinos. Tampoco podía ser propiedad de una parte interesada en más del 40% de un terminal. Esa parte se definió como una persona física, naviera o transportista, de quien dependiera más del 25% del movimiento del terminal o el 15% del movimiento en puertos vecinos durante el año anterior.

144. En 2000, el Gobierno de la Argentina permitió la fusión de operadores en el puerto de Buenos Aires y algunos cargadores manifestaron su preocupación por esa concentración de servicios en unas pocas manos. TRP, que es propiedad en parte de P&O Ports, adquirió TPA, cuadruplicando así la capacidad del grupo a casi dos millones de TEU. Maersk-Sealand tomó una participación mayoritaria en T4, propiedad de un grupo de operadores locales, y se dice que se propone invertir 40 millones de dólares para ampliar capacidad. El resultado es que los cinco operadores del puerto han quedado ahora reducidos a tres. Sin embargo, también hay operadores a quienes cabe acudir fuera del puerto: Exolgan continuó las operaciones en el Muelle Sur y se está construyendo un terminal nuevo en Zárate.

145. La considerable capacidad financiera de los operadores internacionales de carga les permite acudir a los mercados financieros para sufragar el desarrollo portuario. A finales de año, PSA consiguió obtener cerca de 900 millones de dólares con dos emisiones de obligaciones. ICTSI vendió alrededor del 30% de sus acciones a inversores institucionales estadounidenses.

146. Continuó la vigorosa configuración de las autoridades portuarias con arreglo a criterios comerciales. El estado de Bremen en Alemania decidió que su autoridad portuaria se estableciera como una compañía limitada con todas las acciones en manos del estado. Con ello se siguen pasos similares dados en Amberes y Gante en los últimos años. Además, para gozar de una flexibilidad completa al actuar comercialmente, la autoridad portuaria de Rotterdam, RMPM, fue autorizada a establecer una compañía tenedora de acciones, Mainport Holding Rotterdam (MHR). Ésta podrá participar en las actividades industriales y logísticas que sirven de apoyo al puerto y su región sin tener que solicitar la aprobación del Consejo Municipal.

147. No obstante, el depender totalmente de los mercados financieros puede tener sus pros y sus contras. En el primer trimestre del año 2000, el desempeño de ABP, la autoridad portuaria de 23 puertos británicos (que cotiza en la Bolsa de Londres), se consideró insatisfactorio por los analistas financieros en comparación con los resultados logrados por compañías menores y más dinámicas. Por ejemplo, Mersey, la autoridad del puerto de Liverpool, consiguió una rentabilidad de su activo del 17%. ABP, después de enjugar pérdidas de unos 120 millones de dólares por una compra que acabó mal en los Estados Unidos, tuvo sólo una rentabilidad del 11%.

148. No obstante, la financiación pública es necesaria en los grandes planes de desarrollo. Un reparto aproximado de 50-50 es el previsto para el terminal Euromax de 444 millones de dólares propuesto por ECT y Nedlloyd en Rotterdam. El terminal comprenderá 125 hectáreas con un muelle de 2,3 km y estará acabado en 2004. También el puerto de contenedores de gran calado que se quiere construir en Willemshaven probablemente recibirá subvenciones del Gobierno de Alemania.

149. La participación del sector público requiere un enfoque equilibrado, sobre todo durante el proceso de privatización. El Gobierno de la India publicó un documento tipo de las concesiones para lograr que las subastas se realizaran sin dificultades. El proceso se dividirá en dos etapas. En la primera se aprobará una lista de licitadores a tenor de su experiencia y capacidad financiera. Habrán de contar con experiencia en la operación de terminales, tendrán que pujar al menos por la mitad de la capacidad del terminal, y el 20% de su patrimonio neto ha de suponer como mínimo el 50% del costo del proyecto. En la segunda etapa, los licitadores presentarán la propuesta técnica y las condiciones financieras. El Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED)<sup>5</sup> propone un sistema de cobertura de riesgos que suponga una mezcla equilibrada de fondos públicos y privados en las concesiones portuarias. Los riesgos de la construcción y funcionamiento de esas concesiones deberían distribuirse con la ayuda de los organismos financieros que participen en los proyectos.

150. En las zonas poco desarrolladas las inversiones en puertos podrían reportar aumentos sustanciales del nivel de vida. Durante el año, Sudáfrica desveló unos planes para construir con capital europeo un puerto industrial de gran calado de 6.000 ha que contendría inicialmente una refinería de zinc. La fase de construcción crearía unos 10.000 empleos.

#### **D. NECESIDADES ESPECIALES DE LOS PUERTOS PEQUEÑOS**

151. En las costas del Océano Índico hay bastantes puertos que realizan actividades modernas y tradicionales. Estas últimas se basan en dhows, pequeños barcos de vela y motor que transportan mercancía menuda para minoristas y particulares, inclusive materiales de construcción u otros para pequeñas industrias.

152. Los dhows grandes transportan de 200 a 300 toneladas y van desde puertos del Golfo de Adén, y también de los del Cuerno de África y de la costa oriental de este continente, hasta el Pakistán y la India, a saber, Gujarat y otros puertos de la costa de Malabar y de la de Coromandel. Es un tráfico estacional con un máximo en el Cuerno de África y la costa oriental entre diciembre y junio. Los dhows más pequeños como los que se encuentran en África oriental<sup>6</sup> pueden tener una capacidad de 30 toneladas (los de vela) y 100 toneladas (los de motor).

<sup>5</sup> Informe "Public-private port partnerships in developing countries: analysis, sharing and management of risks". Disponible en el ISTED en francés e inglés. Véase la página web: [www.isted.com](http://www.isted.com).

<sup>6</sup> Estudio preliminar del sector marítimo no estructurado del África oriental por Geoffrey Boerne, Seafarers International Research Centre, Department of Maritime Studies and International Transport, Universidad de Cardiff, Gales, Reino Unido (enero de 1999).



153. La fuente principal de carga es Dubai, en los Emiratos Árabes Unidos, un centro de reexportación del Golfo donde también se construyen dhows. Ese comercio requiere unas instalaciones portuarias modestas: un muelle de aguas someras que cuente, de ser posible, con una amplia explanada donde puedan acceder los vehículos para la descarga directa de las mercancías y su transporte posterior. La autoridad portuaria de las instalaciones es siempre un gran propietario. Todas las operaciones de carga y descarga se disponen y realizan por los propietarios de las mercancías o sus agentes que normalmente están presentes en las operaciones. En muchos casos una parte antigua y de poco calado del puerto se asigna a ese comercio. Tal es el caso en los dos modernos puertos de contenedores de Adén y Salalah.

154. El comercio en dhows suele mantener un mínimo de actividad económica en zonas afectadas por desastres no naturales. Por ejemplo, la actividad económica en el puerto de Bosaso, Somalia, está floreciendo con las importaciones que llegan en ese tipo de embarcaciones y ha atraído a gente de la zona colindante, lo que ha hecho que se cuadruplique su población. Hasta ganado (como camellos y cabras) se exporta en ocasiones en dhows. En el año 2000, un total de 567 barcos recalaron en ese puerto y el movimiento se cifró en 0,27 millones de toneladas. La aplicación de las sanciones económicas internacionales a los países puede resultar difícil cuando el comercio se hace en dhows. También esta actividad facilita actividades ilegales como el contrabando.

155. Los puertos por los que discurre ese comercio a menudo no se ocupan de proporcionar las instalaciones y servicios requeridos. Mejores dispositivos sanitarios y más medidas de seguridad para el gran número de personas que participan en la manipulación y despacho de las mercancías facilitarían las operaciones y reducirían las pérdidas de cargamentos. Cierta grado de control estatal de los puertos podría también mejorar las condiciones laborales de los marineros que trabajan en los dhows.