

CAPÍTULO 7

EXAMEN DE LOS ACONTECIMIENTOS EN EL PLANO REGIONAL: ASIA

Este capítulo está centrado en el desarrollo en Asia¹⁶. Figura dividido en cuatro secciones: 1) la situación económica; 2) el comercio marítimo y la demanda de servicios de transporte marítimo en buques de líneas regulares; 3) la oferta de las empresas marítimas; y 4) la situación en algunos países seleccionados, con inclusión de China, los PMA de Asia del sudeste y los países sin litoral de Asia central.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

Crecimiento económico

La mayoría de los países asiáticos siguieron notificando elevadas tasas de crecimiento positivo en 2003. La media de 20 países en desarrollo (cuadro 45) aumentó del 4,6% en 2002 al 5,2% en 2003. Doce de los 20 países registraron mayores crecimientos en 2003 que en 2002. Las tasas más elevadas de crecimiento fueron comunicadas por Kazajstán (9,5%), seguido por China (9,1%), la India (7,4%), los Emiratos Árabes Unidos (7,0%), Tailandia (6,7%) y la Arabia Saudita (6,4%). A la Arabia Saudita correspondió el cambio positivo más elevado entre 2002 y 2003 (un aumento de 5,4 puntos porcentuales), seguida por los Emiratos Árabes Unidos (+5,2), la India (+2,8), Pakistán (+2,6) y el Líbano (+2,0).

Crecimiento del comercio

El crecimiento del comercio en 2003 ha sido positivo para la inmensa mayoría de las 40 economías asiáticas que figuran en el cuadro 46. Sólo cuatro países (Iraq, Myanmar, República Árabe Siria y Bhután) registraron un crecimiento negativo de las exportaciones y sólo uno (Iraq) un crecimiento negativo de las importaciones. En cambio, en 2001, la mayoría de los países asiáticos notificaron tasas negativas de crecimiento del comercio. La tasa media de crecimiento de las exportaciones de los 40 países

aumentó del 5,2% en 2002 al 14,8% en 2003, y la tasa media de crecimiento de las importaciones, del 5,6 al 14,8%. De las 40 economías recogidas en el cuadro, 32 experimentaron un crecimiento de las exportaciones mayor en 2003 que en 2002.

En 2003, las tasas de crecimiento más elevadas de las exportaciones correspondieron a Kuwait (+40%), Líbano (+39%), China (+35%), Kazajstán (+33%) y Yemen (+26%). Las tasas de crecimiento más elevadas de las importaciones se registraron en Azerbaiyán (+58%), China (+40%), Qatar (+30%), Kazajstán (+27%) y Viet Nam (+26%).

Dirección del comercio

Por término medio, algo más de la mitad de las exportaciones de los 42 países asiáticos incluidos en el cuadro 47 están dirigidas a otros países asiáticos, es decir constituyen el comercio intrarregional. En el caso de 29 países, Asia es la región de destino más importante, seguida por Europa, que es la más importante para 9 países, y América, que es la principal región de destino de 4 países. Omán (88,5%), Qatar (88%) y Yemen (93,3%) son los países asiáticos que más dependen de las exportaciones a Asia. Azerbaiyán (79,7%), Turkmenistán (70,6%) y Turquía (70,7%) son los países con mayor dependencia de las exportaciones a Europa, representando Camboya (61,6%), Iraq (58,8%) y las Maldivas (45,4%) la mayor proporción de las exportaciones a América.

Cuadro 45

Crecimiento de la producción de los países asiáticos

(variación porcentual)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Arabia Saudita	2,8	-0,7	4,9	1,3	1,0	6,4
China	7,8	7,1	8,0	7,5	8,0	9,1
Emiratos Árabes Unidos	1,4	4,4	12,3	3,5	1,8	7,0
Filipinas	-0,6	3,4	4,0	3,4	4,4	4,5
Hong Kong (China)	-5,0	3,4	10,2	0,5	2,3	3,3
India	6,0	7,1	4,0	5,5	4,6	7,4
Indonesia	-13,1	0,8	4,9	3,4	3,7	4,1
Irán, República Islámica del	2,0	2,5	5,9	4,8	6,7	5,9
Jordania	3,0	3,0	4,2	4,3	4,9	3,2
Kazajstán	-1,9	2,7	9,8	13,5	9,8	9,5
Líbano	3,0	1,0	0,0	1,3	1,0	3,0
Malasia	-7,4	6,1	8,5	0,3	4,1	5,2
Pakistán	2,5	3,7	4,3	2,5	2,9	5,5
República de Corea	-6,7	10,9	9,3	3,1	6,4	3,1
Singapur	-0,9	6,4	9,4	-2,4	2,3	1,1
Tailandia	-10,5	4,4	4,6	1,8	5,4	6,7
Taiwán, Provincia china de	4,6	5,4	5,9	-2,2	3,6	3,2
Turquía	3,1	-4,7	7,4	-7,5	7,9	5,8
Viet Nam	5,8	4,8	6,8	6,9	7,0	6,0
Yemen	6,5	2,7	6,5	4,7	3,6	3,8
Media aritmética	0,1	3,7	6,5	2,8	4,6	5,2

Fuente: UNCTAD.

Nota: Las medias aritméticas no están ponderadas.

En líneas generales, la parte de las exportaciones intrarregionales y de las exportaciones a América aumentó ligeramente entre 1990 y 2003, la parte de las exportaciones a África y a Europa disminuyó y la de las exportaciones a Oceanía se mantuvo prácticamente igual. Algunos países, sin embargo, experimentaron por separado modificaciones mucho más profundas en la estructura de sus exportaciones. En Jordania por ejemplo, en 1990 el 83,4% de sus exportaciones estuvieron dirigidas a Asia y sólo el 0,7% a América; en 2003, las exportaciones a Asia disminuyeron al 63% y la parte de las exportaciones a América aumentó casi

30 veces para llegar al 22,7%. Durante ese mismo período, la parte de las exportaciones chinas a América se multiplicó por más de 2 para situarse en el 25,1%, mientras que su parte de las exportaciones a Asia disminuyó al 50,8%. De igual forma, la parte de las exportaciones de Camboya dirigidas a América se multiplicó por 80, en tanto que su parte de las exportaciones a Asia disminuyó un 90%. La India, por otra parte, aumentó un 40% su parte en las exportaciones entre países asiáticos, en tanto que su parte de las exportaciones a Europa disminuyó casi la mitad, pasando del 49,5 al 26,6%.

Por lo que respecta a las importaciones (cuadro 48), las características son similares a las de las exportaciones asiáticas. En la mayoría de los países, la parte de las importaciones intrarregionales ha aumentado desde 1990, alcanzando una media del 57,1% en 2003. Camboya (92,8%), la República Democrática Popular Lao (92,2%) y Myanmar (95,1%) son los países cuyas importaciones dependen en mayor medida de otros países asiáticos. A la República de Corea (17,5%), Kuwait (16,8%) y Filipinas (20,1%) corresponden las partes más elevadas de las importaciones procedentes de América, y Kazajstán (66,6%), el Líbano (61,9%) y Turquía (69,3%) son los países con mayores partes de las importaciones procedentes de Europa; Indonesia, Iraq y Kuwait de las importaciones procedentes de Oceanía; y Sri Lanka, Turquía y Yemen de las procedentes de África.

Entre 1990 y 2003, China aumentó su parte de importaciones intrarregionales del 54,2 al 63,9%, en tanto que la de las importaciones procedentes de América disminuyó del 18 al 13,7%. De forma semejante, también la India aumentó su parte de importaciones procedentes de Asia, que alcanzó el 43,8% en 2003, al tiempo que disminuía su parte de importaciones procedentes de África al 13% y las procedentes de Europa al 32,9%.

La integración regional en Asia

Como se ha expuesto más arriba, la mayoría de los países asiáticos cada vez realizan en mayor medida importaciones y exportaciones con otros países asiáticos. Este crecimiento del comercio es al mismo tiempo causa y efecto del progreso general de la integración regional en Asia. En la región existen economías muy distintas que van desde PMA, países sin litoral y los más poblados países en desarrollo a los países más adelantados como el Japón. En un marco como este, en el que puede parecer difícil la integración regional, se están realizando pese a todo importantes progresos.

Por lo que hace a Asia sudoriental, en enero de 2003, los países pertenecientes a la zona de libre comercio, la ASEAN, reiteraron su compromiso de promover el comercio regional con la firma del protocolo de enmienda del Acuerdo sobre el Proyecto Común de

Aranceles Aduaneros Preferenciales Efectivos, que eliminaría los derechos a las importaciones. En virtud de esta enmienda, los signatarios iniciales del ASEAN (Brunei Darussalam, Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia), llamados también ASEAN-6) suprimirán a más tardar el 1º de enero de 2010 todos los derechos a la importación de los productos que figuran en sus listas de inclusión. Los restantes Estados miembros -Camboya, la República Democrática Popular Lao, Myanmar y Viet Nam- harán lo mismo a más tardar el 1º de enero de 2015. La secretaría del ASEAN comunica que desde el 1º de enero de 2003 se han reducido al tramo arancelario del 0,5% los aranceles que gravan el 99,55% de los productos que figuran en la lista de inclusión de 2003 de los ASEAN-6. El arancel medio de los ASEAN-6 en virtud del Proyecto del ASEAN es ahora del 2,39% frente al 12,76% al iniciarse en 1993 la reducción arancelaria. Los miembros más recientes del ASEAN tienen todavía que alcanzar el tramo arancelario del 0,5% en el comercio entre países del ASEAN -Viet Nam en 2006, la República Democrática Popular Lao y Myanmar en 2008 y Camboya en 2010. En líneas generales, se aplicarán provisionalmente aranceles comprendidos entre el 0 y el 5% al 87,85% de todos los productos de la lista de inclusión de los diez países miembros, el 11% aproximadamente de los cuales tienen aranceles superiores al 5%. Por último, los aranceles quedarán completamente abolidos para 2010 en el caso de los ASEAN-6, y para 2015 en el de los nuevos miembros, concediéndose una cierta flexibilidad hasta 2018 a algunos productos sensibles¹⁷.

Con respecto a los países vecinos, la India y China firmaron un tratado de amistad y cooperación el 8 de octubre de 2003 para asegurar su participación en un esfuerzo de cooperación mutua para desarrollar y mantener la prosperidad y la seguridad de la región. El mismo día se firmó también el compromiso de cooperación económica entre los países del ASEAN, y China, el Japón y la India en forma de acuerdos y asociaciones marco¹⁸. El acuerdo contempla varios aspectos del comercio, con inclusión de las cuestiones clasificadas dentro de la facilitación del comercio, como son la cooperación aduanera, las medidas no arancelarias, los acuerdos de reconocimiento mutuo, la evaluación de la conformidad, los procedimientos de acreditación y las normas y recomendaciones técnicas.

Cuadro 46

Tasas de crecimiento del comercio de mercancías en los países asiáticos

(en dólares de los EE.UU. y porcentajes)

Crecimiento anual del comercio de mercancías	Exportaciones			Media aritmética	Importaciones			Media aritmética
	2001	2002	2003	1995-2003	2001	2002	2003	1995-2003
Afganistán	-48,6	-5,3	16,7	-2,5	0,0	72,7	4,7	14,2
Arabia Saudita	-5,4	-2,0	23,0	11,3	3,3	3,5	5,5	4,5
Azerbaiyán	32,6	-6,3	19,6	20,5	22,1	16,4	57,6	16,2
Bahrein	-10,0	-3,7	17,7	8,4	-7,1	15,8	2,3	4,1
Bangladesh	-4,9	-0,1	12,2	10,2	-0,1	-5,2	22,1	9,3
Bhután	2,9	13,2	-3,3	8,0	-5,9	0,0	7,3	10,0
Camboya	15,4	11,3	12,5	17,2	2,2	5,8	11,9	11,1
China	6,8	22,4	34,6	16,0	8,2	21,2	39,9	16,0
Emiratos Árabes Unidos	-2,1	1,7	17,1	9,6	12,6	4,1	9,9	6,3
Filipinas	-17,9	11,7	1,5	13,0	-5,7	6,5	5,7	7,1
Hong Kong (China)	-5,7	5,7	11,0	4,7	-5,6	3,0	11,8	4,3
India	2,3	13,8	11,0	9,4	-2,2	12,2	23,4	11,5
Indonesia	-9,1	1,3	6,1	5,3	-7,5	0,9	3,5	2,2
Irán, República Islámica del	-16,3	18,8	18,4	9,5	25,5	23,7	24,3	9,0
Iraq	-22,8	-16,1	-15,0	n.a.	-1,4	-27,2	-17,7	n.a.
Jordania	20,7	20,8	8,3	9,0	5,4	3,6	11,1	6,1
Kazajstán	-5,4	12,3	32,9	19,5	27,9	2,1	26,5	11,0
Kirguistán	-5,6	2,1	19,8	7,1	-15,7	25,7	22,1	13,9
Kuwait	-16,6	-5,1	40,2	10,9	9,9	14,4	24,0	6,4
Líbano	21,7	20,2	39,4	17,1	17,1	-11,6	9,1	2,5
Malasia	-10,4	6,0	8,0	6,7	-9,9	8,1	1,5	4,8
Maldivas	0,0	18,4	25,6	11,2	1,0	-0,3	17,3	8,8
Mongolia	-3,9	0,4	14,7	5,6	2,4	9,7	13,9	14,3
Myanmar	44,7	27,9	-8,0	16,7	19,8	-18,4	7,1	14,7
Nepal	-8,3	-22,9	14,4	8,1	-6,4	-3,7	21,9	5,7
Omán	1,7	1,8	6,6	10,9	15,0	3,6	1,7	5,5
Pakistán	2,3	7,3	20,1	5,7	-6,2	10,2	16,0	5,2
Qatar	-6,2	1,0	12,8	18,1	15,6	7,8	29,9	15,1
Rep. Dem. Popular Lao	0,3	-10,0	24,5	2,9	-1,3	-18,4	17,9	-0,3
República Árabe Siria	13,2	18,7	-4,0	9,2	6,2	5,6	13,0	-0,6
República de Corea	-12,7	8,0	19,6	8,8	-12,1	7,8	17,5	8,8
Singapur	-11,6	2,8	15,1	5,2	-13,8	0,4	9,8	3,5
Sri Lanka	-11,3	-2,4	7,7	5,6	-16,8	2,2	5,7	3,9
Tailandia	-5,7	5,6	16,7	7,0	0,2	4,2	17,0	5,4
Taiwán, Provincia china de	-16,9	7,3	11,5	6,1	-23,3	4,9	13,1	5,5
Tayikistán	-17,2	13,5	8,1	7,4	1,9	4,8	22,2	6,9
Turkmenistán	7,7	5,6	19,4	15,6	26,0	-5,8	18,7	8,1
Uzbekistán	-3,7	-14,8	10,8	2,7	6,0	-18,9	5,1	2,5
Viet Nam	4,5	9,5	18,9	19,7	2,3	18,8	26,4	18,1
Yemen	-21,2	7,5	26,0	26,9	-0,6	12,8	11,0	4,7
Media aritmética de 40 economías	-3,1	5,2	14,8	10,4	2,2	5,6	14,8	7,9

Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos facilitados por la OMC.

Nota: Las medias aritméticas no están ponderadas.

Cuadro 47

Origen y destino de los intercambios comerciales; las exportaciones de mercancías

(parte porcentual de las exportaciones)

País de origen:	Región de destino:			África			América			Asia			Europa			Oceanía		
	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afganistán	0,3	4,6	2,8	4,5	8,5	28,7	21,1	62,1	37,5	73,9	24,6	30,9	0,3	0,3	0,1			
Arabia Saudita	4,0	5,2	5,0	28,3	21,0	23,0	47,6	56,6	55,0	19,2	16,0	16,1	1,0	1,2	0,9			
Armenia	..	0,0	0,0	..	9,3	7,4	..	38,2	29,2	..	52,3	63,4	..	0,1	0,0			
Azerbaiyán	..	0,2	0,3	..	2,9	0,9	..	19,4	19,1	..	77,5	79,7	..	0,0	0,0			
Bahrein	0,9	8,1	8,6	18,0	14,8	12,2	70,4	62,3	63,6	10,4	13,4	13,4	0,3	1,4	2,2			
Bangladesh	4,2	1,2	0,9	32,8	35,7	32,7	19,0	10,4	9,3	42,1	52,4	56,7	2,0	0,4	0,4			
Camboya	0,2	0,3	0,3	0,8	60,6	61,6	90,9	14,0	12,7	7,8	25,0	25,2	0,2	0,1	0,1			
China	2,1	2,1	2,3	10,5	25,7	25,1	71,7	52,6	50,8	14,9	17,9	20,1	0,9	1,6	1,6			
Emiratos Árabes Unidos	3,1	3,1	3,0	5,8	3,2	3,1	77,9	84,4	83,1	10,9	8,3	8,8	2,3	0,9	2,0			
Filipinas	0,3	0,2	0,2	40,6	27,0	23,1	38,6	53,1	60,0	19,0	18,6	15,3	1,6	1,1	1,4			
Georgia	..	1,7	1,5	..	4,0	7,9	..	37,8	39,7	..	56,4	50,9	..	0,0	0,1			
Hong Kong (China)	1,7	0,6	0,7	28,0	25,0	21,4	48,2	58,4	62,0	20,4	14,6	14,6	1,8	1,4	1,4			
India	2,7	5,0	5,0	17,2	28,0	25,9	29,5	39,2	41,1	49,5	26,5	26,6	1,2	1,3	1,3			
Indonesia	0,7	2,1	2,0	14,0	15,6	15,4	70,5	63,6	63,6	12,9	14,9	15,0	1,9	3,8	4,0			
Irán, República Islámica del	0,0	1,7	1,5	6,5	1,1	0,9	37,4	68,1	68,0	56,1	28,8	29,3	0,0	0,3	0,2			
Iraq	2,3	4,6	5,2	39,7	50,0	58,8	28,4	19,2	19,3	29,5	26,0	16,2	0,0	0,2	0,5			
Jordania	8,1	7,0	6,5	0,7	17,4	22,7	83,4	67,2	63,2	7,7	8,3	7,5	0,0	0,1	0,1			
Kazajistán	..	0,5	0,4	..	23,0	20,9	..	26,7	24,3	..	49,8	54,4	..	0,0	0,0			
Kirguistán	..	0,0	0,0	..	8,4	4,2	..	47,0	52,4	..	44,6	43,4	..	0,0	0,0			
Kuwait	2,1	2,1	2,2	9,7	12,1	12,3	60,3	75,1	74,3	26,8	10,0	10,3	1,1	0,7	0,9			
Líbano	9,4	11,3	11,4	5,6	7,5	9,1	44,2	50,8	49,8	40,4	29,9	29,2	0,5	0,5	0,5			
Malasia	0,8	1,1	1,1	18,4	21,9	22,1	62,2	61,1	60,5	16,6	13,3	13,6	2,0	2,7	2,7			
Maldivas	0,0	2,9	3,3	26,3	53,2	45,4	47,0	34,6	42,1	26,5	9,3	9,1	0,2	0,0	0,0			
Mongolia	20,7	0,0	0,0	2,4	32,0	34,1	31,7	48,3	53,8	45,2	16,3	11,4	0,0	3,4	0,7			
Myanmar	1,2	0,4	0,4	2,9	15,7	12,0	82,8	67,4	70,4	12,3	16,1	16,7	0,8	0,4	0,4			
Nepal	0,1	0,0	0,0	24,2	29,4	27,6	15,6	53,7	56,2	60,0	16,6	16,0	0,1	0,3	0,3			
Omán	4,4	1,3	1,3	3,7	4,5	6,5	78,9	88,2	88,5	13,0	4,6	2,4	0,0	1,4	1,3			
Pakistán	2,3	4,7	5,3	15,1	28,4	25,7	38,3	36,6	38,3	42,8	28,8	29,4	1,4	1,5	1,4			
Qatar	0,7	1,1	1,1	10,8	4,8	2,8	85,6	88,6	88,0	2,4	4,0	6,8	0,5	1,5	1,3			
Rep. Dem. Popular Lao	1,0	0,1	0,1	2,3	1,7	2,5	85,5	57,8	59,5	11,1	40,2	37,6	0,1	0,1	0,1			
República Árabe Libia	2,8	3,7	4,3	1,0	3,0	5,3	19,3	28,9	34,1	76,9	64,4	56,3	0,0	0,0	0,0			
República de Corea	2,0	2,4	2,4	37,3	27,2	25,1	41,7	52,4	55,4	17,1	16,2	15,2	1,9	1,7	1,9			
Singapur	1,6	1,1	1,2	23,9	17,6	16,4	52,9	63,7	63,3	17,7	14,0	14,9	4,0	3,5	4,2			
Sri Lanka	5,7	1,0	1,0	30,6	43,5	39,5	29,8	24,1	25,5	32,2	30,1	32,5	1,7	1,3	1,5			
Tailandia	2,5	2,1	2,0	25,6	22,7	19,7	44,6	55,7	58,3	25,5	16,7	16,8	1,9	2,8	3,1			
Taiwán, Provincia china de	1,1	0,9	0,9	37,3	24,0	21,7	40,8	59,3	61,6	18,6	14,4	14,2	2,3	1,4	1,5			
Tayikistán	..	0,0	0,0	..	0,1	1,0	..	34,8	47,6	..	65,1	51,3	..	0,0	0,0			
Turkmenistán	..	0,0	0,0	..	2,6	3,5	..	24,0	25,8	..	73,4	70,7	..	0,0	0,0			
Turquía	5,7	5,1	4,6	8,3	11,5	10,1	19,1	14,6	14,3	66,7	68,4	70,6	0,2	0,4	0,4			
Uzbekistán	..	0,3	0,3	..	5,1	4,4	..	43,5	51,0	..	51,1	44,3	..	0,0	0,0			
Viet Nam	0,2	1,1	1,0	0,7	17,2	23,4	45,6	45,9	42,6	53,2	27,9	25,2	0,3	7,9	7,8			
Yemen	1,4	3,1	2,6	24,2	5,4	1,3	15,5	89,7	93,3	57,3	1,8	2,4	1,5	0,0	0,4			
Promedio (sin ponderar)	2,8	2,2	2,2	16,4	18,4	18,3	49,3	49,5	50,2	30,5	28,8	28,2	1,0	1,1	1,1			

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por la Dirección de Estadísticas Comerciales del FMI, CD-ROM, junio de 2004.

Nota: Se indican en negrita los tres porcentajes más elevados por región de importación.

Cuadro 48

Origen y destino de los intercambios comerciales; importación de mercancías

(parte porcentual de las importaciones)

País de destino:	África			América			Asia			Europa			Oceania		
	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afganistán	0,0	5,6	5,3	1,6	8,9	5,7	81,1	66,4	66,5	17,1	18,8	22,2	0,1	0,2	0,2
Arabia Saudita	2,0	1,3	2,1	19,1	16,7	15,2	33,1	34,2	35,4	44,2	43,8	43,7	1,6	4,0	3,6
Armenia	..	0,1	0,1	..	15,6	11,7	..	32,7	32,9	..	51,6	55,2	..	0,0	0,1
Azerbaiyán	..	0,3	0,2	..	6,7	6,4	..	42,7	38,7	..	49,6	54,3	..	0,7	0,3
Bahrein	0,1	0,7	1,4	8,8	14,1	13,8	67,4	55,3	55,7	18,0	28,3	27,3	5,7	1,7	1,7
Bangladesh	0,3	0,7	0,7	11,4	5,2	5,0	60,8	77,5	79,3	25,4	14,0	12,8	2,1	2,7	2,2
Camboya	0,1	0,0	0,0	0,6	1,4	2,3	68,3	92,9	92,8	28,5	5,3	4,5	2,5	0,4	0,4
China	0,7	1,9	2,2	18,0	14,0	13,7	54,2	63,1	63,9	24,3	18,6	18,0	2,8	2,4	2,2
Emiratos Árabes Unidos	0,6	1,3	1,2	10,8	9,4	9,2	49,5	47,4	45,4	37,0	39,4	41,4	2,2	2,3	2,8
Filipinas	0,7	0,2	0,2	23,6	22,6	20,1	58,2	66,1	68,1	13,2	8,8	9,4	4,3	2,3	2,2
Georgia	..	0,2	0,1	..	13,7	13,8	..	28,6	27,8	..	57,1	57,8	..	0,5	0,5
Hong Kong (China)	0,6	0,3	0,4	9,2	6,9	6,7	76,6	81,3	81,9	12,4	10,6	10,1	1,1	0,9	0,8
India	3,1	6,7	6,7	14,6	13,1	13,0	37,3	43,7	43,8	41,5	33,4	32,9	3,4	3,2	3,6
Indonesia	0,7	5,4	4,6	15,7	11,6	9,1	54,9	62,8	66,5	22,5	14,3	14,2	6,0	5,9	5,6
Irán, República Islámica del	0,0	0,6	0,5	6,9	6,6	5,5	30,9	34,9	36,3	62,2	56,2	56,8	0,0	1,7	1,0
Iraq	2,1	5,1	6,5	15,9	3,1	10,1	26,2	41,2	41,6	52,7	43,7	37,9	3,1	6,8	3,9
Jordania	3,0	2,6	2,6	18,6	11,2	10,7	39,2	48,9	48,5	37,8	35,6	36,3	1,4	1,6	1,9
Kazajistán	..	0,3	0,3	..	9,8	4,0	..	17,8	29,1	..	71,9	66,6	..	0,2	0,0
Kirguistán	..	0,0	0,0	..	10,6	5,4	..	51,2	60,9	..	38,2	33,6	..	0,1	0,0
Kuwait	0,1	0,9	0,8	15,4	14,5	16,8	33,7	42,2	41,7	49,6	38,6	36,9	1,3	3,8	3,9
Líbano	1,4	2,2	2,0	6,1	7,7	6,5	33,9	30,3	29,4	58,7	59,5	61,9	0,1	0,3	0,3
Malasia	0,5	0,4	0,4	19,7	18,2	13,3	57,5	66,0	72,2	18,0	13,2	12,3	4,3	2,2	1,8
Maldivas	0,0	0,5	0,4	0,6	2,2	2,2	85,8	81,0	79,8	13,3	11,7	14,3	0,3	4,7	3,2
Mongolia	0,7	0,0	0,0	0,1	3,9	3,0	33,1	48,1	45,2	66,0	46,2	49,7	0,1	1,8	2,2
Myanmar	0,5	0,1	0,1	3,2	0,4	0,3	69,3	90,9	95,1	23,4	8,0	4,2	3,7	0,6	0,3
Nepal	0,2	0,1	0,1	3,2	2,9	2,2	70,6	82,5	82,7	20,1	12,2	12,7	5,8	2,3	2,3
Omán	0,5	0,5	0,5	10,0	8,7	7,5	54,4	62,0	62,9	32,4	26,6	26,5	2,7	2,2	2,6
Pakistán	2,4	3,3	2,8	15,3	8,1	8,0	50,1	65,5	67,8	29,8	20,5	19,6	2,4	2,6	1,8
Qatar	0,4	0,2	0,2	12,1	10,3	10,2	38,7	36,1	33,0	46,3	52,1	54,9	2,7	1,3	1,7
Rep. Dem. Popular Lao	0,1	0,0	0,0	1,0	0,6	0,6	88,3	91,2	92,2	9,7	6,3	6,0	0,9	1,8	1,2
República Árabe Siria	2,9	2,6	2,5	15,2	9,5	7,7	21,2	36,9	38,0	60,7	50,7	51,5	0,0	0,3	0,3
República de Corea	0,9	1,4	1,4	30,9	18,8	17,5	48,2	61,0	64,5	15,0	14,2	13,1	4,9	4,5	3,5
Singapur	0,6	0,6	0,6	18,0	15,7	15,4	63,2	66,9	66,5	16,0	14,7	15,5	2,2	2,1	1,9
Sri Lanka	4,4	0,6	0,6	9,8	4,6	3,4	65,0	76,4	76,1	18,0	14,4	17,0	2,8	4,0	2,9
Tailandia	1,0	1,4	1,3	14,0	12,1	12,2	63,2	69,5	71,1	19,9	14,2	12,7	2,0	2,8	2,6
Taiwán, Provincia china de	0,5	1,9	1,9	27,7	19,0	16,5	50,3	62,8	67,2	18,0	13,3	12,1	3,5	3,0	2,4
Tayikistán	..	0,9	0,9	..	0,1	6,4	..	53,2	56,5	..	45,6	36,1	..	0,1	0,1
Turkmenistán	..	0,0	0,0	..	8,0	2,1	..	43,5	44,1	..	48,5	53,9	..	0,0	0,0
Turquía	5,9	5,3	5,0	13,3	8,1	6,2	23,7	19,5	19,1	56,4	66,4	69,3	0,6	0,6	0,3
Uzbekistán	..	0,0	0,0	..	7,5	11,3	..	36,5	37,5	..	55,9	51,0	..	0,0	0,1
Viet Nam	0,1	0,3	0,2	0,7	4,7	6,8	61,6	79,6	78,0	36,9	13,6	13,3	0,7	1,9	1,6
Yemen	5,4	4,7	3,8	6,6	11,2	10,8	40,6	64,0	60,9	41,4	18,6	22,5	6,0	1,5	2,0
Promedio (sin ponderar)	1,2	1,5	1,4	11,7	9,5	8,8	52,7	56,1	57,1	32,0	31,1	31,0	2,5	2,0	1,7

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por la Dirección de Estadísticas Comerciales del FMI, CD-ROM, junio de 2004,

Nota: Se indican en negrita los tres porcentajes más elevados por región de exportación.

En Asia central y occidental, la Organización de Cooperación Económica (OCE) reúne a los Estados signatarios de la República Islámica del Irán, el Pakistán y Turquía, a los que en 1992 se sumaron Afganistán, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán. En mayo de 2004 tuvo lugar un seminario de tres días sobre transporte multimodal y facilitación del comercio en la región de la OCE. Durante su celebración, el Secretario General de la OCE declaró que la Organización concedía gran prioridad al desarrollo del transporte y las comunicaciones en la región. En el seminario se recomendó el establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado, así como la creación de enlaces fronterizos y de relaciones comerciales entre asociaciones que se ocupan del comercio y el transporte, las mejoras de las normas de servicio y la simplificación de los procedimientos aduaneros. El seminario terminó con una serie de recomendaciones sobre, entre otras materias, la organización del comercio y las políticas arancelarias, los procedimientos aduaneros, la formación de oficiales de aduanas, el establecimiento de vínculos entre las asociaciones en materia de transporte y las zonas de tránsito, y la preparación de una guía comercial y de una página web con información sobre el comercio, el transporte, el tránsito y las instituciones y actividades de facilitación aduanera.

En Asia meridional, los Estados miembros de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (ASAMCOR), Bangladesh, Bhután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka firmaron en enero de 2004 un acuerdo para crear el Acuerdo de Libre Comercio para el Asia Meridional. En él se establece un programa de liberación comercial que incluye con carácter general plazos y categorías para reducir una diversidad de obstáculos al comercio durante los dos próximos decenios. Como primera medida, el arancel nominal de todas las mercancías objeto de tráfico intrarregional deben reducirse progresivamente hasta alcanzar la horquilla de 0-5% para 2016. Se prevé la iniciación de este proceso de reducción poco después de la entrada en vigor del acuerdo en enero de 2006. Los países miembros que no sean PMA han de reducir todos los aranceles al 20% como máximo durante los dos próximos años contados desde la entrada en vigor del acuerdo. Durante los cinco años siguientes debe proseguirse la reducción hasta situarse en el tramo de 0-5%. Los Estados miembros PMA deben disminuir sus tarifas al 30% como máximo durante los dos próximos años a partir

de enero de 2006 y al 0-5% durante los ocho años siguientes.

Ya en 1993 se había firmado el Acuerdo de Comercio Preferencial de la ASAMCOR (ACOPAM) que entró en vigor dos años más tarde. Su objetivo era mejorar el comercio interregional concediendo un cierto carácter preferencial a los países de acuerdo con sus necesidades de desarrollo. A diferencia del acuerdo ACOPAM, el nuevo acuerdo constitutivo de la SAFTA prevé también el establecimiento de las medidas de facilitación del comercio necesarias para apoyar y complementar el programa de liberalización comercial y otras iniciativas para aplicar el SAFTA. Una de las finalidades de esas medidas es el establecimiento de procedimientos sencillos y rápidos para que las mercancías transportadas y los operadores crucen las fronteras de los Estados miembros de la ASAMCOR con el menor retraso posible. En la lista de medidas figura un acuerdo de facilitación del tránsito encaminado a garantizar también a los países miembros sin litoral de Bhután y Nepal todas las ventajas del comercio interregional.

B. EL COMERCIO MARÍTIMO Y LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN ASIA

El comercio contenedorizado

Los 12 principales exportadores de Asia meridional y oriental (cuadros 49 a 51) representaron conjuntamente el 49,3% de las exportaciones contenedorizadas mundiales en 2003. Se prevé que esta participación aumente al 52,1% en 2005, presumiendo una tasa media anual de crecimiento del 11,2% en 2004 y 2005.

China es con mucho el mayor exportador mundial de carga contenedorizada, con 14,4 millones de TEU en 2003, que se espera pase a 18,6 millones de TEU en 2005, sobre la hipótesis de una tasa de crecimiento anual de casi el 18%, que es también la más elevada de la región. China representará entonces el 24% de las exportaciones contenedorizadas mundiales. De hecho, la mayor corriente de tráfico contenedorizado bilateral es, globalmente, la de las exportaciones chinas a los Estados Unidos. En 2003 aumentaron un 13% para sumar 4,6 millones de TEU¹⁹.

El segundo mayor exportador asiático es el Japón, cuyas exportaciones contenedorizadas se espera que crezcan un 6,2% anualmente entre 2003 y 2005, para alcanzar 4,5 millones de TEU en ese último año. La segunda mayor tasa de crecimiento de la región, con

casi un 9%, es la de Viet Nam, cuyas exportaciones contenedorizadas se espera que alcancen 442.000 TEU en 2005. Se prevé que la India aumente anualmente sus exportaciones contenedorizadas en un porcentaje relativamente reducido del 3,8%, lo que colocará al país en la octava posición entre los principales exportadores de Asia meridional y oriental.

El comercio entre los 12 principales exportadores de Asia meridional y oriental representa más de la mitad de las exportaciones contenedorizadas en el caso de Singapur (66,7%), Filipinas (54,4%) y la Provincia china de Taiwán (50,9%). Es menor importante para la India (14% de las exportaciones indias), Hong Kong (China) (20,3%) y también para China (22,1%). En el comercio de esta última dominan sus exportaciones a América del Norte.

Las corrientes más importantes de comercio contenedorizado entre países asiáticos en 2003 fueron

las exportaciones de China al Japón (1.041.961 TEU), seguidas por las exportaciones chinas a Hong Kong (China) (720.734 TEU), las de la Provincia china de Taiwán a China (688.334 TEU), las de la República de Corea a China (504.081 TEU) y las japonesas a China (502.895 TEU). Las importaciones chinas y las exportaciones procedentes de otros países asiáticos son también las de mayores tasas de crecimiento. Se prevé que en 2004 y 2005 las exportaciones chinas a la India crezcan un 25,2% anual, las exportaciones a la República de Corea un 23% y las dirigidas al Japón un 22,8%. Se prevé que las exportaciones de Viet Nam a los otros 11 principales países de Asia meridional y oriental crezcan un 7,4%, las del Japón un 7,3% y las de la República de Corea un 7,2%. Con una tasa anual del 13,4%, el Japón y la República de Corea son los dos países con mayor crecimiento previsto de las importaciones en comparación con los 11 restantes principales exportadores de Asia meridional y oriental (véase cuadro 52).

Cuadro 49

El comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2003

(en TEU)

País importador	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam	Totales
China	0	91485	720 734	71 869	57 872	1 041 961	144 926	354 039	156 711	59 389	205 680	53 105	2 957 771
Filipinas	43 791	0	23 241	1 561	3 093	121 514	8 605	33 078	15 133	8 378	24 667	1 899	284 960
Hong Kong (China)	80 669	9 171	0	1 222	2 788	6 761	3 114	2 207	3 503	4 245	5 510	1 543	120 733
India	29 962	12 608	17 053	0	8 102	18 811	56 716	27 880	14 244	7 234	7 912	3 638	204 160
Indonesia	154 312	39 468	60 745	29 728	0	184 992	62 571	68 969	161 317	28 341	65 357	23 542	879 342
Japón	502 895	76 813	349 081	32 850	72 111	0	105 933	224 358	113 090	121 695	223 735	36 007	1 858 568
Malasia	126 816	69 223	100 454	93 846	21 914	117 646	0	35 711	0	36 060	65 577	34 508	701 755
República de Corea	504 081	55 745	139 308	34 878	43 675	174 896	43 073	0	50 468	35 067	60 366	72 484	1 214 041
Singapur	116 799	42 972	78 472	54 272	54 474	41 710	80 762	13 653	0	76 003	59 354	24 501	642 972
Tailandia	114 917	29 838	119 830	24 663	32 054	155 149	47 375	30 949	57 284	0	46 823	14 046	672 928
Taiwán, Provincia china de	688 334	56 006	228 297	8 846	33 295	157 070	80 214	32 808	43 734	39 165	0	0	1 367 769
Viet Nam	17 744	21 965	5 495	1 065	1 577	32 754	8 189	30 442	9 351	892	0	0	129 474
Totales	2 380 320	505 294	1 842 710	354 800	330 955	2 053 264	641 478	854 094	624 835	416 469	764 981	265 273	11 034 473

Fuente: Global Insight, abril de 2004, *Robert.West@GlobalInsight.com*.

Cuadro 50

Previsión del comercio contenedorizado entre países de Asia meridional y oriental, en 2005
(en TEU)

País exportador	País importador													Totales
	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam		
China	0	130 472	867 439	112 682	79 843	1 572 209	202 627	535 560	218 453	84 355	305 410	75 420	4 184 470	
Filipinas	57 597	0	25 514	1 794	3 288	124 738	9 582	36 309	17 002	9 350	27 356	2 027	314 557	
Hong Kong (China)	91 617	9 515	0	1 318	2 942	7 123	3 338	2 424	3 828	4 580	5 938	1 665	134 288	
India	36 142	13 795	18 513	0	8 969	19 715	60 932	31 462	15 605	8 066	8 444	4 006	225 649	
Indonesia	201 304	43 095	66 042	34 762	0	197 285	68 666	78 599	174 253	31 336	72 960	26 087	994 389	
Japón	687 059	79 911	363 853	36 995	77 546	0	112 353	251 228	119 746	131 537	240 263	37 846	2 138 337	
Malasia	162 597	72 095	109 549	108 632	23 923	126 409	0	41 317	0	41 841	71 668	37 239	795 270	
República de Corea	615 627	60 302	154 794	38 253	48 020	185 722	48 959	0	55 306	39 853	68 703	80 359	1 395 898	
Singapur	151 345	46 529	87 120	63 355	56 340	44 420	89 778	15 641	0	85 837	67 883	26 814	735 062	
Tailandia	152 273	32 641	131 078	28 401	34 852	165 595	51 686	35 039	63 873	0	52 321	15 403	763 162	
Taiwán, Provincia china de	805 815	58 622	240 460	8 955	34 594	162 214	86 758	35 974	47 519	42 258	0	0	1 523 169	
Viet Nam	24 223	25 073	5 866	1 231	1 693	36 302	8 912	34 799	10 211	1 023	0	0	149 333	
Totales	2 985 599	572 050	2 070 228	436 378	372 010	2 641 732	743 591	1 098 352	725 796	480 036	920 946	306 866	13 353 584	

Fuente: Global Insight, abril de 2004, *Robert.West@GlobalInsight.com*.

Cuadro 51

Exportaciones contenedorizadas de los países de Asia meridional y oriental, en 2003 y previsiones para 2005
(en TEU y porcentajes)

	Total exportaciones 2003	Total exportaciones 2005	Crecimiento anual, 2003-2005	Exportaciones a 11 países asiáticos, porcentaje del total, 2003	Exportaciones a 11 países asiáticos, porcentaje del total, 2005
China	13 398 646	18 621 399	17,89	22,08	22,47
Filipinas	524 438	587 277	5,82	54,34	53,56
Hong Kong (China)	594 667	681 825	7,08	20,3	19,7
India	1 452 672	1 564 897	3,79	14,05	14,42
Indonesia	2 209 628	2 514 987	6,69	39,8	39,54
Japón	3 954 325	4 456 581	6,16	47	47,98
Malasia	1 679 098	1 931 752	7,26	41,79	41,17
República de Corea	2 764 818	3 133 394	6,46	43,91	44,55
Singapur	964 371	1 101 162	6,86	66,67	66,75
Tailandia	1 790 701	2 023 801	6,31	37,58	37,71
Taiwán, Provincia china de	2 689 246	2 982 094	5,30	50,86	51,08
Viet Nam	372 531	442 387	8,97	34,76	33,76
Total 12 países	32 395 141	40 041 556	11,18	34,06	33,35
Porcentaje mundial de 12 países	49,33%	52,10%			
Mundo	65 666 521	76 859 314	8,19		

Fuente: Cuadro recopilado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Global Insight, abril de 2004.

Cuadro 52

Previsión del crecimiento del comercio contenedorizado entre los países de Asia meridional y oriental, 2003-2005, tasa de crecimiento anual

(en porcentajes)

País exportador	País importador												Totales
	China	Filipinas	Hong Kong (China)	India	Indonesia	Japón	Malasia	República de Corea	Singapur	Tailandia	Taiwán, Provincia china de	Viet Nam	
China		19,4	9,7	25,2	17,5	22,8	18,2	23,0	18,1	19,2	21,9	19,2	18,9
Filipinas	14,7		4,8	7,2	3,1	1,3	5,5	4,8	6,0	5,6	5,3	3,3	5,1
Hong Kong (China)	6,6	1,9		3,9	2,7	2,6	3,5	4,8	4,5	3,9	3,8	3,9	5,5
India	9,8	4,6	4,2		5,2	2,4	3,7	6,2	4,7	5,6	3,3	4,9	5,1
Indonesia	14,2	4,5	4,3	8,1		3,3	4,8	6,8	3,9	5,2	5,7	5,3	6,3
Japón	16,9	2,0	2,1	6,1	3,7		3,0	5,8	2,9	4,0	3,6	2,5	7,3
Malasia	13,2	2,1	4,4	7,6	4,5	3,7		7,6	0,0	7,7	4,5	3,9	6,5
República de Corea	10,5	4,0	5,4	4,7	4,9	3,0	6,6		4,7	6,6	6,7	5,3	7,2
Singapur	13,8	4,1	5,4	8,0	1,7	3,2	5,4	7,0		6,3	6,9	4,6	6,9
Tailandia	15,1	4,6	4,6	7,3	4,3	3,3	4,5	6,4	5,6		5,7	4,7	6,5
Taiwán, Provincia china de	8,2	2,3	2,6	0,6	1,9	1,6	4,0	4,7	4,2	3,9		n.a.	5,5
Viet Nam	16,8	6,8	3,3	7,5	3,6	5,3	4,3	6,9	4,5	7,1	n.a.		7,4
Totales	12,0	6,4	6,0	10,9	6,0	13,4	7,7	13,4	7,8	7,4	9,7	7,6	10,0

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Global Insight, abril de 2004.

Los puertos y los servicios de transporte marítimo de los buques de línea

El 62% del movimiento mundial de los puertos de contenedores se realiza en Asia (estimación basada en los datos para 2002). En 2003, 20 de los 30 principales puertos mundiales de contenedores estaban situados en Asia (cuadro 53).

Shenzhen es el puerto que en 2003 registró el máximo crecimiento absoluto de todos los puertos del mundo, con un crecimiento anual de 3 millones de TEU. Salalah (Omán), que ocupa el 34º puesto del mundo, registró la máxima tasa de crecimiento anual entre los 70 principales puertos mundiales, con un aumento de más del 65% entre 2002 y 2003.

Hong Kong (China) y Singapur siguen siendo con mucho los mayores puertos de contenedores del mundo. La mayoría de las rutas intercontinentales del transporte marítimo de los buques de línea que unen Asia con Europa o América del Norte hacen escala en ellos. Existe también, sin embargo, un número cada vez mayor de otros puertos de distribución de carga y de puertos secundarios de escala directa, y la mayoría de las alianzas de transporte marítimo por buques de línea regular suelen ofrecer otras alternativas, como se expone en el gráfico 14. Port Klang y Tanjung Pelepas, que figuran en el primer recuadro, por ejemplo, se han convertido en puertos de distribución de carga por importantes redes de enlace. En Laem Chabang hacen principalmente escala directa las rutas interregionales principales y también los servicios costeros intrarregionales.

Cuadro 53

Los 20 mayores puertos de contenedores de Asia en 2001, 2002 y 2003

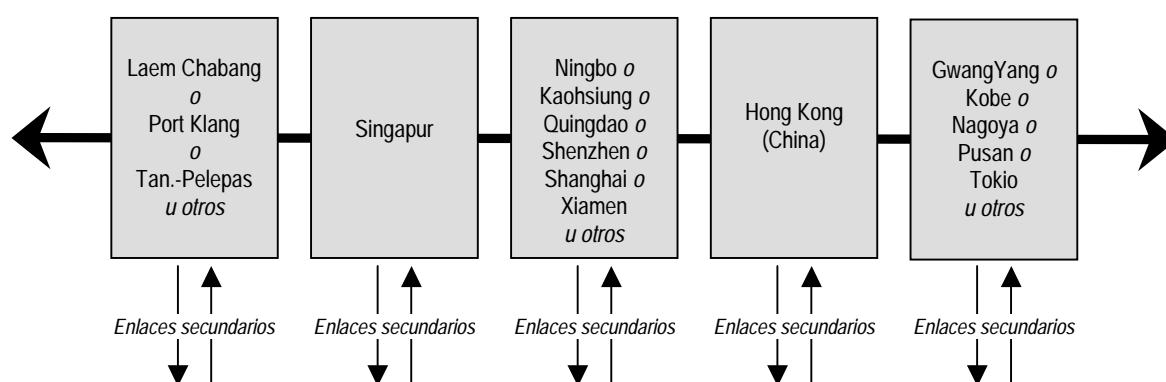
Puesto	Puerto	País	2001	2002	2003	Crecimiento porcentual 2002-2003
			TEU	TEU	TEU	
1	1	Hong Kong	17 900	19 144	20 450	6,82
2	2	Singapur	15 520	16 941	18 100	6,84
3	3	Shanghai	6 330	8 612	11 370	32,03
4	4	Shenzhen	5 079	7 614	10 650	39,87
5	5	Busan	8 073	9 453	10 368	9,68
6	6	Kaoshiung	7 540	8 493	8 844	4,13
11	7	Dubai	3 502	4 194	5 152	22,84
12	8	Port Kelang	3 760	4 533	4 840	6,77
14	9	Qingdao	2 639	3 410	4 230	24,05
16	10	T, Pelepas	2 049	2 669	3 487	30,65
17	11	Tokio	2 750	3 028	3 314	9,45
19	12	Laem Chab,	2 367	2 749	3 180	15,68
21	13	Tianjin	2 011	2 408	3 020	25,42
22	15	Ningbo	1 213	1 859	2 772	49,11
23	14	Guangzhou	1 628	2 173	2 760	27,01
24	16	Jakarta	2 222	2 398	2 758	15,01
26	17	Manila	2 296	2 462	2 561	4,02
28	18	Yokohama	2 304	2 365	2 503	5,84
29	19	Xiamen	1 295	1 754	2 330	32,84
30	20	J. Nehru Port	1 462	1 946	2 269	16,6

Fuente: Cargo Systems, agosto de 2004; Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, páginas web de la compañía.

Nota: Singapur incluye PSA Corp y el puerto Jurong. Shenzhen incluye Chiwan, Shekou y Yantian.

Gráfico 14

Estructura de las escalas portuarias de Asia sudoriental y oriental



Fuente: UNCTAD, sobre la base de una idea expuesta por Shigeru Yoshida en "Structural changes of container route network in East Asia", en el III International Port Forum, Gwang Yang, República de Corea, abril de 2004.

Si se compara con la competencia en las economías vecinas, los puertos de Singapur y Hong Kong (China) tienen la ventaja de atraer ya el mayor número de servicios de transporte marítimo en buques de línea regular. Esto contribuye por sí mismo a generar economías de escala y a obtener los máximo niveles de conectividad, lo que a su vez aumenta su atractivo como puertos de escala.

Sin embargo, otros puertos de incorporación reciente han podido sustraer ciertas actividades a los principales puertos tradicionales de distribución de carga. Port Klang en Malasia, por ejemplo, ha conseguido atraer al tráfico de transbordo que solía pasar por Singapur, y Shenzhen ha podido atraer al comercio internacional chino que en años anteriores hubiera pasado por Hong Kong (China).

Para conseguir ser competitivo en materia de transbordo, Malasia ha suprimido las limitaciones relativas al cabotaje en las principales rutas de transporte marítimo en buques de líneas regulares. Se permite a las empresas internacionales que realizan este transporte recoger carga en puertos secundarios de Malasia y transbordarlos, por ejemplo, en Port Klang o Tanjung-Pelepas. Más al norte, Gwang Yang (República de Corea) espera beneficiarse de las limitaciones al cabotaje en los países vecinos. Tiene concretamente la esperanza de convertirse en uno de los principales centros de transbordo entre los puertos del Japón y de China septentrional. En los cuatro primeros meses de 2004, Gwang Yang creció un 24% en comparación con el mismo período de 2003.

La importancia de los países asiáticos y de sus puertos en las redes mundiales de transporte marítimo por líneas regulares queda también de manifiesto en el cuadro 54, en el que se expone la capacidad en TEU de las empresas navieras y los buques que tienen en servicio. China (3,7 millones de TEU), Hong Kong (China) (3,5 millones de TEU) y Singapur (2,4 millones de TEU) son las tres economías con mayores flotas. Los puertos de estas economías, así como los de Malasia y la Provincia china de Taiwán, son los únicos en los que en la actualidad hacen escala los mayores portacontenedores del mundo en funcionamiento, que tienen una capacidad registrada de

8.063 TEU. Pese a que Singapur atrae a los mayores portacontenedores mundiales, el tamaño medio de los buques en Singapur es en la actualidad comparativamente bajo (2.606 TEU), como consecuencia de ser fundamentalmente un puerto de transbordo que depende en gran medida de la conexión entre los servicios de transporte a gran distancia y los regionales de distribución, utilizándose en estos últimos buques relativamente más pequeños. Corresponde por otra parte a Hong Kong (China) el mayor tamaño medio de los buques por ser muy inferior la parte dedicada a transbordo y centrarse en las importaciones y exportaciones de China continental, así como en las reexportaciones de su zona franca.

Si observamos la distribución de la flota en las tres principales rutas intraasiáticas (cuadro 55), vemos que la mayor capacidad (741.879 TEU) corresponde a Asia oriental y Asia nororiental, seguida por la ruta Lejano Oriente-Oriente Medio. Esta última es parte de la gran ruta principal Este-Oeste y por ello el tamaño medio de los buques es muy elevado. Los menores tamaños se registran en las rutas dedicadas fundamentalmente a servicios de enlace como el transporte costero de Asia del sudeste y los servicios que conectan Asia nororiental y sudoriental.

Como ya se examinó en el capítulo 4, los fletes del tráfico de Asia con Europa y América del Norte dependen en gran medida de la oferta y la demanda mundiales y de los desequilibrios comerciales. El excedente comercial de Asia con América del Norte y con Europa se refleja en los fletes, que son dos veces superiores para las exportaciones asiáticas que para las importaciones de ese continente.

C. LA OFERTA DE SERVICIOS MARÍTIMOS EN ASIA

Pese a ser importante la presencia de países asiáticos en la mayoría de los sectores marítimos (gráfico 15), no todos ellos participan por igual en todos los sectores, sino que se especializan en algunos de ellos. Más adelante se examinará la situación de los diversos sectores marítimos y la participación de países y empresas asiáticas, dedicando especial atención al transporte efectuado por portacontenedores

Cuadro 54

Atribución de portacontenedores a países asiáticos, mayo de 2004

País	Distribución de la flota		Capacidad en TEU por buque		Nº de servicios en líneas regulares
	TEU	Buques	Máxima	Media	
Arabia Saudita	791 020	280	6 750	2 825	144
Bahrein	14 088	9	2 672	1 565	9
Bangladesh	22 209	37	1 034	600	20
Brunei Darussalam	7 478	18	802	415	12
Camboya	8 999	15	1 158	600	16
China	3 678 340	1 188	8 063	3 096	827
Chipre	64 617	72	3 250	897	44
Emiratos Árabes Unidos	724 792	276	6 750	2 626	177
Filipinas	122 806	131	1 923	937	117
Georgia	3 000	6	700	500	6
Hong Kong (China)	3 544 505	1 115	8 063	3 179	717
India	435 954	237	6 420	1 839	184
Indonesia	256 692	189	3 842	1 358	175
Irán, República Islámica del	84 916	50	3 300	1 698	31
Iraq	886	6	380	148	9
Israel	175 137	99	4 992	1 769	60
Japón	1 860 586	752	6 600	2 474	540
Jordania	46 232	34	3 091	1 360	24
Kuwait	14 878	10	2 672	1 488	13
Líbano	47 327	62	1 911	763	36
Malasia	1 773 835	621	8 063	2 856	452
Maldivas	6 624	10	1 158	662	7
Myanmar	6 933	15	712	462	10
Omán	213 712	79	6 420	2 705	34
Pakistán	224 614	109	4 038	2 061	82
Qatar	3 809	11	841	346	4
República Árabe Siria	32 589	48	1 911	679	29
República de Corea	1 967 683	699	6 978	2 815	546
Singapur	2 381 624	914	8 063	2 606	656
Sri Lanka	725 181	263	5 774	2 757	167
Tailandia	362 511	202	6 200	1 795	145
Taiwán, Provincia china de	1 959 434	629	8 063	3 115	403
Turquía	221 410	208	4 350	1 064	139
Viet Nam	85 702	93	1 888	922	95
Yemen	117 821	46	5 762	2 561	35

Fuente: www.ci-online.co.uk, 30 de abril de 2004.

Nota: En la columna "Distribución de la flota" figuran el número de buques y la capacidad total en TEU de todos los buques que están en explotación en servicios de líneas regulares que hacen escala en los puertos de los países.

Cuadro 55

Despliegue de la flota de portacontenedores en las rutas entre países asiáticos, abril de 2004

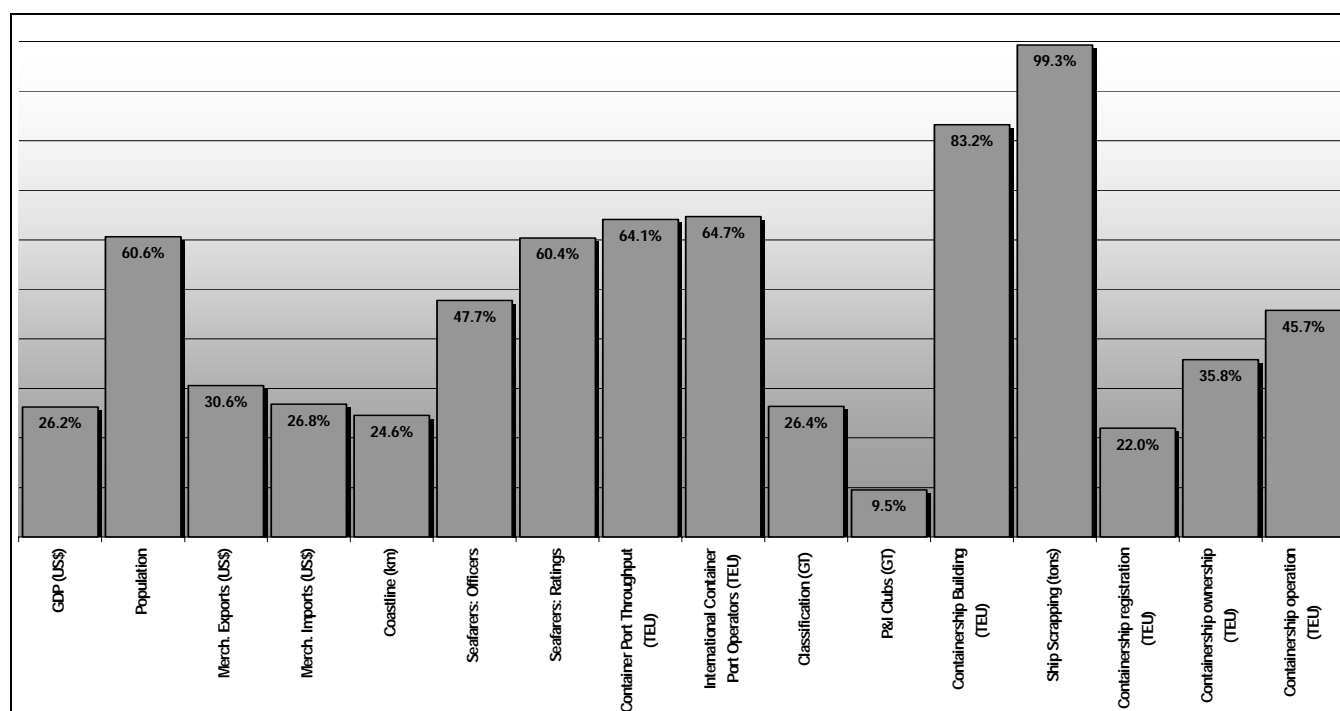
Ruta	Buques desplegados	TEU desplegadas	Tamaño medio de los buques
Asia oriental-Asia nororiental	374	741 879	1 984
Lejano Oriente-Oriente Medio	186	632 201	3 399
Lejano Oriente-subcontinente indio	233	631 196	2 709
Costera de Asia oriental	274	622 246	2 271
Asia oriental-Asia sudoriental	305	616 414	2 021
Subcontinente indio-Asia sudoriental	145	320 148	2 208
Subcontinente indio-Oriente Medio	125	291 363	2 331
Asia nororiental-Asia sudoriental	177	283 543	1 602
Lejano Oriente-mar Rojo	71	244 854	3 449
Costera de Asia	192	236 349	1 231

Fuente: *Containerisation International Online*, 30 de abril de 2004.

Gráfico 15

Perfil marítimo de Asia

(en porcentaje de los totales mundiales)



Fuente: Recopilación de la UNCTAD sobre la base de datos facilitados por diversas fuentes. Para detalles véanse los textos que los acompañan. Los datos corresponden a 2004 o al último año de que se disponen. Véase el texto para fuentes y años determinados.

Cuadro 56

Empresas asiáticas de transporte marítimo por buques de línea regular

Clasificación mundial	Nombre de la empresa	País/territorio	TEU existentes	TEU existentes, en porcentaje del total mundial	Portacontenedores existentes	Tamaño medio de los buques existentes	TEU en carteras de pedido	TEU en carteras de pedido en porcentaje de las TEU existentes	Portacontenedores en cartera de pedidos	Tamaño medio de los buques en carteras de pedido	Tamaño medio de los buques en carteras de pedido, en porcentaje del tamaño medio de la flota existente
3	Evergreen	Taiwán, Provincia china de	455 000	5,91	158	2 880	152 000	33	22	6 909	240
6	APL	Singapur	287 000	3,73	87	3 299	29 000	10	6	4 833	147
7	Hanjin	República de Corea	287 000	3,73	78	3 679	72 000	25	10	7 200	196
8	NYK	Japón	260 000	3,38	95	2 737	82 000	32	10	8 200	300
9	COSCO	China	232 000	3,01	107	2 168	131 000	56	20	6 550	302
10	China Shipping	China	218 000	2,83	102	2 137	239 000	110	38	6 289	294
11	OOCL	Hong Kong (China)	204 000	2,65	56	3 643	79 000	39	11	7 182	197
12	K-line	Japón	198 000	2,57	66	3 000	107 000	54	19	5 632	188
14	ZIM	Israel	187 000	2,43	85	2 200	28 000	15	6	4 667	212
15	MOL	Japón	181 000	2,35	58	3 121	83 000	46	12	6 917	222
18	Yang Ming	Taiwán, Provincia china de	160 000	2,08	58	2 759	64 000	40	18	3 556	129
20	Hyundai	República de Corea	141 000	1,83	37	3 811	34 000	24	5	6 800	178
21	PIL	Singapur	117 000	1,52	91	1 286	26 000	22	12	2 167	169
22	Wan Hai	Taiwán, Provincia china de	97 000	1,26	67	1 448	52 000	54	18	2 889	200
23	UASC	Emiratos Árabes Unidos	76 000	0,99	34	2 235	-	0	-	n/a	n/a
25	IRISL	Irán, República Islámica del	53 000	0,69	57	930	19 000	36	8	2 375	255

Fuente: Cálculos efectuados por la UNCTAD sobre la base de los datos facilitados por Dyna Liners 20/2004, mayo

Las empresas de transporte marítimo por buques de línea regular

Dieciséis de las 25 principales empresas mundiales de este tipo, y 28 de las 50 principales, tienen su base en Asia. En el cuadro 56 figura una lista de las 16 empresas asiáticas de transporte marítimo por buques de línea regular con la mayor capacidad de TEU transportadas.

Las mayores empresas asiáticas desde el punto de vista de la capacidad de acarreo de contenedores son Evergreen (Provincia china de Taiwán), APL

(Singapur), Hanjin (República de Corea), NYK (Japón) y COSCO (China). Las mayores carteras de pedidos son las de China Shipping (China), Evergreen, COSTO, K-line (Japón) y MOL (Japón). Si se tiene en cuenta la cartera de pedidos en relación con la flota existente en servicio, los mayores crecimientos previstos corresponden a China Shipping, COSCO, K-line (Provincia china de Taiwán) y MOL. China Shipping es la única empresa de las 25 principales mundiales cuya cartera de pedidos es mayor que la flota que tiene en la actualidad en propiedad o explotación²⁰.

Hyundai (República de Corea), Hanjin, OOCL (Hong Kong, China), APL y MOL son las empresas cuyo tamaño medio de los buques es el mayor de la flota existente. Por lo que respecta a las carteras de pedidos, las empresas cuyos buques son los que mayores tamaños medios tienen son NYK, Hanjin, OOCL, MOL y Evergreen. Los buques de IRISL (República Islámica del Irán), PIL (Singapur), Wan Hai y China Shipping son los que menor tamaño tienen en la actualidad, por estar especializados en el tráfico regional y de distribución. IRISL y China Shipping se encuentran, sin embargo, entre las empresas con el mayor crecimiento proyectado del tamaño medio de sus buques, junto con COSTO, NYK y Evergreen.

Corresponde conjuntamente a las 16 principales empresas de transporte marítimo por buques de línea regular el 41% de la capacidad de carta TEU existente. El tamaño medio de los buques que figuran en las carteras de pedido es 5.567 TEU, que es más del doble del tamaño medio existente.

Propiedad de los portacontenedores

Las empresas de transporte marítimo por buques de línea regular suelen alquilar una gran parte de sus buques a propietarios no operadores, muchos de los cuales tienen su sede en Europa. La proporción de capacidad perteneciente a estas empresas es normalmente mayor en Asia que en Europa. Las principales empresas asiáticas de este tipo a principios de 2004 son Evergreen (Provincia china de Taiwán), COSCO (China), APL (Singapur), NYK (Japón) y K-Line (Japón)²¹.

Buques con pabellón nacional

De los países asiáticos en desarrollo (cuadro 57), Indonesia tiene el mayor número de buques con pabellón nacional (1.405), seguido por Singapur (916), Filipinas (872), la República de Corea (810), Hong Kong, China (699) y Camboya (591). Con respecto a la capacidad de transporte de carga, las mayores flotas con pabellón nacional son las de Singapur (34,8 millones TPM), seguido por Hong Kong, China (34,2), la India (10,7), la República de Corea (9,6), Irán (8,2) y Filipinas (6,6).

Por lo que hace al tamaño medio de los buques en TPM, los mayores buques son los de Kuwait (73.516

TPM de tamaño medio), seguido por la República Islámica del Irán (53.491), Hong Kong, China (48.946), Jordania (42.122), Singapur (38.033) y Qatar (33.051). Por lo que respecta a la edad de los buques, Qatar tiene la mayor proporción de nuevos buques, es decir buques entre 0 y 4 años de edad (26,1%), seguido por Hong Kong, China (23,2%), la República Islámica del Irán (19%), Singapur (13,8%) y Brunei (11,1%). Todos los buques que ondean pabellón de Irán, Omán y Yemen tienen 20 o más años.

Construcción de portacontenedores

Nueve de los diez principales constructores de portacontenedores son asiáticos. Las cinco mayores empresas se encuentran en la República de Corea (Hyundai H.I., Samsung S.B., Hyundai Samho, Hanjin H.I. y Daewoo S.B.). Otros constructores de buques que se cuentan entre los diez principales son: Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Japón), CSBS (Provincia china de Taiwán), Hyundai Mipo (República de Corea) y Mitsubishi H.I. (Japón). Conjuntamente, la totalidad de los astilleros de Corea representa en la actualidad el 62,3% de TEU encargadas, y la parte de mercado de todos los astilleros asiáticos juntos es del 83,2%. El Japón es el segundo país constructor de buques del mundo, y China el cuarto²².

Sociedades de clasificación

Diez de las 25 mayores sociedades de clasificación se encuentran en Asia. En conjunto, están encargadas del 26% de las clasificaciones mundiales de buques comerciales. La principal sociedad asiática tiene su sede en el Japón, y a ella siguen sociedades en China, República de Corea, Indonesia, Provincia china de Taiwán y la India²³.

Asociaciones de seguro mutuo

La mayoría de estas asociaciones tienen su base en el Reino Unido. La mayor asociación asiática se encuentra en el Japón²⁴.

Fabricación de contenedores

Aproximadamente el 90% de todos los contenedores se construyen en China. Las dos principales empresas son CIMC y Singamas²⁵.

Cuadro 57

Flotas con pabellón nacional de los países asiáticos en desarrollo, enero de 2004

Estado del pabellón		Edad de los buques					Total
		0-4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20 o más años	
Arabia Saudita	Número de buques	0%	6%	0%	9%	85%	65
	TPM	0%	11%	0%	3%	86%	1 722 728
	Tamaño medio de los buques, TPM		48 560		8 257	26 890	26504
Bahrein	Número de buques	7%	13%	0%	0%	80%	15
	TPM	48%	31%	0%	0%	20%	317 248
	Tamaño medio de los buques, TPM	153 019	49 924			5365	21 150
Brunei Darussalam	Número de buques	11%	11%	33%	11%	33%	9
	TPM	8%	16%	47%	4%	26%	3 105
	Tamaño medio de los buques, TPM	250	500	482	118	264	345
Camboya	Número de buques	1%	0%	3%	9%	87%	591
	TPM	0%	0%	2%	3%	95%	2 831 501
	Tamaño medio de los buques, TPM	2 835	3 000	2 655	1 739	5 191	4 791
Emiratos Árabes Unidos	Número de buques	2%	7%	6%	7%	78%	101
	TPM	12%	12%	4%	2%	70%	868 837
	Tamaño medio de los buques, TPM	53 266	14 898	5 170	2 506	7 715	8 602
Filipinas	Número de buques	4%	9%	8%	12%	67%	872
	TPM	30%	28%	10%	9%	23%	6 598 746
	Tamaño medio de los buques, TPM	51 909	23 702	10 277	5 303	2 578	7 567
Hong Kong, China	Número de buques	23%	28%	17%	10%	22%	699
	TPM	32%	27%	21%	9%	12%	34 213 042
	Tamaño medio de los buques, TPM	66 671	46 959	60 825	45 099	25 915	48 946
India	Número de buques	5%	14%	15%	18%	48%	374
	TPM	9%	11%	19%	27%	35%	10 690 939
	Tamaño medio de los buques, TPM	50 459	21 154	36 018	44 072	20 557	28 585
Indonesia	Número de buques	1%	3%	6%	5%	85%	1405
	TPM	2%	2%	4%	10%	82%	4 416 795
	Tamaño medio de los buques, TPM	7 364	1 948	2 076	5 944	3 052	3 144
Irán, República Islámica del	Número de buques	19%	16%	4%	18%	43%	153
	TPM	49%	26%	0%	10%	15%	8 184 165
	Tamaño medio de los buques, TPM	139 030	85 885	3 530	28 967	18 210	53 491
Iraq	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	19
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	140 727
	Tamaño medio de los buques, TPM					7 407	7 407
Jordania	Número de buques	0%	0%	0%	33%	67%	9
	TPM	0%	0%	0%	13%	87%	379 095
	Tamaño medio de los buques, TPM				16 793	54 786	42 122
Kuwait	Número de buques	2%	9%	13%	15%	62%	47
	TPM	3%	21%	33%	12%	31%	3 455 275
	Tamaño medio de los buques, TPM	105 857	180 165	189 920	58 554	37 219	73 516
Líbano	Número de buques	0%	1%	0%	3%	96%	72
	TPM	0%	0%	0%	13%	87%	238 062
	Tamaño medio de los buques, TPM		800		15345	2994	3 306

Cuadro 57 (continuación)

Estado del pabellón		Edad de los buques					Total
		0-4 años	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20 o más años	
Malasia	Número de buques	3%	20%	15%	10%	53%	457
	TPM	9%	42%	19%	9%	21%	6 528 753
	Tamaño medio de los buques, TPM	41 269	30 798	18 061	12 714	5 745	14 286
Maldivas	Número de buques	0%	0%	7%	4%	89%	45
	TPM	0%	0%	1%	2%	97%	80 455
	Tamaño medio de los buques, TPM			277	966	1 942	1 788
Myanmar	Número de buques	4%	20%	0%	10%	66%	50
	TPM	23%	39%	0%	23%	15%	637 002
	Tamaño medio de los buques, TPM	72 917	24 897		29 497	2 870	12 740
Omán	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	7
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	1 017
	Tamaño medio de los buques, TPM					145	145
Pakistán	Número de buques	0%	0%	12%	18%	71%	17
	TPM	0%	0%	0%	38%	61%	485 195
	Tamaño medio de los buques, TPM			542	62 247	24 781	28 541
Qatar	Número de buques	26%	17%	9%	4%	43%	23
	TPM	18%	34%	18%	12%	18%	760173
	Tamaño medio de los buques, TPM	22255	64788	69058	91717	13766	33051
República de Corea	Número de buques	2%	8%	14%	24%	52%	810
	TPM	1%	21%	18%	34%	26%	9 592 313
	Tamaño medio de los buques, TPM	4 694	29 835	15 492	17 141	5 977	11 842
República Árabe Siria	Número de buques	1%	1%	0%	3%	95%	166
	TPM	2%	1%	0%	9%	88%	687 546
	Tamaño medio de los buques, TPM	6 175	8 650		12 616	3 819	4 142
Singapur	Número de buques	14%	25%	18%	12%	31%	916
	TPM	21%	27%	27%	9%	16%	34 838 480
	Tamaño medio de los buques, TPM	57191	40316	58076	28369	19717	38 033
Sri Lanka	Número de buques	0%	0%	0%	17%	83%	23
	TPM	0%	0%	0%	9%	91%	175 362
	Tamaño medio de los buques, TPM				3 771	8 436	7 624
Tailandia	Número de buques	6%	5%	3%	13%	74%	421
	TPM	1%	9%	5%	23%	61%	3 271 847
	Tamaño medio de los buques, TPM	1 653	14 065	14 018	14 291	6 467	7 772
Yemen	Número de buques	0%	0%	0%	0%	100%	9
	TPM	0%	0%	0%	0%	100%	114 771
	Tamaño medio de los buques, TPM					12 752	12 752

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay. Están incluidos todos los tipos de buques comerciales de 100 o más TRB.

Fabricación de grúas de descarga

A principios de 2004 se habían encargado unas 250 de estas grúas en todo el mundo. El mayor suministrador es con mucho ZPMC, con sede en Shanghai, China. La empresa cuenta en la actualidad con una

participación en el mercado del 55%, lo que representa un aumento comparado con el 32% hace un año. Los tres otros grandes productores tienen su sede en Europa, aunque la fabricación se realiza frecuentemente en China, Malasia y otros países asiáticos²⁶.

Operadores de puertos de contenedores

La parte del mercado correspondiente a los operadores mundiales de puertos ha crecido en los últimos años debido principalmente a las concesiones de instalaciones administradas con anterioridad por el Estado y como consecuencia también de fusiones y adquisiciones. La mitad de las diez principales empresas operadoras de puertos están vinculadas a empresas de transporte marítimo. De ellas, Evergreen, COSCO y Hanjin son las tres empresas asiáticas más importantes. El origen de otros operadores se encuentra en un gran puerto de contenedores. Hutchison, la mayor empresa mundial de operaciones portuarias, empezó en Hong Kong (China), PSA en Singapur y ICTSI en Filipinas²⁷.

Desguace de buques

La casi totalidad de los desguaces se efectúa en Asia. India, Bangladesh, China y Pakistán representaron conjuntamente el 97% de las actividades mundiales de desguace entre 1994 y 2002. Otras economías asiáticas que tienen una cierta participación en este sector son Turquía, Viet Nam, Filipinas y Provincia china de Taiwán. En 2003, los desguaces en China se duplicaron, como consecuencia en parte del gran aumento de la demanda nacional de acero. A principios de 2004 los precios de los buques para desguace habían aumentado considerablemente debido al vertiginoso aumento mundial de los precios de los buques (véase el capítulo 4), habiendo adquirido Bangladesh y China mayores petroleros para sus astilleros de desguace que la India²⁸.

Tripulaciones

El 60% de los marineros del mundo proceden de Asia, siendo Filipinas el mayor suministrador y a continuación siguen Indonesia, Turquía, China y la India. Por lo que respecta a los oficiales, Filipinas e Indonesia son también en este caso los proveedores más importantes, seguidos del Japón, Indonesia, Turquía y la India. En el mundo hay dos veces más de marineros faenando en el mar que oficiales. Los países asiáticos suministran por término medio 2,5 veces más marineros que oficiales; sólo la República de Corea, el Japón y la Provincia china de Taiwán proporcionan más oficiales que marineros²⁹.

Perfiles marítimos de los países

Como se expuso más arriba, las distintas empresas de servicios marítimos están concentrando sus actividades

en determinados países asiáticos, lo que lleva a que algunos de estos países se estén especializando en determinados sectores, mientras otros lo hacen en otros sectores. En el cuadro 58 puede verse la participación de los países asiáticos en los distintos sectores marítimos, en porcentaje del total mundial.

Un elevado porcentaje de los tripulantes del mundo entero son nacionales de Filipinas, Indonesia y Turquía. También tienen relativa importancia los procedentes de países más pequeños, como Georgia y Sri Lanka, dado que esos países participan en mayor medida en el suministro de tripulantes que en ningún otro servicio marítimo. También es relativamente elevado el número de oficiales procedentes del Líbano y la República Árabe Siria.

China es el país con un movimiento portuario de contenedores que es el mayor de Asia. A Singapur y Hong Kong (China) corresponde la máxima participación marítima a través de sus respectivas empresas operadoras de puertos -Port of Singapore Authority y Hutchison Port Holdings- que además de operar en sus respectivos puertos de origen tradicionales, han ampliado sus actividades e invertido en el extranjero en concesiones y privatizaciones de puertos. El Japón cuenta con la mayor parte de mercado con su sociedad de clasificación Nippon Kaiji Kyokai. La República de Corea tiene con mucho la mayor parte del mercado en la construcción de portacontenedores. La India, Bangladesh y el Pakistán tienen sus partes de mercado más elevadas en el desguace de buques.

Excepción hecha de Singapur, la mayoría de los países asiáticos tienen una gran parte de su flota registrada bajo pabellón extranjero. Algunos países más pequeños, en especial Camboya, son países de libre matrícula.

La Provincia china de Taiwán, gracias fundamentalmente al grupo Evergreen, tiene la parte de mercado más elevada en la explotación de portacontenedores. Al igual que otros grandes operadores de China, la República de Corea y el Japón, estas empresas de transporte marítimo suelen operar con flotas de las que sólo en parte son propietarias por lo que contratan una gran proporción de los buques. Por otra parte, la parte que corresponde a Singapur y Hong Kong (China) en la propiedad de portacontenedores es superior a la que tienen en la explotación de estos buques.

Cuadro 58

Participación de las economías asiáticas en los distintos servicios marítimos

(en porcentaje del total mundial)

País o economía	Oficiales de marina	Marineros	Movimiento de los puertos de contenedores (TEU)	Operadores internacionales de puertos de contenedores (TEU)	Sociedades de clasificación	Construcción de portacontenedores (TEU)	Desguace de buques (toneladas)	Registro de portacontenedores (TEU)	Propiedad de los portacontenedores (TEU)	Explotación de portacontenedores (TEU)
Arabia Saudita			0,73					0,27	0,14	0,15
Azerbaiyán								0,01	0,01	0,01
Bahrein			0,06					0,10		
Bangladesh	1,06	0,61	0,20				23,47	0,15	0,17	0,09
Brunei Darussalam			0,03							
Camboya			0,06					0,20	0,04	0,01
China	8,47	5,81	20,92	2,90	2,30	6,14	13,75	2,85	3,75	5,99
Emiratos Árabes Unidos			2,21	3,27				0,19	0,20	0,10
Filipinas	12,39	21,86	1,23	1,23			0,14	0,26	0,27	0,30
Georgia	0,34	0,50						0,10	0,00	0,00
Hong Kong (China)	0,31	0,08	7,19	24,46				2,79	4,31	3,39
India	2,90	5,22	1,22		0,10		48,91	0,20	0,29	0,22
Indonesia	3,84	8,26	1,71		0,15			0,40	0,39	0,39
Irán, República Islámica del	0,66	0,76	0,30			0,37		0,48	0,49	0,59
Israel	0,13	0,15	0,55					0,74	1,24	1,82
Japón	4,66	1,48	5,07	5,18	18,93	10,08	0,10	0,43	5,81	9,47
Jordania	0,09	0,01	0,10					0,03	0,03	0,01
Kazajstán								0,01	0,01	
Kuwait	0,02		0,07					0,18	0,74	0,88
Líbano	0,28	0,17	0,11						0,03	0,07
Malasia	1,05	1,03	2,83					0,83	0,66	0,76
Maldivas	0,02	0,24	0,01					0,01	0,01	0,00
Mongolia								0,02		
Myanmar	1,49	2,79	0,02					0,04	0,04	0,05
Omán	0,01	0,01	0,53							
Pakistán	0,70	1,13	0,36				10,68	0,07	0,08	0,09
Qatar			n.a.					0,18	0,02	0,03
Rep. Pop. Dem. de Corea	0,28	0,31	n.a.					0,09	0,02	0,01
República Árabe Siria	0,29	0,20	0,10					0,10	0,11	0,03
República de Corea	2,36	0,85	4,33	4,13	1,77	62,31		0,73	2,22	6,35
República Democrática Popular Lao	0,00	0,00								
Singapur	0,16	0,07	6,31	18,79		0,44		4,36	5,13	4,61
Sri Lanka	0,15	1,21	0,66					0,04	0,03	0,01
Taiwán, Provincia china de	1,07	0,33	4,36	4,74	0,13	3,90	0,09	0,67	5,35	7,52
Turkmenistán								0,00	0,00	0,00
Turquía	3,54	5,85	0,67		0,02		1,10	0,67	0,89	0,80
Viet Nam	0,62	0,50	0,53		0,00		1,08	0,12	0,13	0,10
Yemen	0,01	0,00	0,15					0,00	0,00	0,00

Fuente: Cuadro recopilado por la UNCTAD sobre la base de datos procedentes de diversas fuentes. Para los detalles véase el texto. Las cifras facilitadas son estimaciones basadas en los datos de 2004 o del último año de que se disponen. Se destacan en negrita la participación máxima estimada de cada economía.

D. CASOS DESTACADOS

Evolución del transporte en China

En varios de los capítulos precedentes, se alude a la evolución de China, especialmente digna de mención en cuanto hace a la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo. Con respecto a la oferta, las empresas chinas (cuadro 56) se encuentran entre las que mayor crecimiento tienen y el país cuenta con los más importantes fabricantes de contenedores y grúas. En cuanto a la demanda, sus exportaciones contenedorizadas crecen a casi el 18% anual y constituyen actualmente casi un cuarto del total mundial (cuadro 51). Como consecuencia de esta evolución, los puertos chinos se encuentran también entre los que más rápidamente crecen del mundo, con un aumento anual del movimiento portuario de entre aproximadamente el 18 y el 153% en los grandes puertos (cuadro 59).

En cuanto al volumen, el 70,5% del movimiento portuario de China es tráfico de cabotaje y el 37,7% se realiza en puertos interiores (gráfico 16). En 2003, el movimiento de mercancías extranjeras en los puertos creció un 23,7% y el movimiento en los puertos de cabotaje un 15,5%. Según se ha comunicado, el crecimiento de un año a otro en Shanghai durante el primer trimestre de 2004 fue del 26,5%.

Como puede verse en el cuadro 58, China se encuentra entre los pocos países asiáticos que participan en casi todos los subsectores marítimos. Para facilitar una perspectiva de esta participación, el gráfico 17 muestra un perfil marítimo de China, incluida la participación del país a escala mundial en la producción, el comercio y las exportaciones contenedorizadas.

Pese a su importancia en términos absolutos, cuando se compara con su peso relativo en la producción mundial, China mantiene en la actualidad una parte del mercado relativamente baja en muchos sectores marítimos. Es muy elevada en exportaciones contenedorizadas, debido fundamentalmente a su comercio con América del Norte. Tiene también una fuerte participación en el movimiento de mercancías contenedorizadas en los puertos, aunque no todo lo fuerte que podría esperarse dado el volumen de su comercio. La razón radica en los volúmenes todavía bajos de transbordos que es en donde los países vecinos, como Singapur, Hong Kong (China), y también en Sri Lanka, tienen una participación mucho más elevada.

China tiene también una parte de mercado considerable en el desguace de buques, que ha seguido creciendo en los últimos meses debido a la demanda de acero del país.

Por lo que respecta al registro, propiedad y explotación de portacontenedores, China tiene una estructura industrial relativamente característica de un país con importantes empresas de comercio marítimo por buques de línea regular. Esas empresas posiblemente no posean más que entre medio y dos tercios de sus buques y contrate el resto de su capacidad. Es frecuente que el tonelaje poseído y contratado se registre en países extranjeros de libre matrícula.

Por lo que respecta al transporte nacional de China, puede verse en el gráfico 18 su distribución en transporte fluvial, por carretera, ferrocarril y aéreo.

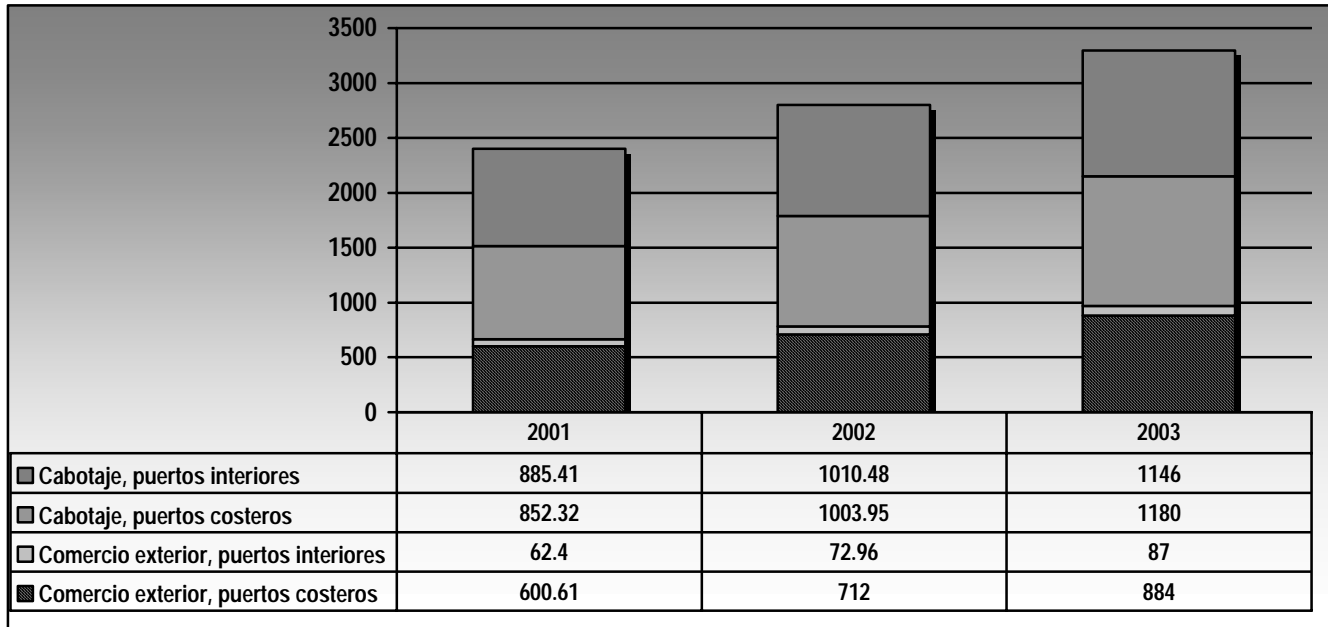
Cuadro 59

Los diez primeros puertos de contenedores de China continental, 2002 y 2003 (en TEU)

Clasificación	Puerto	2002	2003	Crecimiento (%)
1	Shanghai	8 611 890	11 370 000	31.00
2	Shenzhen	7 613 754	10 650 000	39.30
3	Qingdao	3 410 000	4 230 000	24.30
4	Tianjin	2 408 100	3 020 000	25.20
5	Ningbo	1 859 000	2 772 200	48.60
6	Guangzhou	2 172 800	2 760 000	27.10
7	Xiamen	1 754 370	2 330 000	32.90
8	Dalian	1 367 192	1 670 590	23.50
9	Zhongshan	642 400	756 100	17.70
10	Jiangmen	468 000	744 200	153.30

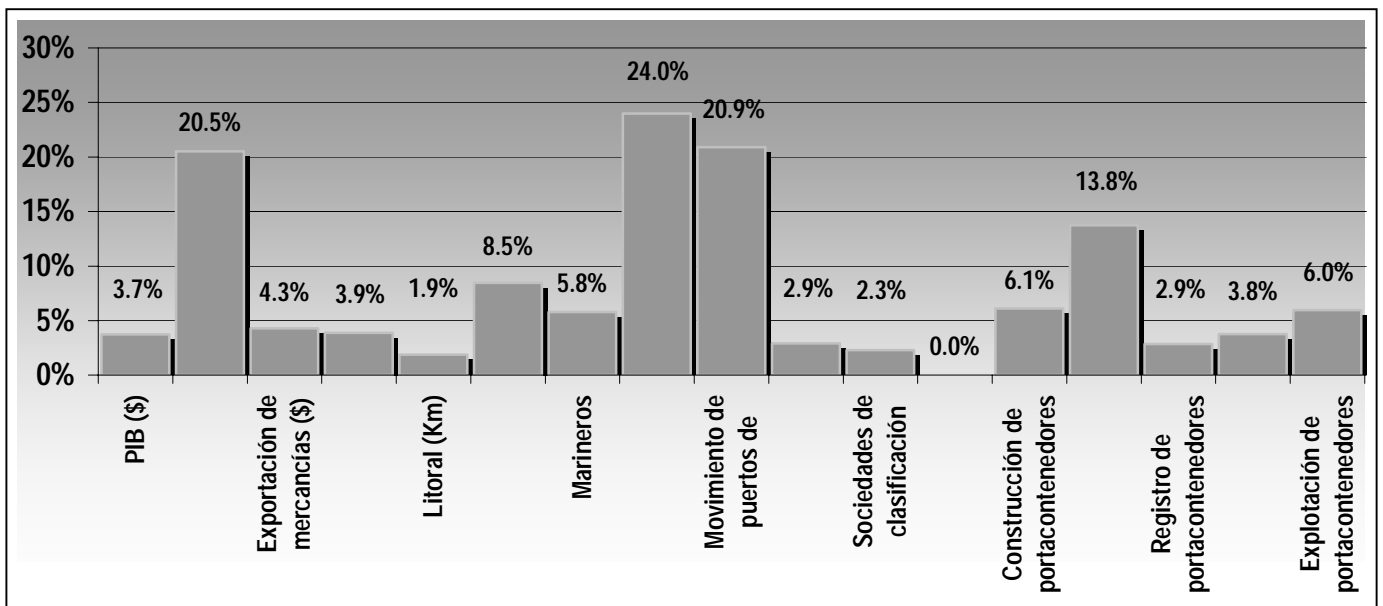
Fuente: Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, y Cargo Systems, agosto de 2004.

Gráfico 16
Movimiento de los puertos chinos, 2001-2003
 (en millones de toneladas)



Fuente: Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China, 2003 y 2004.

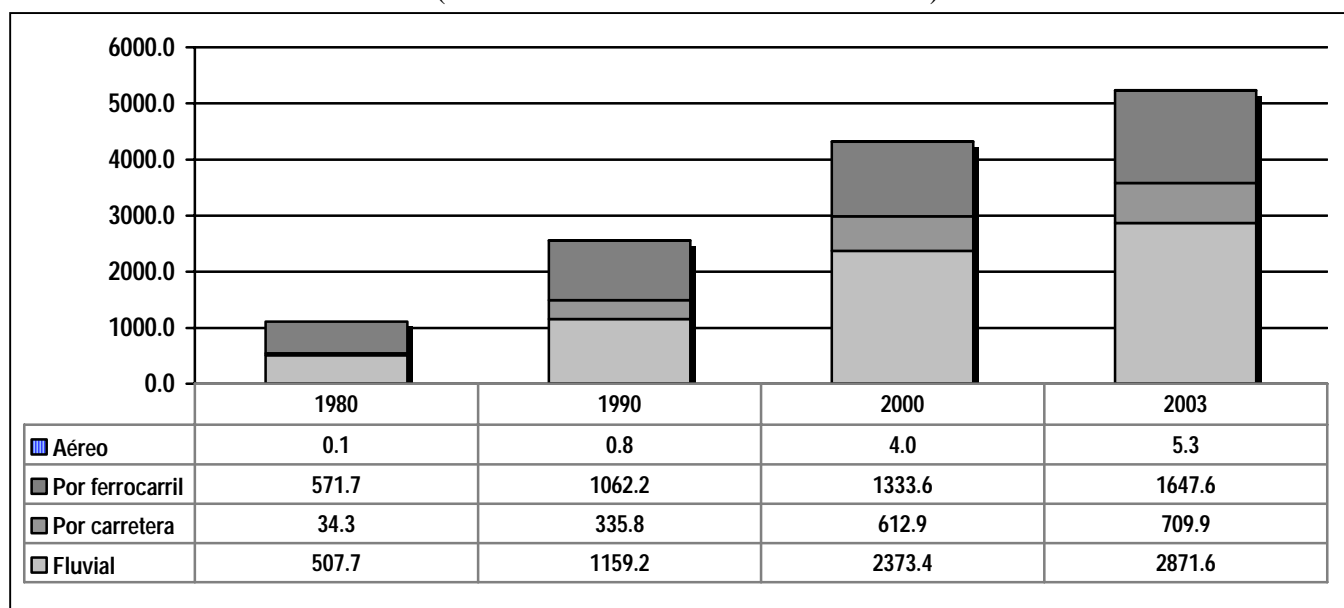
Gráfico 17
Perfil marítimo de China
 (en porcentaje de los totales mundiales)



Fuente: Estimaciones de la UNCTAD sobre la base de los datos de 2004 o del último año disponible.

Gráfico 18

El transporte nacional en China
(miles de millones de toneladas-kilómetro)



Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos del Ministerio de Comunicaciones de la República Popular de China: "The 2002 Report on China's shipping development" y actualizaciones de 2003.

Nota: Se incluye el transporte interior y costero de las importaciones y las exportaciones.

Entre 1980 y 2003, el transporte fluvial aumentó su participación en el transporte nacional de China del 45,6 al 54,9% de toneladas-kilómetros, alcanzando los 2.972 millones de toneladas-kilómetro en 2003. Durante estos 23 años, el transporte fluvial en toneladas-kilómetro ha aumentado a una tasa anual media del 7,8%.

El ferrocarril seguía siendo en el decenio de 1980 la forma más importante de transporte, aunque desde entonces ha perdido parte de su cuota de mercado y en 2003 representaba únicamente el 31% del volumen de toneladas-kilómetro. El transporte por ferrocarril ha crecido a una media del 4,7% anual desde 1980, y su crecimiento ha sido mayor desde 2000, recuperando parte de su cuota perdida de mercado. En realidad, con un aumento del 9,3% en 2003, el ferrocarril registró la tasa de crecimiento más elevada de todas las formas de transporte en ese año.

En términos relativos, el transporte aéreo ha registrado el máximo crecimiento con casi el 19% anual desde 1980, aunque todavía representa únicamente el

0,1% del total de toneladas-kilómetro en China. En 2003 su volumen creció un 5,5%.

El transporte por carretera ha crecido un 14,5% anualmente desde 1980, representando el 13,6% del total de toneladas-kilómetro en 2003. En ese año su crecimiento fue del 4,7%.

Combinando todas las modalidades de transporte, el volumen de las mercancías transportadas ha aumentado en China a una media del 7% anual desde 1980, alcanzando 5.234 millones de toneladas-kilómetro en 2003.

Evolución del transporte en Asia del sudeste: Camboya y la República Democrática Popular Lao

Camboya y la República Democrática Popular Lao figuran entre los PMA de Asia del sudeste. Mientras que Camboya ha podido beneficiarse de la reciente mejora de su infraestructura portuaria, la República Democrática Popular Lao tiene que superar otros obstáculos debido a su ausencia de litoral.

La estructura comercial de Camboya ha cambiado a lo largo de estos últimos años, pasando de un país que exportaba fundamentalmente productos básicos e importaba bienes acabados a ser un país que importa también productos semielaborados y participa en el proceso mundial de producción. Esta participación no hubiera sido posible sin las mejoras introducidas en la infraestructura y los servicios de transporte que han permitido a Camboya beneficiarse del Acuerdo Multifibras. Las exportaciones por Camboya de prendas de vestir, al igual que las necesarias importaciones de componentes, se transportan principalmente en contenedores por vía marítima. Durante los cinco años anteriores a 2003, las importaciones contenedorizadas (en toneladas) que pasaban por los puertos camboyanos crecieron un 66% y las exportaciones contenedorizadas un 81%. Al mismo tiempo ha cesado prácticamente la exportación de madera, y ha aumentado la importación de cemento por los puertos nacionales un 160%. En líneas generales, durante los cinco años anteriores a 2002 el PIB de Camboya (en dólares de los EE.UU.) creció un 24% y su comercio exterior un 108%. En 2003 las exportaciones y las importaciones crecieron un 12,5% y un 11,9%, respectivamente.

Los inversores nacionales y extranjeros en la industria de prendas de vestir camboyanas habían ejercido con anterioridad fuertes presiones sobre los puertos para que aumentaran su eficiencia y redujeran la burocracia. Consecuencia de ello ha sido la modernización de los procedimientos administrativos de los dos principales puertos de Phnom Penh y Sihanoukville. Parecen sin embargo persistir obstáculos en la administración portuaria, así como en los servicios aduaneros y otros servicios públicos, según afirman importadores y exportadores. Las mercancías en tránsito que entran en Camboya por los puertos vietnamitas, aunque transportadas por vía fluvial por el río Mekong, siguen sometidas a prolongados controles. Estos controles suponen una reducción efectiva de la competencia entre los puertos camboyanos y vietnamitas, lo que priva a la mayoría de los importadores y exportadores de la posibilidad de elegir entre distintos puertos. Para que la industria de las prendas de vestir y otras industrias de Camboya puedan seguirse desarrollando, será necesaria una mayor modernización de los procedimientos portuarios y aduaneros.

Hasta los primeros años del decenio de 1990, Camboya apenas tenía comercio contenedorizado, debido fundamentalmente a la inseguridad del transporte

interior. La mayoría de las importaciones y exportaciones llegaban a la capital Phnom Penh a través de su puerto, situado en el río Mekong, en barcazas, es decir por vía fluvial. Las mercancías habían de ser transbordadas en terminales cerca de la ciudad de Ho Chi Minh, al paso del Mekong por Viet Nam. El aumento de la seguridad y una nueva carretera de peaje de 214 km entre Sihanoukville, el único puerto de gran calado del país, y Phnom Penh, ha llevado recientemente a un gran aumento del tráfico internacional en Sihanoukville, procedente de Phnom Penh o con destino a esa ciudad. El movimiento de contenedores en Sihanoukville casi se ha duplicado durante los últimos cinco años para alcanzar 181.286 TEU en 2003. Al mismo tiempo, Phnom Penh se ha beneficiado de las mejoras derivadas de los acuerdos de tránsito con Viet Nam, así como de las inversiones en equipo de manipulación de contenedores en el propio puerto, lo que ha llevado a un aumento de los contenedores transportados de prácticamente cero a unas 1.000 TEU mensuales en 2004, cifra que incluye también el transbordo de contenedores que llegan en barcazas de los pequeños puertos fluviales situados aguas arriba. Sin embargo, muchas partes rurales del país no están conectadas por carreteras o vías fluviales adecuadas con ningún puerto, y la contenedorización sólo ha empezado a llegar a unos pocos centros económicos.

La República Democrática Popular Lao es el único país sin litoral de Asia del sudeste, con fronteras con Tailandia, Viet Nam, Camboya y China. El país tiene una infraestructura básica limitada y carece de red ferroviaria. Las principales formas de transporte son por tierra y por vía de navegación interior. Para sus exportaciones e importaciones depende fundamentalmente de sus países vecinos, a los que estuvieron dirigidas en 2002 casi la mitad de sus exportaciones (443 millones de dólares), siendo Viet Nam su principal destino con un 26% de ellas. Respecto a las importaciones, la dependencia de los países vecinos fue todavía mayor. De un total de 763 millones de dólares, más del 80% de las importaciones procedieron de países vecinos, siendo Tailandia el principal origen de las importaciones (el 58%)³⁰.

El 99% del tráfico de tránsito del país pasa por los puertos de Tailandia y el resto por los de Viet Nam. Se considera que el puerto de Bangkok (Tailandia), a unos 670 km de Vientiane (República Democrática Popular Lao) es el más adecuado para el tráfico de tránsito. En

el caso de las exportaciones, el transporte por tierra de mercancías de Vientiane a Bangkok dura de 17 a 31 horas y el costo es de 700 dólares por TEU. El tiempo necesario para pasar la frontera y los costos representan aproximadamente el 30 y el 20%, respectivamente, de las cifras totales. En el caso de las importaciones se estimó que el costo total y la duración eran mucho más elevados. El despacho en aduana de las importaciones procedentes de Tailandia que cruzan las fronteras puede durar más de un mes. El costo del transporte por tierra del puerto de Bangkok a Vientiane, en torno a 1.200-1.500 dólares, es casi el doble que el de las exportaciones, ya que normalmente es necesario que el precio incluya el viaje de retorno sin carga. Otra posible ruta sería vía los puertos de Viet Nam, alternativa que, sin embargo, sigue siendo impopular debido a la insuficiencia de la infraestructura, los obstáculos administrativos y el limitado tráfico portuario. El tiempo medio necesario de Vientiane al puerto de Danang (Viet Nam) es aproximadamente tres días, tres veces la media del corredor del puerto de Bangkok. El costo se estima en 1.650 dólares por TEU, que es más del doble del costo al puerto de Bangkok. Al mismo tiempo, las importaciones efectuadas por ese puerto han estado sujetas a retrasos imprevisibles en el propio puerto³¹.

Los esfuerzos de la República Democrática Popular Lao para mejorar el transporte de tránsito se han realizado en el marco de la cooperación a nivel bilateral, como los acuerdos bilaterales de tránsito con Tailandia y Viet Nam, y a nivel multilateral, por ejemplo a través de la ASEAN y de los acuerdos de transporte de tránsito en la Subregión del Gran Mekong. Sin embargo, todavía quedan por superar importantes obstáculos.

Países sin litoral de Asia central

Los países sin litoral de Asia central se encuentran especialmente afectados por los elevados costos y la larga duración de los transportes, así como por la escasa frecuencia y confiabilidad de los servicios. Los costos inherentes al cruce de la frontera entre Kazajstán y la Federación de Rusia se estiman en 200 dólares y entre Uzbekistán y Turkmenistán en 650 (gráfico 19). Se estima que el cruce de la frontera entre Uzbekistán y Turkmenistán dura una media de 280 hora³².

Uzbekistán es el único país del mundo separado de un puerto marítimo por al menos dos fronteras internacionales.

En muchos países, los contenedores llegan vacíos al aeropuerto de un país de tránsito con destino final en un país sin litoral y las aduanas del país de tránsito los llenan y los vacían; esto se considera una barrera no arancelaria. Estos obstáculos, junto con los largos y costosos procedimientos aduaneros y otras inspecciones en el país de tránsito y en el mismo país sin litoral, representan entre el 10 y el 15% del valor de las mercancías en el transporte por carretera y del 2 al 10% en el transporte por ferrocarril³³.

En el caso de Almaty en Kazajstán, que carece de litoral, la comparación de cuatro corredores muestra que el costo por TEU por kilómetro varía entre 0,26 dólares de efectuarse la conexión por ferrocarril a Moscú y 1,90 dólares si la conexión es por carretera con Urumqui (China)³⁴. Por término medio, los costos del ferrocarril son un tercio de los del transporte por carretera. De los cuatro corredores el transporte por carretera de Almaty a Baku es el más caro, elevándose a 5.300 dólares, y el transporte por ferrocarril en el mismo corredor el que más dura -18 días.

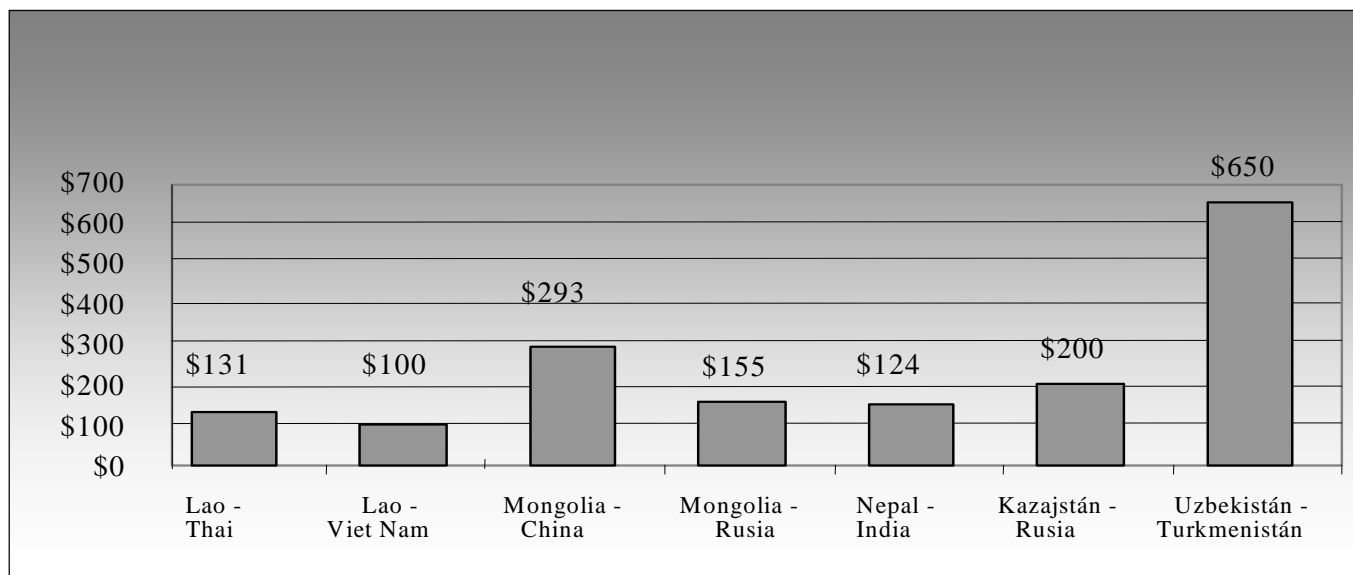
Existe falta de coordinación entre los países de la región y una de las reformas sugeridas es dar un enfoque regional a las políticas comerciales y de transporte, así como a los procedimientos aduaneros. Los países deberían esforzarse por establecer derechos de tránsito comunes y transparentes y también por aplicar normas internacionales de manipulación de la carga como TIR y SIDUNEA³⁵.

Por lo que respecta a Afganistán, el país es importante como posible país de tránsito de otros miembros de la Organización de Cooperación Económica, y el propio país depende también en gran medida del tránsito por países vecinos para su propio comercio. Por lo que respecta al tránsito, las conexiones por carreteras siguen siendo esporádicas, falta mapas en general y sigue habiendo múltiples controles. Las piezas de recambio y los talleres de reparaciones de camiones son prácticamente inexistentes. El país necesitará la creación de un marco institucional y reglamentario, en armonía con las convenciones y protocolos internacionales sobre tráfico y transporte de tránsito.

Gráfico 19

Comparación entre los costos del cruce de fronteras

(en dólares de los EE.UU. por TEU)



Fuente: " UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", Nueva York, 2003.

- ¹ Los totales mencionados en BP Annual report 2002 comprenden petróleo crudo, esquistos, arenas petrolíferas y líquidos del gas natural (LGN, es decir, el contenido líquido del gas natural cuando se recupera por separado).
- ² Medido a 15°C y 1013 milibars.
- ³ Véase www.vhss.de/englisch/hax.html.
- ⁴ En algunos ordenamientos el conocimiento de embarque negociable es verdaderamente negociable en el sentido de proporcionar a cualquier ulterior adquirente un título en debida forma, es decir, la propiedad de las mercancías libre de cualquier defecto existente. En otros ordenamientos, como el del Reino Unido, aunque se consigue el mismo efecto mediante disposiciones legislativas, no se considera que el documento en sí mismo tenga el mismo valor intrínseco de la propiedad.
- ⁵ Cuando la entrega se efectúa contra una carta de garantía a un consignatario que no es el debido o a un consignatario que no ha pagado al vendedor, el operador ha de responder por error en la entrega y no en todos los casos es posible que pueda hacer frente a la garantía.
- ⁶ Véase la nota 4 más arriba.
- ⁷ *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1) que puede verse en el sitio de la red de la UNCTAD (www.unctad.org) en www.unctad.org/en/docs//sdtetlb20041_en.pdf.
- ⁸ Como la Maritime Transportation Security Act de 2002 y la Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act de 2002.
- ⁹ Véase también O. Özcayir, *The ISPS Code*, *Journal of International Maritime Law* 9 [2003] 6, 578.
- ¹⁰ Véase sobre esta cuestión, por ejemplo, D. Stasinopoulos, *Maritime security: The need for a lobal agreement*, *Maritime Economics & Logistics*, 2003, 5, 311-320.
- ¹¹ Véase una reciente resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas: "Reconociendo que los países deben adoptar medidas de seguridad adecuadas y necesarias, pero también *destacando* la importancia de que estas medidas se adopten de forma que perturbe lo mínimo el comercio normal y las prácticas conexas.
- ¹² Véase, por ejemplo, Advance Written Questions on the WTO's *Trade Policy Review United States*, que puede consultarse como parte de la documentación relativa a los debates que tuvieron lugar el 14 y el 16 de enero de 2004 en el sitio de la red de WTO (www.wto.org).
- ¹³ Véase, por ejemplo, el informe de la OECD, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, julio de 2003 (www.oecd.org); el estudio encargado por la OMA, P. Dulbecco and B. Laporte, *How can the security of the international supply chain be financed?*, abril de 2003, www.wcoomd.org.
- ¹⁴ Por ejemplo, las aduanas de los Países Bajos han preparado un documento para su debate en la OMA, *Supply Chain Security: Where Do We Want to Go?*
- ¹⁵ Véase la anterior nota 7.
- ¹⁶ En "Asia" se incluyen todos los países que figuran en los grupos 7 y 10 del anexo I, así como Armenia, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía y Uzbekistán (Grupo 6) e Israel (Grupo 5).
- ¹⁷ <http://www.aseansec.org/12021.htm>

- ¹⁸ Véase en <http://aseansec.org/15157.htm> (únicamente en inglés) el Protocol to Amend the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between the Association of South-East Asian Nations and the People's Republic of China (Protocolo para enmendar el Acuerdo Marco sobre la Cooperación Económica General entre la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste y la República Popular de China); en <http://www.aseansec.org/15274.htm> (únicamente en inglés) el Framework for Comprehensive Economic Partnership Between the Association of South-East Asian Nations and Japan (Marco para la Asociación Económica General entre la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste y el Japón), y en <http://aseansec.org/15278.htm> (únicamente en inglés) el Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between the Republic of India and the Association of South-East Asian Nations (Acuerdo Marco sobre la Cooperación Económica General entre la República de la India y la Asociación de Naciones de Asia del Sudeste).
- ¹⁹ Journal of Commerce, 7 de mayo de 2004.
- ²⁰ La cartera de pedidos únicamente puede ser un indicador del crecimiento proyectado porque una vez entregados los buques pueden ser vendidos o arrendados, o destinados a reemplazar parte de la capacidad de carga en TEU actualmente transportada.
- ²¹ Fuente: Clarkson Research Studies, marzo de 2004.
- ²² Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Clarkson Research Studies, abril de 2004.
- ²³ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Lloyd's Register-Fairplay, enero de 2003.
- ²⁴ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Bow Wave E-newsletter, marzo de 2004.
- ²⁵ Véase el capítulo 6.
- ²⁶ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Cargo System, febrero de 2004.
- ²⁷ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de Dyna Liners (2004), que cita a los consultores de transporte marítimo de Drewry (2003).
- ²⁸ Fuente: UNCTAD, sobre la base de los datos de Danish Environmental Protection Agency, http://mst.dk/udgiv/publications/2003/87-7972-588-0/html/kapo02_eng.htm. Los datos corresponden a los totales para 1994-2002. La información relativa a 2003 y 2004 procede de CI-Online, 30 de abril de 2004, y Lloyd's List, 16 de abril de 2004.
- ²⁹ Fuente: UNCTAD, sobre la base de datos de BIMCO/ISF actualizada en 2000. En los últimos meses, la imposición de requisitos más rigurosos para la concesión del visado a tripulantes de algunos países predominantemente musulmanes ha llevado a ciertas modificaciones de los esquemas tradicionales de empleo.
- ³⁰ Fuente: ADB Key Indicators 2003.
- ³¹ Fuente: UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", Nueva York, 2003.
- ³² *Ibíd.*
- ³³ H. Kerali, Banco Mundial, "Transport and tradelinkages", contribución al primer Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages, marzo de 2004, Almaty, Kazajstán.
- ³⁴ H. Kerali, *op. cit.*
- ³⁵ Estas recomendaciones se mencionaron durante la Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages, marzo de 2004, Almaty, Kazajstán. Puede verse información sobre TIR en <http://unece.org/trans.bcf/tir>, y sobre ASYCUDA en <http://asycuda.org>.