

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Ginebra

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN 2001

Capítulo VII

Capítulo VII

EXAMEN DE LA EVOLUCIÓN REGIONAL: ASIA ORIENTAL

Este capítulo se centra en lo ocurrido en los países en desarrollo y socialistas del Asia oriental, en particular por lo que hace al tráfico marítimo internacional e intrarregional, el desarrollo de redes de transporte y el desempeño y los problemas de transporte de los PMA sin litoral.

A. LOS MERCADOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Crecimiento económico y tendencias de importaciones y exportaciones

205. El desempeño económico de los países del Asia oriental en el año 2000 mostró que la recuperación de la crisis financiera se había mantenido. Tal como se indica en el cuadro 44 el crecimiento de la producción de todos los países superó al del año anterior. La reanimación se basó en el mejor comportamiento de unas exportaciones impulsadas por la fuerte demanda de los Estados Unidos pero también en una demanda y unas inversiones internas sólidas en casi todos esos países.

CUADRO 44

Crecimiento de la producción de los países del Asia oriental
(cambio porcentual)

<i>Países y grupos de países</i>	<i>Tasa de crecimiento</i>		
	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
República de Corea	-6,7	10,7	9,3
China	7,8	7,1	8,0
Hong Kong, China	-5,1	3,1	10,4
Provincia china de Taiwán	4,7	5,7	6,0
Singapur	0,4	5,4	10,1
ASEAN 4	-9,4	2,8	5,3
<i>de la cual</i>			
- Indonesia	-13,0	0,3	5,2
- Malasia	-7,4	5,4	8,7
- Filipinas	-0,6	3,2	3,5
- Tailandia	-10,2	4,2	4,2
Japón	-2,5	0,2	1,3
Asia en desarrollo y China	1,1	4,9	6,6
Asia meridional ^a	5,6	5,7	5,5
Tasa de crecimiento ^b	3,3	-0,5	4,3

Fuente: Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2001. Cálculos de la secretaría de la UNCTAD basadas en datos en dólares de 1995. Los porcentajes del año 2000 son estimaciones.

^a Bangladesh, India, Nepal, Pakistán y Sri Lanka.

^b Países exportadores de petróleo.

206. El comercio del Asia oriental experimentó un auge sin precedentes en 2000 cuando la demanda siguió aumentando en los Estados Unidos. Muebles de China, aparatos electrodomésticos de la República de Corea, componentes de motores del Japón y computadoras de Tailandia son ejemplos de artículos exportados que contribuyeron a que los transportistas marítimos tuvieran otro buen año. La recuperación de los países en desarrollo del Asia oriental ya estaba en marcha en 1999 y cobró impulso en 2000. De las otras dos regiones de mucho comercio, China y el Asia nororiental (Japón y República de Corea), la primera mantuvo su elevada tasa de exportación, con unas expectativas optimistas para el futuro en razón de su próxima adhesión a la OMC. La economía japonesa se reanimó en el primer trimestre de 2000, pero las perspectivas se volvieron menos alentadoras a finales de año. La consolidación de la recuperación de la República de Corea estaba pendiente de que acabara la reestructuración de los conglomerados nacionales (chaebols).

207. En el cuadro 45 figura el crecimiento del volumen de las importaciones y exportaciones de algunos países del Asia oriental. El mayor incremento de las importaciones se registró en Indonesia, seguida de China y Malasia, mientras que los países donde las exportaciones crecieron más fueron China, Indonesia y Tailandia. Estos resultados confirman la recuperación del Asia sudoriental y el carácter sostenido del desempeño comercial de China. El del Asia nororiental (Japón y República de Corea) fue también notable, con un crecimiento de dos dígitos de las importaciones.

CUADRO 45

Crecimiento en volumen del comercio de mercancías en los países que se indican, 1998-2000
(variación porcentual anual)

<i>Exportaciones</i>			<i>País</i>	<i>Importaciones</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
-1,3	2,1	9,2	Japón	-5,3	9,5	10,9
16,9	12,0	18,7	República de Corea	-21,0	26,1	18,5
4,5	9,6	28,3	China	2,5	15,2	33,1
-4,3	3,6	17,1	Hong Kong, China	-7,1	0,2	18,1
1,1	4,9	12,4	Provincia China de Taiwán	4,1	1,4	11,2
-0,3	5,4	16,8	Singapur	-12,9	9,5	14,8
17,2	-1,4	24,0	Indonesia	-30,8	-11,3	37,1
3,9	19,9	19,5	Malasia	-21,2	13,5	24,6
24,8	24,2	13,8	Filipinas	-13,9	3,3	2,0
7,8	12,0	21,0	Tailandia	-27,2	23,6	14,9

Fuente: Sección de Comercio de Mercancías de la OMC, División de Estadística, mayo de 2001.

208. Las flotas totales de los países del Asia oriental (Japón, República de Corea y República Popular Democrática de Corea en el Asia nororiental; China, Hong Kong, China, y Provincia china de Taiwán; y los diez países de la ASEAN), incluidos los buques de libre matrícula con propietarios efectivos de esos países, se cifraban en 298,9 millones de TPM a comienzos del año 2001. Tal monto representaba el 37,0% de toda la flota mundial. La edad media de los buques registrados en países en desarrollo del Asia oriental es de 12,22 años, menor que el promedio de la flota mundial (13,9 años) (véase el cuadro 46). Con la excepción de la categoría de los buques de carga general, la edad media de las flotas de esos países es más baja que la media mundial.

CUADRO 46

**Distribución media de la flota mercante de los países del Asia oriental, por tipos de buque,
al 1° de enero de 2001**
(porcentaje del total de TPM)

<i>Grupo de países</i>	<i>Tipos de buque</i>	<i>0 a 4 años</i>	<i>5 a 9 años</i>	<i>10 a 14 años</i>	<i>15 a 19 años</i>	<i>20 años y más</i>	<i>Edad media (años) en 2001^a</i>
Total mundial	Todos los buques	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9
	Petroleros	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1
	Graneleros	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2
	Cargueros	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0
	Portacontenedores	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4
	Todos los demás	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0
Países en desarrollo del Asia oriental	Todos los buques	24,8	20,9	13,8	14,0	26,5	12,2
	Petroleros	23,0	22,4	19,2	5,6	29,8	12,3
	Graneleros	30,1	24,5	14,1	15,7	15,6	10,3
	Cargueros	6,1	7,8	8,5	21,4	56,3	18,5
	Portacontenedores	37,3	24,8	7,2	10,9	19,9	9,9
	Todos los demás	20,3	13,3	10,4	23,7	32,3	14,2

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

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

El sector de los petroleros

209. La evolución de este sector se ha visto influida por la expansión de las refinerías en toda Asia. Hubo una entrada constante en actividad de grandes refinerías: en 1999 la India expandió su capacidad de refinado en 19,2%. La de la región alcanzó los 19,9 millones de barriles por día (mbpd) en 1999, con alrededor del 24,3% de la capacidad mundial. Ello supone 2,8 mbpd más que en 1995 cuando la capacidad de la región representó el 22,2% de la de todo el mundo. Por lo que atañe a las cifras nacionales, los dos principales países son el Japón y China con más de 5,0 mbpd de capacidad cada uno.

210. La demanda para largos desplazamientos de grandes petroleros y de aquéllos con las dimensiones máximas permitidas por el Canal de Suez podría aumentar sustancialmente en los próximos años cuando las refinerías asiáticas importen más crudos poco azufrados del África occidental. Existe una razón ambiental para esa actividad. Algunos gobiernos asiáticos han reducido los niveles de tolerancia del azufre y de otros contaminantes en los productos refinados; por ejemplo, la India y Tailandia han disminuido los límites de contaminación del azufre de 0,25% a 0,05%. La República de Corea ya ha aplicado este segundo límite, que sigue siendo todavía alto comparado con el nivel de la Unión Europea de 0,035%.

211. La crisis asiática de 1997 obligó a muchas refinerías asiáticas a dejar de lado los planes para disponer de un refinado secundario (por ejemplo, mediante desintegración catalítica y tratamiento con hidrógeno) que habría producido productos del petróleo con escaso azufre. Instalar esa capacidad llevaría años y las refinerías sin esas instalaciones han de resolver el problema incluyendo en su mezcla de petróleo bruto una proporción más alta de crudos ligeros poco azufrados del África occidental.

212. La cantidad de petróleo crudo del África occidental que se dirige hacia Oriente se ha duplicado aproximadamente en el último cuatrienio hasta el nivel actual de 0,7 o 0,8 millones de barriles por día en el año 2000. Casi la mitad de la mayor producción prevista de 0,8 mbpd hasta el año 2003 podría destinarse a Asia. También se espera que las exportaciones a Asia del Golfo del Oriente Medio aumenten en 2003 a la notable cifra de 2,5 millones de barriles diarios. Así pues, es previsible que la mayor demanda de petroleros grandes se deba a esos transportes más cuantiosos desde el África occidental y el Golfo.

213. Cinco de las 10 rutas más importantes del mundo de productos petroleros tienen su origen o destino en Asia. De ellas, las que discurren dentro del Asia sudoriental representan movimientos en el mercado al contado de unos 14 millones de toneladas al año. Con economías fuertes, reservas de petróleo limitadas y a mucha distancia de otros lugares, Asia tiene ahora la parte mayor de la flota mundial de petroleros. Sus operadores están actualmente recuperándose de los dos difíciles años de 1998 y 1999. El tráfico marítimo seguirá creciendo en los próximos años cuando el consumo de petróleo aumente en toda la región. Sin embargo, se registrarán cambios importantes en las políticas de refinado nacional y de importación, que están ya dejándose sentir en los flujos regionales de productos petrolíferos en la zona.

214. Una prohibición de importar gasolina y gasóleo en los últimos 22 meses ha ayudado a que China se transforme desde un importador neto de productos del petróleo en un exportador neto. Sin embargo, una mayor productividad y mejoras en el refinado se traducirán en más importaciones de crudos y reducirán la demanda que hace ese país a las refinerías de Singapur, República de Corea y Japón. En la actualidad, el fuel representa el 75% de las importaciones chinas de productos derivados del petróleo, que llegan en su mayoría a los puertos meridionales. La prohibición de importar gasolina y gasóleo quizá tenga que levantarse cuando China entre en la OMC, aunque el país puede controlar el comercio de los productos del petróleo mediante licencias de importación.

215. Durante el año la ingente capacidad de refinado de 2,3 mbpd de la República de Corea, la tercera mayor de la región, condujo a una expansión del comercio de productos del petróleo y presagió que el país se convertirá en uno de los principales centros de distribución en lo futuro.

216. En Singapur el refino de petróleo con miras a la exportación se está viendo en tela de juicio. El movimiento de crudos y de sus productos disminuyó 4% en 1999, y la tendencia a la baja prosiguió en el año 2000. En éste, esos movimientos se cifraron en el primer semestre por término medio en poco más de 1,6 millones de barriles por día, con las disminuciones mayores en gasóleo y fuel. No obstante, tal actividad se vio impulsada en agosto de 2000 por la decisión de Indonesia de elaborar temporalmente 0,1 millones de barriles diarios de petróleo crudo en Singapur para atender a la demanda interna como consecuencia de un incendio que causó muchos daños en la mayor refinería del país en Java occidental.

217. Después de un pobre desempeño durante un trienio, el transporte marítimo de productos químicos desde Asia se reavivó desde el año 2000 por causa del cierre para trabajos de mantenimiento del desintegrador de etileno en Stenungsund (Suecia) en diciembre de 1999. Los envíos a precios competitivos de etileno y propileno desde el Asia oriental a Europa cubrieron parcialmente la menor producción. La crisis de 1997 afectó mucho al mercado: las importaciones asiáticas de productos químicos bajaron desde más de 1 millón de toneladas en 1996 a menos de 100.000 en 1999. La recuperación de la demanda probablemente se traducirá en una expansión del comercio intraasiático, quizá sin tanta fuerza como antes, ya que las refinerías nuevas pueden evitar la necesidad de importar desde fuera de la región. El Japón y la República de Corea, los primeros exportadores, podrían aprovechar el mercado chino que es un gran comprador de etileno.

El tráfico de mercancías a granel

218. El declive de los fletes de este tráfico a finales del año 2000 mencionado en el capítulo IV puede tener pocas repercusiones para los empresarios del Asia oriental. Esto se debe a unos flujos comerciales más vigorosos dentro de Asia, fomentados por China, que registran un gran impulso alimentado por la fuerte demanda interior. Se espera que los fletes por tiempo determinado de los buques del tamaño El Cabo y que son los que gozan del favor de la mayoría de las navieras de Hong Kong, China, que transportan graneles disminuyan desde 18.500 dólares diarios a alrededor de 14.000 a finales de 2001. Los fletes diarios de los mayores buques medianos se han mantenido invariables en 8.000 dólares diarios. No obstante, las navieras asiáticas quizá tengan también que afrontar plazos más breves en los fletes por tiempo determinado, hecho éste que suele ocurrir en los mercados que van a menos.

El tráfico de buques de línea

219. En el transporte en líneas regulares, además del comercio intraasiático, el Asia oriental se encuentra en el centro de dos de las tres principales rutas Oriente-Occidente, a saber, la transpacífica y la de Asia-

Europa. La primera tiene un tráfico mayor que la segunda o que las rutas transatlánticas y representa casi el 60% de los ingresos totales de los transportistas. Drewry estimó el ingreso total generado a través del Pacífico el último año en cerca de 15.000 millones de dólares, con un incremento desde poco más de 11.000 millones en cada uno de los tres años anteriores. Tal cifra se compara ventajosamente con los 6.700 millones de dólares generados en la ruta Europa-Asia y los escasos 4.000 millones de la ruta transatlántica. Es el tráfico transpacífico en dirección este el que está impulsando el auge con unos ingresos por fletes y otros complementarios cifrados en 11.700 millones de dólares, frente a 7.000 millones en 1999 y menos de 8.400 millones en 1998.

220. En el año 2000, los flujos de carga a través del Pacífico aumentaron enormemente en ambas direcciones. En el cuadro 47 figura una estimación de la capacidad desplegada. Se esperaba que los envíos desde dos sectores de carga, China (incluidos Hong Kong, China, y la Provincia china de Taiwán) y el Asia nororiental (Japón y República de Corea), a los Estados Unidos alcanzaran casi los 5,5 millones de TEU, con una previsión al alza de 5,8 millones en 2001. Los embarques desde el Asia sudoriental, incluidos ASEAN-4 y Singapur, al mismo destino crecieron alrededor del 6% hasta casi 1,1 millones de TEU, previéndose un nuevo incremento a 1,15 millones en 2001.

CUADRO 47

Capacidad estimada anualizada de espacio en millones de TEU^a del tráfico transpacífico

Operadores/servicios	Dirección este			Dirección oeste		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Global Alliance	1,38	-	-	1,25	-	-
Hyundai	0,60	-	-	0,60	-	-
New World	-	1,68	1,73	-	1,60	1,65
Former Grand Alliance	0,80	-	-	0,78	-	-
Grand Alliance	-	1,05	1,23	-	1,05	1,23
Maersk-Sealand	1,04	0,92	1,02	0,94	0,82	0,93
Trichina	0,13	-	-	0,12	-	-
Hanjin/Senator/Cho Yang	0,89	1,05	1,05	0,90	1,04	1,05
Handing/Yangming	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
K Line	0,45	0,44	0,48	0,45	0,44	0,48
Yangming	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Cosco	0,48	0,50	0,59	0,52	0,52	0,62
Evergreen	0,53	0,54	0,99	0,56	0,55	0,99
Evergreen/Lloyd's Trisection	0,15	0,15	-	0,13	0,15	-
Zim	0,15	0,15	0,24	0,15	0,15	0,24
Westward	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
MSC	-	-	0,15	-	-	0,15
Norse	-	-	0,13	-	-	0,13
China Shipping	-	-	0,12	-	-	0,12
CMA-CGM	-	-	0,09	-	-	0,10
Feúco	0,01	0,01	0,07	0,01	0,01	0,07
Otros	0,07	0,07	0,23	0,02	0,01	0,16
Total	7,15	7,03	8,59	6,90	6,81	8,39

Fuente: Recopilado por la secretaría de la UNCTAD con la base de datos LSE/Boxfile Containership.

^a A 1° de enero de 2000. Las cifras, que se han redondeado, indican la capacidad estimada del espacio material entre los puertos de los Estados Unidos y del Asia oriental ajustada para las plazas utilizadas en los tramos intermedios, ya sea directamente o mediante transbordo. No se ajustan, en cambio, vacíos temporales o sustituciones de buques. Las cifras se refieren a las operaciones respectivas y no toman en cuenta espacios fletados entre los grupos.

221. China es uno de los principales socios comerciales de los Estados Unidos, correspondiéndole unos 2,6 millones de TEU en los envíos en dirección este en el año 2000. Aquéllos en dirección oeste desde los Estados Unidos son mucho menores, con 0,5 millones de TEU. Pero como el enorme mercado interior de China se abrirá más a los bienes extranjeros como consecuencia de su adhesión a la OMC, se piensa que esa cifra se disparará.

222. La reglamentación del transporte marítimo de las mercancías que se dirigen a los Estados Unidos o parten de ese país con arreglo a la ley de reforma de esa actividad (Ocean Shipping Reform Act – OSRA) de 1998 entró en vigor el 1º de mayo de 1999. Esa disposición permite a cargadores y navieras negociar contratos individuales y confidenciales de servicios y no tener que hacerlo en las condiciones y modalidades hechas públicas por las conferencias. Ello apresuró la desaparición de dos conferencias transpacíficas de mucho arraigo, la Asia North America Eastbound Rate Agreement y la Transpacific Westbound Rate Agreement. No obstante, los sindicatos de porteadores, el TSA de 13 miembros y el WTSA de 12 miembros, brindan foros importantes para reunir información y supervisar los requisitos legales, aspectos todos ellos esenciales para la rentabilidad de los cargadores.

223. El desequilibrio de los flujos de carga a través del Pacífico obligó a resolver el problema de los buques que navegan de vacío. En 1999, hasta el 21% de los contenedores que se movían desde Hong Kong, China, viajaban sin carga, mientras en Port Klang se daba un porcentaje algo menor, 17,7%. Ese problema se extendió a rutas intrarregionales y algunos transportistas aplicaron recargos por reposicionamiento. Lograr este último, es decir, volver a situar el material donde haya carga, sigue siendo un gran problema para los porteadores, y con contenedores vacíos en casi todas las rutas su disponibilidad es un factor fundamental para aceptar carga, aun en los tramos de menor intensidad.

224. Los desequilibrios en el transporte de carga no fueron tan pronunciados en el tráfico Asia-Europa, del que dos tercios corresponden a la conferencia Far Eastern Freight (FEFC). Tal cosa se explica por el bajo tipo de cambio del euro y la posibilidad de encontrar carga a lo largo de la ruta desde el Asia meridional, Oriente Medio y el Mediterráneo. El movimiento aumentó alrededor del 8,6%, pero los miembros de la conferencia añadieron más de un 11% a su capacidad en esa ruta en razón del mayor comercio con China. Aunque se concertaron contratos individuales entre usuarios y porteadores hubo elementos comunes como los recargos por contenedores térmicos, ajustes de moneda y elevación de los precios del combustible de los buques.

225. Los nuevos servicios de transporte marítimo desde Europa de los cargadores antiguos y nuevos en el comercio asiático se han centrado en China. La República de Corea y el Asia sudoriental también gozaron de una cobertura mejor cuando los flecos existentes en el servicio se ajustaron para disponer de más espacio en esas rutas en auge. Las mayores escalas en puertos chinos se produjeron en dos oleadas. En el primer semestre de 2000 comenzaron nuevos servicios mientras en los meses posteriores los porteadores ajustaron los ya existentes para cubrir los picos del tráfico estacional.

226. La fortaleza y las buenas perspectivas del tráfico intraasiático desencadenaron una expansión de los porteadores del Asia oriental. APL, que es parte de NOL⁸, se propone doblar las dimensiones de sus rutas entre países de Asia incrementando los servicios directos y los de enlace con rutas principales a Europa y a América del Norte. En consecuencia, en enero de 2000 comenzaron cinco servicios nuevos: la Línea Exprés del Golfo de Asia que une este último y Singapur; la Línea Exprés del Asia Occidental que une a ésta con Oriente Medio; la Línea Exprés Nhava Sheva; la Línea Exprés Mar Rojo que une puertos de este último con Singapur; y el Servicio de Enlace Jeddah. La Línea Exprés del Asia Occidental se mejoró a finales de año con tres nuevos servicios desde la República de Corea, con fletes a largo plazo en buques de 4.000 TEU. Capacidad adicional, con 10 buques y 5.500 TEU, se desplegará en un nuevo servicio Asia-Europa en 2001 como parte de la Alianza del Nuevo Mundo con Mitsui OSK y Hyundai Merchant Marine. Además, cuando el tráfico Singapur-China registró un auge en el año 2000, Samudera Shipping Line, un socio de APL en otras rutas regionales intraasiáticas, comenzó un nuevo servicio entre Singapur y Shanghai.

⁸ Neptune Orient Line se cotiza en la Bolsa de Singapur.

227. Los tres principales transportistas de contenedores japoneses también registraron un buen ejercicio y lograron beneficios por vez primera en 15 años. Unas perspectivas optimistas los incitaron a invertir alrededor de 1.500 millones de dólares, sin contar los contenedores, en buques nuevos. K Line, que tiene la menor flota de contenedores de los tres, marcha a la vanguardia con un pedido de 12 portacontenedores de dimensiones superiores a las permitidas por el Canal de Panamá. Viene a continuación Mitsui OSK con ocho buques, seguida de Nipón Yusen, el mayor cargador, con cinco. Estos porteadores aplican en sus empresas una racionalización agresiva, con pedidos de buques nuevos a astilleros extranjeros y mayores servicios a otras regiones en lugar de basarse en las rutas tradicionales del Asia oriental.

228. El gran pedido de portacontenedores es el primero que hace K Line desde 1993, lo que indica un desvío respecto de la expansión prevista en el sector de carga a granel, que abandonó por la crisis financiera asiática. Esos buques sustituirán a otros menores y la capacidad de transporte en contenedor aumentará al menos un 50%. La estrategia de K Line es también fortalecer su alianza flexible con Yangming y Cosco para aumentar su presencia en la ruta transpacífica y en la de Asia-Europa y descentralizar la gestión de sus oficinas exteriores en Londres y Richmond. Mitsui OSK ha trasladado también sus decisiones centrales sobre cuestiones marítimas a Hong Kong, China. Este porteador es el único que ha hecho todos los pedidos de sus buques con capacidad para 6.000 TEU en el Japón, con entrega en el primer y tercer trimestres de 2002. Esos buques reemplazarán a otros de unos 3.000 TEU y así la capacidad de la línea aumentará en unas 24.000 TEU.

B. EL DESARROLLO DE LA RED DE TRANSPORTE

229. El desarrollo de la red de transporte en el Asia oriental es la base de unos servicios eficientes, rápidos y fiables con la correspondiente logística. La red abarca todos los modos de transporte y su funcionamiento obliga a simplificar trámites y requiere una legislación propicia que no obste la eficacia del movimiento material de las mercancías. Las empresas que prestan los servicios de transporte y de logística en toda la red reevalúan constantemente sus estrategias, ya que combinaciones diferentes de modos y rutas pueden brindar ventajas competitivas. El tiempo de tránsito, como también la frecuencia, son algunos de los factores que tienen presentes los usuarios al juzgar la eficiencia combinada de la red y sus correspondientes servicios.

230. En el Asia sudoriental, la red de transporte se basa en centros de distribución de capacidad diversa tales como Singapur, Port Klang en Malasia o Bangkok en Tailandia. Los puertos de destino están unidos mediante enlaces marítimos con carreteras, ferrocarriles y vías fluviales. Estos enlaces se están desarrollando progresivamente y se coordinan de forma flexible por medio de la ASEAN⁹.

231. En China, la red de transporte se centra en el mayor puerto de contenedores del mundo, esto es, Hong Kong, y en toda una serie de otros puertos que se están modernizando, como Shanghai. Las rutas marítimas y las que discurren por ríos y canales se complementan con enlaces por carretera.

Asia sudoriental

232. Singapur se considera la ubicación central de la red de transporte de esta zona. Este puerto es un gran centro de distribución de la región¹⁰ donde casi todos los portacontenedores hacen su única escala directa en la región. Buques que vienen directamente de Europa, América del Norte y otras partes transbordan sus cargas en Singapur a buques de enlace capaces de fondear en los puertos de menor calado de otros países asiáticos (véase el cuadro 48). También funciona como centro logístico del Asia sudoriental.

233. La política nacional que ha seguido Malasia encaminada a contar con un centro de carga está haciendo que aparezca otro eslabón importante de la red de transporte, a saber, Port Klang. A tenor de ello

⁹ Los Estados miembros son: Brunei Darussalam, Camboya, Filipinas, Indonesia, Malasia, Myanmar, República Democrática Popular Lao, Singapur y Tailandia.

¹⁰ Singapur es el principal puerto de escala de 320 compañías de navegación desde más de 738 puertos de todo el mundo.

CUADRO 48

Principales destinos marítimos desde el puerto de Singapur

<i>País/región</i>	<i>Nº de navieras</i>	<i>Nº medio de salidas diarias</i>
Europa	59	5
Asia occidental	45	3
Asia meridional	66	5
África	58	3
Centroamérica y Sudamérica	27	2
Australasia	62	2
Estados Unidos	42	3
China	62	4
Hong Kong, China	67	8
Japón	55	4
República de Corea	56	4
Taiwán, Provincia china de	57	6
Indonesia	146	8
Malasia	99	10
Filipinas	31	1
Tailandia	62	3

Fuente: Datos obtenidos por la secretaría de la UNCTAD de www.psa.com.sg.

los contenedores llegan desde otros puertos locales, especialmente Penan, Johor y Kuching. En el año 2000, del orden del 30% del crecimiento del tráfico de transbordo se generó de ese modo. El desarrollo de líneas de enlace con puertos de países vecinos, tales como Belawan en Indonesia, también creó más tráfico. Además, la fusión de tres operadores de terminales en dos, North y West, ha permitido economías de escala sin perjuicio de seguir manteniendo la competencia dentro del puerto.

234. La figura 1 ofrece una representación esquemática de la red de transporte de la región y el cuadro 49 muestra el comercio contenedorizado dentro de la ASEAN.

235. Los servicios marítimos proporcionan unos enlaces cruciales en la red de transporte de la zona, ya que tres de los cinco países que más comercian de la ASEAN son naciones insulares (Filipinas, Indonesia y Singapur), mientras los otros dos cuentan con un extenso litoral. La crisis de 1997 y los fletes todavía poco boyantes que prevalecieron en el año 2000 han puesto a prueba la capacidad de varios transportistas regionales para atender a sus obligaciones financieras, y el consenso de los acreedores ha sido fundamental para proseguir las operaciones. Toda demora en las iniciativas de reestructuración del capital afectaría a la calidad crediticia desfavorablemente. Se estima que de 10 cargadores¹¹ sólo dos gozan de una solvencia crediticia aceptable. Los factores principales que han conducido a un deterioro de esa solvencia en general, son:

- Una diversidad geográfica limitada. Esto ha expuesto a varias compañías que trabajaban sobre todo en las rutas comerciales asiáticas a los efectos adversos de la crisis económica de la región.
- Una intensa competencia basada en los precios. Impulsada por el menor tráfico de ciertas rutas comerciales y el exceso de capacidad en varios tipos de buques, esa competencia hizo que los fletes

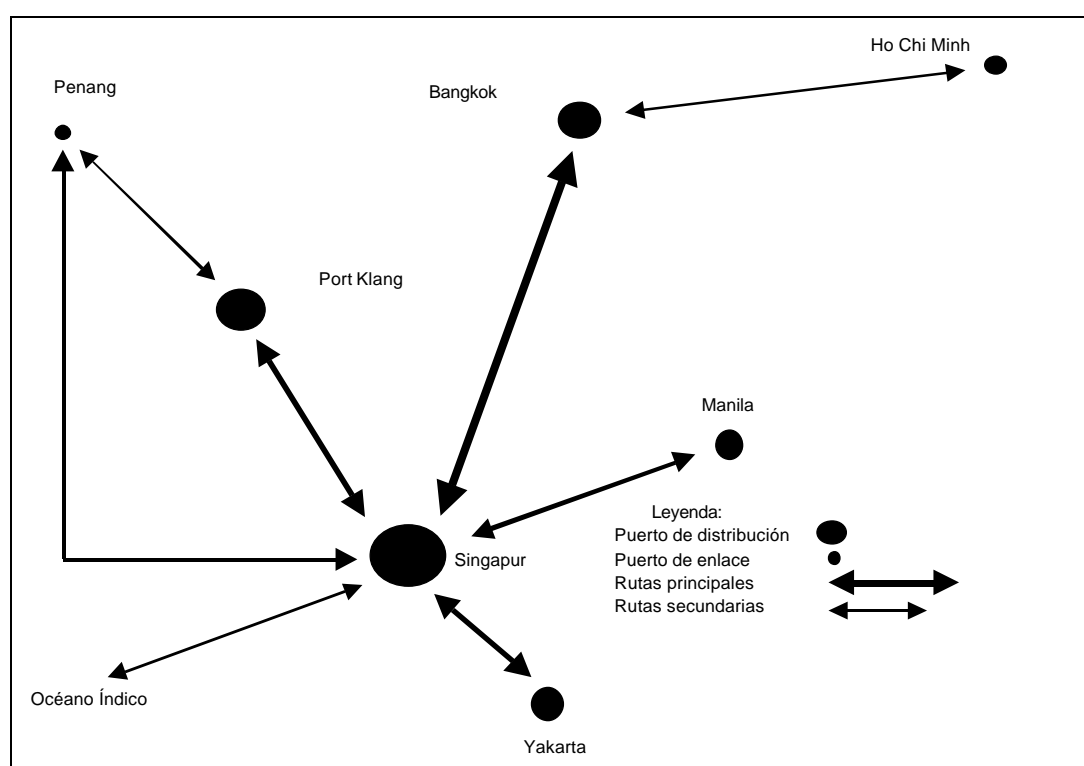
¹¹ Neptune Orient Lines (NOL); Malaysia International Shipping Corp. (MISC); Regional Container Lines; Osprey Maritime; Samudera Shipping; William, Gothong & Aboitiz; Precious Shipping; PT Berlian Laju Tanker; agencias de Thoresen Thai; y Negros Navigation.

bajaran mucho y sobre todo aumentó el riesgo de operar en un solo segmento de muchas navieras del Asia sudoriental;

- La disponibilidad de créditos ha empeorado de manera apreciable. Ello se ha traducido en menores ingresos, mayores costos de funcionamiento, grandes pérdidas en divisas como consecuencia de la depreciación de las monedas regionales frente al dólar y una dependencia muy grande de la deuda para financiar programas agresivos de gasto de capital;
- Una mayor limitación de la flexibilidad financiera. Tal cosa refleja los agudos problemas sistémicos que afectan a los sectores bancarios de los países de la región, con una falta de diversidad en las fuentes de financiación, un menoscabo del valor de los activos y unas condiciones deprimidas a la hora de revender los buques.

FIGURA 1

La red de transporte del Asia sudoriental



Fuente: Secretaría de la UNCTAD.

CUADRO 49

Tráfico contenedorizado intraasiático (1996-2000)

Año	Comercio intraasiático (en miles de TEU)	Variación porcentual
1996	989	8,8
1997	1 096	10,82
1998 ^a	1 103	0,64
1999 ^a	1 126	2,09
2000 ^a	1 191	5,77

Fuente: Datos obtenidos por la secretaría de la UNCTAD de Containerisation International, varios números.

^a Estimación.

236. Estos cargadores cuentan con servicios de transporte que unen los diversos puertos mediante intrincadas formas de interdependencia: centro de distribución/puertos de enlace o escalas directas. En consecuencia, un puerto que quiera convertirse en un eslabón permanente e importante de la red ha de basarse en unos volúmenes de carga que atraigan esos servicios (como, por ejemplo, Yakarta, Manila o Bangkok) o en instalaciones modernas y con capacidad bastante para ser un puerto exclusivamente de transbordo (verbigracia Tanjung Pelepas).

237. Las mejores conexiones ferroviarias y fluviales pueden también proporcionar los necesarios enlaces con los puertos. En Penang, alrededor del 13% de su movimiento total procede de mercancías traídas por ferrocarril desde Tailandia meridional. Un enlace ferroviario para carga contenedorizada entre Bangkok en Tailandia y Port Klang en Malasia ha estado funcionando desde mediados de 1999. Veinte servicios semanales con capacidad de 50 a 60 TEU cada uno cubren 1.323 km en un lapso de 50 a 55 horas. No existe despacho aduanero en la frontera ni operaciones de carga y descarga. Los seis operadores actualmente funcionando esperan haber transportado 36.000 TEU a finales de 2000¹².

238. Las vías acuáticas internas de la región sirven sobre todo para el tráfico interior y han aparecido o están apareciendo varias zonas industriales a lo largo de los principales ríos, tales como el Chao Phaya en Tailandia y el Mekong. Los servicios de transporte por este último están todavía sujetos a limitaciones de navegación (como rápidos, bajos, curvas pronunciadas en ciertos lugares, ayudas insuficientes a la navegación, falta de estudios hidrográficos recientes), unas instalaciones y operaciones portuarias limitadas y, por último, una flota fluvial envejecida. Se están introduciendo mejoras al crear la Comisión del Río Mekong¹³ una conciencia de las posibilidades fluviales para el transporte marítimo internacional y al hacerse estudios de ingeniería para mejorar la navegación. Inversiones de 22 millones de dólares con financiación japonesa se han efectuado en el puerto de Phnom Penh en Camboya. Además, los ministros de transporte de China, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Tailandia firmaron un acuerdo sobre navegación en abril de 2000 para abrir el alto Mekong a los buques mercantes. Esto beneficiará mucho a comerciantes de Tailandia y de Yunnan en China, los dos mayores mercados de ese tramo del río.

Las disposiciones de la ASEAN para facilitar el comercio

239. La integración económica de los países del ASEAN comprende un conjunto de compromisos para eliminar progresivamente las restricciones del comercio de servicios. Con la firma del Protocolo de 1998 en Hanoi, Vietnam, se espera que pronto se inicie una nueva serie de negociaciones sobre transporte aéreo y marítimo, servicios empresariales, telecomunicaciones y turismo.

240. Asimismo, los objetivos básicos del Acuerdo Marco sobre mercancías en tránsito también suscrito dentro de la ASEAN son:

1. Facilitar el transporte de bienes en tránsito, apoyar la aplicación de la Zona de Libre Cambio de la ASEAN e integrar más las economías de la región.
2. Simplificar y armonizar las normas y requisitos sobre transporte, comercio y aduanas para favorecer el tránsito de mercancías;
3. Establecer en la ASEAN un sistema eficaz, integrado y armonizado para el transporte de las mercancías en tránsito.

241. El transporte multimodal dentro de la ASEAN también será más efectivo con el Acuerdo Marco sobre transporte combinado, que sentará los principios generales sobre normas mínimas de registro y de responsabilidad contractual de los operadores de transporte multimodal de la región. El Acuerdo se iba a adoptar a finales de 2000 pero algunas cuestiones están todavía negociándose y se espera firmarlo en la reunión ministerial de octubre de 2001.

¹² "Two more rail landbridge operators", The Star Maritime, 23 de marzo de 2000, Edición de Internet.

¹³ Creada en 1995 por Camboya, República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam para promover un desarrollo sostenible de la Cuenca.

China

242. En el año 2000, Hong Kong, China, reafirmó sus derechos al título de ser el mayor puerto de contenedores del mundo. Los movimientos correspondientes aumentaron 11,7% para cifrarse en 18,1 millones de TEU frente a 16,2 millones en 1999. La prosperidad de Hong Kong se basa en el continuo crecimiento económico de China meridional, que se vio poco afectada por la crisis financiera de 1997. La permanencia de Hong Kong, China, como un gran centro de distribución de servicios marítimos y un eslabón principal de la red de transporte que sirve a China parece verse asegurada por los positivos resultados logrados en bastantes iniciativas.

243. Unos menores derechos de registro e hipoteca de los buques han hecho que Hong Kong, China, se haya acercado en el año 2000 a la marca de 10 millones de TRB. Ahora se ha convenido con las instancias judiciales continentales el reconocimiento mutuo de los laudos arbitrales. Durante el año se estableció una asociación de operadores de contenedores para abordar el persistente problema de unos costos de manipulación elevados. Además, la Junta Portuaria y Marítima creó una comisión logística para preparar medidas que aseguren que el puerto será un centro de distribución regional e internacional destacado y figurará a la cabeza de la tecnología de información aplicada al reparto de la carga y a los servicios logísticos correspondientes.

244. También durante el año se logró financiación para expandir el puerto. El terminal de contenedores 9 (CT9) añadirá unos 2,6 millones de TEU de capacidad anual con seis atraques (2 kilómetros de muelle) al actual puerto de Kwai Chung de 18 puestos de atraque. Unas 80 hectáreas de las 150 del emplazamiento se dedicarán a los servicios logísticos y de otra índole del puerto. El nuevo terminal se inaugurará en el año 2002 y funcionará a pleno ritmo en el 2004. El proyecto también incluirá el dragado de todo el puerto de Kwai Chung hasta 15,5 metros para recibir a la última generación de portacontenedores.

245. En el año 2000, el movimiento de contenedores por los puertos de China continental aumentó 37% hasta la cifra récord de 22,68 millones de TEU. De ese total, 20,5 millones discurrieron por los puertos marítimos y 2,1 millones por los fluviales, con incrementos de 35 y 87,8% respectivamente. En el cuadro 50 figuran los movimientos de los cinco primeros puertos de contenedores de China, correspondiendo a Shanghai, Shenzhen y Quingdao del orden del 78% del total.

CUADRO 50

China top five container ports, 2000
(millions of TEU)

<i>Puerto</i>	<i>Movimientos en TEU</i>	<i>Incremento en TEU respecto de 1999 (en porcentaje)</i>
Shanghai	5,61	+33
Shenzhen	3,96	+55
Quingdao	2,12	+45
Tianjin	1,71	+40
Guangzhou	1,43	+26

Fuente: Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD con información del Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China.

246. El movimiento total de carga en los puertos chinos superó los 1.150 millones de toneladas en 1998, de los que 890 millones correspondieron a los 20 puertos más importantes (véase el cuadro 51). El tráfico internacional se cifró en 360,0 millones de toneladas, de los que 330 millones discurrieron por los principales puertos costeros, 20 millones por los puertos fluviales del río Yangtze y 10 millones por otros puertos. La política de fomentar escalas directas de los portacontenedores de las principales líneas

CUADRO 51

Los 20 puertos chinos más importantes por capacidad de manipulación
(millones de toneladas)

<i>Número de serie</i>	<i>Puerto</i>	<i>Movimiento de carga en 1998 (en millones de toneladas)</i>	<i>Tasa de crecimiento desde 1997 (en porcentaje)</i>
1	Shanghai	163,5	0,3
2	Ningbo	87,0	5,9
3	Guangzhou	78,6	4,6
4	Qinhuangdao	77,9	-0,9
5	Dalian	75,1	6,6
6	Qingdao	70,2	1,5
7	Tianjin	68,2	0,4
8	Nanjing	52,8	-3,9
9	Shenzhen	33,7	0,5
10	Nantong	20,2	6,3
11	Zhanjiang	18,4	-10,6
12	Lianyungang	17,8	7,5
13	Yingkou	17,7	10,6
14	Rizhaogang	17,2	4,4
15	Zhenjiang	16,8	-1,8
16	Xiamen	16,4	-8,9
17	Zhoushan	15,6	9,8
18	Yantai	15,1	-3,1
19	Zhangjianggang	13,9	22,9
20	Wuhan	13,8	-16,6

Fuente: China Shipping Development Annual Report, 1998, Departamento de Transporte Marítimo y Fluvial, Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China.

marítimas con la finalidad de reducir el transbordo en puertos extranjeros¹⁴ comenzó a dar resultados en 1998. Ese transbordo se redujo en el caso de los contenedores en un 9,7%, mientras el volumen de los transbordados en China creció 60% para llegar a 0,16 millones de TEU.

247. Los cargamentos internacionales llegan a los puertos y salen de ellos sobre todo por carretera. En Shanghai, este modo de transporte representa el 84% de las importaciones y el 74% de las exportaciones, correspondiendo el resto al transporte fluvial y marítimo. Shanghai es sin duda el puerto principal y los planes de inversión mencionados en el capítulo IV se proponen fortalecer ese papel. El Techno-Super-Liner¹⁵ hizo unos viajes de prueba a ese puerto en febrero de 2000. Este buque japonés puede transportar 1000 toneladas a 50 nudos y reducirá el tiempo de viaje entre Shanghai y Japón de 60 a 22 horas. Se estima que hasta el 40% de la carga preferente (por ejemplo, bienes perecederos) podrá verse incitado a recurrir a sus servicios.

248. El puerto de Shenzhen es complementario del de Hong Kong, China, con la ventaja de unos costos de manipulación bastante más bajos: se estima que el manejo de un contenedor cuesta de 30 a 40 dólares en ese puerto mientras que en Hong Kong puede costar hasta 200 dólares. Se espera que el volumen de

¹⁴ En los gastos portuarios se aplicó un recargo del 20% a los buques que navegaban a distancias cortas.

¹⁵ The Challenge for Maritime Transport at the Dawn of the 21st Century. Ports and Harbors, diciembre de 2000, págs. 12 a 15.

FIGURA 2

Los principales puertos de China



carga a lo largo del delta del río Pearl siga aumentando con rapidez y discurra por los puertos fluviales, sobre todo Guangzhou. Los puertos chinos tienen que afrontar algunos desafíos en materia de productividad para que puedan recibir el gran incremento previsto de bienes importados una vez que China entre en la OMC. En términos de movimientos de grúa por hora casi todos los muelles de China continental tienen promedios de 22 a 25 frente a los 30 o 35 de Hong Kong, China. Algunos atraques en Shanghai, Shenzhen y Yantian trabajaron casi al máximo de su capacidad en el año 2000 y no podían recibir a los portacontenedores mayores. La mayoría de los puertos chinos se ven también obstados por sistemas rígidos de precios y pagos.

249. Los enlaces marítimos de China corren principalmente a cargo de COSCO, que es la tercera mayor compañía marítima mundial, después de NYK y MOL del Japón. COSCO tiene en explotación 23 millones de TPM con unos 540 buques de diferente tipo: petroleros, cargueros, portacontenedores, polivalentes y de pasaje. Movi6 más de 150 millones de toneladas de carga en 1999. Su política actual consiste en proseguir la expansión de sus actividades marítimas y durante el primer trimestre de 2001 hizo pedidos de buques tanque y de carga seca. También impuls6 el desarrollo de los servicios logísticos con miras a hacerse cargo de actividades de almacenamiento, elaboración, distribución e incluso elementos básicos de fabricación. Y está estudiando la posibilidad de emprender negocios basados en tierra para contrarrestar los ciclos del transporte marítimo.

250. También en esta región comercial se encuentra un importante porteador de contenedores, Evergreen Marine Corporation, de la Provincia china de Taiwán. Se trata de un cargador independiente con 134 buques que transportan mercancías en contenedores a más de 80 países y su éxito se basa en un estricto sistema de control de calidad que garantiza a los usuarios un servicio que se caracteriza por su fiabilidad y puntualidad.

C. LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE EN LOS PAÍSES ASIÁTICOS SIN LITORAL

251. El cuadro 52 presenta estimaciones del monto total que supone el transporte de las importaciones y también de esos costos en porcentaje del valor total de las importaciones por grupos de países asiáticos en desarrollo. El Asia meridional registr6 el porcentaje de costos más altos con un 11,07%. Esto es achacable sobre todo al Nepal, uno de los países sin litoral de la región, donde el transporte represent6 el 15,03% de sus importaciones. Los países de la ASEAN se han beneficiado de un porcentaje más bajo, con 6,94% en 1999, mientras que la República de Corea tuvo la proporción inferior, con un 5,22%.

CUADRO 52

Estimaciones del costo total del transporte de las importaciones de los países en desarrollo asiáticos, 1999^a
(millones de dólares)

<i>Grupo de países</i>	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor de las importaciones (c.i.f.)</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
Asia	60 782	779 686	7,80
Asia meridional	7 812	70 566	11,07
ASEAN	20 515	295 472	6,94
República de Corea	6 255	119 740	5,22

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del FMI.

^a Las estimaciones no son completas ya que no figuran datos de países que no son miembros del FMI por falta de información u otros motivos.

252. Los países sin litoral de Asia siguen adoleciendo de unos costos de transporte excesivos. Tal cosa incrementa los precios al consumo de los bienes importados, y en el caso de las exportaciones menoscaba la competitividad en mercados extranjeros. Los costos internacionales de transporte se definen como los costos directos e indirectos del transporte de mercancías desde su punto de origen hasta su punto de destino. Los principales elementos que explican su elevada cuantía en los países en desarrollo sin litoral son una infraestructura inadecuada, una mala gestión de las instalaciones, el desequilibrio del comercio y unos engorrosos trámites administrativos (véase el cuadro 53).

253. La competitividad de los productos del comercio internacional se ve muy influida por diversos factores, de los que uno es el costo total del transporte. El gasto que requiere el traslado material de mercancías es una información esencial en la negociación de un contrato. El tiempo de tránsito es también

CUADRO 53

Estimaciones de todos los costos del transporte del total de las importaciones de dos países asiáticos sin litoral, 1999
(millones de dólares)

	<i>Estimación del costo total del transporte de las importaciones</i>	<i>Valor total de las importaciones</i>	<i>Costo del transporte en porcentaje del valor de las importaciones</i>
Nepal	225	1 499	15,03
RDP Lao	78	626	12,47

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos del FMI.

un elemento importante, ya que los bienes se necesitan en un momento específico y mientras están en tránsito suponen un capital inmovilizado. La incertidumbre al cuantificar los costos tanto directos como indirectos es otro aspecto que puede poner en desventaja a los comerciantes locales.

Los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la República Democrática Popular Lao

254. Establecer el costo de la carga de un contenedor de puerta a puerta en una determinada ruta puede llegar a ser una pesadilla para un exportador. La labor siempre exige mucho tiempo, es confusa y requiere cálculos complejos. El cuadro 54 muestra las diferencias en los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la República Democrática Popular Lao a Rotterdam por rutas alternativas. Las tarifas indicadas se refieren al envío de una TEU con flete FAK (fletes uniformes para toda clase de mercancías). De todas las posibles rutas entre Vientiane (República Democrática Popular Lao) y Rotterdam, la opción vía Port Klang en Malasia es la mejor en términos de costo. El tiempo de tránsito de esa ruta es también menor, entre 27 y 28 días, en lugar de los 30 o 32 de las demás. Hay que recordar que los fletes no son constantes y han de ajustarse para los máximos estacionales u otros tipos de recargos que suponen incrementos respecto de las cifras que figuran en el cuadro.

255. Al comparar los costos de que se trata, el transporte marítimo resulta, como era de esperar, el más barato por kilómetro. El ferroviario ocupa un lugar intermedio y el transporte por carretera era el más costoso. Este último suponía por término medio de 0,55 a 0,70 dólares por kilómetro según las rutas, el costo por ferrocarril era de 0,20 a 0,30 dólares y el transporte marítimo representaba de 0,11 a 0,14 dólares. Para los exportadores lao, por término medio, los costos totales de transporte a Rotterdam se reparten entre carretera (16,2%), ferrocarril (3,2%), vía marítima (55,2%) y otros gastos (25,4%). En ciertas rutas, tales como las que discurren por Bangkok, Tailandia, los gastos de tránsito y locales representan hasta el 10% de los costos totales de transporte. Éstos, en consecuencia, son para los exportadores de Laos aproximadamente un 30% superiores a los de los exportadores tailandeses o malayos.

256. Las limitaciones de infraestructura de la República Democrática Popular Lao suponen un gran lastre para el desarrollo económico del país, y un cuello de botella para la expansión del comercio y una mejora del transporte. La calidad de las carreteras es mala y sólo están asfaltadas el 43%. La "estación húmeda" vuelve a algunas intransitables desviando así el tráfico a las poco desarrolladas vías acuáticas internas. El país también depende de la calidad de la infraestructura de los países vecinos. Las carreteras de Vietnam son malas, mientras que la infraestructura de Tailandia se considera adecuada, aunque el transporte se vea afectado por embotellamientos y tramos de carretera descuidados.

257. Asimismo, los trámites que requiere el tránsito son engorrosos. Para las importaciones lao, el Ministerio vietnamita de Comercio ha de expedir los documentos pertinentes a solicitud de Ministerio de Comercio de la República Democrática Popular Lao, lo que puede llevar hasta 15 días. Para los envíos por Tailandia, los documentos de tránsito y los certificados de destino final extendidos por la embajada de Laos en Bangkok son suficientes para autorizar el tránsito de la carga por parte de las aduanas tailandesas

CUADRO 54

Comparación de los costos de tránsito y de transporte de las exportaciones de la RDP Lao a Rotterdam (Países Bajos), 2000
(dólares por TEU)

<i>Desde</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Modo</i>	<i>Costo</i>	<i>Otros gastos</i>	<i>Costo total</i>
Vientiane	Carretera	750	1 060	Puerto de Danang (Vietnam)	Sea	1 670	17 269	Rotterdam	-	-	1 000	3 420
Vientiane	Carretera	362	650	Puerto de Bangkok (Tailandia)	Mar	1 500	16 899	Rotterdam	-	-	622	2 484
Vientiane	Carretera	1 572	2 190	Puerto de Singapur	Sea	1 270	15 359	Rotterdam	-	-	867	3 709
Vientiane	Carretera	409	731	Puerto de Laem Chabang (Tailandia)	Sea	1 500	16 850	Rotterdam	-	-	602	2 511
Vientiane	Carretera	362	612	ICD de Lad Krabang (Tailandia)	Ferrocarril	23	113	Puerto de Laen Chabang a Rotterdam	Mar	1 500	641	2 526
Vientiane	Carretera	362	612	ICD de Lad Krabang (Tailandia)	Ferrocarril	380	1 323	Puerto de Klang en Malasia a Rotterdam (14.970 km)	Mar	1 200	533	2 475
Vientiane	Carretera	47	17	Nongkhai (Tailandia)	Ferrocarril	800	2 168	Puerto de Singapur a Rotterdam (15.359 km)	Mar	1 270	943	3 060

Fuente: Datos recopilados por la secretaría de la UNCTAD de fuentes especializadas.

Nota: Los otros gastos representan los de manipulación, los de contenedores térmicos, los que acarrea la documentación, gravámenes portuarios, derechos de aduana y gastos diversos pagados en el proceso de tránsito.

y para proseguir viaje hasta la República Democrática Popular Lao. Los importadores lao también encuentran dificultades cuando abren cartas de crédito, ya que intervienen muchos organismos públicos (como los Ministerios de Finanzas, Comercio y Justicia, el Banco de la República Democrática Popular Lao, autoridades locales, etc.). Los trámites para la importación son también muy complicados y siempre es menester una diligencia del Ministerio de Comercio.

258. Las embarazosas normas y reglamentaciones lao se deben en parte al traslapo de competencias entre los diversos ministerios y en parte a discrepancias en la interpretación de las disposiciones. Ello se traduce en un mayor papeleo y en complicados trámites en la importación, exportación y tránsito de mercancías.

259. Otro aspecto es el que se refiere al tránsito de mercancías de otros países por la República Democrática Popular Lao. Las provincias de este país han establecido unos “derechos de tránsito” que varían con arreglo al producto de que se trate¹⁶. Tales derechos suponen 10%, 7% y 5% del precio c.i.f. Savannakhet, una de las cuatro mayores ciudades del país, logró recaudar más de 2,5 millones de dólares en 1999. Las mercancías que transitan por la República Democrática Popular Lao son cuantiosas: desde Tailandia a Vietnam su valor superó los 76 millones de dólares, mientras en dirección contraria ascendió sólo a unos 8,5 millones de dólares. La provincia de Savannakhet es ahora autosuficiente en el plano financiero.

¹⁶ “Savannakhet’s success in transit goods service”, Vientiane Times, 7 de julio de 2000, Edición de Internet.