



EL TRANSPORTE MARITIMO

2013





EL TRANSPORTE MARÍTIMO

2013



NOTA

El informe titulado El Transporte Marítimo es una publicación periódica preparada por la secretaría de la UNCTAD desde 1968 con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar las novedades pertinentes. Las correcciones de fondo o de forma que resulten necesarias a la luz de las observaciones que hagan los gobiernos se publicarán en una corrección.

*

* *

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

*

* *

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

*

* *

El contenido de esta publicación podrá citarse o reproducirse libremente siempre que se mencione su origen, con indicación de la firma del documento (UNCTAD/RMT/2013). Deberá remitirse a la secretaría de la UNCTAD en: Palais des Nations, CH-1211 Ginebra 10, Suiza, un ejemplar de la publicación que contenga los pasajes citados o reproducidos.

UNCTAD/RMT/2013

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.13.II.D.9

ISBN 978-92-1-312388-1

e-ISBN 978-92-1-054197-8

ISSN 0252-5410

RECONOCIMIENTOS

El Transporte Marítimo 2013 fue preparado por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD, bajo la coordinación de Jan Hoffmann y el apoyo administrativo y de maquetación de Florence Hudry y Wendy Juan, la supervisión de José María Rubiato y la orientación general de Anne Miroux. Sus autores fueron Regina Asariotis, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Azhar Jaimurzina, Anila Premti, José María Rubiato, Vincent Valentine y Frida Youssef.

John Rogers, Lucy Annette Deleze-Black y Maritza Ascencios se encargaron de la revisión editorial. La portada ha sido diseñada por Sophie Combette y Nadège Hadjemian. El formato y la presentación estuvieron a cargo de Nathalie Lorient.

Las observaciones atentas y valiosas contribuciones de los siguientes revisores merecen un especial agradecimiento:

Capítulo 1: Clarkson Research Services, Tracy Chatman, Socrates Leptos-Bourgi, Jan-Willem Vanhoogenhuizen.

Capítulo 2: Clarkson Research Services, Yann Duval, Thomas Pawlik.

Capítulo 3: Hannes Finkenbrink, Robert Piller, Jan-Willem Vanhoogenhuizen.

Capítulo 4: Mary R. Brooks, Ki-Soon Hwang, Dong-Wook Song.

Capítulo 5: Mahin Faghfour, Stephen Fevrier, André Stochniol, Matthew Wilson.

Capítulo 6: Thanattaporn Rasamit, Gordon Wilmsmeier.

Se agradece también a Vladislav Chouvalov la revisión completa de la publicación.

ÍNDICE

Nota.....	ii
Reconocimientos	iii
Siglas.....	viii
Notas explicativas	x
Clasificación de los buques utilizada en <i>El transporte marítimo</i>	x
Prólogo	xi
Resumen.....	xii
1. EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL	1
A. Situación económica mundial y perspectivas	2
B. Tráfico marítimo mundial.....	7
C. Algunas tendencias emergentes que inciden en el transporte marítimo internacional	28
2. ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y MATRÍCULA DE LA FLOTA MUNDIAL	39
A. Estructura de la flota mundial.....	40
B. Propiedad y explotación de la flota mundial	47
C. Despliegue de la flota de portacontenedores y conectividad del transporte marítimo de línea.....	57
D. Matrícula de los buques.....	60
E. Construcción naval, desguace y nuevos pedidos.....	64
3. FLETES Y COSTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.....	73
A. Fletes	74
B. Novedades en la financiación del transporte marítimo: mayor intervención del capital privado	85
4. NOVEDADES EN LOS PUERTOS	95
A. Tráfico portuario	96
B. Financiación de las inversiones portuarias.....	96
C. Novedades recientes en los puertos.....	103
D. Evaluación del rendimiento de los puertos.....	109
E. Conclusiones.....	110
5. NOVEDADES LEGALES Y DE REGLAMENTACIÓN	115
A. Novedades importantes en la normativa del transporte	116
B. Novedades reglamentarias con respecto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y otras cuestiones ambientales	118
C. Otras novedades jurídicas y reglamentarias relativas al transporte	128
D. Estado de los convenios.....	137
E. Acuerdos internacionales de facilitación del comercio	138

6. ACCESO SEGURO DE LOS PAÍSES SIN LITORAL A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	155
A. Obstáculos a las cadenas de tránsito	156
B. Los costes de la falta de fiabilidad de los servicios de tránsito	159
C. Modelo para un cambio de paradigma del tránsito.....	161
D. Conclusiones.....	165

Anexos

I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas).....	170
II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB).....	175
II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM)	180
II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques)	185
III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013.....	190
IV. Tráfico portuario contenedorizado (por orden alfabético).....	196
V. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético).....	198

LISTA DE CUADROS, GRÁFICOS Y RECUADROS

Cuadros

1.1. Crecimiento económico mundial, 2008-2013 (variación porcentual anual)	2
1.2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, por grupos de países y región geográfica, 2009-2012 (variación porcentual anual)	5
1.3. Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica (en millones de toneladas cargadas).....	7
1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2012, por tipo de carga, grupos de países y regiones.....	8
1.5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural en 2012 (participación porcentual en el mercado mundial)	17
1.6. Algunos graneles secos principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2012 (participación porcentual en el mercado mundial)	21
1.7. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2009-2012 (en millones de TEU y variación porcentual anual).....	27
2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2012-2013 (cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM; los porcentajes se muestran en cursiva)	41
2.2. Entregas de portacontenedores	43
2.3. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, 1 de enero de 2013 (en porcentaje del total de buques y de TPM)	45
2.4. Los 35 países y territorios con las mayores flotas bajo su control, 1 de enero de 2013 (en TPM)	48

2.5.	Las 20 principales compañías de transporte de contenedores de línea, 1 de enero de 2013 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU)	56
2.6.	Los 35 pabellones de matrícula con las mayores flotas inscritas, 1 de enero de 2013 (en TPM)	61
2.7.	Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buque por grupos de países de registro, 2013 (cifras de comienzo de año, en porcentajes de TPM)	63
2.8.	Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y los países de construcción, 2012 (en miles de TB)	65
2.9.	Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buque y país de desguace, 2012 (en miles de TB)	66
2.10.	Pedidos mundiales en tonelaje, 2000-2013	68
2.11.	Utilización del tonelaje por tipo de buque, enero de 2013 (porcentaje en TPM o metros cúbicos)	70
3.1.	Mercados de fletes de contenedores y precios	76
3.2.	Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por plaza de 14 t/día).....	78
3.3.	Índice de Baltic Exchange.....	80
3.4.	Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de productos limpios y sucios del petróleo, 2012-2013 (Worldscale)	80
3.5.	Selección de inversiones privadas recientes en el sector del transporte marítimo.....	89
4.1.	Tráfico portuario de contenedores en 76 países/territorios en desarrollo y economías en transición, en 2010, 2011 y 2012 (en TEU).....	97
4.2.	Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2010, 2011 y 2012 (en TEU y variación porcentual)	99
4.3.	Comparación de la financiación internacional del sector del transporte (2012).....	101
4.4.	Breve comparación de posibles inversores en infraestructura	102
4.5.	Los diez principales fondos de inversión en infraestructuras, 2008-2012.....	103
5.1.	Estados contratantes en algunos convenios internacionales sobre el transporte marítimo el 30 de junio de 2013	137
5.2.	Las diez principales medidas para las que se estima que más falta hace asistencia técnica y creación de capacidad	143
6.1.	Distancia de los puertos de una selección de países en desarrollo sin litoral.....	156
6.2.	Número de días necesarios para exportar	157
6.3.	Presencia de las principales compañías de transporte marítimo de línea en países en desarrollo sin litoral, 2013 (número de oficinas)	165

Gráficos

1.1.	Índice de producción industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales (1975-2013), (1990 = 100).....	4
1.2.	Tráfico marítimo internacional en determinados años (en millones de toneladas cargadas).....	11
1.3 a)	Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 2012 (en porcentajes del tonelaje mundial).....	11
1.3 b)	Participación de los países en desarrollo en el tráfico marítimo mundial, años indicados (en porcentajes del tonelaje mundial).....	12
1.3 c)	Tráfico marítimo mundial por regiones, 2012 (en porcentajes del tonelaje mundial)	13

1.4.	Tráfico marítimo mundial en toneladas-milla de carga y por tipo de carga, 1999-2013 (en miles de millones de toneladas-milla).....	15
1.5 a)	Tráfico mundial de contenedores, 1996-2013 (en millones de TEU y variación porcentual anual).....	26
1.5 b)	Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste (en millones de TEU).....	27
2.1.	Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 1980-2013 (cifras al comienzo de cada año, en millones de TPM).....	40
2.2.	Evolución de las entregas de portacontenedores (portacontenedores nuevos, en TEU, 2005-2012).....	43
2.3.	Estructura de edad de la flota mundial, de pabellón nacional y extranjero.....	44
2.4.	Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013).....	50
2.5.	Tendencias del despliegue de la flota de portacontenedores (Índice = 100 para 2004, datos de mediados de 2004 a mediados de 2013).....	58
2.6.	Evolución del LSCI (Índice = 100 para el valor máximo en 2004).....	59
2.7.	Porcentaje mundial de la flota con pabellón extranjero (cifras porcentuales de comienzo de año sobre el total mundial de TPM, 1989-2013).....	62
2.8.	Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y los países de construcción, 2012 (en miles de TB).....	64
2.9.	Ventas comunicadas de tonelaje para desguace en 2012, por edad (años y TPM).....	66
2.10.	Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2013 (en miles de TPM).....	67
3.1.	Crecimiento de la demanda y la oferta en el transporte marítimo de contenedores, 2000-2013 (tasas anuales de crecimiento).....	75
3.2.	Índice New ConTex, 2008-2013.....	77
3.3.	Índice de carga seca a granel de Baltic Exchange, 2007-2013 (año de base del índice: 1985 = 1.000 puntos).....	84
3.4.	Ingresos diarios de los buques graneleros, 2007-2013 (en dólares diarios).....	84
3.5.	El modelo alemán de las sociedades en comandita.....	88
4.1.	Comparación de la productividad de los puertos por región (2013).....	110
5.1.	Nivel de aplicación de las medidas de facilitación del comercio por país.....	140
5.2.	Nivel de aplicación plena de las medidas de facilitación del comercio por ámbito.....	141
5.3.	Motivos más alegados para la no aplicación.....	142
5.4.	Porcentaje de medidas que requieren asistencia técnica y creación de capacidad.....	143
6.1.	Coste de las importaciones (dólares por contenedor).....	157
6.2.	Encarecimiento del transporte por no tener litoral (relación).....	158
6.3.	Extracción de mineral de hierro y cadena intermodal de transporte.....	163

Recuadros

5.1.	Estado actual de la serie de normas ISO 28000.....	135
6.1.	Terminales en el interior.....	166
6.2.	Proyecto de programa de operadores fiables de comercio de tránsito.....	166

SIGLAS

AOD	Asistencia Oficial para el Desarrollo
APEC	Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
BIMCO	Consejo Marítimo Internacional y del Báltico
BOPC	Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001
bpd	barriles por día
BRICS	El Brasil, la Federación de Rusia, la India, China y Sudáfrica
BWM	Convenio Internacional para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques
CBP	Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos
CEEAC	Comunidad Económica de los Estados del África Central
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados del África Occidental
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Naciones Unidas)
CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
CO ₂	dióxido de carbono
C-TPAT	Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo de los Estados Unidos
DEG	derechos especiales de giro
DIS	Registro Internacional de Buques de Dinamarca
ECA	zonas de control de las emisiones
EEDI	Índice de Eficiencia Energética de Proyecto
EGR	recirculación de los gases de escape
EU NAVFOR	Fuerza Naval Europea en Somalia
FEU	unidad equivalente de 40 pies
FIDAC	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial
GEI	gas de efecto invernadero
GESAMP	Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar
GISIS	Sistema Mundial Integrado de Información Marítima
GLP	gas licuado del petróleo
GNL	gas natural licuado
GRI	incremento general de fletes
IAPP	Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (OMI)
ICS	Cámara Naviera Internacional
IFPAD	instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga
IPCC	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático
ISO	Organización Internacional de Normalización
KG	sociedades en comandita, <i>Kommanditgesellschaft</i>
km	kilómetros
KOICA	Agencia de Cooperación Internacional de Corea
LSCI	Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (UNCTAD)
MARPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques

MBM	medida basada en el mercado, medida de mercado
MEPC	Comité de Protección del Medio Marino (OMI)
MLC	Convenio sobre el trabajo marítimo
MSC	Comité de Seguridad Marítima
MSC	Mediterranean Shipping Company
NIS	Registro internacional de buques de Noruega
NOx	óxidos de nitrógeno
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
OEA	Operadores Económicos Autorizados
OHRLLS	véase UN-OHRLLS
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMAO	Organización Marítima de África Occidental y Central
OMC	Organización Mundial del Comercio
OMI	Organización Marítima Internacional
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico Norte
PAL	Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar
PBIP	Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias
PIB	producto interior bruto
PICT	Programa Integrado de Cooperación Técnica (OMI)
PMA	país menos adelantado
ppm	partes por millón
PPPA	personal privado de protección armada
SAFE	Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global
SCR	reducción catalítica selectiva
SEEMP	Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque
SIDUNEA	Sistema Aduanero Automatizado
SNP	sustancias nocivas y potencialmente peligrosas
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
SOx	óxidos de azufre
SRI	Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar
STCW	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulaciones y Guardia para la Gente de Mar
TB	tonelada bruta
TEU	unidad equivalente de 20 pies
TPM	tonelada de peso muerto
TPP	Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica
UFA	unidades flotantes de almacenamiento
UNICRI	Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
UN-OHRLLS	Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Naciones Unidas)
VLCC	<i>very large crude carrier</i> , petroleros muy grandes

NOTAS EXPLICATIVAS

- *El Transporte Marítimo 2013* abarca datos y acontecimientos desde enero de 2012 hasta junio de 2013. Cuando resultó posible, no se escatimaron esfuerzos por consignar datos más recientes.
- La palabra “dólares” denota dólares de los Estados Unidos de América, a menos que se indique otra cosa.
- Por “tonelada” se entiende tonelada métrica (1.000 kg) y por “milla” se entiende milla náutica, a menos que se indique otra cosa.
- Como a veces se redondean las cifras, los porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.
- n.d. No disponible.
- Una raya (-) indica que la cantidad es nula.
- Cuando en los cuadros y en el texto se hace referencia a países y economías, esos términos se aplican a países, territorios o zonas, según el caso.
- Desde 2007, la presentación de los países en *El Transporte Marítimo* es diferente de la de ediciones anteriores. La nueva clasificación es la que usa la División de Estadística del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, así como la UNCTAD en su *Manual de Estadísticas*. A los efectos del análisis estadístico, los países y territorios se han agrupado por criterios económicos en tres categorías, divididas a su vez en regiones geográficas. Las categorías principales son las de economías desarrolladas, economías en desarrollo y economías en transición.

Clasificación de los buques utilizada en *El transporte marítimo***Categorías utilizadas en el presente informe****Buques comprendidos en esas categorías**

Petroleros	Petroleros
Graneleros	Graneleros, buques de carga combinada
Cargueros	Buques multipropósito y especializados, buques ro-ro, buques de carga general
Buques portacontenedores	Totalmente celulares
Otros buques	Cargueros de gas licuado del petróleo, cargueros de gas natural licuado, buques tanque para productos químicos, buques tanque especializados, buques frigoríficos, buques de suministro de plataformas de extracción, remolcadores, dragas, cruceros, transbordadores y otros buques que no son de carga
Total de todos los buques	Comprende todos los tipos de buques antes mencionados

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

Petroleros muy grandes (VLCC)	200.000 TPM* o más
Suezmax	120.000 a 200.000 TPM
Aframax	80.000 a 119.999 TPM
Panamax	60.000 a 79.999 TPM

Graneleros de carga seca y mineraleros

Capesize	100.000 TPM o más
Panamax	60.000 a 99.999 TPM
Handymax	40.000 a 59.999 TPM
Handysize	10.000 a 39.999 TPM

Portacontenedores

Post-Panamax	manga > 32,3 m
Panamax	manga < 32,3 m

Fuente: Clarkson Research Services.

Nota: A menos que se indique otra cosa, los buques a que se hace referencia en *El Transporte Marítimo* son todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas brutas (TB), excluidos los buques que navegan en aguas interiores, los buques de pesca, los buques militares, los yates, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro (pero no las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y las dragas).

* TPM, toneladas de peso muerto.

PRÓLOGO

En el mundo interdependiente y globalizado de hoy, unos sistemas de transporte eficientes y rentables que conecten las cadenas de suministro mundiales son el motor del desarrollo económico y la prosperidad. Dado que el 80% del volumen del comercio mundial de mercancías se mueve por mar y es manipulado en puertos de todo el mundo, nunca se insistirá bastante en la importancia estratégica desde el punto de vista económico del transporte marítimo como facilitador del comercio. La competitividad comercial de todos los países, tanto desarrollados como en desarrollo, incluidos los países sin litoral, depende mucho del acceso efectivo que tengan a los servicios marítimos internacionales y las estructuras portuarias.

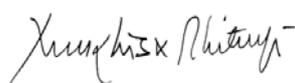
En la edición de 2013 de *El Transporte Marítimo* se estima que el comercio marítimo mundial ha crecido un 4,3%, sumando en 2012 por primera vez en la historia un total de más de 9.000 millones de toneladas. Impulsado especialmente por el aumento de la demanda interna de China y el crecimiento del comercio interno asiático y Sur-Sur, el comercio marítimo sigue sin embargo expuesto a los persistentes riesgos de ralentización a que se enfrentan la economía mundial y el comercio internacional. Los fletes siguen siendo bajos y volátiles en los diversos segmentos del mercado (contenedores, graneles líquidos y secos).

El transporte marítimo se encuentra en un contexto nuevo y complejo que entraña desafíos y oportunidades. Sin embargo, entre todos los desafíos destacables, las cuestiones de la seguridad y los costes de la energía, el cambio climático y la sostenibilidad ambiental, que se vinculan entre sí, son probablemente las más preocupantes. El cambio climático, en particular, sigue teniendo un lugar preferente en la agenda política internacional y también en la de los sectores del transporte marítimo y los puertos. En cuanto a las oportunidades, cabe mencionar, por citar solo algunas, la mayor integración regional y la cooperación Sur-Sur; la creciente diversificación de las fuentes de abastecimiento; y el acceso a nuevos mercados, facilitado por acuerdos de cooperación y por la mejoría de las redes de transporte (por ejemplo, la ampliación del Canal de Panamá).

A la luz de estudios recientes que sugieren que la contenedorización ha sido un motor de la globalización más potente que la propia liberalización, en esta edición de *El Transporte Marítimo* se aborda la evolución mundial de las corrientes de comercio contenedorizado y del despliegue de la flota de portacontenedores. También se exponen las tendencias a lo largo de 10 años de la conectividad del transporte marítimo de línea en las regiones en desarrollo, tomando como base el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD, que se publica en 2013 por décimo año.

En el capítulo dedicado a “Los países sin litoral y el transporte marítimo” se ofrece un panorama general de cómo se han llegado a entender mejor los obstáculos que encuentra el comercio de mercancías entre territorios sin litoral y mercados de ultramar para acceder a servicios de transporte marítimo. En el presente Informe se propone un nuevo paradigma del tránsito, basado en la idea de una cinta transportadora que tenga por finalidad lograr un suministro continuo de servicios de transporte de tránsito, con el apoyo de los marcos institucionales y de las infraestructuras que se precisen. Lo que proponemos es que un sistema ininterrumpido, fiable y seguro de tránsito es el objetivo más simple y directo que se ha de perseguir si se quiere garantizar que los países en desarrollo sin litoral tengan acceso a las redes mundiales de transporte marítimo en unas condiciones no penalizadoras. Puesto que el Programa de Acción de Almaty se va a revisar en 2014, esta propuesta podría incluirse en las acciones de la nueva agenda para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

Como en todas las ediciones anteriores publicadas desde 1968, en *El Transporte Marítimo 2013* se incluye una gran cantidad de análisis y de datos exclusivos. Este Informe es la fuente más respetada de las Naciones Unidas de estadísticas y análisis del comercio marítimo, la flota mundial, el número de fletes, el tráfico portuario y las últimas novedades en el contexto jurídico y normativo del transporte marítimo internacional.



Mukhisa Kituyi

Secretario General de la UNCTAD

RESUMEN

El comercio marítimo internacional crece en 2012 pero sigue expuesto a los riesgos de recesión a que se enfrenta la economía mundial

Mientras prosigue la reorientación de la producción y el comercio a escala mundial, con una contribución cada vez mayor de los países en desarrollo, los resultados económicos y comerciales de 2012 nos recuerdan el elevado grado de integración e interdependencia de la economía mundial. Durante este último año, el crecimiento del producto interior bruto mundial se desaceleró al 2,2%, frente al 2,8% registrado el año anterior. Al mismo tiempo, y reflejando una caída simultánea de la demanda de importaciones tanto de las economías desarrolladas como de las economías en desarrollo, el crecimiento anual de los volúmenes del comercio mundial de mercancías también se desaceleró al 1,8%.

Los efectos colaterales de los problemas de la Unión Europea son tangibles en las economías en desarrollo, mientras que la ralentización de los países en desarrollo más grandes, como China y la India, repercute en otras regiones en desarrollo y en países de ingresos bajos. Simultáneamente, y en particular debido a un incremento de la demanda interna de China y del comercio interno asiático y Sur-Sur, el comercio marítimo internacional registró unos resultados relativamente buenos, con un aumento de su volumen del 4,3% a lo largo del año. Los resultados del comercio marítimo internacional siguen sin embargo expuestos a los riesgos de ralentización y a la incertidumbre que afectan a la economía y el comercio a escala mundial. También se producen en un contexto donde las perspectivas operativas del transporte marítimo están evolucionando y que entraña posibles tendencias y desarrollos innovadores.

Evolución de las tendencias que inciden en el transporte marítimo internacional y el tráfico marítimo

Se están manifestando varias tendencias importantes que influyen en el transporte marítimo internacional y en su paisaje operativo y presentan las características siguientes:

- a) La continuidad de los efectos negativos de la crisis de 2008/2009 sobre la demanda, las finanzas y el comercio en el mundo;
- b) Los cambios estructurales de las pautas mundiales de producción;
- c) La modificación de las ventajas comparativas y de la dotación de recursos minerales, en particular de petróleo y gas;
- d) El ascenso del Sur y el alejamiento de la influencia económica de los centros tradicionales de crecimiento;
- e) La demografía, con poblaciones envejecidas en las economías avanzadas y poblaciones que crecen rápidamente en las regiones en desarrollo, y las correspondientes consecuencias sobre las pautas mundiales de producción y de consumo;
- f) La aparición de portacontenedores ultra grandes y otros avances tecnológicos en el ámbito del transporte;
- g) El cambio climático y el posible riesgo de catástrofes naturales;
- h) Los costes de la energía y la sostenibilidad ambiental.

En este contexto, también se presentan retos y oportunidades que inciden en el comercio marítimo internacional. Sin embargo, entre todos los retos importantes, las cuestiones de la seguridad y los costes de la energía, el cambio climático y la sostenibilidad ambiental, que están interconectadas, son probablemente las más preocupantes. El cambio climático en particular sigue ocupando un lugar destacado en la agenda política internacional. Por otra parte, entre las oportunidades que se presentan cabe mencionar:

- a) La integración regional más profunda y la cooperación Sur-Sur;
- b) La diversificación creciente de las fuentes de suministro, gracias a la tecnología y la eficiencia del transporte;
- c) La aparición de nuevos socios comerciales y el acceso a nuevos mercados gracias a unos acuerdos de comercio y cooperación cada vez más numerosos;

- d) La ampliación/apertura de nuevas rutas marítimas (por ejemplo, la ampliación del Canal de Panamá y las rutas del Ártico);
- e) En la medida en que China asciende en la cadena de valor y se inclina hacia sectores de mayor valor añadido, una creciente participación de otras economías en desarrollo, sobre todo de África y Asia Sudoriental, en sectores de menor valor añadido y que hacen un uso intensivo de mano de obra;
- f) El crecimiento de la demanda mundial debido al aumento de la población mundial y de las clases medias como tipo de consumidor;
- g) El surgimiento de bancos de países en desarrollo (por ejemplo, el proyecto de banco de los BRICS (el Brasil, la Federación de Rusia, la India, China y Sudáfrica)) con la capacidad potencial de reunir fondos para satisfacer las importantes necesidades de inversión en infraestructura de transporte.

El final del ciclo de construcción naval más largo desde que se tienen datos

En el año 2012 se asistió al final del ciclo de construcción naval más largo desde que se tienen datos. Entre 2001 y 2011, año tras año, las entregas de nuevas construcciones alcanzaron nuevos hitos históricos. Solamente en 2012, por primera vez desde 2001, la flota que entró en servicio a lo largo del año fue menor que la entregada durante los 12 meses anteriores. A pesar de esta ralentización de las nuevas entregas, el tonelaje mundial siguió aumentando en 2012, aunque a un ritmo menor que en 2011. La flota mundial se ha duplicado con creces desde 2001, llegando hasta 1.630 millones de toneladas de peso muerto en enero de 2013.

Desde los picos históricos de 2008 y 2009, el tonelaje de los pedidos de todos los principales tipos de buque se redujo drásticamente. Los astilleros siguieron entregando el tonelaje encargado anteriormente, pero la cartera de pedidos de portacontenedores se redujo un 50%, la de graneleros de carga seca un 58%, la de petroleros un 65% y la de buques de carga general un 67%. A finales de 2008, la cartera de pedidos de buques para graneles secos equivalía a casi el 80% de la flota en servicio en aquel momento, mientras que el tonelaje encargado en enero de 2013 equivalía solo al 20% de la flota en servicio.

En el capítulo 2 de *El Transporte Marítimo* de este año se exponen las características de la flota de los

48 principales países en desarrollo con flota propia. A partir de las características de la flota puede observarse que numerosos países exportadores de petróleo y gas son también los principales propietarios del tonelaje de petroleros y buques tanque de gas licuado, ya sea bajo sus respectivos pabellones nacionales (como Kuwait) como bajo pabellones extranjeros (como los buques que son propiedad de Omán pero que están registrados en el extranjero). Del mismo modo, los países con importantes inversiones en plataformas marítimas suelen ser también los propietarios de buques de suministro de las mismas. Los países productores de graneles secos controlan con menos frecuencia los buques que transportan esas cargas de lo que lo hacen las naciones exportadoras de petróleo con los petroleros y buques tanque para el transporte de gas licuado. La mayoría de los portacontenedores están inscritos bajo pabellón extranjero cuando se dedican al comercio internacional, operando en rutas que conectan varios países a la vez. Gran parte de las flotas de buques de carga general tienen pabellón nacional y se dedican al comercio de cabotaje costero o entre islas.

Buques de mayor tamaño y menos portacontenedores

En el *Informe* de este año se presta una atención especial a los 10 años del índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD y al análisis correspondiente del despliegue de la flota de portacontenedores. En los últimos 10 años se han podido observar dos tendencias, que representan las dos caras de la misma moneda. Por un lado, los buques son cada vez mayores y, por el otro, en la mayoría de los mercados se ha reducido el número de compañías. En lo que respecta al número de compañías, el promedio por país ha disminuido un 27% en los últimos 10 años, de 22 en 2004 a solo 16 en 2013. Esta evolución tiene importantes consecuencias en el plano de la competencia, particularmente para las naciones comerciantes más pequeñas. Aunque pueda bastar que haya un promedio de 16 proveedores de servicios para asegurar el funcionamiento de un mercado competitivo y que en un país donde se cumpla ese promedio haya una oferta variada de navieras, en determinadas rutas, especialmente las que sirven a los pequeños países en desarrollo, la reducción de la competencia se ha traducido en la creación de mercados oligopolistas.

Los fletes se mantuvieron moderados debido al exceso de oferta de buques de nueva construcción

En 2012, el sector marítimo siguió registrando unos fletes bajos y volátiles en sus diversos segmentos, debido al exceso de capacidad de la flota mundial generado por la grave recesión del comercio a raíz de la crisis económica y financiera de 2008. La continua entrada de buques de nueva construcción en un mercado ya saturado, junto con la debilidad de la economía, han sometido los fletes a una gran presión.

Los fletes generalmente bajos registrados en 2012 redujeron las ganancias de las navieras a prácticamente sus costes de explotación, o incluso por debajo de ellos, especialmente cuando los precios del combustible marino estaban altos y eran volátiles. A consecuencia de esto, las navieras intentaron aplicar distintas estrategias para poner remedio a la situación, en particular, mediante la reducción del consumo de combustible marino. La tendencia a maximizar la eficiencia de la flota, reducir la velocidad de navegación, aplazar las entregas de nuevos buques, desguazar algunos buques o mantenerlos inactivos, que se observó en 2011, se mantuvo en 2012.

En este complicado contexto para el sector, muchos fondos de capital privado aprovecharon la oportunidad que les ofrecían las difíciles condiciones del mercado de crédito y el valor inusualmente bajo de los buques para invertir en buques y en empresas navieras. Entre 2011 y 2012, los fondos de capital privado han financiado no menos de 22 operaciones de compañías de transporte marítimo por un valor conjunto de más de 6.400 millones de dólares.

El papel de los fondos de capital privado parece fundamental para el crecimiento del sector y puede influir en su desarrollo de diversas maneras, incluida la concentración de los servicios de transporte y su integración vertical.

El tráfico portuario mundial de contenedores superó en 2012 los 600 millones de unidades equivalentes de 20 pies

Se estima que el tráfico portuario mundial de contenedores creció en 2012 el 3,8%, hasta 601,8 millones de unidades equivalentes de veinte pies. Este incremento fue menor que el del 7,3% estimado en 2011. El crecimiento también se refleja en que la financiación

de la infraestructura portuaria se mantiene alta pues los inversores consideran que este tipo de inversión les reportará beneficios estables a largo plazo. Estos beneficios estables resultan primordiales, ya que en un estudio reciente se prevé que los países en desarrollo necesitarán en 2020 una inversión anual de 18,8 billones de dólares en términos reales para conseguir unos niveles siquiera moderados de crecimiento económico.

Las inversiones en los puertos permitirán mejorar la eficiencia, lo que puede ayudar a reducir los costes del transporte al contribuir a que las mercancías entren y salgan de los mercados de una manera más eficaz en términos de tiempo y de rentabilidad. La UNCTAD, consciente del papel que juegan los puertos en la reducción de los costes del transporte y en cumplimiento de los numerosos mandatos (párrafos 57, 121, 165 y 166 del Acuerdo de Accra y párrafos 45, 47 y 48 del Mandato de Doha) de sus países miembros, cuenta ya con un largo historial de trabajo en reformas portuarias en los países en desarrollo. Hasta ahora se puso mucho interés en ayudar a los puertos a definir indicadores de eficiencia que les permitan hacer mediciones y establecer registros. El siguiente paso lógico es que los países compartan sus datos para definir las lecciones aprendidas y las prácticas óptimas. Sin embargo, a pesar de toda la actividad desplegada para mantener registros, no suele ser habitual que la información se publique a escala de los puertos o a escala nacional, por no decir a escala mundial. No obstante, a principios de 2013 se produjo una intervención externa, al publicar un periódico prestigioso su propia clasificación de los puertos de contenedores basándose en los datos que había recogido de compañías de transporte marítimo de línea. Por tanto, los esfuerzos recientes de los clientes por evaluar el rendimiento de los puertos están conduciendo a una fase de mayor transparencia de las operaciones portuarias, lo que puede provocar una mayor competencia entre los puertos, mejorar su rendimiento y reducir los costes del transporte.

Cuestiones jurídicas y de reglamentación

Entre las novedades legales importantes cabe mencionar la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (el 20 de agosto de 2013) y del Convenio de Atenas de 2002 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (el 23 de abril de 2014), así como numerosas medidas legales para reforzar el marco jurídico sobre la contaminación

atmosférica procedente de los buques, las instalaciones portuarias de recepción y la gestión de las basuras. Además, se han elaborado diferentes conjuntos de directrices para facilitar una amplia adopción del Protocolo de 2010 al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, conocido como el Convenio SNP de 2010 y el Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, de 2009. También se ha avanzado con respecto a las cuestiones técnicas que plantea la aplicación del Convenio internacional para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, de 2004.

El Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, para ayudar a aplicar un conjunto de medidas técnicas y operativas que mejore la eficiencia energética y reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional, que entró en vigor el 1 de enero de 2013, adoptó unas directrices adicionales y unas interpretaciones unificadas en octubre de 2012 y en mayo de 2013. Además, en mayo de 2013 se aprobó una resolución para promover la cooperación técnica y la transferencia de tecnología con el fin de mejorar la eficiencia energética de los buques y se llegó al acuerdo de iniciar un nuevo estudio para actualizar la estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. Sigue siendo polémica la posible introducción de medidas basadas en el mercado para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y el debate se ha aplazado.

En cuanto a la seguridad marítima y de la cadena de suministro, entre los principales ámbitos donde se han producido avances cabe mencionar que se han mejorado las medidas reglamentarias sobre seguridad marítima, principalmente bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, así como la aplicación de programas de reconocimiento mutuo de operadores económicos autorizados.

Aplicación de reformas de facilitación del comercio

En la esfera de la facilitación del comercio, se sigue trabajando intensamente en un acuerdo mundial bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio. En este contexto, los resultados de los estudios de la UNCTAD sobre los planes nacionales

de aplicación de la facilitación del comercio indican que esta sigue siendo un reto pero que los propios países en desarrollo también la consideran una esfera prioritaria para su desarrollo nacional. En *El Transporte Marítimo*, gracias a la identificación de importantes áreas de incumplimiento de un futuro acuerdo sobre la facilitación del comercio en la Organización Mundial del Comercio, se ofrece una visión de la gama de necesidades a nivel de tiempo y recursos, y de asistencia técnica y creación de capacidad de los países en desarrollo.

Acceso de los países sin litoral a los puertos marítimos

El paso por territorios costeros del comercio de los países sin litoral para acceder a servicios de transporte marítimo se rige normalmente por una máxima: las mercancías en tránsito y sus medios de transporte pueden circular libres de derechos y por las rutas más convenientes. Sin embargo, la aplicación en la práctica de esta norma básica choca con numerosas dificultades operativas, lo que eleva los costes del transporte y alarga la duración de los trayectos, lo que lastra la competitividad comercial y, en última instancia, el desarrollo económico de los países sin litoral. Durante el pasado decenio y bajo el Programa de Acción de Almaty lanzado en 2003, nuevos instrumentos analíticos y amplias investigaciones sobre el terreno han aportado un conocimiento mejor de los mecanismos que explican las deficiencias detectadas. Entre otras cosas, han demostrado que los interesados en sacar crédito económico pueden actuar a la contra y hacer que las operaciones de tránsito sean innecesariamente complejas e impredecibles, en contra de los esfuerzos de gobiernos y empresas. Por tanto, al exponer las fuerzas en conflicto que intervienen a lo largo de las cadenas de tránsito, muestran que el comercio de los países sin litoral padece en primer lugar de la poca fiabilidad debida a la falta de cooperación entre los distintos interesados, lo que a menudo explica los elevados costes del transporte y la larga duración de las operaciones de tránsito.

En el capítulo 6 de *El Transporte Marítimo 2013* se ofrece un panorama general de estas conclusiones y, en base a ellas, se explora un paradigma nuevo que debería permitir una transformación radical de los sistemas de transporte de tránsito, proporcionando a los países sin litoral un acceso seguro a las cadenas mundiales de valor y permitiéndoles actuar de otra forma que como meros suministradores de materias primas. El enfoque propuesto, que se basa

en un sistema de cinta transportadora, consiste en un sistema abierto a todo tipo de cargas en tránsito, apoyándose en un programa de operadores fiables de comercio de tránsito que garantice el tránsito ininterrumpido de los puertos marítimos al interior y viceversa. El sistema de cinta transportadora pretende hacer de la predictibilidad de las cadenas logísticas de tránsito una prioridad para los gobiernos, tanto de

los países sin litoral como de los países de tránsito, en asociación con empresas, operadores portuarios y compañías marítimas, que son quienes más se beneficiarían de tal avance. Este modelo de solución para los problemas de fiabilidad puede ser una de las prioridades de la nueva agenda de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que se adoptará en 2014.

1

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Mientras prosigue la reorientación de la producción y el comercio a escala mundial, con una contribución cada vez mayor de los países en desarrollo, los resultados económicos y comerciales de 2012 nos recuerdan el elevado grado de integración e interdependencia de la economía mundial. Durante este último año, el crecimiento del producto interior bruto (PIB) mundial se desaceleró al 2,2%, frente al 2,8% registrado el año anterior. Al mismo tiempo, y reflejando una caída simultánea de la demanda de importaciones tanto de las economías desarrolladas como de las economías en desarrollo, el crecimiento anual de los volúmenes del comercio mundial de mercancías también se desaceleró al 1,8%. Los efectos colaterales de los problemas de la Unión Europea son tangibles en las economías en desarrollo, mientras que la ralentización de los países en desarrollo más grandes, como China y la India, repercute en otras regiones en desarrollo y en países de ingresos bajos. Simultáneamente, y en particular debido a un incremento de la demanda interna de China y del comercio interno asiático y Sur-Sur, el comercio marítimo internacional registró unos resultados relativamente buenos, con un aumento de su volumen del 4,3% a lo largo del año. Los resultados del comercio marítimo internacional siguen sin embargo expuestos a los riesgos de ralentización y a la incertidumbre que afectan a la economía y el comercio a escala mundial. También se producen en un contexto donde las perspectivas operativas del transporte marítimo están evolucionando y que entraña posibles tendencias y desarrollos innovadores.

El capítulo 1 abarca la evolución desde enero de 2012 hasta junio de 2013. En la sección A se examina el funcionamiento general de la economía mundial y del comercio mundial de mercancías. En la sección B se examina la evolución del comercio marítimo mundial y también por segmentos del mercado. En la sección C se ponen de relieve algunas tendencias concretas que se están produciendo en el campo del transporte marítimo y que están alterando el comercio marítimo internacional.

A. SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL Y PERSPECTIVAS

1. Crecimiento económico mundial

En 2012 la economía mundial se desaceleró y el PIB creció un 2,2%, frente a un 2,8% en 2011. Como se puede observar en el cuadro 1.1, las cifras de la economía mundial y de los grupos de países ocultan unos resultados individuales desiguales. El crecimiento del PIB se desaceleró en los tres grupos de países, en concreto, al 1,2% en los países desarrollados, al 4,6% en los países en desarrollo y al 3,0% en las economías en transición. En contraste, las tasas equivalentes de crecimiento de 2011 fueron, respectivamente, del 1,5%, el 5,9% y el 4,5%.

El crecimiento del PIB de los Estados Unidos de América ganó velocidad en 2012, llegando casi a duplicar el promedio del grupo de los países desarrollados (2,2% frente al 1,2%). El crecimiento de la Unión Europea se estancó (-0,3%), mientras que el del Japón se aceleró al 1,9%, a consecuencia, en particular, de los esfuerzos de reconstrucción después de marzo de 2011.

Las economías en desarrollo y en transición, aunque sigan creciendo a un ritmo razonable, se están viendo cada vez más afectadas por los problemas de Europa y la frágil recuperación de los Estados Unidos. Las consecuencias se han propagado por diversas vías, entre las cuales figura el comercio debido a que la demanda de exportaciones de los países en desarrollo y las economías en transición se ha reducido.

Cuadro 1.1. Crecimiento económico mundial, 2008-2013 (variación porcentual anual)

Región/país	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ^a
MUNDO	1,5	-2,2	4,1	2,8	2,2	2,1
Economías desarrolladas	0,0	-3,8	2,6	1,5	1,2	1,0
<i>de las cuales:</i>						
Estados Unidos	-0,3	-3,1	2,4	1,8	2,2	1,7
Japón	-1,0	-5,5	4,7	-0,6	1,9	1,9
Unión Europea (27)	0,3	-4,3	2,1	1,6	-0,3	-0,2
<i>de la cual:</i>						
Alemania	1,1	-5,1	4,2	3,0	0,7	0,3
Francia	-0,1	-3,1	1,7	2,0	0,0	-0,2
Italia	-1,2	-5,5	1,7	0,4	-2,4	-1,8
Reino Unido	-1,0	-4,0	1,8	0,9	0,2	1,1
Economías en desarrollo	5,3	2,4	7,9	5,9	4,6	4,7
<i>de las cuales:</i>						
África	5,2	2,8	4,9	1,0	5,4	4,0
Sudáfrica	3,6	-1,5	3,1	3,5	2,5	1,7
Asia	5,8	3,9	8,9	7,1	5,0	5,4
China	9,6	9,2	10,4	9,3	7,8	7,6
India	6,2	5,0	11,2	7,7	3,8	5,2
República de Corea	2,3	0,3	6,3	3,7	2,0	2,3
Países en desarrollo de América	4,0	-1,9	5,9	4,3	3,0	3,1
Brasil	5,2	-0,3	7,5	2,7	0,9	2,5
Países menos adelantados (PMA)	7,6	5,4	6,2	3,3	4,8	5,0
Economías en transición	5,2	-6,6	4,5	4,5	3,0	2,7
<i>de las cuales:</i>						
Federación de Rusia	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,4	2,5

Fuente: UNCTAD, *Informe sobre el Comercio y el Desarrollo, 2013*, cuadro 1.1.

^a Previsiones.

Países como la Federación de Rusia, el Brasil y China tienen que hacer frente, además de la caída de los volúmenes de exportación, a problemas internos y desafíos estructurales.

El crecimiento económico de China disminuyó del 9,3% en 2011 al 7,8% en 2012, la tasa más baja en más de un decenio. La menor demanda de exportaciones chinas, en especial de Europa, y la rápida disminución del crecimiento de la inversión en ese país lastraron la cifra total de crecimiento. La desaceleración muestra también los esfuerzos de China por frenar el ritmo de su crecimiento económico, principalmente para reducir las presiones inflacionistas. También refleja el cambio de sus pautas de crecimiento, lo que implica alejarse de un modelo orientado a las exportaciones e impulsado por la inversión a un modelo de crecimiento más equilibrado, basado en una mayor demanda y consumo internos. El crecimiento de la India se recortó más de la mitad en 2012 (3,8%) y el crecimiento de economías recientemente industrializadas, como la República de Corea, también se desaceleró, debido en gran medida a la reducción de la demanda europea de exportaciones de estos países. En Asia Occidental, el robusto crecimiento experimentado por la mayoría de los países exportadores de petróleo quedó contrapesado por la debilitada actividad económica de los países importadores de petróleo. La agitación social y la inestabilidad política, particularmente en la República Árabe Siria, siguen siendo importantes preocupaciones para el conjunto de la región y sus perspectivas de crecimiento económico.

África, impulsada por los resultados de los países exportadores de petróleo, el continuo gasto fiscal en proyectos de infraestructuras y los mayores vínculos comerciales y de inversión con Asia, registró el crecimiento más rápido de todas las regiones (5,4%). Mientras tanto, los países en desarrollo de América tuvieron un crecimiento más lento (3,0%), en comparación con los dos años anteriores, en la medida en que el estancamiento de las economías avanzadas y la ralentización de China afectaron a las exportaciones de esta región, en especial de América del Sur. Además, algunos países, como el Brasil y la Argentina, tuvieron que hacer frente a problemas internos que lastraron el crecimiento (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2013a).

Las economías en transición siguieron creciendo en 2012, aunque a un ritmo moderado del 3%. Los altos

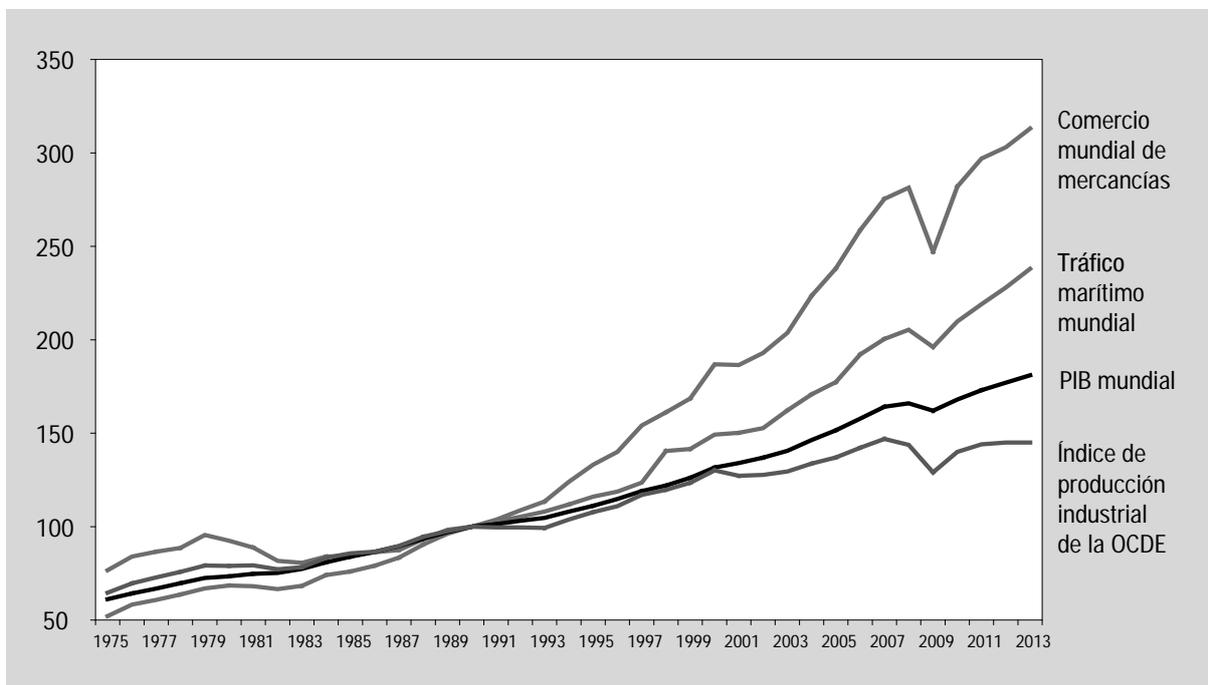
precios de la energía ayudaron al crecimiento de las economías exportadoras de energía (por ejemplo, Kazajstán y la Federación de Rusia), mientras que los efectos negativos de la crisis en Europa dificultaron la expansión económica de países y regiones como la República de Moldova, Ucrania y Europa Oriental.

El crecimiento de los países de ingresos bajos ha sido, por lo general, más sólido, pero también ha resultado afectado por la ralentización de las economías desarrolladas y en desarrollo. El PIB de los países menos adelantados (PMA) aumentó un 4,8% en 2012, frente al 3,3% en 2011, aunque más lentamente que los dos años anteriores (2009 y 2010). Esta tendencia refleja, entre otras cosas, la continua debilidad de la economía mundial, la menor demanda de productos básicos, incluida la de las grandes economías en desarrollo, y la reducción de los niveles de la asistencia oficial para el desarrollo (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2013b).

La producción industrial, una medida de la actividad económica que incluye dos sectores muy sensibles a la demanda de los consumidores, a saber, el sector de la manufactura y la minería, creció a escala mundial un 3% en 2012, a pesar de no dar señales de crecimiento en las economías avanzadas, en particular la Unión Europea y el Japón (Danish Ship Finance, 2013). Como se muestra en el gráfico 1.1, la producción industrial, medida en base al índice de producción industrial de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el PIB mundial, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo han seguido evolucionando a la par. Puesto que la demanda de servicios de transporte marítimo es "derivada", los resultados del transporte marítimo y del comercio marítimo están determinados en gran medida por la evolución de la economía mundial y del comercio internacional. Sin embargo, se ha observado que a lo largo de los años el comercio mundial de mercancías ha crecido cerca de dos veces más rápido que el PIB mundial, debido al efecto multiplicador resultante, entre otras cosas, de la globalización de los procesos de producción, el aumento del comercio de bienes intermedios y componentes, y la difusión y ampliación de las cadenas mundiales de suministro.

La UNCTAD prevé que el crecimiento del PIB permanecerá estancado en 2013 y que la economía mundial seguirá luchando todavía por volver a un ritmo de crecimiento fuerte y sostenido. Una serie de factores están lastrando la recuperación sostenida de la

Gráfico 1.1. Índice de producción industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales (1975-2013), (1990 = 100)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, mayo de 2013; UNCTAD, *Informe sobre el comercio y el desarrollo 2013*; UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números; Organización Mundial del Comercio (cuadro A1a de Estadísticas del comercio internacional, 2013); el comunicado de prensa 688 de la OMC, de 10 de abril de 2013, con el título "El comercio mundial en 2012 y perspectivas para 2013". El índice de 2013 para medir el crecimiento del tráfico marítimo mundial está calculado sobre la base de la tasa de crecimiento prevista por Clarkson Research Services, en *Shipping Review & Outlook*, primavera de 2013 (Clarkson Research Services, 2013a).

economía mundial, incluidos los efectos prolongados de la crisis financiera y económica que se inició en 2008, así como los procesos financieros y los desequilibrios domésticos e internacionales insostenibles que condujeron a la crisis. En varios países, la debilidad del crecimiento puede deberse también en parte a decisiones de política macroeconómica (UNCTAD, 2013).

Las noticias llamativas sobre el impulso que las economías en desarrollo están dando al crecimiento mundial no le quitan relevancia a la continua interdependencia de las economías de todo el mundo. Como ya se ha señalado en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*, durante años se ha estado produciendo una reorientación de la producción mundial, la expansión económica y el comercio. Por supuesto, la crisis de 2008/2009 reforzó esta tendencia, al ir teniendo los países en desarrollo cada vez más influencia y una participación mayor en el PIB mundial y el comercio de mercancías e indudablemente los países en desarrollo están desempeñando un papel mayor tanto a nivel mundial como regional, con una mayor vinculación e integración comercial Sur-Sur. Sin embargo,

el comportamiento de la economía mundial en 2012 nos recuerda el elevado grado de integración e interdependencia a escala mundial. Está previsto que los Estados Unidos, en el futuro predecible, sigan siendo la mayor economía del mundo (en términos monetarios) y su evolución, como la de Europa, siga teniendo efectos indirectos sobre las regiones en desarrollo (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013). Además del efecto de contagio de los problemas a los que se enfrentan las economías avanzadas, otros indicadores, como las corrientes de exportación de los Estados Unidos, apuntan también hacia una continua interconexión mundial. Desde 2007, las exportaciones de los Estados Unidos a los países socios de la OCDE aumentaron un 20% y las exportaciones a los países en desarrollo de América y a China lo hicieron en más del 50%.

2. Comercio mundial de mercancías

Por segundo año consecutivo y en línea con la evolución de la economía mundial y la demanda agregada, el crecimiento del comercio internacional se ralentizó

considerablemente en 2012, con un promedio del 1,8% (cuadro 1.2). Esta cifra hace referencia al comercio de mercancías en términos de volumen, esto es, en términos de valor pero ajustados para tener en cuenta la inflación y los movimientos cambiarios. Sin embargo, las corrientes comerciales en términos nominales también reflejaron una tendencia parecida. En 2012, el valor en dólares de las exportaciones mundiales de mercancías solo aumentó un 0,2% hasta alcanzar los 18,3 billones de dólares, por lo que prácticamente permaneció sin cambios debido a la caída de los precios de productos básicos como el café (-22%), el algodón (-42%), el mineral de hierro (-23%) y el carbón (-21%) (OMC, 2013).

El crecimiento más lento del comercio mundial se debió a una desaceleración simultánea de la demanda de importaciones de las economías desarrolladas y de las grandes economías en desarrollo. La demanda europea de importaciones se redujo, forzada, entre otras cosas, por las medidas de austeridad y el aumento del desempleo, mientras que la demanda de los Estados Unidos y el Japón permaneció contenida. En consecuencia, la demanda mundial de

exportaciones de los países en desarrollo y de las economías en transición se debilitó, mientras que las importaciones con destino a los países en desarrollo y las economías en transición, con la excepción de África, cayeron notablemente.

Las exportaciones de las economías desarrolladas se desaceleraron considerablemente, del 4,9% en 2011 al 0,4% en 2012, debido a la contracción de los volúmenes de exportación de la Unión Europea (-0,2%) y del Japón (-1,0%). En el Japón, las exportaciones cayeron un 11% en los dos últimos trimestres del año, presuntamente debido a la disputa territorial con China y sus efectos negativos sobre el comercio entre estos dos países (OMC, 2013). Las exportaciones de los Estados Unidos evolucionaron mejor y los envíos crecieron un 4,1%, ritmo no obstante menor que en 2011.

El comercio de África, después de desplomarse un 8,3% en 2011 debido a la guerra civil de Libia, repuntó y en 2012 se registró el crecimiento de las exportaciones más rápido de todas las regiones, un 5,7%. A pesar de la tasa de crecimiento del 6,9% de Asia Occidental y del 7,2% de China, los países

Cuadro 1.2. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías, por grupos de países y región geográfica, 2009-2012 (variación porcentual anual)

Exportaciones				Países/regiones	Importaciones			
2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
-13,3	13,9	5,2	1,8	MUNDO	-13,6	13,8	5,3	1,6
-15,5	13,0	4,9	0,4	Economías desarrolladas	-14,6	10,8	3,4	-0,5
<i>de las cuales:</i>								
-24,8	27,5	-0,6	-1,0	Japón	-12,2	10,1	4,2	3,7
-14,0	15,4	7,2	4,1	Estados Unidos	-16,4	14,8	3,8	2,8
-14,9	11,6	5,5	-0,2	Unión Europea (27)	-14,5	9,6	2,8	-2,8
-9,7	16,0	6,0	3,6	Economías en desarrollo	-10,2	18,8	7,4	4,5
<i>de las cuales:</i>								
-9,5	8,8	-8,3	5,7	África	-6,2	8,4	2,8	8,0
-7,4	8,3	4,6	2,2	Países en desarrollo de América	-17,9	22,5	10,8	2,5
-9,9	18,3	7,8	3,7	Asia	-9,1	19,3	3,5	4,6
<i>de la cual:</i>								
-14,1	29,1	13,0	7,2	China	-1,1	25,4	10,3	5,9
-6,8	14,0	14,2	-2,5	India	-0,9	13,8	9,1	5,8
3,2	14,7	9,7	1,5	República de Corea	-2,3	17,3	4,1	1,2
-4,8	5,7	6,5	6,9	Asia Occidental	-14,2	8,4	8,1	5,8
-14,4	11,3	4,2	1,0	Economías en transición	-28,2	15,9	15,7	3,9

Fuente: Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en UNCTADstat.

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

en desarrollo de Asia solo lograron un crecimiento de las exportaciones del 3,7% debido, en concreto, a la caída de los envíos desde la India (-2,5%). En concordancia con el crecimiento económico más lento de la región, las exportaciones de los países en desarrollo de América crecieron a un ritmo más lento (2,2%), aunque la Unión Europea siga siendo la región que obtuvo los peores resultados. Por el lado de las importaciones, el crecimiento de los volúmenes a nivel mundial se ralentizó considerablemente en 2012 (crecimiento del 1,6%) y las importaciones realizadas por los países desarrollados disminuyeron un 0,5% (en 2011, crecimiento del 3,4%). Las importaciones realizadas por los países en desarrollo y las economías en transición registraron una desaceleración rápida que se calcula, respectivamente, en el 4,5% y el 3,9%.

La OMC, que tiene expectativas de un repunte moderado de la demanda de importaciones de las economías desarrolladas y de la mayoría de las regiones en desarrollo, prevé que el comercio mundial de mercancías crezca un 3,3% en 2013, una tasa inferior al promedio de los últimos 20 años (5,3%) (OMC, 2013). Se prevé que los volúmenes de exportación e importación de las economías desarrolladas aumenten con igual velocidad, el 1,4%. En conjunto, está previsto que las exportaciones de las economías en desarrollo y las economías en transición aumenten un 5,3%, mientras que se prevé que sus importaciones crezcan el 5,9%.

Además de los riesgos de depresión a los que se enfrenta la economía mundial, el crecimiento previsto del comercio mundial de mercancías podría también verse frenado por el auge del proteccionismo y la mayor escasez de financiación del comercio. Informes de la OMC y de la Comisión Europea ponen de relieve el aumento de las medidas proteccionistas desde 2008 (Economist Intelligence Unit, 2013), ya que se han estado continuamente aplicando nuevas restricciones al comercio y se calcula que cerca del 3,0% del comercio mundial está afectado por las restricciones comerciales introducidas desde comienzos de la crisis (Naciones Unidas, 2012). Mientras tanto, la escasez de financiación del comercio sigue generando polémica, lo que incluye el debate del marco regulador Basilea III y las posibles restricciones que conlleve de la financiación del comercio (Economist Intelligence Unit, 2013). Desde 2011 ha disminuido la financiación del comercio por parte de los bancos europeos y dirigida a las economías en desarrollo. Un estudio del Banco Asiático de Desarrollo, realizado en

el último trimestre de 2012, indica que el déficit de financiación comercial en Asia, por ejemplo, ascendió a 425.000 millones de dólares.

Por otro lado, algunos acontecimientos pueden ayudar a impulsar el comercio, como el impacto positivo que se espera que tenga el paquete de estímulos fiscales del Japón y la política monetaria expansiva; el crecimiento relativamente fuerte del PIB de China; el incremento de los envíos de China a los Estados Unidos, en la medida en que este se ha convertido en el principal socio comercial de China, sustituyendo a la Unión Europea; y la proliferación de acuerdos de liberalización del comercio. A este respecto, cabe mencionar el compromiso de noviembre de 2011 suscrito por nueve países, entre ellos, los Estados Unidos, México, el Canadá y el Japón, para llegar a un acuerdo amplio conocido como el Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (TPP) (Economist Intelligence Unit, 2013). Otras iniciativas importantes son el proyecto de acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y los Estados Unidos; el acuerdo de ampliación de la alianza económica entre los Estados Unidos y la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), que creará nuevos vínculos entre las economías de la ASEAN y el TPP; una nueva Asociación Económica Integral Regional, que promueve el grupo ASEAN Plus 6 (Australia, China, India, Japón, Nueva Zelandia y República de Corea); la negociación en curso de un acuerdo trilateral de comercio entre China, el Japón y la República de Corea; y la negociación actual de un acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y el Japón. A su vez, y mientras se están redactando estas páginas, se ha informado de que la negociación de un acuerdo entre la Unión Europea y la India estaría en su fase final. Aunque los acuerdos comerciales, en caso de tener éxito, puedan impulsar las corrientes internacionales de comercio, sigue suscitando alguna preocupación que puedan marginar comercialmente a algún país que no haya tomado parte en las negociaciones, especialmente si no existe un acuerdo mundial de comercio en vigor.

En conclusión, las consecuencias de la crisis de la Unión Europea sobre las economías en desarrollo se pueden comprobar en la reducción del comercio, de las corrientes de capital privado, de las remesas y de la ayuda, mientras que la ralentización de las economías de China y la India tiene repercusión en otras regiones en desarrollo y países de ingresos bajos. A pesar de las actuales condiciones difíciles del mercado y en particular de las frágiles perspectivas

de Europa, está previsto que el crecimiento mundial continúe, impulsado principalmente por los países en desarrollo, incluida China. También se espera que otros países de Asia y África, y otros países en desarrollo de América, abran importantes oportunidades, no solo en términos de crecimiento económico y de expansión comercial sino también de tráfico marítimo.

B. TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

1. Tendencias generales del tráfico marítimo

El tráfico marítimo internacional, impulsado en particular por el auge de la demanda interna china y por el incremento del comercio interno de Asia y Sur-Sur, tuvo un mejor comportamiento que la economía mundial y se calcula que su volumen aumentó un 4,3% en 2012, una tasa muy próxima a la de 2011. Se movieron cerca de 9.200 millones de toneladas de mercancías en los puertos de todo el mundo y el tráfico de buques tanque (petróleo crudo, derivados del petróleo y gas) representó menos de un tercio del total, mientras que el de buques de carga seca representaba la mayor parte del tráfico marítimo restante (cuadros 1.3 y 1.4, gráfico 1.2 y anexo I).

El fuerte crecimiento de los envíos de carga seca (5,7%) siguió siendo el pilar central de la expansión de 2012, impulsado especialmente por el rápido crecimiento continuo de los volúmenes de graneles secos. Para satisfacer la creciente demanda asiática de mineral de hierro y carbón, y de acuerdo con una tendencia a largo plazo, los envíos de los graneles secos más importantes crecieron a una tasa del 7,2%. China, que ha contribuido de manera considerable al crecimiento del tráfico marítimo en los últimos años, sigue generando unos volúmenes de importación impresionantes. Aunque el crecimiento de las importaciones de mineral de hierro se haya moderado en comparación con los altos niveles anteriores, las importaciones de carbón han suplido esta diferencia.

El crecimiento del tráfico contenedorizado, medido en unidades equivalentes de 20 pies (TEU), se frenó de manera considerable en 2012, creciendo el volumen el 3,2%, por debajo del 13,1% de 2010 y el 7,1% de 2011. La caída de la demanda de importaciones de Europa y los efectos colaterales consecuentes sobre el volumen mundial de las exportaciones, en particular las de Asia, han contribuido notablemente a la desaceleración.

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

Año	Petróleo y gas	Graneles principales ^a	Otra carga seca	Total (todas las cargas)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 836	2 665	3 664	9 165

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos proporcionados por los países informantes y datos obtenidos de fuentes gubernamentales pertinentes, del sector portuario y otras fuentes especializadas. Los datos de 2006 y años sucesivos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de los informes, con inclusión de cifras más recientes y una información mejor con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras relativas a 2012 se han calculado sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

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

A lo largo de 2012, los volúmenes de petróleo crudo y de productos derivados del petróleo han crecido marginalmente un 1,5%. Sin embargo, cabe señalar que, a la vez que la recesión económica, los elevados precios del petróleo y las nuevas tecnologías redujeron la demanda de petróleo crudo, el comercio de derivados del petróleo tenía en comparación unos resultados mucho mejores. En lo que respecta al comercio de gas, las escasas instalaciones de licuefacción que entraron en servicio durante el año han limitado su volumen, que solo creció un moderado 1,6%.

Los países en desarrollo siguieron aumentando su contribución al tráfico marítimo internacional, lo que es atribuible en gran medida a su mayor participación en el sistema mundial de comercio. En 2012 sumaron el 60% de las mercancías cargadas en todo el mundo y el 58% de las mercancías descargadas (gráfico 1.3 a)). Sin embargo, aunque la contribución porcentual de este grupo haya aumentado, las contribuciones individuales de los países han sido desiguales, lo que muestra sus distintos niveles

Cuadro 1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2012, por tipo de carga, grupos de países y regiones

Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca	Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca
Millones de toneladas									
Mundo	2006	7 700,3	1 783,4	914,8	5 002,1	7 878,3	1 931,2	893,7	5 053,4
	2007	8 034,1	1 813,4	933,5	5 287,1	8 140,2	1 995,7	903,8	5 240,8
	2008	8 229,5	1 785,2	957,0	5 487,2	8 286,3	1 942,3	934,9	5 409,2
	2009	7 858,0	1 710,5	931,1	5 216,4	7 832,0	1 874,1	921,3	5 036,6
	2010	8 408,9	1 787,7	983,8	5 637,5	8 443,8	1 933,2	979,2	5 531,4
	2011	8 784,3	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 797,7	1 896,5	1 037,7	5 863,5
	2012	9 165,3	1 785,4	1 050,9	6 329,0	9 183,7	1 928,7	1 054,9	6 200,1
Economías desarrolladas	2006	2 460,5	132,9	336,4	1 991,3	4 164,7	1 282,0	535,5	2 347,2
	2007	2 608,9	135,1	363,0	2 110,8	3 990,5	1 246,0	524,0	2 220,5
	2008	2 715,4	129,0	405,3	2 181,1	4 007,9	1 251,1	523,8	2 233,0
	2009	2 554,3	115,0	383,8	2 055,5	3 374,4	1 125,3	529,9	1 719,2
	2010	2 865,4	135,9	422,3	2 307,3	3 604,5	1 165,4	522,6	1 916,5
	2011	2 982,5	117,5	451,9	2 413,1	3 632,3	1 085,6	581,3	1 965,4
	2012	3 162,9	121,6	447,3	2 594,0	3 678,8	1 097,7	573,7	2 007,5
Economías en transición	2006	410,3	123,1	41,3	245,9	70,6	5,6	3,1	61,9
	2007	407,9	124,4	39,9	243,7	76,8	7,3	3,5	66,0
	2008	431,5	138,2	36,7	256,6	89,3	6,3	3,8	79,2
	2009	505,3	142,1	44,4	318,8	93,3	3,5	4,6	85,3
	2010	515,7	150,2	45,9	319,7	122,1	3,5	4,6	114,0
	2011	505,0	132,6	42,0	330,5	156,7	4,2	4,4	148,1
	2012	542,1	136,6	41,1	364,4	149,2	3,8	4,0	141,4
Economías en desarrollo	2006	4 829,5	1 527,5	537,1	2 765,0	3 642,9	643,6	355,1	2 644,3
	2007	5 020,8	1 553,9	530,7	2 932,6	4 073,0	742,4	376,3	2 954,3
	2008	5 082,6	1 518,0	515,1	3 049,6	4 189,1	684,9	407,2	3 097,0
	2009	4 798,4	1 453,5	502,9	2 842,0	4 364,2	745,3	386,9	3 232,1
	2010	5 027,8	1 501,6	515,6	3 010,5	4 717,3	764,4	452,0	3 500,9
	2011	5 296,8	1 509,4	540,4	3 247,0	5 008,8	806,7	452,1	3 750,0
	2012	5 460,3	1 527,2	562,5	3 370,6	5 355,7	827,3	477,2	4 051,2
África	2006	721,9	353,8	86,0	282,2	349,8	41,3	39,4	269,1
	2007	732,0	362,5	81,8	287,6	380,0	45,7	44,5	289,8
	2008	766,7	379,2	83,3	304,2	376,6	45,0	43,5	288,1
	2009	708,0	354,0	83,0	271,0	386,8	44,6	39,7	302,5

Cuadro 1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2012, por tipo de carga, grupos de países y regiones (continuación)

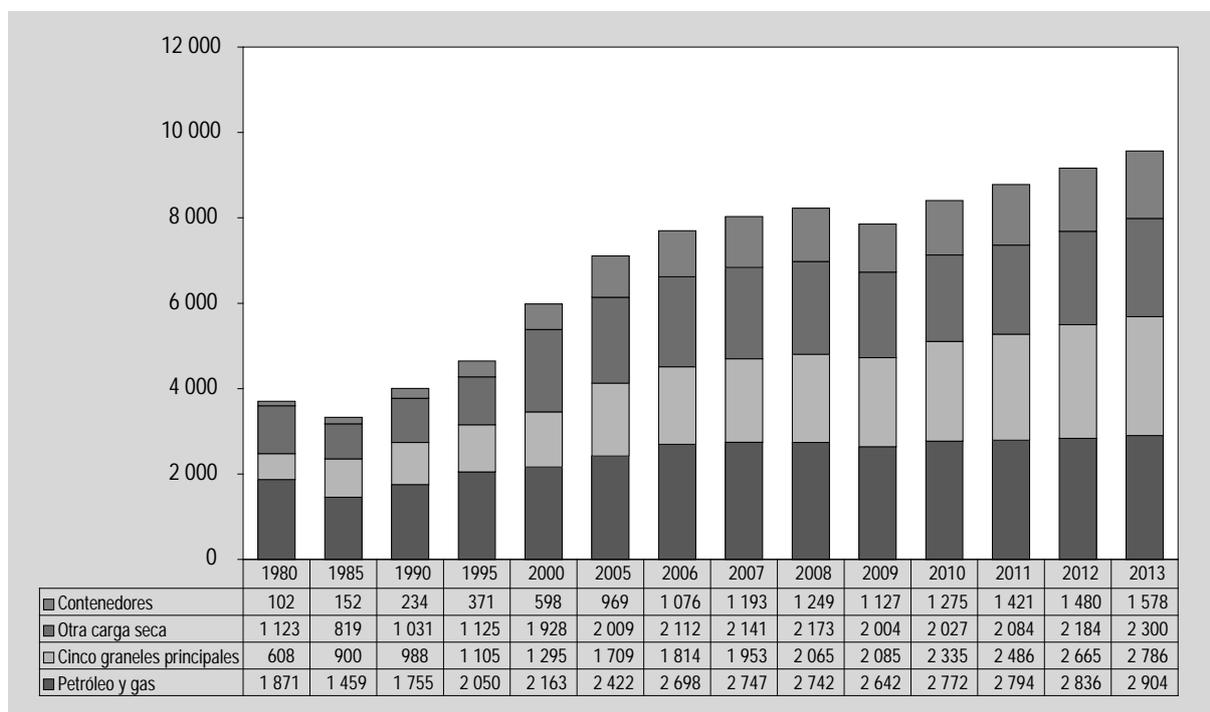
Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca	Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca
	2010	754,0	351,1	92,0	310,9	416,9	42,7	40,5	333,7
	2011	723,7	338,0	68,5	317,2	378,2	37,8	46,3	294,1
	2012	787,3	370,1	72,6	344,6	407,7	35,9	51,7	320,1
América	2006	1 030,7	251,3	93,9	685,5	373,4	49,6	60,1	263,7
	2007	1 067,1	252,3	90,7	724,2	415,9	76,0	64,0	275,9
	2008	1 108,2	234,6	93,0	780,6	436,8	74,2	69,9	292,7
	2009	1 029,8	225,7	74,0	730,1	371,9	64,4	73,6	234,0
	2010	1 172,6	241,6	85,1	846,0	448,7	69,9	74,7	304,2
	2011	1 239,2	253,8	83,5	901,9	508,3	71,1	73,9	363,4
	2012	1 287,2	250,7	91,6	944,9	538,5	77,5	79,4	381,6
Asia	2006	3 073,1	921,2	357,0	1 794,8	2 906,8	552,7	248,8	2 105,3
	2007	3 214,6	938,2	358,1	1 918,3	3 263,6	620,7	260,8	2 382,1
	2008	3 203,6	902,7	338,6	1 962,2	3 361,9	565,6	286,8	2 509,5
	2009	3 054,3	872,3	345,8	1 836,3	3 592,4	636,3	269,9	2 686,2
	2010	3 094,6	907,5	338,3	1 848,8	3 838,2	651,8	333,1	2 853,4
	2011	3 326,7	916,0	388,2	2 022,6	4 108,8	697,8	328,0	3 082,9
	2012	3 376,7	904,7	397,5	2 074,5	4 396,2	713,8	341,5	3 340,9
Oceanía	2006	3,8	1,2	0,1	2,5	12,9	0,0	6,7	6,2
	2007	7,1	0,9	0,1	2,5	13,5	0,0	7,0	6,5
	2008	4,2	1,5	0,1	2,6	13,8	0,0	7,1	6,7
	2009	6,3	1,5	0,2	4,6	13,1	0,0	3,6	9,5
	2010	6,5	1,5	0,2	4,8	13,4	0,0	3,7	9,7
	2011	7,1	1,6	0,2	5,3	13,5	0,0	3,9	9,6
	2012	9,0	1,6	0,8	6,6	13,3	0,0	4,6	8,6
Porcentajes									
Mundo	2006	100,0	23,2	11,9	65,0	100,0	24,5	11,3	64,1
	2007	100,0	22,6	11,6	65,8	100,0	24,5	11,1	64,4
	2008	100,0	21,7	11,6	66,7	100,0	23,4	11,3	65,3
	2009	100,0	21,8	11,8	66,4	100,0	23,9	11,8	64,3
	2010	100,0	21,3	11,7	67,0	100,0	22,9	11,6	65,5
	2011	100,0	20,0	11,8	68,2	100,0	21,6	11,8	66,6
	2012	100,0	19,5	11,5	69,1	100,0	21,0	11,5	67,5
Economías desarrolladas	2006	32,0	7,4	36,8	39,8	52,9	66,4	59,9	46,4
	2007	32,5	7,5	38,9	39,9	49,0	62,4	58,0	42,4
	2008	33,0	7,2	42,3	39,7	48,4	64,4	56,0	41,3
	2009	32,5	6,7	41,2	39,4	43,1	60,0	57,5	34,1
	2010	34,1	7,6	42,9	40,9	42,7	60,3	53,4	34,6
	2011	34,0	6,7	43,7	40,3	41,3	57,2	56,0	33,5
	2012	34,5	6,8	42,6	41,0	40,1	56,9	54,4	32,4
Economías en transición	2006	5,3	6,9	4,5	4,9	0,9	0,3	0,3	1,2
	2007	5,1	6,9	4,3	4,6	0,9	0,4	0,4	1,3
	2008	5,2	7,7	3,8	4,7	1,1	0,3	0,4	1,5

Cuadro 1.4. Tráfico marítimo mundial en 2006-2012, por tipo de carga, grupos de países y regiones (continuación)

Grupos de países	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca	Total	Crudos	Derivados del petróleo y gas	Carga seca
	2009	6,4	8,3	4,8	6,1	1,2	0,2	0,5	1,7
	2010	6,1	8,4	4,7	5,7	1,4	0,2	0,5	2,1
	2011	5,7	7,5	4,1	5,5	1,8	0,2	0,4	2,5
	2012	5,9	7,7	3,9	5,8	1,6	0,2	0,4	2,3
Economías en desarrollo	2006	62,7	85,6	58,7	55,3	46,2	33,3	39,7	52,3
	2007	62,5	85,7	56,9	55,5	50,0	37,2	41,6	56,4
	2008	61,8	85,0	53,8	55,6	50,6	35,3	43,6	57,3
	2009	61,1	85,0	54,0	54,5	55,7	39,8	42,0	64,2
	2010	59,8	84,0	52,4	53,4	55,9	39,5	46,2	63,3
	2011	60,3	85,8	52,2	54,2	56,9	42,5	43,6	64,0
	2012	59,6	85,5	53,5	53,3	58,3	42,9	45,2	65,3
África	2006	9,4	19,8	9,4	5,6	4,4	2,1	4,4	5,3
	2007	9,1	20,0	8,8	5,4	4,7	2,3	4,9	5,5
	2008	9,3	21,2	8,7	5,5	4,5	2,3	4,7	5,3
	2009	9,0	20,7	8,9	5,2	4,9	2,4	4,3	6,0
	2010	9,0	19,6	9,4	5,5	4,9	2,2	4,1	6,0
	2011	8,2	19,2	6,6	5,3	4,3	2,0	4,5	5,0
	2012	8,6	20,7	6,9	5,4	4,4	1,9	4,9	5,2
América	2006	13,4	14,1	10,3	13,7	4,7	2,6	6,7	5,2
	2007	13,3	13,9	9,7	13,7	5,1	3,8	7,1	5,3
	2008	13,5	13,1	9,7	14,2	5,3	3,8	7,5	5,4
	2009	13,1	13,2	7,9	14,0	4,7	3,4	8,0	4,6
	2010	13,9	13,5	8,7	15,0	5,3	3,6	7,6	5,5
	2011	14,1	14,4	8,1	15,1	5,8	3,7	7,1	6,2
	2012	14,0	14,0	8,7	14,9	5,9	4,0	7,5	6,2
Asia	2006	39,9	51,7	39,0	35,9	36,9	28,6	27,8	41,7
	2007	40,0	51,7	38,4	36,3	40,1	31,1	28,9	45,5
	2008	38,9	50,6	35,4	35,8	40,6	29,1	30,7	46,4
	2009	38,9	51,0	37,1	35,2	45,9	34,0	29,3	53,3
	2010	36,8	50,8	34,4	32,8	45,5	33,7	34,0	51,6
	2011	37,9	52,1	37,5	33,8	46,7	36,8	31,6	52,6
	2012	36,8	50,7	37,8	32,8	47,9	37,0	32,4	53,9
Oceanía	2006	0,0	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,7	0,1
	2007	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2008	0,1	0,1	0,01	0,0	0,2	–	0,8	0,1
	2009	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2010	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2011	0,1	0,1	0,02	0,1	0,2	–	0,4	0,2
	2012	0,1	0,1	0,08	0,1	0,1	–	0,4	0,1

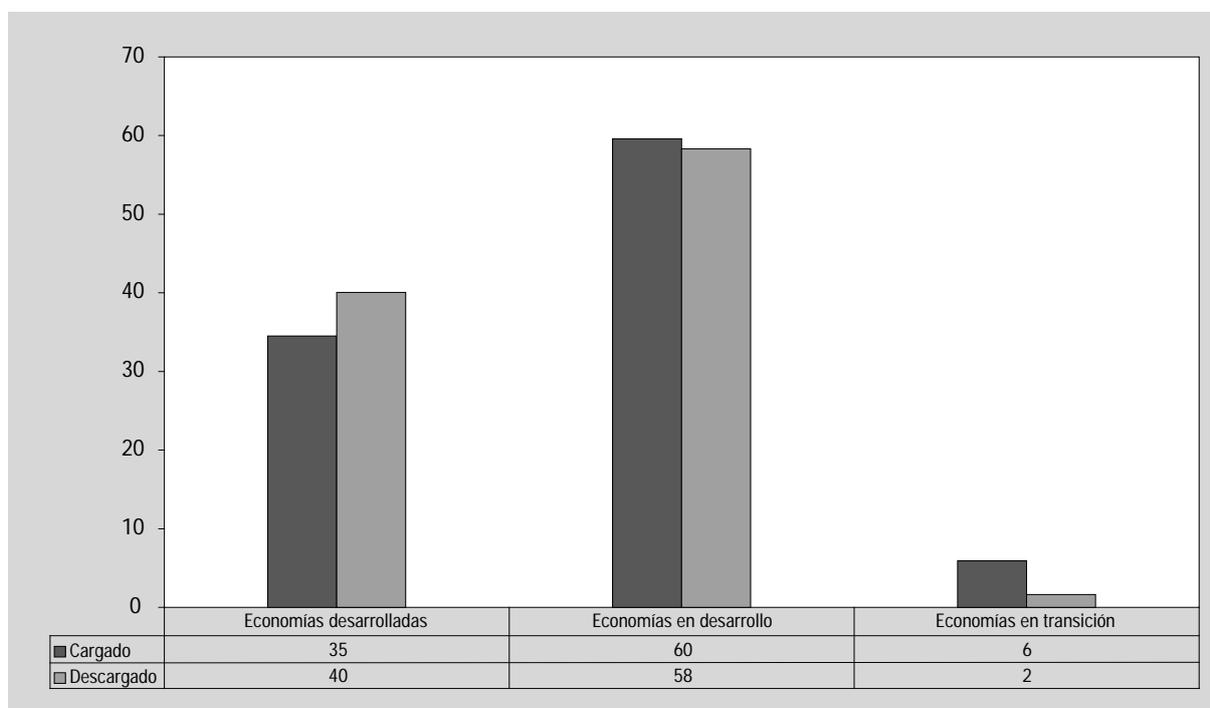
Fuente: Recopilación de la secretaria de la UNCTAD, con datos proporcionados por los países informantes y datos obtenidos de fuentes gubernamentales importantes, del sector portuario y otras fuentes especializadas. Los datos de 2006 y sucesivos han sido revisados y actualizados para dar cabida a mejoras en la presentación de los informes, con inclusión de cifras más recientes y una información mejor con respecto al desglose por tipo de carga. Las cifras correspondientes a 2012 son estimaciones hechas sobre la base de datos preliminares o de los datos disponibles sobre el año más reciente.

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



Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números. Para el periodo 2006-2013, el desglose por tipo de carga se basa en *Shipping Review and Outlook*, varios números, publicado por Clarkson Research Services. Los datos relativos a 2013 se basan en un pronóstico de Clarkson Research Services (2013a).

Gráfico 1.3 a) Tráfico marítimo mundial por grupos de países, 2012 (en porcentajes del tonelaje mundial)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos proporcionados por los países informantes y datos obtenidos de fuentes gubernamentales pertinentes, del sector portuario y otras fuentes especializadas. Las estimaciones se basan en datos provisionales o en los datos disponibles sobre el año más reciente.

respectivos de integración en las redes de comercio y las cadenas de suministro mundiales.

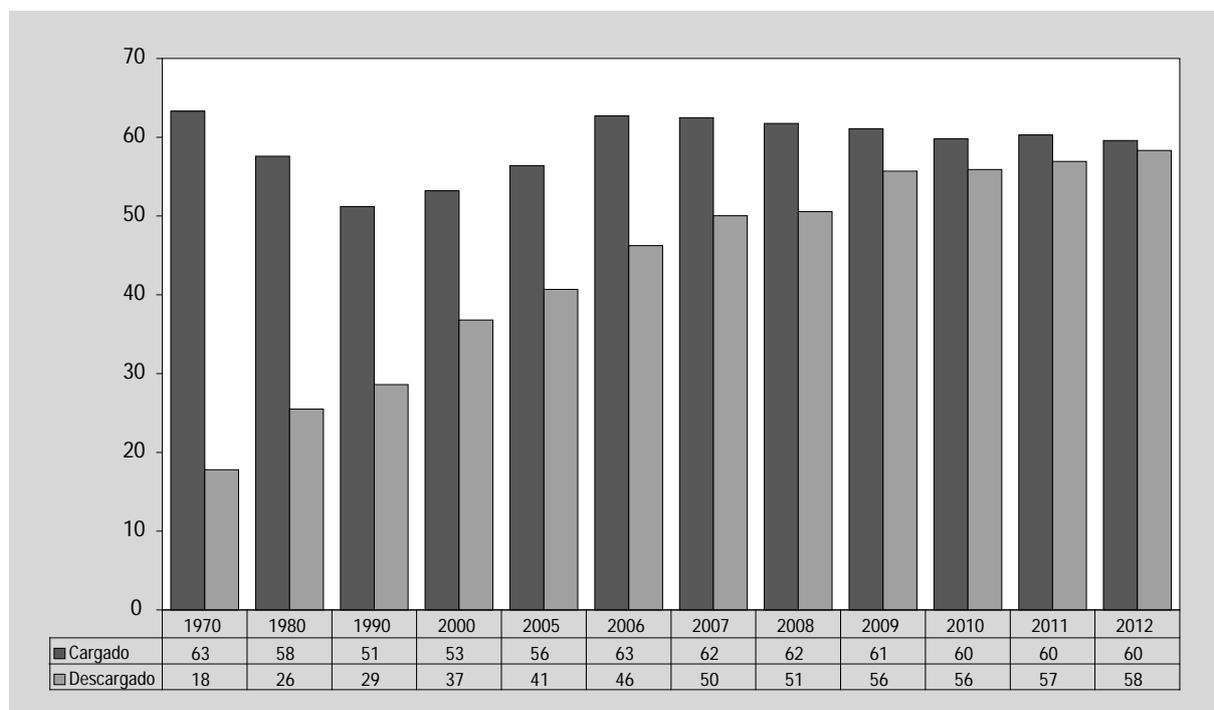
Aunque, en consonancia con tendencias anteriores, el volumen de las mercancías embarcadas en puertos de países en desarrollo superara el de las mercancías desembarcadas (gráfico 1.3 b)), su magnitud respectiva ha evolucionado a lo largo de los cuatro últimos decenios hasta alcanzar casi la paridad en 2012. Empujados por el rápido crecimiento de la demanda de importaciones de las regiones en desarrollo, que se explica por su proceso de industrialización y el aumento acelerado de la demanda de los consumidores, por primera vez en la historia es probable que el volumen de las mercancías desembarcadas en los países en desarrollo supere en breve el de las mercancías embarcadas.

Si se hace un desglose por regiones se observa que, en 2012, Asia siguió estando a la cabeza como la región principal de carga y descarga. Entre las principales zonas de carga y de descarga cabe enumerar, en orden descendente y en lo que respecta a las cargas, América, Europa, Oceanía y África, y en lo que respecta a las descargas, Europa, América, África y Oceanía (gráfico 1.3 c)).

África atrae cada vez más atención como una región con un potencial importante para el tráfico marítimo. Aunque el papel de África en el tráfico marítimo sea todavía comparativamente reducido, con seguridad adquirirá más importancia en la medida en que el continente se prepara para explotar sus enormes recursos y que la demanda de consumo crece a la vez que mejoran los niveles de ingresos. África cada vez es más atractiva, para Asia en particular; el valor del comercio entre estas dos regiones ha crecido mucho (*Fairplay*, 2013a). Aunque la Unión Europea siga siendo el mayor socio comercial de África, China ya ha superado a los Estados Unidos como el mayor socio comercial individual. Las corrientes comerciales entre los Estados Unidos y África tuvieron un valor en 2011 de 123.000 millones de dólares, mientras que las corrientes entre China y África se situaron en torno a los 133.000 millones (*Fairplay*, 2013a).

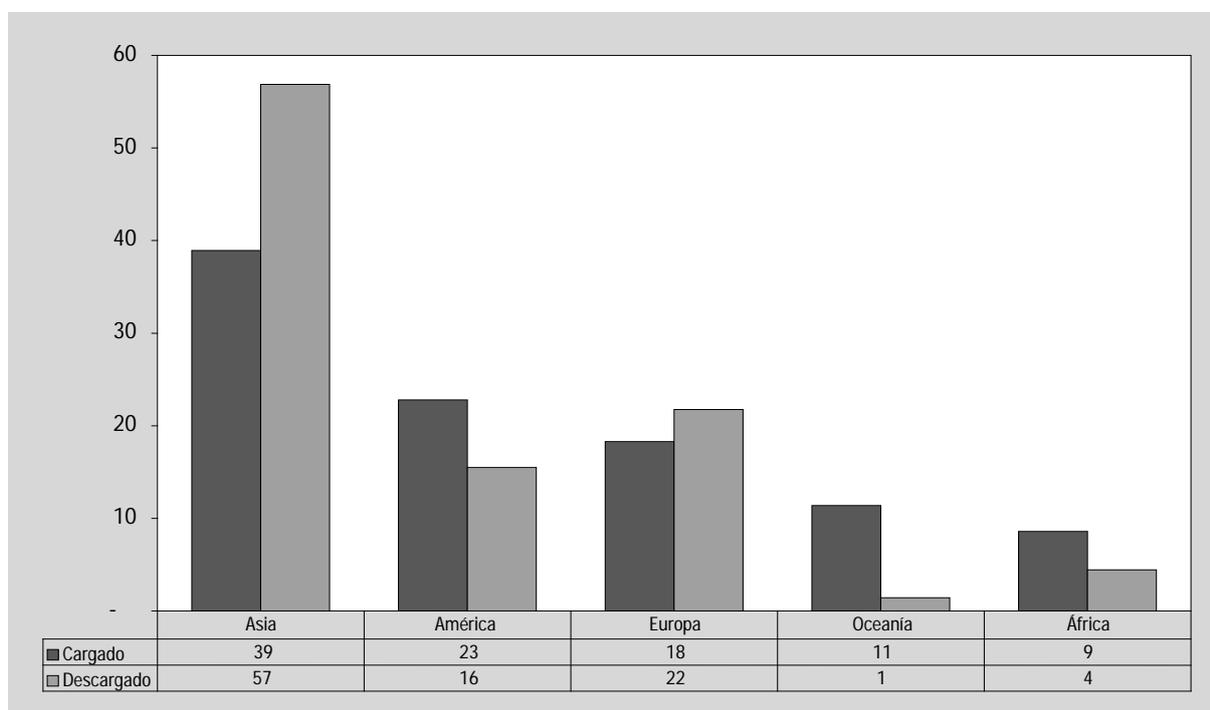
Recientemente, China y la República Unida de Tanzania han firmado un acuerdo para construir en el país un puerto y una zona industrial de primer orden con unos costes estimados de más de 10.000 millones de dólares (Departamento de las Naciones Unidas de Asuntos Económicos y Sociales, 2013c).

Gráfico 1.3 b) Participación de los países en desarrollo en el tráfico marítimo mundial, años indicados (en porcentajes del tonelaje mundial)



Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números.

Gráfico 1.3 c) Tráfico marítimo mundial por regiones, 2012 (en porcentajes del tonelaje mundial)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos proporcionados por los países informantes y datos obtenidos de fuentes gubernamentales importantes, del sector portuario y otras fuentes especializadas. Las estimaciones se basan en datos provisionales o en los datos disponibles sobre el año más reciente.

A consecuencia de un nuevo hallazgo de gas natural en las costas de la República Unida de Tanzania, una compañía petrolera planea actualmente la construcción de una planta de gas natural licuado (GNL), valorada en 14.000 millones de dólares (Departamento de las Naciones Unidas de Asuntos Económicos y Sociales, 2013c). El comercio marítimo de África podría prosperar con estas novedades, ya que está cada vez más dejando de ser un nicho de mercado para los operadores marítimos para ganarse la condición de mercado ordinario (Fairplay, 2013b). De acuerdo con el Banco Africano de Desarrollo, el tráfico portuario de África pasará de 265 millones de toneladas en 2009 a más de 2.000 millones en 2040 y el volumen transportado aumentará de 6 a 8 veces, en particular en algunos países sin litoral, donde aumentará hasta 14 veces (Fairplay, 2013a). Como muestra de este crecimiento previsto, se informa de que las inversiones en las zonas francas de Nigeria han alcanzado los 9.400 millones de dólares y se dice que 6 de las 25 zonas francas previstas en total en el país ya están en construcción y 4 en la fase de diseño (P.M. News Nigeria, 2013).

El déficit de infraestructuras sigue siendo un reto que lastra el tráfico marítimo de muchas regiones en desarrollo, incluida África. Se ha estimado que, durante el periodo que va de 2009 a 2030, el mundo tendrá unas necesidades de infraestructuras de transporte de 11 billones de dólares (OCDE, 2011). Para colmar la diferencia atribuible al gran déficit de infraestructuras de los países en desarrollo, también en el transporte, los cálculos disponibles indican que el gasto tendrá que situarse entre 1,8 y 2,3 billones de dólares anuales en 2020, frente a los niveles actuales de 0,8-0,9 billones de dólares al año (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013). Para África resulta clave elevar la inversión en infraestructuras de transporte, en especial porque el continente se está posicionando cada vez más como una zona importante para el tráfico marítimo. En este contexto, un "Sur" emergente se presenta como una oportunidad para desarrollar nuevas estructuras y alianzas innovadoras, con el objetivo también de financiar el desarrollo y el mantenimiento de las infraestructuras de transporte. A propósito de esto, en su cumbre anual celebrada en marzo de 2013, el Brasil, la Federación de Rusia, la India, China y Sudáfrica (los BRICS) acordaron crear

un Banco BRICS de Desarrollo que financie proyectos en países en desarrollo, lo que incluye proyectos de construcción de infraestructuras (*Voice of America News*, 2013).

Con la vista puesta en el futuro, algunos analistas predicen que el valor del comercio mundial de mercancías se duplicará con creces entre 2010 y 2020, y que las exportaciones chinas a Europa tendrán casi el doble de valor que las exportaciones de los Estados Unidos a Europa (Ernst and Young, 2011). También esperan que el comercio interno de Asia crezca rápidamente hasta alcanzar los 5 billones de dólares y que las exportaciones de Europa a África y Asia Occidental sean en torno a un 50% superiores a sus exportaciones a los Estados Unidos. En términos de contribución sectorial, se espera que, durante los próximos diez años, el comercio de maquinaria, equipo de transporte, productos eléctricos de consumo (por ejemplo, computadoras, televisiones o lavadoras) y de productos industriales supongan la mayor parte del comercio mundial de mercancías (Ernst and Young, 2011). Según las proyecciones de algunos observadores, el consumo anual de las economías en desarrollo en 2025 ascenderá a 30 billones de dólares y cabe esperar que las economías en desarrollo aporten más de la mitad de los 1.000 millones de hogares cuyos ingresos anuales sean superiores al nivel de 20.000 dólares (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2013). Si estas proyecciones se cumplen, es probable que cambien las pautas y dinámicas de crecimiento del comercio. En lo tocante al tráfico marítimo, las previsiones disponibles apuntan también a un crecimiento continuo y, de acuerdo con una estimación para 2013, se espera que el crecimiento sea del 4,2% (Clarkson Research Services, 2013a).

En este contexto de eclosión de oportunidades comerciales en las economías en desarrollo emergentes y de crecimiento previsto del comercio mundial de mercancías, y teniendo presentes los riesgos e incertidumbres actuales, el sector del transporte marítimo necesita ajustar sus estrategias comerciales para adaptarse a los cambios de la economía mundial y de las pautas del comercio, que se espera que se intensifiquen en el futuro.

2. El tráfico marítimo en toneladas-milla

La evolución de la economía mundial y los cambios del crecimiento y las pautas del comercio están

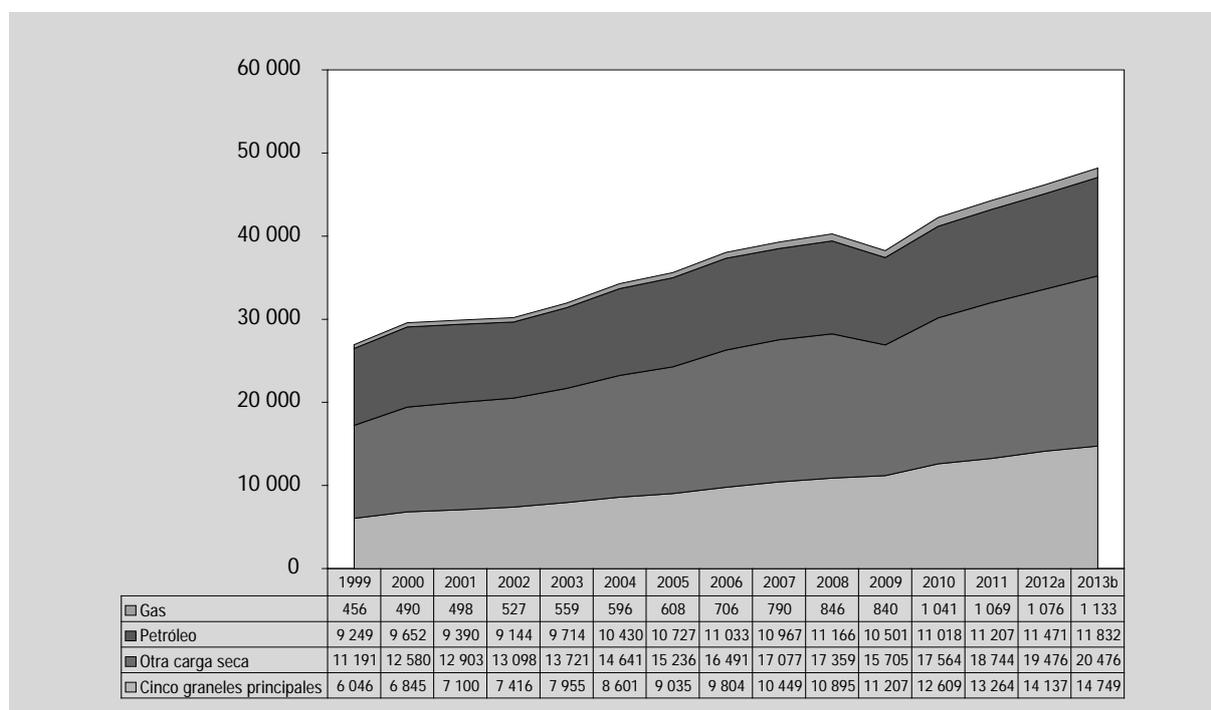
modelando la demanda de productos básicos y determinando las distancias que tienen que recorrer las mercancías. La demanda final de servicios de transporte marítimo, medida en toneladas-milla, da una perspectiva mejor de la actividad del transporte marítimo y de la demanda de capacidad de los buques.

En 2012, el crecimiento en toneladas-milla logrado por el transporte marítimo fue del 4,2%, por debajo del 4,9% obtenido en 2011. Las mercancías a granel, concretamente minerales y materias primas, sumaron cerca de tres cuartos del total de toneladas-milla registrado en 2012 (gráfico 1.4). Los cinco principales graneles secos (es decir, carbón, mineral de hierro, cereales, bauxita/alúmina y fosfato natural) son el motor principal del crecimiento, al aumentar las toneladas-milla el 6,6%, en comparación con el 6,1% de los graneles secundarios, el 3,9% de las otras cargas secas, incluido el comercio contenedorizado, el 2,4% del petróleo y sus derivados, y el 0,7% del gas. Gran parte del crecimiento se debió al rápido incremento (11,8%), en toneladas-milla, de los servicios de transporte de carbón, seguido por el crecimiento generado por el comercio de cereales y de mineral de hierro, que se situó, respectivamente, en el 6,2% y el 4,1%.

Es interesante señalar que, con todo lo que se ha dicho sobre el cambio geográfico del comercio mundial y la necesidad creciente de diversificar las fuentes de suministro, que a menudo implican envíos que suponen travesías más largas, el promedio de las distancias recorridas por el tráfico marítimo mundial parece haberse mantenido constante con el paso del tiempo. Entre 1970 y 2008, el promedio de la distancia recorrida por una carga ha permanecido estable, cifrándose en 4.100 millas náuticas (Crowe, 2012). Esta tendencia refleja en particular la importancia creciente del comercio interno de las regiones y, en menor medida, que parte de la producción se realiza más cerca de los mercados, aunque en este último caso siga abierto el debate sobre el interés de la "proximidad de las fuentes de producción".

Gran parte del incremento del promedio de las distancias recorridas durante 1970-2008 se debió al comercio de los cinco graneles principales, ya que este promedio pasó de 4.600 a 5.400 millas náuticas debido al rápido aumento de la demanda de importaciones de las regiones en desarrollo de mayor crecimiento, singularmente China (Crowe, 2012). La fuerte demanda de Asia de importaciones de carbón y de mineral de hierro ha contribuido considerablemente

Gráfico 1.4. Tráfico marítimo mundial en toneladas-milla de carga y por tipo de carga, 1999-2013
(en miles de millones de toneladas-milla)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services (2013a).

^a Estimaciones.

^b Previsiones.

al crecimiento del volumen de comercio de graneles secos. Además de China, también ha sido considerable el aumento de la demanda de mineral de hierro y de carbón de otras economías de rápido crecimiento, como la India y la República de Corea. Los envíos de mineral de hierro del Brasil han explicado la mayor parte del crecimiento en toneladas-milla, dadas las distancias que supone el comercio entre este país y China. El promedio de las distancias recorridas en el comercio de mineral de hierro ha subido un 6,7% entre 2000 y 2012 mientras que, durante el mismo período, el promedio de las distancias recorridas en el comercio de carbón bajó un 13,1%, hasta las 4.002 millas, lo que refleja, concretamente, las menores distancias que hay entre China, Australia e Indonesia (Crowe, 2012). Más recientemente, la revolución que ha supuesto el gas de esquisto en los Estados Unidos ha significado que en la actualidad haya más carbón disponible para exportar, incluso a Europa y Asia. En consecuencia, las toneladas-milla de las exportaciones de carbón de los Estados Unidos se están disparando. En 2011, sus exportaciones de carbón eran un 127% superiores a las de 2007, mientras que

el promedio de crecimiento en toneladas-milla fue del 152% (Clarkson Research Services, 2012a). Otro acontecimiento distinto que afecta al comercio de graneles secos ha hecho que algunos observadores predigan que si la nueva normativa de Indonesia, uno de los principales suministradores de minerales como el carbón, la bauxita y el níquel con destino a China, efectivamente limita las exportaciones del país, es probable que China busque fuentes alternativas, incluso desde lugares relativamente distantes, como Australia. En consecuencia, es probable que aumenten los envíos de graneles secos y las millas. En lo tocante al comercio de cereales, su porcentaje sobre el total de toneladas-milla pasó del 4,2% en 2000 al 5,4% en 2012 y la gran disminución de las exportaciones de los Estados Unidos se vio compensada, en términos de toneladas-milla, por el auge de las exportaciones del Brasil. Entre 2000 y 2012, el promedio de las distancias recorridas por las cargas de cereales aumentó un 17,8%, hasta alcanzar las 6.807 millas, fruto del rápido crecimiento de las corrientes con origen en los países en desarrollo de América y con destino a China (Crowe, 2012).

En 2012, el comercio contenedorizado en toneladas-milla creció el 3,0%, frente al 8,8% en 2011. Entre 2000 y 2012, el promedio de las distancias recorridas por el comercio contenedorizado cayó un 1,2% y la bajada del comercio de larga distancia entre Asia y Europa, y transpacífico, se vio mitigada por el rápido crecimiento de las corrientes comerciales de corta distancia dentro de Asia. Sin embargo, es probable que el continuo aumento del volumen del comercio de larga distancia Norte-Sur haga que aumente el promedio de las distancias recorridas por contenedores (Crowe, 2012).

Las cargas de los buques tanque, incluidos los crudos, los derivados del petróleo y el gas, sumaron más de un cuarto del total de toneladas-milla en 2012, por debajo de la proporción de más de un tercio en 2000. Dentro del tráfico de cargas de los buques tanque, el petróleo crudo se llevó la parte del león (19,1%), seguido de los derivados del petróleo (5,7%) y el gas (2,3%). El promedio de las distancias recorridas por el petróleo crudo se redujo marginalmente (-1,2%) entre 2000 y 2012. En contraste, y reflejando el crecimiento de las importaciones de larga distancia a Asia y las corrientes de los Estados Unidos a los países en desarrollo de América, el promedio de las distancias recorridas por los derivados del petróleo subió un 6,4%.¹ Es probable que este crecimiento se mantenga, a la vista, entre otras cosas, de los elementos siguientes: a) el cierre de refinerías en Europa, que provocará que haya menos productos destilados medios y que haya que aumentar las importaciones incluso con envíos de larga distancia desde Asia Occidental, la India y los Estados Unidos; b) la necesidad de satisfacer la demanda creciente de derivados en Asia, en particular aumentando las importaciones desde Asia Occidental; c) la intensificación de las exportaciones de los Estados Unidos a los países en desarrollo de América y posiblemente a otras regiones, como África, donde aumenta la demanda de productos destilados medios.

Otro factor que influirá en las toneladas-milla generadas por el comercio de petróleo es la estructura de producción petrolífera de los Estados Unidos, que hace que las toneladas-milla de petróleo crudo no disminuirán necesariamente siguiendo la evolución del perfil energético del país. Las refinerías de los Estados Unidos seguirán importando crudo pesado de Asia Occidental y de los países en desarrollo de América, pero no el crudo ligero producido en África Occidental, que es parecido en su estructura al crudo producido en los Estados Unidos. Por ello, ya se están

reduciendo las importaciones a los Estados Unidos desde África Occidental y gran parte de estas nuevas cargas sobrantes están siendo enviadas a Asia, con el consiguiente aumento de las toneladas-milla de crudos (*Financial Times*, 2013). Por último, dado que las diferencias de precios también influyen en la demanda de las regiones, es probable también que el incremento del comercio hacia los países de Asia donde los precios están más altos haga subir las toneladas-milla de los buques tanque. Al mismo tiempo, los oleoductos que se extienden desde Kazajstán, la Federación de Rusia y, pronto, desde Myanmar hacia China puede que recorten las toneladas-milla de crudos en el futuro, lo que tendría consecuencias en la demanda de petroleros, en su flota mundial y en sus pautas de comercio.

3. El tráfico marítimo, por tipo de carga

a) El tráfico de buques tanque

El tráfico de buques tanque está determinado en gran medida por la producción mundial de energía y la demanda agregada, la economía mundial, la demografía, la urbanización, la industrialización y, sobre todo, por la "geografía" de los excedentes y las carencias mundiales de energía. Para poner en perspectiva algunas de las evoluciones clave del tráfico de buques tanque, es importante poner de relieve desde un principio la profunda transformación estructural que se está produciendo en la actualidad.

El mapa mundial de la energía se está reconfigurando, en particular, por el auge de la producción de petróleo y de gas en los Estados Unidos, las informaciones de nuevos hallazgos de recursos minerales en varias regiones (por ejemplo, en África Oriental y el Mediterráneo) y los avances en la tecnología de extracción. El reciente auge de la producción de petróleo y gas de esquisto en los Estados Unidos, el primer consumidor de petróleo del mundo, supone por sí solo la mayor transformación del tablero de juego, cuyas implicaciones se extienden más allá de sus fronteras nacionales y tiene una gran influencia sobre el tráfico de buques tanque. La Agencia Internacional de la Energía espera que los Estados Unidos se conviertan en 2020 en un exportador neto de gas natural y que en ese mismo año superen a la Arabia Saudita como el primer productor mundial de petróleo, antes de ser casi autosuficientes energéticamente en 2035 (Agencia Internacional de la

Energía, 2012). Con miras al futuro, ello puede dar por resultado un nuevo mapa mundial de la energía en el que el volumen del comercio internacional de crudo será menor, la exportación de los Estados Unidos de productos refinados será mayor, y China y la India podrán convertirse en grandes importadores de crudo y exportadores de productos derivados del petróleo. También evolucionará la demanda según el tipo de producto derivado y los destilados medios como el gasoil utilizado en el transporte tendrán un rápido crecimiento (*Lloyd's List*, 2012a).

i) Petróleo crudo: producción y consumo

En 2012 y por tercer año consecutivo, el comercio de petróleo registró el crecimiento más lento del comercio de combustibles fósiles. En consonancia con el débil crecimiento económico mundial, particularmente en Europa, el consumo mundial de petróleo subió menos del 1%, una tasa inferior al promedio histórico (*British Petroleum*, 2013). Dado que el consumo de los países de la OCDE bajó un 1,3% en 2012, el crecimiento marginal de la demanda mundial de petróleo, que llegó a 89.8 millones de barriles por día (bpd) a lo largo del año, hay que atribuirlo a los países que no son miembros de la OCDE. Desde el punto de vista de la oferta, la producción mundial se incrementó un 2,2%, llegando el volumen total a 86,2 bpd, y los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) fueron responsables de la mayor parte de ese crecimiento. En el cuadro 1.5 se ofrece un panorama general del consumo y la producción de petróleo en el mundo.

ii) Petróleo crudo: embarques

En consonancia con la dinámica de la oferta y la demanda de petróleo, los envíos mundiales de crudo crecieron el 1,3% en 2012, llegando el volumen total a 55,3 millones de bpd. El petróleo crudo transportado a bordo de petroleros supuso dos tercios de este total y se estima que creció el 1,5%, llevando el volumen total a 1.780 millones de toneladas. El crecimiento estuvo especialmente impulsado por el incremento de la producción mundial y el incremento de las existencias antes del embargo al que se sometió el comercio de petróleo con la República Islámica del Irán. Las principales zonas de carga de crudos fueron Asia Occidental, África, los países en desarrollo de América y las economías en transición, mientras que los principales puertos de descarga se situaron en el Japón, América del Norte, Europa y los países en desarrollo de Asia.

Cuadro 1.5. Principales productores y consumidores de petróleo y gas natural en 2012 (participación porcentual en el mercado mundial)

Producción mundial de petróleo		Consumo mundial de petróleo	
Asia Occidental	33	Asia y el Pacífico	33
Economías en transición	16	América del Norte	23
América del Norte	15	Europa	15
Países en desarrollo de América	12	Países en desarrollo de América	10
África	11	Asia Occidental	9
Asia y el Pacífico	10	Economías en transición	6
Europa	4	África	4
Producción mundial de gas natural		Consumo mundial de gas natural	
América del Norte	25	América del Norte	25
Economías en transición	23	Asia y el Pacífico	19
Asia Occidental	16	Economías en transición	18
Asia y el Pacífico	15	Europa	14
Europa	8	Asia Occidental	12
Países en desarrollo de América	7	Países en desarrollo de América	8
África	6	África	4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos publicados en la *Statistical Review of World Energy 2013*, de British Petroleum.

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

Las importaciones de crudo realizadas por los Estados Unidos cayeron un 4,3% en 2012, lo que se debe concretamente al aumento de la producción interna y al suministro del Canadá a través de oleoducto (*British Petroleum*, 2013). Mientras que en 2007 las importaciones de crudo realizadas por los Estados Unidos se situaron en 10,1 millones de bpd, su volumen se redujo a 9,2 millones de bpd en 2010 y a 8,5 millones de bpd en 2012. En la medida en que sube su producción y bajan las importaciones, el petróleo de suministradores tradicionales como Angola, Nigeria y la República Bolivariana de Venezuela se está derivando hacia nuevos mercados y clientes. Se espera que la India supere pronto a los Estados Unidos como el primer destino de las exportaciones de crudo de Nigeria, a la vez que se han multiplicado por tres desde 2011 sus importaciones de la República Bolivariana de Venezuela (*Financial Times*, 2013). Mientras tanto, y pendiente de las preceptivas aprobaciones reglamentarias, cabe esperar que los Estados Unidos exporten su crudo ligero y dulce, y

que posiblemente se afirmen como exportadores de este tipo de crudo (*Lloyd's List*, 2012b). Esta evolución puede que redefina el mapa del tráfico de petroleros y, en la medida en que aumente la demanda de petroleros en los Estados Unidos, probablemente tenga algunas consecuencias en la aplicación de la Ley de la Marina Mercante de 1920 (la ley Jones).

En Europa, puesto que está bajando la producción del mar del Norte, el petróleo crudo se obtuvo principalmente de Libia. Se espera que las importaciones europeas finalmente prescindan de las exportaciones de larga distancia desde Asia Occidental a favor de las exportaciones africanas, de menor distancia. También cabe esperar que, en la medida en que las malas condiciones económicas sigan afectando a las refinerías europeas, se prescinda de las importaciones de crudo a favor de las importaciones de derivados del petróleo (Danish Ship Finance, 2013).

En 2012, el volumen de las importaciones de crudo creció el 7,4% en China y más del 4,0% en la India (British Petroleum, 2013). Puesto que estos países siguen construyendo refinerías locales, sus importaciones también aumentarán, incluidas fuentes de África Occidental y América Latina. Es probable que esta tendencia altere la dirección de las corrientes de carga, aumente la demanda de petroleros y eleve las toneladas-milla. Sin embargo, un factor que puede mitigar esta tendencia es que probablemente una parte cada vez mayor de las importaciones realizadas por China se haga por medio de los oleoductos de Kazajstán, la Federación de Rusia y Myanmar.

Las sanciones internacionales prohíben las importaciones de crudo procedente de la República Islámica del Irán y por ello algunos de los principales importadores, como China, la India y la República de Corea, se han visto forzados a reducir el volumen de sus importaciones para cumplir las condiciones para disfrutar del período de 180 días de exención que permite a estos países seguir importando crudo iraní (United States Institute of Peace, 2012). A consecuencia de esto, las rutas del tráfico de petroleros se han modificado puesto que hay más cargas de crudo iraní que viajan a la parte oriental de Asia y Europa sustituye las exportaciones iraníes por envíos procedentes de la Federación de Rusia y África Occidental (Danish Ship Finance, 2013). Es probable que esta tendencia se intensifique mientras persistan las sanciones.

iii) Productos derivados del petróleo: suministro y novedades del refino

La capacidad mundial de refino creció el 0,4% en 2012 y llegó a un total de 92,5 millones de bpd. Más del 50% de esta capacidad está localizada en países que no son de la OCDE, debido principalmente a la expansión de la capacidad en China, la India y Asia Occidental (British Petroleum, 2013). Se espera que la capacidad mundial siga creciendo y se estima que las inversiones en refino necesarias en todo el mundo de aquí a 2035 sean aproximadamente de 1,3 billones de dólares. De esta suma, serán necesarios 230.000 millones de dólares para los proyectos existentes, mientras que harán falta 300.000 millones para nuevas instalaciones y 750.000 millones para el mantenimiento y sustitución de las ya existentes (OPEP, 2012). En consonancia con esta evolución de la capacidad, la producción mundial de productos refinados creció el 0,6% en 2012 y gran parte de este crecimiento se generó en refinerías de África, el Canadá, China, la India y México. En Europa y el Japón se cierran cada vez más refinerías debido a las crecientes limitaciones ambientales en la región de la OCDE y la fuerte competencia de las refinerías de Asia Occidental y el Lejano Oriente (Danish Ship Finance, 2013).

iv) Productos derivados del petróleo: demanda y embarques

La demanda de productos derivados del petróleo está muy ligada a la producción industrial, el consumo de los vehículos de motor y la generación de electricidad. Así pues, y reflejando la bajada de la producción industrial y de la demanda de nafta durante el año, el crecimiento de los embarques de productos del petróleo se desaceleró en 2012 para situarse en el 2,1% (Clarkson Research Services, 2013a). La UNCTAD cifra este crecimiento en el 1,6%; este porcentaje también incluye el comportamiento del comercio de gas. Los embarques mundiales de productos del petróleo y gas totalizaron 1.050 millones de toneladas en 2012 (Clarkson Research Services, 2013a), y el aumento de las importaciones realizadas por Asia, en particular por China, el Japón y la República de Corea, compensó la caída de los embarques con destino a América del Norte. La fuerte demanda de Asia, en particular de destilados ligeros (por ejemplo, gasolina y nafta) y de destilados medios (por ejemplo, gasoil y queroseno) se vio satisfecha por los suministros de Europa, la India y Asia Occidental. Mientras tanto, la demanda se ha ido debilitando en América del Norte,

que es la segunda mayor región importadora de productos derivados del petróleo.

En la medida en que las importaciones de gasolina realizadas por los Estados Unidos tenían origen tradicionalmente en Europa, es probable que la caída de la demanda y de las importaciones realizadas por los Estados Unidos afecte al comercio transatlántico de este producto. En cambio, las exportaciones de los Estados Unidos han crecido, lo que es un fenómeno relativamente nuevo, empujadas por los excedentes generados por la caída de la demanda interna de petróleo y por la creciente demanda de los países en desarrollo de América, a causa del proceso de industrialización y de desarrollo de infraestructuras de la región. Al mismo tiempo, los embarques de gasolina se realizarán cada vez más desde Asia Occidental hacia el Lejano Oriente y desde África hacia Europa (Danish Ship Finance, 2013).

En 2012, la demanda de destilados medios, cada vez más populares, se debilitó debido a la menor necesidad de gasolina de aviación y de gasoil, en consonancia con la situación económica mundial. Sin embargo, se espera que la demanda vuelva a crecer en cuanto se recupere la economía. Se espera que en el futuro el crecimiento de la demanda de destilados medios, impulsada principalmente por las necesidades del transporte (ampliación de la flota de automóviles) y, en menor medida, por las necesidades de la industria, supere la de destilados ligeros, con Asia, y China en particular, a la cabeza, seguida de los países en desarrollo de América.

Con miras al futuro, es probable que la evolución del sector del petróleo se acerque más a los mercados y que el barril marginal de producción se desplace hacia el oeste, hacia América del Norte, mientras que la capacidad de refino se desplace hacia Asia (*Financial Times*, 2013). Se espera que la demanda de productos derivados siga creciendo, impulsada por las necesidades de las economías no pertenecientes a la OCDE de Asia y América del Sur, especialmente porque siguen industrializándose y porque la capacidad actual de refino sigue siendo insuficiente (Clarkson Research Services, 2012b). Se espera que el crecimiento del comercio de productos del petróleo se mantenga firme en las rutas de larga distancia de la India y Asia Occidental con destino al Lejano Oriente (esto es, la República de Corea y Asia, salvo China y el Japón). En lo que respecta a China, es probable que su creciente producción interna haga que se reduzca el volumen de las importaciones de productos del

petróleo (Clarkson Research Services, 2013a). Se espera que las importaciones realizadas por la Unión Europea se mantengan en niveles bajos, de acuerdo con la difícil situación económica actual, mientras que es probable que la menor demanda de los Estados Unidos de productos del petróleo y su creciente capacidad de refino impulsen las exportaciones de estos productos del petróleo, particularmente con dirección a los países en desarrollo de América (Clarkson Research Services, 2013a).

A modo de resumen, están surgiendo nuevas orientaciones en el comercio de productos derivados del petróleo y de crudos, en paralelo con los cambios en la producción, el volumen y la estructura de la demanda, así como en la localización de las refinerías en el mundo. Es probable que estos cambios se vean influidos más adelante por otras novedades como, por ejemplo, el "programa 60/66" de la Federación de Rusia, que recorta los impuestos a las exportaciones de crudos y aumenta los que se aplican a los productos derivados como forma de contribuir a impulsar y modernizar la capacidad de refino, y el contrato de préstamo firmado entre la República Bolivariana de Venezuela y China, que incrementará las exportaciones de petróleo hacia China.

v) Gas natural: embarques de gas licuado

El consumo mundial de gas natural creció el 2,2% en 2012, una tasa inferior al promedio histórico del 2,7% (British Petroleum, 2013). Durante el mismo año, la producción creció el 1,9%, manteniéndose los Estados Unidos como el primer productor mundial (British Petroleum, 2013). En el cuadro 1.5 se ofrece un panorama general del consumo y la producción de gas natural a escala mundial.

En consonancia con la evolución de la oferta y la demanda, el crecimiento del tráfico mundial de gas natural, incluidos los envíos por tierra o por mar, permaneció casi estancado en 2012, creciendo a un ritmo anual inferior al 1%. El crecimiento del tráfico de gas licuado del petróleo (GLP) y de GNL se estancó en 2012. En conjunto, el volumen de los embarques de GLP y de GNL sumó 289 millones de toneladas, el mismo nivel que en 2011, con una caída de los embarques de GNL que se vio compensada por un incremento de los cargamentos de GLP.² Los embarques de GNL, que suponen un 85% del comercio total de gas transportado por mar, cayeron a un ritmo anual del 1,2% en 2012, debido a la caída de las importaciones europeas y la escasa ampliación de la capacidad mundial de licuefacción registrada durante el

año (Clarkson Research Services, 2013a). La caída de la demanda de importaciones en los Estados Unidos tiene efectos indirectos tanto dentro como fuera de las fronteras nacionales. La bajada del volumen de las importaciones provoca que las instalaciones de regasificación de los Estados Unidos se queden obsoletas, ya que exigen un uso muy intensivo de capital. Mientras tanto, los precios relativamente bajos del gas están desplazando al carbón como fuente de generación de electricidad. En 2012, Europa, donde se había utilizado el gas, que es más caro, para la generación de electricidad, incrementó el volumen de sus importaciones de carbón procedente de los Estados Unidos (Clarkson Research Services, 2013a). Qatar sigue siendo el primer exportador mundial, con más del 32,1% de las exportaciones mundiales de GNL (British Petroleum, 2013). No solo en Qatar se registró un incremento del volumen de las exportaciones sino también en Australia, Malasia, Nigeria y los Emiratos Árabes Unidos, al tiempo que se reducían los embarques de Argelia, Egipto e Indonesia (British Petroleum, 2013).

Las perspectivas del comercio de GNL son positivas en la medida en que está previsto que suba el consumo mundial, a la vista de:

- a) El aumento de la producción y las exportaciones de los Estados Unidos;
- b) Los nuevos descubrimientos de gas en todo el mundo (por ejemplo, en Chipre, Israel, Mozambique y la República Unida de Tanzania);
- c) El crecimiento previsto de las importaciones asiáticas de GNL, sostenido en particular por el compromiso estratégico de China de promover el uso del gas;
- d) El declive del uso de la energía nuclear;
- e) El atractivo del gas como una alternativa "más verde" a otros combustibles fósiles.

Las inversiones en la construcción de infraestructuras de apoyo al comercio de GNL siguen manteniéndose y contribuyen a las perspectivas positivas del comercio de gas y de las navieras, los operadores y los constructores. En noviembre de 2012 existían 94 plantas de licuefacción en 19 países (Clarkson Research Services, 2012c). Aunque en 2012 no haya habido más que una pequeña expansión de la capacidad de licuefacción, se informa de que hay unos 12 proyectos de licuefacción en construcción en todo el mundo, incluidos 5 en Australia. Es

probable que Papua Nueva Guinea y Colombia se conviertan en exportadores cuando se terminen los 20 proyectos que, según informaciones, están en la fase de diseño o en la última fase de aprobación de la inversión (Clarkson Research Services, 2012c). Por el lado de las importaciones, hay en torno a 93 plantas de importación situadas en 26 países y se espera que estas cifras sigan aumentando ya que muchos países están pendientes de recibir sus primeras cargas (Clarkson Research Services, 2012c). Dados los descubrimientos recientes de gas en África, y suponiendo que todos los proyectos que actualmente están siendo puestos en marcha se realicen en los plazos previstos, la región podría convertirse en el cuarto mayor suministrador de GNL, después de Australia, Asia Occidental y los Estados Unidos (Drewry Shipping Consultants, 2013).

Frente al comercio de GNL, la demanda de GLP, que solo representa el 16% del comercio mundial de gas transportado por mar, siguió creciendo en 2012, con un aumento del volumen total del 7,1%, hasta sumar 45 millones de toneladas (Clarkson Research Services, 2013a). A lo largo del año se transportaron cantidades importantes desde Asia Occidental hacia la India y el Lejano Oriente, debido al incremento de las existencias motivado por los precios relativamente bajos y la amplia oferta. La utilización del GLP para cocinar, para el consumo de gas para automóviles y como insumo de la industria petroquímica está impulsando la demanda en las regiones en desarrollo. Está previsto que los Estados Unidos, que están aumentando su producción, se conviertan en un suministrador importante de GLP y que una parte cada vez mayor de sus exportaciones se dirija hacia los países en desarrollo de América.

b) Tráfico de carga seca: graneles principales y secundarios, y otro tipo de carga seca

A pesar de la debilidad de la economía mundial, los volúmenes del tráfico de carga seca siguieron creciendo con vigor a una tasa del 5,7% en 2012, lo que llevó el volumen total por encima del nivel de 6.000 millones de toneladas. A tenor de las cifras alcanzadas históricamente y teniendo en cuenta la situación económica mundial, cabe calificar este resultado de impresionante (Clarkson Research Services, 2013a).

El volumen de la carga seca, incluidos los cinco graneles principales (mineral de hierro, carbón,

cereales, bauxita/alúmina y fosfato natural) y los graneles secundarios (graneles agrícolas, abonos, metales, minerales, acero y productos forestales), creció el 6,7% en 2012 (Clarkson Research Services, 2013a). Un desglose de este total indica que gran parte de este crecimiento fue debido al aumento de la carga de los cinco graneles principales (7,2%) y, en menor medida, al crecimiento de la carga de los graneles secundarios (4,6%) que, en términos de volumen, han añadido casi 500 millones de toneladas al tráfico marítimo mundial entre 2002 y 2012 (Clarkson Research Services, 2013a). A lo largo del año, el tráfico de los cinco graneles principales totalizó cerca de 2.700 millones de toneladas, mientras que el volumen del tráfico de los graneles secundarios llegó a 1.400 millones. En conjunto, los graneles secos principales y secundarios sumaron cerca de dos tercios del volumen mundial del tráfico de carga seca.

Por el lado de las importaciones, Asia, y China en particular, es la fuente principal de la demanda de importaciones de graneles secos mientras que, por el lado de las exportaciones, el paisaje está mucho menos definido, en la medida en que siguen variando los porcentajes de mercado. Por ejemplo, Indonesia está afirmándose cada vez más como un actor importante con respecto a más de un tipo de producto básico, incluidos el carbón, la bauxita y los metales. Su posición geográfica estratégica, así como la abundancia de diversas materias primas, sobre todo el carbón, están convirtiendo a Indonesia en el exportador hacia los países asiáticos con el crecimiento más rápido (Danish Ship Finance, 2013). Otros actores menores también están aumentando sus porcentajes de mercado como, por ejemplo, Liberia, el Perú y Sierra Leona. En el cuadro 1.6 se ofrece un panorama general de los actores principales en el mercado de graneles secos.

Sin embargo, el riesgo principal para el crecimiento del tráfico de graneles secos es el mantenimiento de la elevada dependencia de la demanda asiática y de solo dos productos clave, a saber, el mineral de hierro y el carbón. Aunque el crecimiento de China todavía siga siendo fuerte, la reciente moderación de este crecimiento y el hecho de que este país se esté alejando de una pauta de crecimiento basada en la inversión en infraestructuras tendrán sin duda sus consecuencias sobre el vigor de la demanda futura.

No obstante, desde un punto de vista positivo existen algunas proyecciones que indican que el sector de los graneles secos está destinado a sacar provecho

Cuadro 1.6. Algunos graneles secos principales y acero: principales productores, usuarios, exportadores e importadores, 2012 (participación porcentual en el mercado mundial)

<i>Productores de acero</i>		<i>Consumidores de acero</i>	
China	46	China	46
Japón	7	Unión Europea	10
Estados Unidos	6	América del Norte	9
India	5	Economías en transición	4
Federación de Rusia	5	Asia Occidental	3
República de Corea	5	Países en desarrollo de América	3
Alemania	3	África	2
Turquía	2	Otros	22
Brasil	2		
Ucrania	2		
Otros	18		
<i>Exportadores de mineral de hierro</i>		<i>Importadores de mineral de hierro</i>	
Australia	45	China	65
Brasil	29	Japón	12
Sudáfrica	5	Unión Europea	10
India	3	República de Corea	6
Canadá	3	Otros	7
Suecia	2		
Otros	13		
<i>Exportadores de carbón</i>		<i>Importadores de carbón</i>	
Indonesia	33	Unión Europea	18
Australia	30	Japón	17
Estados Unidos	10	China	17
Colombia	8	India	15
Sudáfrica	7	República de Corea	12
Federación de Rusia	7	Taiwán, Provincia china de	5
Canadá	3	Malasia	2
Otros	4	Tailandia	2
		Otros	13
<i>Exportadores de cereales</i>		<i>Importadores de cereales</i>	
Estados Unidos	20	Asia y el Pacífico	31
Argentina	12	Países en desarrollo de América	21
Unión Europea	10	África	20
Australia	10	Asia Occidental	18
Canadá	9	Europa	7
Ucrania	8	Economías en transición	3
Otros	31		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de la World Steel Association (2013a), Clarkson Research Services (2013b) y el Consejo Internacional de Cereales, 2013.

del aumento de la población y la urbanización en el mundo. Algunos observadores sostienen que, en 2025, es probable que los consumidores urbanos inyecten anualmente unos 20 billones de dólares de gasto adicional a la economía mundial, lo que a su vez disparará el comercio de productos básicos (*Shipping and Finance*, 2013). Puesto que se supone que 1.000 millones de personas van a entrar en la categoría de consumidores, la rápida expansión de la urbanización y el desarrollo de infraestructuras van a suponer un incremento de la demanda de recursos y materias primas. Se estima que solo en el sector portuario el nivel de las infraestructuras necesarias será superior a 2,5 veces el nivel actual.

i) Embarques de carbón

El carbón es el combustible fósil que experimenta el crecimiento más rápido, sumando en 2012 el 30% del consumo mundial de energía primaria. Impulsado por los países que no son de la OCDE, el consumo mundial creció el 2,5% en 2012, mientras que la producción aumentaba un 2% (British Petroleum, 2013). Durante el año, el volumen total de los embarques de carbón (térmico y de coque) creció a una tasa anual del 12,3% y superó por primera vez el nivel de 1.060 millones de toneladas. El comercio de carbón térmico, que representaba el 78% del total, creció en 2012 a un ritmo fuerte del 14,2%, en parte debido a la relativa recuperación de las importaciones europeas (tras la recesión) y el continuo crecimiento de la demanda de importaciones en Asia, así como a la disponibilidad de carga procedente del Atlántico. A diferencia del comercio de mineral de hierro y, en menor medida, del de carbón de coque, la demanda de carbón térmico está más diversificada, ya que la Unión Europea suma el 18% del total de las importaciones, seguida del Japón, China, la India y otros importadores menores como Hong Kong (China), la República de Corea, Malasia, Filipinas y la Provincia china de Taiwán. El comercio de carbón de coque creció el 5,4% en 2012, impulsado por un aumento del volumen de las importaciones en China y la India, respectivamente, del 43,7% y el 8%. Por otra parte, las importaciones realizadas por Europa y la República de Corea se vieron limitadas por el bajo crecimiento de la producción de acero.

En 2012, el incremento de las exportaciones de carbón de los Estados Unidos debido a la producción de gas de esquisto hundió los precios del carbón y disparó las importaciones en Europa, la India y también China, que adelantó al Japón como el mayor

importador de carbón térmico durante el año. Las importaciones chinas de carbón en 2012 supusieron el equivalente a unos 430 buques de carga Supramax (Clarkson Research Services, 2013c).

El comercio de carbón está destinado a crecer en paralelo con la creciente demanda de importaciones de China y en la medida en que las centrales eléctricas de carbón en la India están ampliando sus instalaciones. Sin embargo, la creciente regulación ambiental, por ejemplo en Europa, junto con el potencial de crecimiento de China dados sus amplios recursos internos de carbón, pueden tener un efecto contrario y producir un crecimiento más moderado (Clarkson Research Services, 2013a). Sigue generando incertidumbre que las importaciones chinas, que aumentan desde 2008, puedan seguir creciendo al fuerte ritmo a que lo han hecho hasta ahora. En otro orden de cosas, cabe señalar que se espera que se inicie la construcción de nuevas centrales eléctricas de carbón en Europa entre 2012 y 2020. Estas centrales deberán tener una capacidad que casi duplique la capacidad disponible durante el periodo anterior de ocho años y que el resultado sea que se construyan o sustituyan aproximadamente 80 unidades de producción eléctrica (Research and Markets, 2012). Es previsible que estas novedades afecten a la demanda de carbón y que modelen en el futuro las corrientes y pautas del comercio de carbón.

ii) Embarques de mineral de hierro y producción y consumo de acero

Puesto que el mineral de hierro es un ingrediente fundamental para la producción de acero, su comercio está muy determinado por la evolución del sector del acero. De acuerdo con los datos de la Asociación Mundial del Acero, el consumo aparente y la producción de acero a nivel mundial aumentaron ambos un 1,2% en 2012 (World Steel Association, 2013a, 2013b). China siguió aumentando su producción y su tasa de mercado creció del 45,4% en 2011 al 46,3% en 2012. En este contexto, el comercio de mineral de hierro creció el 5,4% en 2012, lo que elevó el volumen total a 1.110 millones de toneladas. Los principales exportadores de mineral de hierro fueron Australia, el Brasil, el Canadá, la India, Sudáfrica y Suecia. Australia y el Brasil juntos sumaron el 73,5% de las exportaciones mundiales. Australia, el primer exportador mundial (44,5% del total), incrementó sus embarques un 12,8%. Igualmente, otros exportadores como el Canadá, Sudáfrica y Suecia también incrementaron sus embarques, mientras que en la

India la prohibición de explotaciones mineras y los impuestos a las exportaciones de mineral de hierro redujeron considerablemente el volumen de las exportaciones del país (-52,8%). Como resultado, el porcentaje de mercado de la India ha disminuido y se ha producido un cambio estructural, ya que la India ha dejado de ser uno de los principales exportadores para ser un importador neto y su demanda de importaciones parece que seguirá aumentando en los próximos años. El porcentaje de mercado de Australia ha aumentado, mientras que el del Brasil registró una caída, debido a que en Australia se completaron los proyectos de expansión de minas e infraestructuras y en el Brasil estos proyectos fueron aplazados. Los resultados de Sudáfrica y de pequeños productores, como Liberia, el Perú y Sierra Leona, también están mejorando.

En 2012, China siguió siendo el principal destino de los embarques de mineral de hierro de Australia y el Brasil a causa de las grandes inversiones en construcción e infraestructuras. El desarrollo económico de China, la inversión en infraestructuras y el creciente consumo de acero por habitante son factores cruciales para el comercio de mineral de hierro. Aparte de China, no parece haber otros actores importantes que contribuyan al crecimiento del comercio de mineral de hierro, puesto que las importaciones realizadas por Europa y el Japón están estancadas o disminuyen y el aumento de la demanda de importaciones de la República de Corea se produce todavía en escala relativamente pequeña. Sigue generando preocupación la concentración y la dependencia en grado más que excesivo de la economía de un solo país (Clarkson Research Services, 2012d). Dicho esto, y a pesar de que cualquier reducción de la producción de acero en China siga entrañando el riesgo de una recesión, algunos factores pueden contribuir a seguir impulsando el crecimiento de las importaciones de mineral de hierro realizadas por China, al menos a corto plazo. Entre estos factores cabe mencionar la escasez de las existencias de mineral de hierro y la necesidad de reponerlas, los precios bajos y el aumento de la oferta de Australia (Clarksons Shipping Services, 2013).

iii) Embarques de cereales

El crecimiento económico y el incremento de la población han generado nuevas pautas en el comercio de cereales y con el tiempo ha crecido la participación de las regiones en desarrollo en las importaciones mundiales. Aunque los factores que intervienen del lado de la oferta (por ejemplo, las condiciones

climáticas o la disponibilidad de tierras cultivables) sean a todas luces fundamentales para los mercados de cereales y su comercio, también son importantes los factores que intervienen del lado de la demanda (demografía, pautas de consumo y utilización como alimento o forraje, o para fines industriales), que determinan la estructura, el tamaño y la dirección de las corrientes comerciales.

La producción total de cereales durante el año agrícola 2012/2013 cayó un 3,5%, hasta 1.780 millones de toneladas, mientras que se prevé que la producción durante el año agrícola 2013/2014 crezca un 7,4% y eleve el volumen total a 1.920 millones de toneladas (Consejo Internacional de Cereales, 2013). En cuanto a la demanda, el consumo mundial de cereales cayó un 1,7% en 2012/2013, hasta 1.820 millones de toneladas, pero se espera que se recupere y que vuelva a crecer un 3,6% en 2013/2014, hasta 1.880 millones de toneladas. Es la primera vez desde 1995 que se produce una caída importante del consumo mundial de cereales, motivada por los precios elevados y su impacto negativo sobre la producción de etanol y de forrajes (Larsen, 2013).

El 2012 fue un año negativo para el comercio de cereales porque después de la cosecha récord de 2011 hubo una importante contracción de la producción, provocada por las graves sequías que afectaron a las cosechas en los principales países productores y exportadores, concretamente, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Kazajistán, Ucrania y Australia (Larsen, 2013). Los embarques de cereales en todo el mundo (trigo, cereales secundarios y soja) cayeron un 1,1% y sumaron 357 millones de toneladas en el año agrícola 2012/2013. Se prevé que el volumen aumente un 2,8% durante el año agrícola 2013/2014. El trigo y los cereales secundarios siguen representando más de dos tercios del total del comercio de cereales y la parte restante la cubre la soja.

Las exportaciones mundiales de trigo disminuyeron un 4,4% durante el año agrícola 2012/2013, las de los cereales secundarios lo hicieron un 1,9%, mientras que el comercio de soja fue el único ámbito de crecimiento (5,5%) (Clarksons Shipping Services, 2013). El Japón siguió siendo el primer importador mundial de trigo y de cereales secundarios, con un total de 23,8 millones de toneladas, seguido de Egipto (14,2 millones de toneladas), la República de Corea (12,5 millones de toneladas), México (12,1 millones de toneladas), la Arabia Saudita (11,7 millones de toneladas) y

China (9,1 millones de toneladas) (Clarksons Shipping Services, 2013). Tras haber sido durante muchos años autosuficiente, China se está convirtiendo cada vez más en una fuente importante de demanda de importaciones de cereales.

Aunque los Estados Unidos son con diferencia el principal exportador de cereales del mundo, se está reduciendo su participación en el mercado mundial. Los 52 millones de toneladas de cereales que exportó durante el año agrícola 2012/2013 (por debajo de los 72,6 millones de toneladas embarcadas durante el año agrícola 2011/2012) representaron el volumen más bajo desde 1971 (Larsen, 2013). El volumen de las exportaciones se redujo en Australia pero creció en el Canadá, Ucrania y la Unión Europea, mientras que se mantuvieron sin cambios en la Argentina.

Una preocupación que suscita la producción de cereales y que tiene repercusiones en el comercio marítimo es la equiparación de los beneficios que rinden algunas cosechas fundamentales (por ejemplo, el arroz en el Japón y el trigo en Europa), además del efecto potencialmente devastador de fenómenos meteorológicos extremos inducidos por el cambio climático (por ejemplo, sequías e inundaciones). A la vista de estos riesgos, las reservas de cereales, que tradicionalmente debían cubrir 70 días de consumo, se consideran hoy insuficientes para garantizar la seguridad alimentaria y se dice que hacen falta reservas mayores para impedir colapsos en los precios de los alimentos (Larsen, 2013). Aunque los precios de los alimentos ya no estén tan altos como estaban, los mercados de cereales siguen siendo poco flexibles debido a los niveles históricamente bajos de las reservas y a la presión sobre los precios de los alimentos a consecuencia del coste mayor de los insumos (combustible y abonos) (Fondo Monetario Internacional, 2013).

iv) Bauxita/alúmina y fosfato natural

Durante años, el crecimiento del comercio de bauxita estuvo impulsado por las mayores exportaciones de Indonesia, pero entre 2002 y 2012 China explica la mayor parte del crecimiento del comercio mundial de bauxita. El comercio de bauxita pasó de 30 millones de toneladas en 2002 a 82 millones de toneladas en 2011 (Clarkson Research Services, 2012e). Sin embargo, en 2012 los volúmenes totales del comercio de bauxita y alúmina cayeron un 5,3% desde los niveles de 2011 y sumaron 107 millones de toneladas. La contracción se debe a la nueva reglamentación de

las exportaciones introducida en mayo de 2012 por el Gobierno de Indonesia, que provocó la caída del volumen de las exportaciones del país. Preocupa actualmente el futuro del comercio de bauxita puesto que Indonesia es un proveedor clave de este y de otros productos básicos fundamentales, como el carbón y el mineral de níquel, un metal que se utiliza en muchos productos industriales y de consumo como el acero inoxidable. Una medida que limite las exportaciones podría modificar a largo plazo las pautas de comercio dado que China podría adquirir más bauxita en otros lugares, como Australia o Guinea. Este último país fue el origen del 25% de las exportaciones mundiales en 2011 y detenta las mayores reservas de bauxita del mundo (Clarkson Research Services, 2012e). Es probable que esto tenga un efecto positivo sobre las toneladas-milla.

En cuanto al fosfato natural, está previsto que la capacidad de producción mundial aumente de 220 millones de toneladas anuales en 2012 a 256 millones de toneladas (United States Geological Survey, 2013). Se espera que más de la mitad del crecimiento se origine en África del Norte, siendo Marruecos el principal productor. Están abriéndose minas de fosfato natural, o ampliándose las ya existentes, en otros países, entre ellos, Angola, Australia, el Brasil, el Canadá, China, el Congo, Egipto, Etiopía, Guinea-Bissau, Kazajistán, Malí, Mauritania, Mozambique, Namibia, Nueva Zelanda, el Senegal, Sudáfrica, el Togo, Túnez, Uganda y Zambia. El aumento de la población mundial y de las necesidades de alimentos y forrajes, y del consumo industrial, hace necesario el uso generalizado de abonos fosfatados en el proceso de siembra y de producción agrícola. Como no hay alternativa a los compuestos de fósforo, está previsto que su utilización como abono se incremente en todo el mundo y pase de 41,9 millones de toneladas en 2012 a 45,3 millones de toneladas en 2016. A causa de la demanda continua de abonos, los embarques de fosfato natural crecieron un 3,4% en 2012, de 29 a 30 millones de toneladas.

v) Carga seca: graneles secundarios

En 2012, el comercio de graneles secundarios creció a un ritmo menor que el del año precedente, un 4,6%, lo que llevó el volumen total a 1.400 millones de toneladas. Los metales y los minerales representaron el 45,6% de este total, seguidos de los productos manufacturados (33,0%) y los graneles agrícolas (21,3%). El mayor crecimiento se registró en el segmento de los metales y los minerales (por ejemplo, cemento,

mineral de níquel y antracita), cuyos volúmenes crecieron el 6% de un año a otro. El incremento de las exportaciones de mineral de níquel con destino a China (33,8%) impulsó este crecimiento. El considerable aumento se produjo aunque ya estuviesen en vigor las nuevas restricciones a las exportaciones introducidas en Indonesia en mayo de 2012 (hasta noviembre de 2012). La explicación es que los embarques de mineral de níquel desde Filipinas ayudaron a compensar la menor disponibilidad en Indonesia (Clarkson Research Services, 2013a). El siguiente segmento que más contribuyó al crecimiento fue el de los productos manufacturados (por ejemplo, el acero y los productos forestales), con un crecimiento anual del 3,6%. Recientemente, las pautas comerciales del sector manufacturero han ido modificándose debido al incremento de las exportaciones chinas, dirigiéndose las corrientes principalmente a otros países asiáticos, África y los países en desarrollo de América. La amplia oferta de acero chino, que es más barato, respaldada por la fuerte demanda mundial, ha impulsado el comercio de productos de acero. Por último, el comercio de graneles agrícolas (soja, semillas/harinas oleaginosas y arroz) también creció un 3,5%, a pesar de la caída de los volúmenes de azúcar y de potasa.

En resumidas cuentas, los graneles secos, incluidos especialmente los cinco graneles principales, como el hierro o el carbón, son la columna vertebral del tráfico marítimo internacional y han sido el principal motor del crecimiento, reflejando particularmente el rápido crecimiento de la demanda de regiones en desarrollo emergentes. Los exportadores de graneles secos están bastante diversificados, distribuyéndose los proveedores por distintas regiones y adquiriendo poco a poco más protagonismo en el mercado nuevos actores de menor tamaño. Sin embargo, por el lado de las importaciones, parece que hay una concentración mayor, ya que la demanda proviene principalmente de regiones en desarrollo emergentes, concretamente Asia, y China en particular. Otra característica es que la estructura de la demanda mundial de importaciones está muy concentrada, puesto que gran parte del crecimiento mundial ha estado totalmente alimentado por los embarques de mineral de hierro y de carbón. La dependencia de un solo mercado, concretamente China y, en menor medida, la India, y de solo dos productos básicos puede ser un problema a largo plazo, ya que las pautas de crecimiento de estos países cambian y su demanda de importaciones se modera o debilita. En

este contexto, y a falta de un crecimiento importante de la demanda de importaciones de otros mercados que pueda mitigar la posible caída de la de China y la India, el futuro del mercado de embarques de graneles secos sigue incierto. Por ahora sin embargo, los indicadores disponibles señalan un crecimiento continuo del comercio de graneles secos, incluidos los graneles secundarios, dadas las pautas actuales de crecimiento, la tendencia hacia la urbanización y el aumento de la población en las regiones en desarrollo.

vi) Otra carga seca: carga contenedorizada

Desde hace muchos decenios, el comercio contenedorizado ha sido el segmento del mercado que ha crecido más rápido, representando más del 16% del volumen del tráfico marítimo mundial en 2012 y más de la mitad de su valor (en 2007). La contenedorización está cada vez más vinculada a la globalización y a la fragmentación de la producción mundial, y un estudio reciente de 157 países durante el período comprendido entre 1962 y 1990 aporta pruebas empíricas de que la contenedorización ha sido el motor de la globalización económica del siglo XX (Bernhofen y otros, 2013). En los 22 países industrializados que se estudiaron, la contenedorización explica el aumento del 320% del comercio bilateral durante los cinco primeros años de su implantación y del 790% a lo largo de 20 años. Comparativamente, y tomando un período de 20 años, la suscripción de un acuerdo bilateral de libre comercio haría que el comercio creciera un 45% y la adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio haría que creciera un 285%. Durante el período entre 1962 y 1990, la contenedorización parece haber tenido un impacto menor en el comercio Norte-Sur y Sur-Sur, lo que probablemente se deba al papel de los puertos y la disponibilidad y eficiencia de las infraestructuras de transporte (Bernhofen y otros, 2013).

Durante mucho tiempo, las corrientes del comercio contenedorizado podían predecirse observando la evolución del PIB mundial, ya que el crecimiento del volumen del tráfico de contenedores equivalía a multiplicar por tres o por cuatro el crecimiento del PIB. Esta relación está siendo cuestionada hoy en día, argumentando algunos observadores que ya no es una predicción precisa del crecimiento de la demanda de contenedores, porque también intervienen otros factores (*Containerisation International*, 2013a). Entre estos factores cabe citar el nivel de deslocalización de las industrias manufactureras, el alcance de la contenedorización de los cargamentos de graneles

y la relación por países entre las mercancías y los servicios, y entre los productos manufacturados y los productos básicos. Algunos analistas sostienen que el multiplicador del PIB se ha reducido de un promedio de 3,4 durante 1990-2005 a solo 1,5 en 2012. El valor inferior del multiplicador tendrá consecuencias en el crecimiento futuro de la demanda y en el tráfico contenedorizado, hecho que la industria tiene cada vez más en cuenta. En consonancia con el mayor tamaño de los portacontenedores, los niveles actuales de crecimiento deberían interpretarse por el sector de los contenedores como la "nueva normalidad", ya que la crisis de 2008/2009 ha alejado al sector de las tasas de crecimiento del 9-10% registradas durante los tres últimos decenios (*Containerisation International*, 2013a).

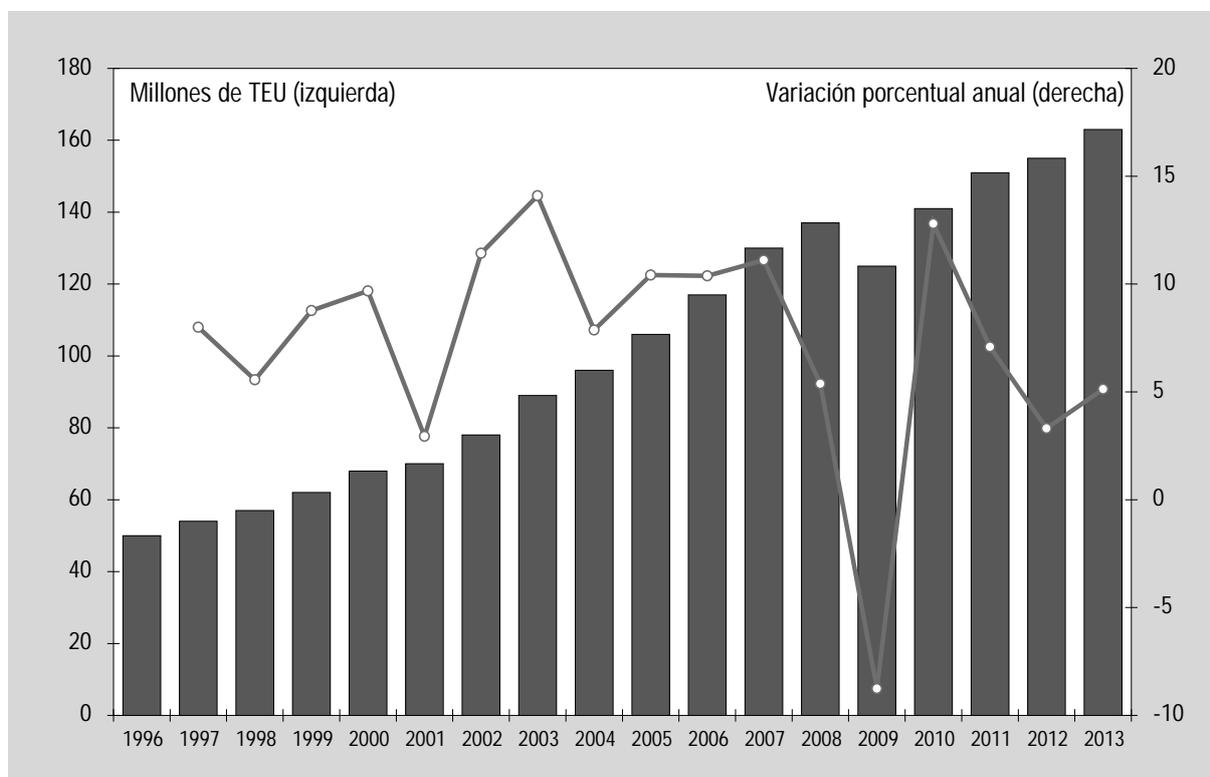
En este contexto, y aunque el crecimiento se haya desacelerado considerablemente, el volumen del comercio contenedorizado creció en 2012 y llegó a 155 millones de TEU (gráfico 1.5 a) (Clarkson Research Services, 2013b). El comercio contenedorizado, que sumó en 2012 el 65% de "otra carga seca" (esto es, cerca de dos tercios de los 2.280 millones

de toneladas de carga seca restantes después de descontar los graneles secos), creció el 3,2% en 2012, por debajo del 13,1% que creció en 2010 y del 7,1% en 2011. La fuerte desaceleración fue el resultado de la contención del volumen del tráfico en la ruta Este-Oeste, en particular, entre Asia y Europa.

La información que ofrece *Containerisation International* indica que el volumen de las importaciones en Europa ha vuelto a caer por debajo de los niveles anteriores a la crisis y que el volumen del tráfico en la dirección Asia-Europa descendió un 2,6% en 2012, frente a un crecimiento positivo del 6% en 2011 (cuadro 1.7 y gráfico 1.5 b)). La caída del volumen que se produjo afectó a casi todos los productos, entre ellos, la maquinaria eléctrica, los productos manufacturados de metal, los artículos de viaje y bolsos, el equipo de telecomunicaciones y de grabación, los textiles y las manufacturas varias (*Containerisation International*, 2013b).

La contracción muestra la fuerte presión a la que están sometidas las economías europeas, en especial en el Mediterráneo. Además de la menor demanda,

Gráfico 1.5 a) Tráfico mundial de contenedores, 1996-2013 (en millones de TEU y variación porcentual anual)



Fuente: Basado en Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast*, 2008/2009, y Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, varios números.

Cuadro 1.7. Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste, 2009-2012 (en millones de TEU y variación porcentual anual)

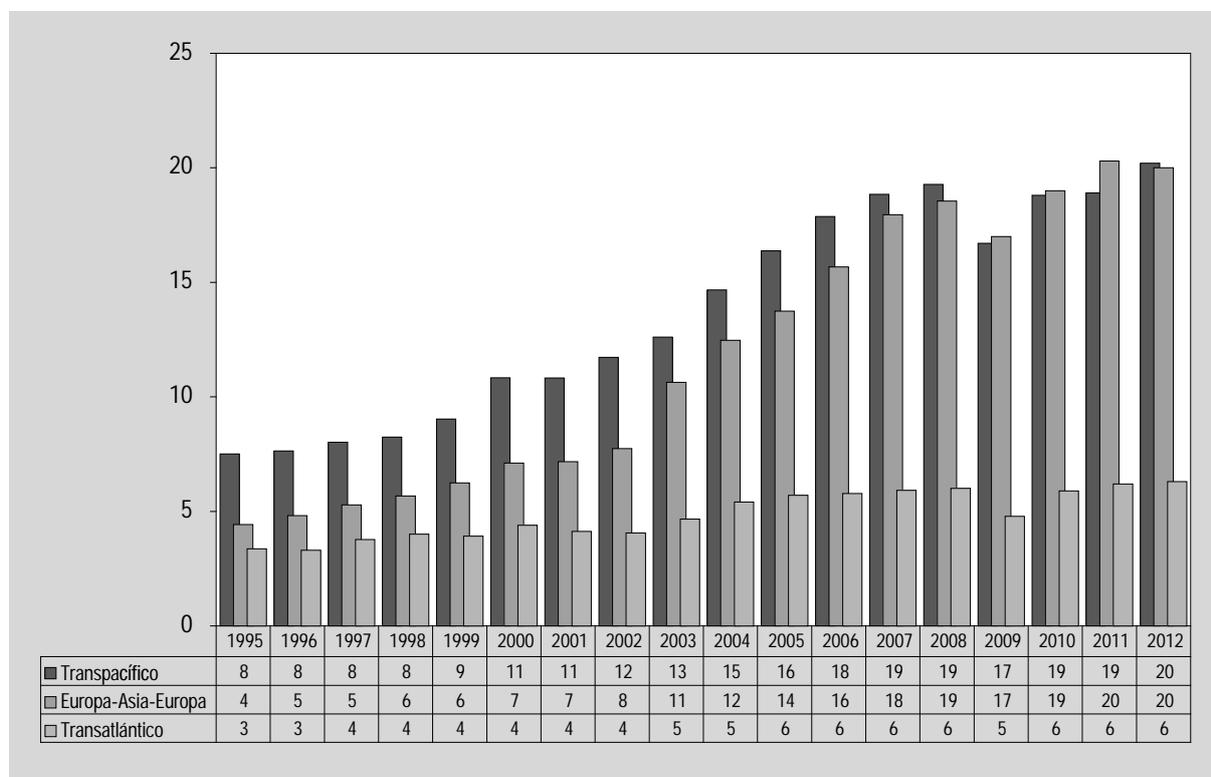
Año	Transpacífico		Europa y Asia		Transatlántico	
	Asia-América del Norte	América del Norte-Asia	Asia-Europa	Europa-Asia	Europa-América del Norte	América del Norte-Europa
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,3	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
Variación porcentual 2011-2012	7,4	5,2	-2,6	0,4	5,9	-6,9

Fuente: Datos de MDS Transmodal, publicados en Data Hub Trade Statistics, *Containerisation International*, www.containershipping.com, abril, mayo y junio de 2013.

los operadores de la ruta Asia-Europa tienen que hacer frente al reto que supone el exceso de capacidad. En 2012, se adoptaron una serie de medidas para gestionar los desequilibrios entre la demanda y la oferta, y controlar la capacidad, lo que incluyó entre otras cosas la suspensión o cancelación de servicios, la realización de menos viajes, la introducción de la

navegación lenta y el mantenimiento de buques inactivos (Clarkson Research Services, 2013a).

El tráfico entre América del Norte y Asia fue más sólido y tuvo un mejor comportamiento que el año anterior, gracias a que las importaciones realizadas por América del Norte fueron relativamente mayores. En

Gráfico 1.5 b) Estimación del tráfico de carga en las principales rutas del comercio contenedorizado Este-Oeste (en millones de TEU)

Fuente: Base de datos Global Insight, en "Comercio marítimo internacional de América Latina y el Caribe, año 2009 y proyecciones para 2010". *Boletín FAL*, edición N° 288 – N° 8 del 2010, CEPAL. Los datos de 2009, 2010, 2011 y 2012 están tomados del cuadro 1.7.

2012, el tráfico en dirección Asia-América del Norte creció el 7,4%, mientras que el tráfico en la dirección contraria lo hizo el 5,2%. En la ruta transatlántica, la menor demanda de importaciones en Europa causó una contracción del 6,9% en la dirección América del Norte-Europa, mientras que las corrientes hacia América del Norte aumentaron un 5,9%, alimentadas por la demanda relativamente sólida de los Estados Unidos.

Al margen de las rutas principales, las corrientes del comercio contenedorizado siguieron creciendo a un ritmo rápido, aunque con más lentitud que en 2011. El tráfico Norte-Sur se incrementó un 3,9% en 2012, mientras que el tráfico interno asiático y el de las rutas no principales Este-Oeste crecieron, respectivamente, el 6,2% y el 3,7% (Clarkson Research Services, 2013b). El tráfico contenedorizado que conecta Asia, los países en desarrollo de América, África y Oceanía ha crecido durante estos últimos años, lo que pone de relieve la intensificación de los lazos Sur-Sur. Como consecuencia del incremento del volumen de comercio entre estas regiones, el tamaño medio de los buques que operan en estas rutas aumentó considerablemente. Puesto que la demanda de los consumidores en las regiones en desarrollo está destinada a crecer, los mercados del "Sur" seguirán impulsando el crecimiento del tráfico mundial de contenedores (Clarkson Research Services, 2013b). Como ya se apuntó anteriormente, aunque durante el período de 1962 a 1990 el impacto de la contenedorización parezca haber sido relativamente menor sobre el tráfico Norte-Sur y Sur-Sur en comparación con el que tuvo en el de las regiones avanzadas, el rápido crecimiento del comercio contenedorizado en las rutas secundarias observado durante los últimos años pone de manifiesto en cierta medida la importancia creciente de la contenedorización para fomentar el comercio en las regiones en desarrollo, y entre ellas.

Los débiles parámetros económicos fundamentales y el progresivo despliegue de buques de tamaño cada vez mayor han obligado a los operadores a seguir derivando sus buques a las rutas secundarias o regionales. No obstante, durante el año se produjo la entrada en el mercado de los mayores buques construidos hasta la fecha (portacontenedores para más de 16.000 TEU y Triple-E para 18.300 TEU). Además de la incorporación de estos megabuques, en 2012 se produjo una importante reestructuración operacional, ya que las mayores navieras del mundo, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) y CMA CGM

decidieron formar la alianza P3 para compartir buques en las tres principales rutas comerciales Este-Oeste (*Lloyd's List*, 2013a). Si se aprueba, es probable que la iniciativa afecte no solo a las navieras y su cuenta de resultados sino también a los puertos, los fletadores y los operadores más pequeños (*Lloyd's List*, 2013b).

Otra tendencia que se está manifestando es la continua penetración de la contenedorización en el comercio de graneles, en particular en las rutas de regreso que tienen un tráfico descompensado. Las novedades normativas en el sector de los productos básicos están yendo en la misma línea, como muestra el caso de los cereales en Australia. Desde 2008, año en que se desreguló el comercio de cereales en Australia, los embarques de trigo en contenedores se multiplicaron por diez. Del mismo modo, la reciente desregulación del mercado de cereales en el Canadá es probable que tenga como resultado una mayor contenedorización del comercio de cereales (Dynamar B.V., 2013).

Por último, una cuestión que se comenta cada vez más es la que se refiere a la "proximidad de las fuentes de producción", ya que se informa de que algunas empresas están volviendo a localizarse más cerca de los mercados internos, dado el incremento de los costes de producción en China. Sin embargo, algunos observadores sostienen que la búsqueda de la proximidad de las fuentes de producción solo incide en algunos ámbitos empresariales limitados y que, por consiguiente, está sobrevalorada (*Lloyd's List*, 2013c). Además, también se ha señalado que para adoptar decisiones sobre el lugar donde localizar la producción hay que tener en cuenta más de un factor y que no hay una solución válida para todos los casos, ya que en algunos de ellos, en función del producto, la proximidad de las fuentes de producción puede generar unos ahorros importantes pero en otros puede resultar costosa (*Lloyd's List*, 2013c).

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

A pesar de que en 2012 hubo un crecimiento positivo, el tráfico marítimo internacional sigue expuesto a muchos riesgos de recesión y a determinadas tendencias que posiblemente cambien el tablero de juego, redefiniendo el paisaje operativo del transporte

marítimo. El transporte marítimo internacional tiene que vérselas con un contexto nuevo y complejo, que implica retos y oportunidades, entre ellos, como se ha señalado anteriormente, el desfase entre la demanda y la oferta, la continua incertidumbre de la economía mundial y las tensiones geopolíticas. Sin embargo, entre todos los retos importantes, las cuestiones de la seguridad y los costes de la energía, el cambio climático y la sostenibilidad ambiental, que están interconectadas, son probablemente las más preocupantes. El cambio climático, en particular, sigue ocupando un lugar importante en la agenda política internacional y también en la de los sectores comerciales del transporte marítimo y los puertos. A pesar de los avances positivos en diversos frentes, el mundo no llevaba aún camino de limitar el aumento medio de la temperatura global a 2°C (por encima de los niveles anteriores a la industrialización), que garantizaría que el cambio climático siga siendo gestionable (Agencia Internacional de la Energía, 2013). Puesto que los efectos del cambio climático ya se perciben en todo el mundo y que no existen medidas adecuadas para mitigarlo y adaptarse a él, las compañías marítimas y los puertos, y por tanto el transporte marítimo internacional probablemente se vean afectados por los posibles efectos devastadores de este cambio (por ejemplo, fenómenos meteorológicos extremos y subida del nivel del mar). Para un examen más a fondo del desafío que supone el cambio climático para el transporte marítimo, pueden consultarse los primeros capítulos de *El Transporte Marítimo* de los años 2009-2012.

Por otro lado, también se presentan oportunidades vinculadas a algunas de las tendencias siguientes:

- a) La integración regional más profunda y la cooperación Sur-Sur;
- b) La diversificación creciente de las fuentes de suministro, gracias a la tecnología y la eficiencia del transporte;
- c) La aparición de nuevos socios comerciales y el acceso a nuevos mercados facilitado por unos acuerdos de comercio y cooperación cada vez más numerosos;
- d) La ampliación/apertura de nuevas rutas marítimas (por ejemplo, la ampliación del canal de Panamá y las rutas del Ártico);
- e) El cambio estructural del mapa mundial de la energía y los consiguientes efectos indirectos sobre el tráfico de petroleros;
- f) El desplazamiento de las cadenas de valor de las economías, desde la manufactura, en la que se hace un uso intensivo de mano de obra, a una producción que requiere un nivel mayor de competencias (por ejemplo, China), y las consecuencias que esto supone para otras regiones en desarrollo (Viet Nam, Bangladesh, África);
- g) El crecimiento de la demanda mundial debido al aumento de la población mundial y de las clases medias como tipo de consumidor;
- h) El surgimiento de bancos de países en desarrollo (por ejemplo, BRICS) con la capacidad potencial de reunir fondos para satisfacer las importantes necesidades de inversión en infraestructura de transporte.

Dentro de este contexto, en esta sección se examina la evolución de tres cuestiones muy vinculadas entre sí, a saber:

- a) Costes del combustible y navegación lenta;
- b) Combustibles con bajo contenido de azufre y emisiones atmosféricas;
- c) Diseño innovador de los buques (buques ecológicos).

Aunque estas cuestiones hayan sido estudiadas ya con distinta profundidad en publicaciones anteriores de *El Transporte Marítimo*, es importante tener una visión actualizada de su evolución, especialmente por el hecho de que los debates al respecto están, en algunos casos, polarizando al sector (por ejemplo, respecto de los buques ecológicos). Todas estas cuestiones tienen un elemento en común, a saber, los combustibles fósiles, un factor estratégico que puede determinar de forma importante la competitividad del transporte marítimo y su sostenibilidad a largo plazo.

Una cuarta cuestión que se aborda en esta sección es la de la ampliación del canal de Panamá y algunas de sus posibles consecuencias. Resulta especialmente actual abordar esta cuestión en este momento concreto, particularmente porque se está aproximando con rapidez 2015, fecha en que vence el plazo fijado para finalizar las obras de ampliación.

1. Costes del combustible y navegación lenta

La subida de los precios del petróleo tiene consecuencias sobre el comercio y el transporte marítimo,

tanto por sus efectos negativos sobre el crecimiento como por el aumento de la presión sobre los costes del combustible utilizado para la propulsión de los buques. En 2005 los precios del petróleo empezaron a subir, con una cierta aceleración a partir de 2007, y en 2008 registraron un récord histórico de 150 dólares por barril. En comparación, el precio al contado del Brent europeo estuvo situado de promedio en 29 dólares en 2000, 55 dólares en 2005, 73 dólares en 2007 y 112 dólares en 2012 (datos de 2013 de la Administración de los Estados Unidos de Información Energética). Esto significa que los precios del petróleo se duplicaron con creces entre 2005 y 2012, y se incrementaron más de la mitad desde 2007. Los precios del combustible utilizado por los buques (combustible marino) se multiplicaron casi por tres entre 2005 y 2012, como muestra el precio de Rotterdam del combustible de 380 centistokes. El precio medio de este combustible en Rotterdam fue de 138,4 dólares por tonelada en 2000, 234 dólares por tonelada en 2005, 345,1 dólares por tonelada en 2007 y 639,6 dólares por tonelada en 2012 (Clarkson Research Services, 2012d). Aunque los precios del petróleo y de los combustibles marinos evolucionen en paralelo, su relación ha cambiado durante los últimos años, lo que indica que los precios del combustible marino no solo dependen de las variaciones del precio del petróleo sino que también están determinados por otros factores, como la demanda cada vez mayor de combustibles marinos a consecuencia de la ampliación de la flota mundial y la tendencia de las refinerías a producir más productos refinados (Clarkson Research Services, 2012f).

Dado que, según la información disponible, los costes del combustible suponen una gran parte de los costes de explotación (hasta el 50-60%) (World Shipping Council, 2008), el aumento de los costes del combustible marino recorta significativamente los beneficios de las navieras, en especial si el mercado de fletes está deprimido. Puesto que los buques portacontenedores operan a una velocidad relativamente más alta que los graneleros y los petroleros, la subida de los precios del combustible marino tiene una repercusión especial entre los operadores de líneas. Se ha estimado, por ejemplo, que el promedio de los costes diarios del combustible marino entre 2003 y 2006 representaba el 85% de los costes diarios del buque, mientras que desde 2008 los costes del combustible marino han subido considerablemente y representan más de tres veces el coste diario de fletar un buque (Clarkson Research Services, 2012f). Un estudio

reciente del sector puso de manifiesto que la eficiencia en el consumo de combustible es una de las prioridades principales del transporte marítimo y que el 69% de las empresas indica que los esfuerzos deben centrarse en el desarrollo de métodos de consumo de combustible más económicos (*Lloyd's List*, 2013d).

Desde 2007, la navegación lenta, que empezó a aplicarse en el tráfico entre Asia y Europa, se está implantando como medida de ahorro de combustible en los diversos sectores y rutas del transporte marítimo, incluida la Norte-Sur (Clarkson Research Services, 2013b). Aunque la subida de los precios del combustible siga siendo la principal causa de que se recurra a la navegación lenta, la reducción de la velocidad también ayudó, especialmente en los peores momentos de la recesión económica, a absorber una parte del exceso de capacidad de carga de los portacontenedores.

Sin embargo, hay distintos puntos de vista sobre la sostenibilidad a largo plazo de la navegación lenta. Hay quienes esperan que la práctica sea transitoria y que, por tanto, desaparezca con la recuperación económica y la menor volatilidad de los precios del petróleo, pero también hay quienes sostienen que la navegación lenta ha llegado para quedarse. En este sentido, hay constancia de que quienes marcan tendencia, como Maersk Line, están actualizando sus buques para que puedan navegar a poca velocidad y extendiendo esta práctica a todos los tráficos, además de que están introduciendo la navegación todavía más lenta (15 a 18 nudos) en determinados tráficos (*Lloyd's List*, 2013e). En el caso de los grandes portacontenedores, la navegación lenta a 18-20 nudos reducirá su consumo de combustible de 125-175 t diarias a menos de 100 t diarias. Dado que el precio del combustible marino está cerca de los 700 dólares por tonelada, estas reducciones generarán importantes ahorros de los costes diarios de combustible (*Lloyd's List*, 2013e).

En un estudio reciente se concluye que es jurídicamente posible hacer obligatoria la navegación lenta, ya sea bajo un acuerdo mundial o unilateralmente como una condición para entrar a puerto, y que entraña tanto beneficios como costes (Faber y otros, 2012). En otro estudio se analizan cuatro rutas marítimas y se concluye que los costes de la navegación lenta para las navieras y los consignatarios (coste de las existencias, tiempos de espera, intereses, seguros y depreciación) hacen que esta opción no sea viable a nivel de la cadena de suministro (*Lloyd's List*, 2013f).

Para las navieras, la aceptabilidad y sostenibilidad a largo plazo de la navegación lenta depende de su capacidad para adaptar sus cadenas mundiales de suministro, de producción y de distribución a tiempos de tránsito más largos, a la vez que mantienen la fiabilidad y previsibilidad de sus servicios. La adaptación a la navegación lenta puede ser un reto mayor para las navieras que operan con técnicas de producción sin desperdicios y justo a tiempo, y que probablemente necesitarían reconfigurar su producción y distribución (*Lloyd's List*, 2013g). Otro elemento a tener en cuenta son las necesidades técnicas que requiere la navegación lenta y la necesidad de modernizar las máquinas de los buques existentes, lo que supone otros gastos añadidos (Wiesmann, 2010).

2. Combustibles con bajo contenido de azufre y emisiones atmosféricas

Los costes del combustible se ven también afectados por las prescripciones del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de la Organización Marítima Internacional (OMI), que regula la contaminación atmosférica y las zonas de control de emisiones (ECA) en Europa y América del Norte (para una información más detallada, véase el capítulo 5). En 2020, la cantidad de azufre permitida en los combustibles marinos tendrá que rebajarse del 3,5% al 0,5% en todo el mundo y del actual 1% al 0,1% en 2015 para los buques que naveguen en las ECA.

La restricción del contenido de azufre de los combustibles marinos y la prescripción de utilizar combustibles menos contaminantes, a saber, con un cierto grado de destilación, resultan cruciales para reducir la contaminación atmosférica y sus efectos nocivos sobre la salud humana y el medio ambiente. A este respecto, cabe señalar que la contribución de las emisiones del transporte marítimo a los costes totales de la salud en Europa en 2000, que fue del 7% (o 58.400 millones de euros), es probable que aumente al 12% (64.100 millones de euros) en 2020, mientras que en las ECA del mar Báltico y del mar del Norte, la reducción de las emisiones de dióxido de azufre probablemente supondrán un ahorro del 36% en los costes públicos de la salud en Europa ocasionados por el transporte marítimo internacional. En términos monetarios esto supone un ahorro de costes, que pasarán de 22.000 millones de euros en 2000 a 14.100 millones en 2020 (Comisión Europea, 2013).

Aunque no se pongan en duda los beneficios de utilizar combustibles menos contaminantes, al incidir en la calidad y en los costes del combustible, la prescripción de reducir las emisiones atmosféricas tiene, sin embargo, algunas consecuencias para el futuro del combustible pesado, de las refinerías de petróleo, de tecnologías como los sistemas de limpieza de los gases de escape y de los combustibles alternativos. Cambiar de combustible también puede elevar los costes del transporte, como muestra un estudio encargado por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (Dynaliners, 2013). En el estudio se prevé que el cambio de tipo de combustible cause un incremento del 11,5% al 20% del promedio de las tarifas de los fletes en 16 rutas comerciales del Báltico. Una preocupación del sector es si habrá suficiente disponibilidad de combustibles con un bajo contenido de azufre y si tendrán un precio razonable. Aunque algunos sostengan que se producirá suficiente combustible para satisfacer la demanda, se espera que los costes sean considerables, ya que el diferencial de precio con los combustibles pesados está estimado actualmente en un 50% (*Lloyd's List*, 2013h). Tomando en consideración estas diversas preocupaciones, la OMI ha propuesto realizar un estudio sobre la disponibilidad de combustible para el 2018 que quizá sugiera posponer cuatro años la reducción mundial prevista para 2020. Sin embargo, en Europa la prescripción será efectiva a partir de 2020 y no se ha previsto ningún estudio sobre la disponibilidad de combustible; mientras tanto, parece que el sector del transporte marítimo sigue dudando de hacer grandes inversiones en lavadores de gases de escape, dadas las preocupaciones actuales sobre su rentabilidad y sobre la posibilidad de utilizarlos en buques de navegación oceánica (*Lloyd's List*, 2013h).

Un posible efecto colateral de las normativas sobre la reducción de azufre en el transporte marítimo es el incremento de los precios del combustible utilizado por el transporte terrestre, ya que los buques, los camiones y los automóviles compiten por los productos derivados (*Lloyd's List*, 2013h). Otro factor que podría incidir en la demanda de combustible marino es la utilización del gas natural como combustible. Aunque su consumo haya sido hasta ahora limitado, en los Estados Unidos se han contratado recientemente dos portacontenedores propulsados con gas para navegar en las ECA de ese país (Clarkson Research Services, 2012f). La disponibilidad de gas a un precio relativamente bajo lo convierten en una opción atractiva económica y ambientalmente

(*Seatrade*, 2013). Sin embargo, quizá lleve algún tiempo que se generalice el uso de buques propulsados por gas, especialmente en el tráfico contenedorizado por las rutas principales. En lo que afecta al tráfico contenedorizado, no se consideran viables los buques de propulsión por gas en los próximos dos o tres decenios (*Seatrade*, 2013). Por el momento, parece haber una situación del "huevo y la gallina", ya que las navieras son reacias a invertir en buques de propulsión a gas, en la medida en que todavía no está disponible la infraestructura necesaria para este tipo de combustible, mientras que los puertos siguen dudando de los beneficios de desarrollar servicios de suministro de este tipo de combustible en la medida en que no hay una flota mundial propulsada por gas (*Ports & Harbors*, 2013).

3. Diseño innovador de los buques y buques ecológicos

Desde cualquier punto de vista, la era del petróleo barato ha llegado probablemente a su fin, lo que, sumado a la debilidad de los parámetros económicos fundamentales, los elevados precios del combustible y la mayor exigencia de la legislación ambiental, exige que se intensifique la búsqueda de sistemas de transporte marítimo más eficientes en el consumo de combustible y más respetuosos con el medio ambiente. En este contexto, el sector marítimo busca cada vez más que los buques tengan un diseño innovador que dé respuesta al laberinto que supone compaginar los costes del combustible, los beneficios/la sostenibilidad ambiental.

El término "buque ecológico" está en boga en el sector del transporte marítimo. Aunque no haya todavía una definición aceptada de este concepto, los buques ecológicos pueden describirse como buques que, en el proceso de diseño del casco y de las máquinas, y gracias al uso de nuevas tecnologías, consiguen unos ahorros de costes importantes, principalmente reduciendo el consumo de combustible de las máquinas (Roussanoglou, 2013). Otra característica de estos buques es que son más respetuosos con el medio ambiente en la medida en que su consumo de combustible genera menos emisiones atmosféricas, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de contaminantes atmosféricos. Se informa de una gran variedad de diseños experimentales y de ideas para hacer que los buques sean más respetuosos con el medio ambiente (por ejemplo, la utilización de la energía eólica o solar), pero sigue

dudándose de su utilización en el futuro inmediato (Haider y otros, 2013). Los criterios que establece el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI), que se adoptó en julio de 2011 bajo los auspicios de la OMI y que entró en vigor el 1 de enero de 2013 para todos los buques de nueva construcción con un arqueado bruto igual o superior a 400 TB, sin duda influirán mucho en el diseño de la primera generación de buques ecológicos (Haider y otros, 2013).

El surgimiento de los buques ecológicos está planteando un serio dilema a los armadores, especialmente dado el contexto de debilidad de los mercados de fletes, las menores ganancias, el exceso de capacidad de la flota, la menor financiación, la legislación ambiental más exigente y la generalización de la práctica de la navegación lenta. Los armadores se debaten entre invertir en nuevos buques ecológicos o realizar los ajustes y las mejoras exigidas para garantizar la optimización de la gran flota existente, relativamente joven (Haider y otros, 2013). Consideraciones de este tipo están dividiendo al sector y planteando muchas preguntas que amplifican la incertidumbre y los riesgos financieros actuales. Lo que hace el dilema aún más acuciante es la posible segmentación del mercado que se pueda producir en función de las decisiones que se tomen hoy. Con la llegada de los buques ecológicos es posible que se abra una brecha entre estos buques y los buques existentes, que se consideran menos eficientes, lo que profundizaría y partiría el mercado del transporte marítimo en distintos segmentos (Haider y otros, 2013). Se espera que los buques ecológicos sean alrededor de un 30% más eficientes a nivel de consumo de combustible que la generación actual de buques (Haider y otros, 2013). Por ejemplo, se informa de que los nuevos buques Triple-E consumen aproximadamente un 35% menos de combustible por contenedor que los buques de 13.100 TEU que se han construido para otras compañías de portacontenedores. También se espera que los buques de la clase E reduzcan las emisiones de CO₂ más de un 50% por contenedor desplazado, frente al promedio de emisiones de CO₂ del sector en el tráfico entre Asia y Europa (*Building the world's biggest ship – Maersk*, 2013). El enfrentamiento dentro del sector es palpable y los defensores de los buques ecológicos prometen mejoras importantes con respecto de la flota existente (Roussanoglou, 2013), mientras que los escépticos argumentan que los supuestos beneficios de estos nuevos buques no se han comprobado todavía (Haider y otros, 2013).

Aunque nunca se haya puesto en duda la importancia de recortar los costes del combustible y de reducir las emisiones de todo tipo, sigue siendo necesario arrojar más luz sobre algunas de estas cuestiones actuales como, por ejemplo, si es una buena inversión de futuro apostar por los buques ecológicos y si estos van a suponer una solución más competitiva en el mercado. Dicho esto, el factor decisivo será los costes del combustible, que se prevé que se mantengan altos (BIMCO, 2013).

4. Ampliación del canal de Panamá

El canal de Panamá, en funcionamiento desde hace casi un siglo, es un nudo central del tráfico internacional y una infraestructura clave que conecta la Costa Este de los Estados Unidos y los puertos del Golfo con Asia, Oceanía y los países en desarrollo de América. El canal de Panamá es utilizado por más de 144 rutas marítimas que conectan 160 países y que llegan a 1.700 puertos en todo el mundo (Servicios Marítimos – micanaldepanama.com, 2013). En 2012, cruzaron el canal de Panamá, en total, 12.862 buques. De este total, 3.331 buques eran portacontenedores (*Bloomberg*, 2013). A lo largo del año, más de 300 millones de toneladas de carga pasaron por el canal (Canal de Panamá/Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB)).

Los buques de gran tamaño se imponen cada vez más en las redes del transporte marítimo internacional y las limitaciones del sistema de esclusas del canal de Panamá impiden que esta vía marítima pueda ser utilizada por buques de un tamaño superior al de los Panamax, esto es, de una capacidad superior a 5.100 TEU. Por este motivo y debido a que el rápido crecimiento de las corrientes comerciales internacionales ha puesto de manifiesto las graves limitaciones de capacidad, en 2006 se inició un proyecto muy importante de ampliación de la capacidad del canal, valorado en 5.250 millones de dólares. El proyecto de ampliación, que está previsto que concluya en 2015, añadirá un tercer juego de esclusas al sistema del canal y dará más profundidad y amplitud a los canales ya existentes.

Además de permitir el paso de un número creciente de buques "post Panamax" con una capacidad máxima que se calcula en torno a 13.500 TEU, la ampliación pretende reducir los plazos y los costes. La Autoridad del canal de Panamá estima que el ahorro de costes que supondrá para los armadores las economías de escala se situará entre un 7% y un 17% (Mid-America

Freight Coalition, 2011). Probablemente el primer impacto directo de la ampliación del canal se hará sentir en los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos y en el puente terrestre intermodal (conexiones de ferrocarril con trenes capaces de transportar dos contenedores apilados) que conecta el Pacífico y las costas atlánticas. Puesto que el puente terrestre ofrece una conexión ligeramente más rápida, la competencia con el canal de Panamá es una consideración importante y la manera que tengan los puertos de la Costa Oeste y las líneas de ferrocarril de responder a la ampliación del canal determinará el alcance de esta competencia. Las compañías de ferrocarril de los Estados Unidos ya están desarrollando el corredor y promoviendo iniciativas de construcción de terminales terrestres (Lower, 2013).

Otro posible impacto general será un cambio de la dinámica del transporte marítimo de varias mercancías, inducido por un cambio no solo de las economías de escala sino también de la estructura de peajes y la reducción de los tiempos de tránsito. Aunque la ampliación en un primer momento pretendía atraer embarques de Asia hacia la Costa Este de los Estados Unidos, otras mercancías y regiones están emergiendo como posibles usuarios importantes del nuevo canal. Como permite el paso de buques de mayor tonelaje, cabe esperar que se beneficien de ello algunos mercados, productos básicos y mercancías, entre los que cabe mencionar los siguientes ejemplos: a) cereales de la Costa Este de los Estados Unidos/ puertos del Golfo con destino a Asia (Mid-America Freight Coalition, 2011); b) soja de los países en desarrollo de América con destino a Asia; c) carbón y mineral de hierro de Colombia, la República Bolivariana de Venezuela y el Brasil con destino a Asia; d) carbón de la Costa Este de los Estados Unidos con destino a Asia, en particular a China; e) petróleo del Ecuador con destino a la Costa Este de los Estados Unidos; f) gas procedente de Trinidad y destinado al consumo en Chile; g) gas exportado de los Estados Unidos con destino a Asia. Otras posibles consecuencias de la modificación del canal serían el desarrollo de una gran capacidad de transbordo y de servicios de enlace en la zona del Caribe (Rodrigue y Notteboom, 2012), así como la reducción de las emisiones de carbono de los buques, un efecto colateral que sigue sin tenerse lo suficientemente en cuenta (Stott y Wright, 2012).

Además de la ampliación física, hay una serie de factores que pueden incidir en la capacidad del canal de Panamá ampliado de calificarse como ruta marítima de importancia estratégica fundamental e

infraestructura clave del comercio internacional. Entre ellos cabe mencionar los siguientes:

- La evolución de los precios del combustible;
- Las opciones de abastecimiento;
- Los plazos de entrega;
- La relocalización de las instalaciones de manufactura;
- El desplazamiento del origen de la demanda mundial, que pasará a las regiones en desarrollo y se alejará de los lugares y socios tradicionales (Rodríguez y Notteboom, 2012);
- La capacidad que tengan los puertos para realizar con eficacia las operaciones de carga y descarga en las que intervengan buques post Panamax, de mayor eslora;
- Las consecuencias de las inversiones en los puertos de ambas costas de los Estados Unidos sobre la competencia subyacente;
- Las tarifas del canal y cómo afectarán a su competitividad (*Bloomberg*, 2013).

También será importante la respuesta de otras rutas, como la del canal de Suez, a la ampliación del canal de Panamá. Sin embargo, cabe señalar que, aunque se considere que estas dos vías de paso compiten en cierta medida entre sí, también son complementarias, dado el desarrollo renovado de los servicios ecuatoriales de línea que circunnavegan el globo y que benefician a ambos canales (*Bloomberg*, 2013).

Aunque la ampliación del canal de Panamá tenga numerosas consecuencias indirectas, sigue siendo no obstante difícil valorarlas con un mínimo grado de seguridad. En un proyecto de ampliación con las dimensiones que tiene el del canal de Panamá intervienen múltiples actores y muchas incógnitas, en particular, las incertidumbres de la economía mundial y los rápidos avances tecnológicos, incluidos el tamaño de los buques y su diseño.

En conclusión, y como ya se ha señalado en este capítulo y en números anteriores de *El Transporte Marítimo*, hay una serie de tendencias que se están

manifestando a nivel mundial que probablemente determinen el futuro del transporte marítimo y que redefinan más a fondo su paisaje operativo. A modo de recapitulación y aunque no se pretenda que esta sea una lista exhaustiva, entre las tendencias clave que se manifiestan en la actualidad y que requieren mayor vigilancia y análisis, cabe mencionar las siguientes:

- a) La continuidad de los efectos negativos de la crisis de 2008/2009 sobre la demanda, las finanzas y el comercio en el mundo;
- b) Los cambios estructurales de las pautas mundiales de producción;
- c) La modificación de las ventajas comparativas y de la dotación de los recursos minerales;
- d) El crecimiento del Sur y el alejamiento de la influencia económica de los centros tradicionales de crecimiento;
- e) La demografía, con poblaciones envejecidas en las economías avanzadas y poblaciones que crecen rápidamente en las regiones en desarrollo, y las correspondientes consecuencias sobre las pautas mundiales de producción y de consumo;
- f) La aparición de portacontenedores ultra grandes y otros avances tecnológicos en el ámbito del transporte;
- g) El cambio climático y el posible riesgo de catástrofes naturales;
- h) Los costes de la energía y la sostenibilidad ambiental.

Estas tendencias, que definen las pautas y dinámicas de la producción, el consumo, el crecimiento y el comercio, y que modifican las redes del transporte marítimo y su configuración, con probabilidad transformarán también profundamente el transporte marítimo internacional y los puertos que, respectivamente, transportan y mueven el 80% del volumen del comercio mundial de mercancías y una parte importante de su valor.

REFERENCIAS

- Agencia Internacional de la Energía (2012). *World Energy Outlook 2012*. París.
- Agencia Internacional de la Energía (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*. Disponible en: www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap (consultado el 12 de septiembre de 2013).
- Bernhofen D. M., El-Sahli Z. y Kneller R. (2013). *Estimating the effects of the container revolution on world trade*. CESifo Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies e Ifo Institute. Múnich.
- BIMCO (2013). "Reflections 2013". Disponible en: <https://www.bimco.org/About/Press/Reflections.aspx>.
- Bloomberg* (2013). "Maersk line to dump Panama Canal for Suez as ships get bigger". 11 de marzo.
- British Petroleum (2013). *Statistical review of world energy 2013*. Junio.
- Building the world's biggest ship – Maersk (2013). Maersk. Véase: <http://www.maersk.com/innovation/leadingthroughinnovation/pages/buildingtheworldsbiggestship.aspx> (consultado el 29 de julio de 2013).
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(5).
- Clarkson Research Services (2012b). *Oil and Tanker Trades Outlook*. 17(9).
- Clarkson Research Services (2012c). *LNG Trade and Transport*. ISBN: 978-1-903352-87-8. London.
- Clarkson Research Services (2012d). *Shipping Review and Outlook*. Otoño de 2012.
- Clarkson Research Services (2012e). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(11).
- Clarkson Research Services (2012f). *Container intelligence monthly*. 14(5).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Review and Outlook*. Primavera de 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Monthly*. 15(6).
- Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(4).
- Clarksons Shipping Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(6).
- Comisión Europea (2013). *Science for environmental policy. Public health costs of air pollution fall in Europe but remain high for maritime shipping*. N° 324. Comisión Europea. 27 de junio. Disponible en: <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/334na4.pdf> (consultado el 16 de septiembre de 2013).
- Consejo Internacional de Cereales (2013). *Informe sobre el mercado de cereales*. 436, 30 de agosto. Disponible en: <http://www.igc.int/downloads/gmrsummary/gmrsumms.pdf> (consultado el 17 de septiembre de 2013).
- Containerisation International* (2013a). "Peaks and troughs". Junio.
- Containerisation International* (2013b). "Stuck in the Slow Lane". Mayo.
- Crowe T. (2012). *Seaborne trade: The long and the short of it*. Clarkson Research Services. 7 de septiembre.
- Danish Ship Finance (2013). *Shipping market review*. Abril. Disponible en: <http://www.shipfinance.dk/~/-/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (consultado el 10 de septiembre de 2013).
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2013a). *Situación económica mundial y perspectivas*. Información mensual, enero.
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2013b). *Situación económica mundial y perspectivas*. Actualización de mediados de 2013.
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2013c). *Situación económica mundial y perspectivas*. Información mensual, abril.
- Drewry Shipping Consultants (2013). "Can Africa do it?". Marzo.
- Dynaliners (2013). *Trade review 2013*. Dynamar B. V.
- Dynamar B. V. (2013). *Dynaliners weekly*. 26(13).
- Economist Intelligence Unit (2013). *Global outlook. Country forecast, May 2013*. Disponible en: http://gfs.eiu.com/FileHandler.ashx?issue_id=1750391159&mode=pdf (consultado el 17 de septiembre de 2013).
- Ernst and Young (2011). *Trading Places: The Emergence of New Patterns of International Trade*. Ernst and Young y Oxford Economics. EYG N° AU1000. Disponible en: http://emergingmarkets.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/11/TBF_212__International_trade_white_paper_v24_Low_Res2.pdf (consultado el 9 de septiembre de 2013).
-

- Faber J., Nelissen D., Hon G., Wang H. y Tsimplis M. (2012). *Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits*. CE Delft. Delft.
- Fairplay (2013a). "Africa's maritime structural transformation", 30 de mayo.
- Fairplay (2013b). "Energized Africa powers shipping", 9 de mayo.
- Financial Times (2013). "Oil tanker trade growth is fastest in a decade", 12 de mayo.
- Fondo Monetario Internacional (2013). *Perspectivas de la economía mundial: Esperanzas, realidades, riesgos*. Fondo Monetario Internacional. ISBN 978-1-61635-965-2. Washington.
- Larsen J. (2013). *Global grain stocks drop dangerously low as 2012 consumption exceeded production*. Earth Policy Institute, 17 de enero. Disponible en: http://www.earth-policy.org/indicators/C54/grain_2013 (consultado el 11 de septiembre de 2013).
- Lloyd's List (2012a). "Get ready for a new world oil map", 12 de octubre.
- Lloyd's List (2012b). "Washington faces growing pressure to export the US crude", 13 de mayo.
- Lloyd's List (2013a). "Maersk made the first move to form P3 alliance", 20 de junio.
- Lloyd's List (2013b). "Another lost year?", 3 de julio.
- Lloyd's List (2013c). "Nearshoring: Homespun yarn or material change?", 13 de junio.
- Lloyd's List (2013d). "Fuel efficiency is shipping's top concern", 15 de marzo.
- Lloyd's List (2013e). "Bunker Quarterly: Full slow steaming ahead", 6 de junio.
- Lloyd's List (2013f). "Shippers lose out in slow steaming", 7 de enero.
- Lloyd's List (2013g). "Lower speeds boost box schedule reliability", 7 de enero.
- Lloyd's List (2013h). "Owners opt for scrubbers as SOx emissions deadlines loom". Julio.
- Lower J. (2013). *Panama Canal expansion fueling US investments*. 13 de junio. Disponible en: <http://bizmology.hoovers.com/2013/06/13/panama-canal-expansion-fueling-us-investments/> (consultado el 11 de septiembre de 2013).
- Mid-America Freight Coalition (2011). "The far reaching effects of canal expansion", 16 de marzo. Disponible en: <http://midamericafreight.org/2011/03/panama-canal-expansion/> (consultado el 16 de septiembre de 2013).
- Naciones Unidas (2012). *La alianza mundial para el desarrollo: pasar de las palabras a los hechos*. Informe de 2012. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta S.12.I.5. Nueva York.
- OCDE (2011). *Strategic transport infrastructure needs to 2030*. Publicaciones de la OCDE. Paris. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264114425-en> (consultado el 9 de septiembre de 2013).
- OMC (2013). *El comercio mundial en 2012 y perspectivas para 2013*. Comunicado de prensa 688 de la OMC, de 10 de abril.
- OPEP (2012). *World Oil Outlook 2012*. ISBN 978-3-9502722-4-6. Secretaría de la OPEP. Viena.
- P.M. News Nigeria (2013). "Nigeria's free trade zones attract \$9.4b investment", 3 de julio.
- Ports and Harbors (2013). "European Commission sets LNG bunkering target". International Association of Ports and Harbors. *Ports and Harbors*. 58(3).
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2013). *Informe sobre Desarrollo Humano 2013. El ascenso del Sur: Progreso humano en un mundo diverso*. Publicación de las Naciones Unidas. ISBN 978-92-1-126340-4. Nueva York.
- Research and Markets (2012). "The market for coal power plants in Europe (analyst version) – market volumes – projects – strategies – trends".
- Rodrigue J. P. y Notteboom T. (2012). "The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer?" *Port Technology International*. 51:10–12.
- Roussanoglou N. (2013). "Eco-ships growing in numbers, could undermine value of older ships. Hellenic Shipping News Worldwide". Junio.
- Seatrade (2013). "Gas fuel going mainstream". Marzo.
- Servicios Marítimos – micanaldepanama.com (2013). Autoridad del canal de Panamá. Véase: <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/> (consultado el 29 de julio de 2013).
- Shipping and Finance (2013). "Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class". Mayo.
-

- Stott P. y Wright P. (2012). "The Panama Canal expansion: business as usual or game changer for ship design?" *Port Technology International*. 53:27–28.
- UNCTAD (2013). *Trade and Development Report, 2013*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/TDR/2013. Nueva York y Ginebra.
- United States Geological Survey (2013). *Mineral Commodity Summaries 2013*. United States Geological Survey. ISBN 978–1–4113–3548–6. Washington D.C.
- United States Institute of Peace (2012). "U.S. renews Iran sanctions waivers". Diciembre. Disponible en: <http://iranprimer.usip.org/blog/2012/dec/10/us-renews-iran-sanctions-waivers> (consultado el 10 de septiembre de 2012).
- Voice of America News* (2013). "BRICS leaders optimistic about new development bank", 27 de marzo.
- Wiesmann A. (2010). "Slow steaming – a viable long-term option?" *Wärtsilä Technical Journal*. Febrero.
- World Shipping Council (2008). Record fuel prices places stress on ocean shipping. Mayo.
- World Steel Association (2013a). *World crude steel output increases by 1.2% in 2012*. Enero.
- World Steel Association (2013b). *Short Range Outlook*. Abril.

NOTAS

- 1 El promedio de las distancias y los tipos de cambio se calculan sobre la base de los datos más recientes publicados por Clarkson Research Services (2013a).
- 2 Sobre la base de los datos proporcionados por Clarkson Research Services. Los datos sobre el comercio de GLP abarcan solo la OCDE.

2

ESTRUCTURA, PROPIEDAD Y MATRÍCULA DE LA FLOTA MUNDIAL

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

En el año 2012 se asistió al final del ciclo de construcción naval más largo desde que se tienen datos. Entre 2001 y 2011, año tras año, las entregas de nuevas construcciones alcanzaron nuevos hitos históricos. Solamente en 2012, por primera vez desde 2001, la flota que entró en servicio a lo largo del año fue menor que la entregada durante los 12 meses anteriores. A pesar de esta ralentización de las nuevas entregas, el tonelaje mundial siguió aumentando en 2012, aunque a un ritmo menor que en 2011. La flota mundial se ha duplicado con creces desde 2001, llegando hasta 1.630 millones de toneladas de peso muerto (TPM) en enero de 2013.

Desde los picos históricos de 2008 y 2009, el tonelaje de los pedidos de todos los principales tipos de buque se redujo drásticamente. Los astilleros siguieron entregando el tonelaje encargado anteriormente, pero la cartera de pedidos de portacontenedores se redujo un 50%, la de graneleros de carga seca un 58%, la de petroleros un 65% y la de buques de carga general un 67%. A finales de 2008, la cartera de pedidos de buques para graneles secos equivalía a casi el 80% de la flota en servicio en aquel momento, mientras que el tonelaje encargado en enero de 2013 equivalía solo al 20% de la flota en servicio.

En el capítulo 2 de El Transporte Marítimo de este año se exponen las características de la flota de los 48 principales países en desarrollo con flota propia. Varios países exportadores de petróleo y gas son también propietarios importantes (por tonelaje) de petroleros y buques tanque para el transporte de gas licuado, sea bajo sus respectivos pabellones nacionales o bajo pabellones extranjeros. Del mismo modo, los países con importantes inversiones en plataformas marítimas suelen ser también propietarios de los buques de suministro de las mismas. Los países productores de graneles secos controlan con menos frecuencia los buques que transportan esas cargas de lo que lo hacen las naciones exportadoras de petróleo con los petroleros y buques tanque para el transporte de gas licuado. La mayoría de los portacontenedores están inscritos bajo pabellón extranjero cuando se dedican al comercio internacional, operando en rutas que conectan varios países a la vez. Gran parte de las flotas de buques de carga general tienen pabellón nacional y se dedican al comercio de cabotaje costero o entre islas.

En el capítulo 2 de la edición de este año se presta una atención especial a los 10 años del Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (LSCI) de la UNCTAD y al análisis correspondiente del despliegue de la flota de portacontenedores. En los últimos 10 años se han podido observar dos tendencias, que representan las dos caras de la misma moneda. Por un lado, los buques son cada vez mayores y, por el otro, en la mayoría de los mercados se ha reducido el número de compañías. En lo que respecta al número de compañías, el promedio por país ha disminuido un 27% en los últimos 10 años, de 22 en 2004 a solo 16 en 2013. Esta evolución tiene importantes consecuencias en el plano de la competencia, particularmente para las naciones comerciantes más pequeñas. Aunque pueda bastar que haya un promedio de 16 proveedores de servicios para asegurar el funcionamiento de un mercado competitivo y que en un país donde se cumpla ese promedio haya una oferta variada de navieras, en determinadas rutas, especialmente las que sirven a los pequeños países en desarrollo, la reducción de la competencia se ha traducido en la creación de mercados oligopolistas.

A. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MUNDIAL

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

El crecimiento de la flota mundial'

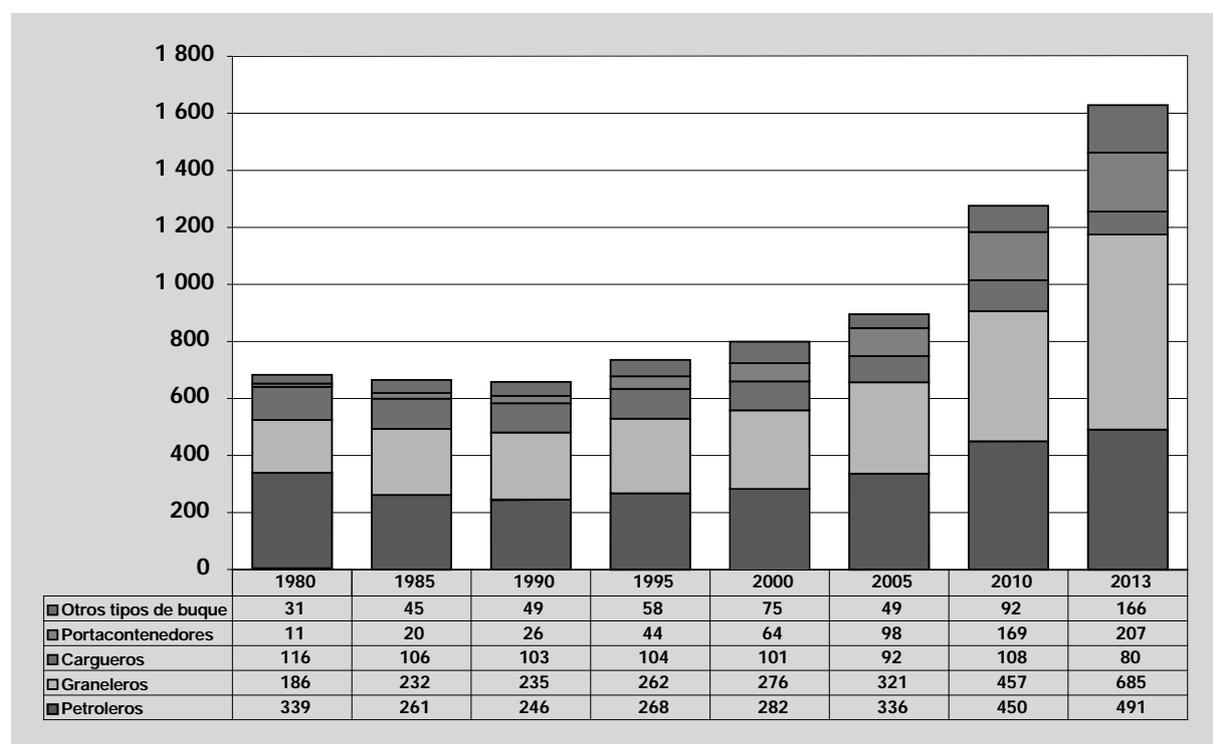
En el año 2012 se asistió al final del ciclo de construcción naval más largo desde que se tienen datos, en términos de arqueo bruto. Entre 2001 y 2011, año tras año, las entregas de nuevas construcciones alcanzaron nuevos hitos históricos. Incluso después de la recesión de 2008, el tonelaje de peso muerto entregado anualmente siguió aumentando durante tres años más debido a los pedidos que en gran medida se habían hecho antes de la crisis. Solamente en 2012, por primera vez desde 2001, la flota que entró en servicio a lo largo del año fue menor que la entregada durante los 12 meses anteriores.

A pesar de esta desaceleración de las nuevas entregas, el tonelaje mundial siguió creciendo en 2012, aunque a un ritmo menor; el crecimiento anual fue del 6%, frente al 10% del año anterior. La flota mundial se duplicó con creces desde 2001, hasta llegar a 1.630 millones de TPM en enero de 2013 (gráfico 2.1 y cuadro 2.1).

El punto de inflexión del ciclo de construcción naval se muestra con más detalle en el gráfico 2.3, en el que se recoge la estructura de edad de la flota existente. Hubo más tonelaje construido en 2011 (esto es, el que tiene dos años de edad en el gráfico 2.3) que en 2012. Esta caída prolongada no se había visto desde mediados de la década de 1990. El punto de inflexión también se puede observar en el gráfico 2.10, que muestra que la cartera de pedidos empezó a menguar en 2009.

La magnitud de la flota de transporte marítimo responde solo lentamente a los cambios del contexto económico. Mientras que la caída de la demanda

Gráfico 2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 1980-2013
(cifras al comienzo de cada año, en millones de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services y de números anteriores de *El Transporte Marítimo*.

Nota: Todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB, excluidos los buques que navegan en aguas interiores, los buques de pesca, los buques militares, los yates, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro (pero no las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y las dragas).

Cuadro 2.1. Tamaño de la flota mundial por principales tipos de buque, 2012-2013 (cifras al comienzo de cada año, en miles de TPM; los porcentajes se muestran en cursiva)

<i>Tipos principales</i>	2012	2013	<i>Variación porcentual 2013/2012</i>
Petroleros	469 516	490 743	4,5%
	<i>30,6%</i>	<i>30,1</i>	<i>-0,4%</i>
Graneleros	623 006	684 673	9,9%
	<i>40,5%</i>	<i>42,0%</i>	<i>1,5%</i>
Cargueros	80 825	80 345	-0,6%
	<i>5,3%</i>	<i>4,9%</i>	<i>-0,3%</i>
Portacontenedores	196 853	206 577	4,9%
	<i>12,8%</i>	<i>12,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Otros tipos de buque:	166 667	166 445	-0,1%
	<i>10,8%</i>	<i>10,2%</i>	<i>-0,6%</i>
Buques para el transporte de gas	44 060	44 346	0,6%
	<i>2,9%</i>	<i>2,7%</i>	<i>-0,1%</i>
Quimiqueros	23 238	23 293	0,2%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Buques de suministro a plataformas marítimas	70 767	69 991	-1,1%
	<i>4,6%</i>	<i>4,3%</i>	<i>-0,3%</i>
Transbordadores y buques de pasaje	5 466	5 504	0,7%
	<i>0,4%</i>	<i>0,3%</i>	<i>0,0%</i>
Otros/n.d.	23 137	23 312	0,8%
	<i>1,5%</i>	<i>1,4%</i>	<i>-0,1%</i>
Total mundial	1 536 868	1 628 783	6,0%
	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>0,0%</i>

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB.

se empezó a notar con claridad en 2008, la cartera de pedidos no empezó a encogerse hasta 2009, las nuevas entregas se redujeron en 2012 y, todavía en 2013, la flota siguió aumentando. Sin embargo, la cartera de pedidos se está reduciendo de forma acelerada y en la planificación actual se prevé que el volumen de producción solo se acerque en 2013 al de los niveles anteriores y que sea un poco menor en 2014.

En enero de 2013, el 42% de la flota mundial (en TPM) estaba constituido por graneleros, un récord histórico para este tipo de buque. Por otra parte, el tonelaje de los buques de carga general continuó reduciéndose; su porcentaje del tonelaje mundial es ahora inferior al 5%, por debajo del 15% de hace 20 años. Los petroleros también experimentaron una caída de su participación en el tonelaje mundial, que pasó desde casi la mitad en 1980 al 30% en enero de 2013 (cuadro 2.1 y anexo II).

Petroleros

A consecuencia de que, en los últimos años, se realizaron numerosos desguaces y hubo muchas operaciones de conversión de buques monocasco, la mayoría de los petroleros son ahora de doble casco, en cumplimiento de la reglamentación pertinente sobre el medio ambiente y la seguridad de la OMI, así como de la Ley sobre la contaminación por hidrocarburos de los Estados Unidos de América, que excluyó en 2010 de aguas de los Estados Unidos los petroleros monocasco. Después de la renovación de la flota, hoy solo el 14% del tonelaje de petroleros tiene más de quince años de edad.

Cuando en 1996 se entregó el último petrolero muy grande (VLCC) monocasco, había 376 en servicio. A principios de 2013, solo quedan tres. Sin embargo, realmente solo se han desguazado 243. Sesenta fueron transformados en instalaciones flotantes de producción y almacenamiento de petróleo y 70 se transformaron en graneleros. Algunos de los antiguos VLCC se utilizan como instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) (*Shipping Intelligence Weekly*, 2013).

Graneleros

Los mayores buques en servicio dedicados al transporte oceánico son graneleros, propiedad del conglomerado brasileño de mineral de hierro Vale, llamados los "Valemax", que los explota. En abril de

2013, el último de los buques de esta serie, el *Vale Korea*, entró en funcionamiento con una capacidad de 402.303 TPM. Aunque en un principio se construyó para arribar en puertos chinos, Vale está actualmente impulsando centros de transbordo en Malasia y Filipinas, ya que no se permite a estos buques entrar en los puertos chinos a plena carga. Debido a las restricciones normativas chinas, los buques Valemax que entraron en los puertos chinos a principios de 2013 se registraron como buques con una capacidad justo inferior a 300.000 TPM.

En 2012, se entregó un tonelaje de graneleros siete veces mayor que 10 años antes. Al mismo tiempo, la cartera de pedidos está menguando y actualmente solo representa una quinta parte de la flota existente (Clarkson Research Services, 2013a).

Cargueros

La importancia de los buques de carga general, a veces también denominados de “carga fraccionada”, ha disminuido en los últimos decenios, en gran medida debido al auge de los portacontenedores. En la medida en que cada vez más bienes se cargan en contenedores, el mercado de los buques que transportan carga fraccionada ha sufrido una caída.

Sin embargo, algunos bienes, en particular la carga seca que es muy grande para los contenedores, seguirá necesitando siempre un transporte como el de la carga fraccionada. La flota especializada en carga fraccionada se ha modernizado en los últimos años, ya que se desguazó la mayoría de los buques más antiguos. De acuerdo con un informe reciente de Dynamar (Dynamar, 2013), de los casi 800 buques funcionando para los 25 mayores operadores especializados, menos de 100 tienen más de 25 años y solo un pequeño número procede del decenio de 1970. Puesto que desde 2000 se han construido más de 500 unidades, la mayor parte de la flota especializada está compuesta de buques modernos, muy productivos y multipropósito, que transportan una gran variedad de cargas, desde productos forestales hasta bolsas y cargas especiales.

Portacontenedores

Se estima que los portacontenedores transportan el 52% del tráfico marítimo mundial en términos de valor (World Shipping Council, 2013). El porcentaje de la flota mundial que representan se ha multiplicado casi por ocho desde 1980, en la medida en que cada vez

más mercancías se cargan en contenedores para el transporte internacional. Aparte de mercancías manufacturadas, hoy se transportan más y más productos básicos (como el café), así como carga refrigerada (fruta, carne, pescado), en contenedores marítimos homologados.

A día de hoy, la mayoría de los portacontenedores nuevos carecen de aparejo, es decir, ya no vienen equipados con sus propias grúas de manipulación de contenedores sino que dependen del equipo de manipulación especializado que les proporcionan los puertos marítimos. Esta tendencia es paralela a la entrega de buques de mayor tamaño, puesto que estos cada vez menos vienen equipados con aparejos de manipulación de la carga. Esto supone un reto para los puertos más pequeños, en particular de países en desarrollo, que quizá no tengan el volumen suficiente para justificar la inversión en grúas especializadas y costosas de buque a tierra en sus terminales de contenedores.

El porcentaje de buques sin aparejo sobre el total de las entregas de portacontenedores sigue creciendo. En 2005, se entregaron cuatro veces más buques sin aparejo que buques que contasen con su propio equipo de manipulación de la carga, mientras que en 2012 esta proporción fue de 6 a 1 (cuadro 2.2 y gráfico 2.2). Los portacontenedores sin aparejo son de promedio más del doble de grandes que los buques con aparejo y el tamaño medio de ambos tipos de buque ha crecido casi un 80% desde 2005.

En el año 2013 también se produjo la entrega por Daewoo, en la República de Corea, para Maersk, en Dinamarca, del primer portacontenedores Triple-E. Los buques Triple-E representan la eficiencia energética, las economías de escala y las mejoras ambientales. Durante un breve período de tiempo, estos buques, con una capacidad declarada de carga de contenedores de 18.000 TEU reales, fueron los portacontenedores más grandes, superando a los buques de 16.000 TEU de CMA CGM, que eran hasta principios de 2013 los más grandes. En 2013, CSCL, de China, hizo unos pedidos de portacontenedores aún más grandes, también a astilleros de la República de Corea, proyectados para cargar 18.400 TEU y que se entregarán en 2014.

Otros tipos de buque

Los buques tanque para el transporte de productos químicos (quimiqueros) han mostrado tendencia a ser de mayor tamaño, con el objetivo de obtener

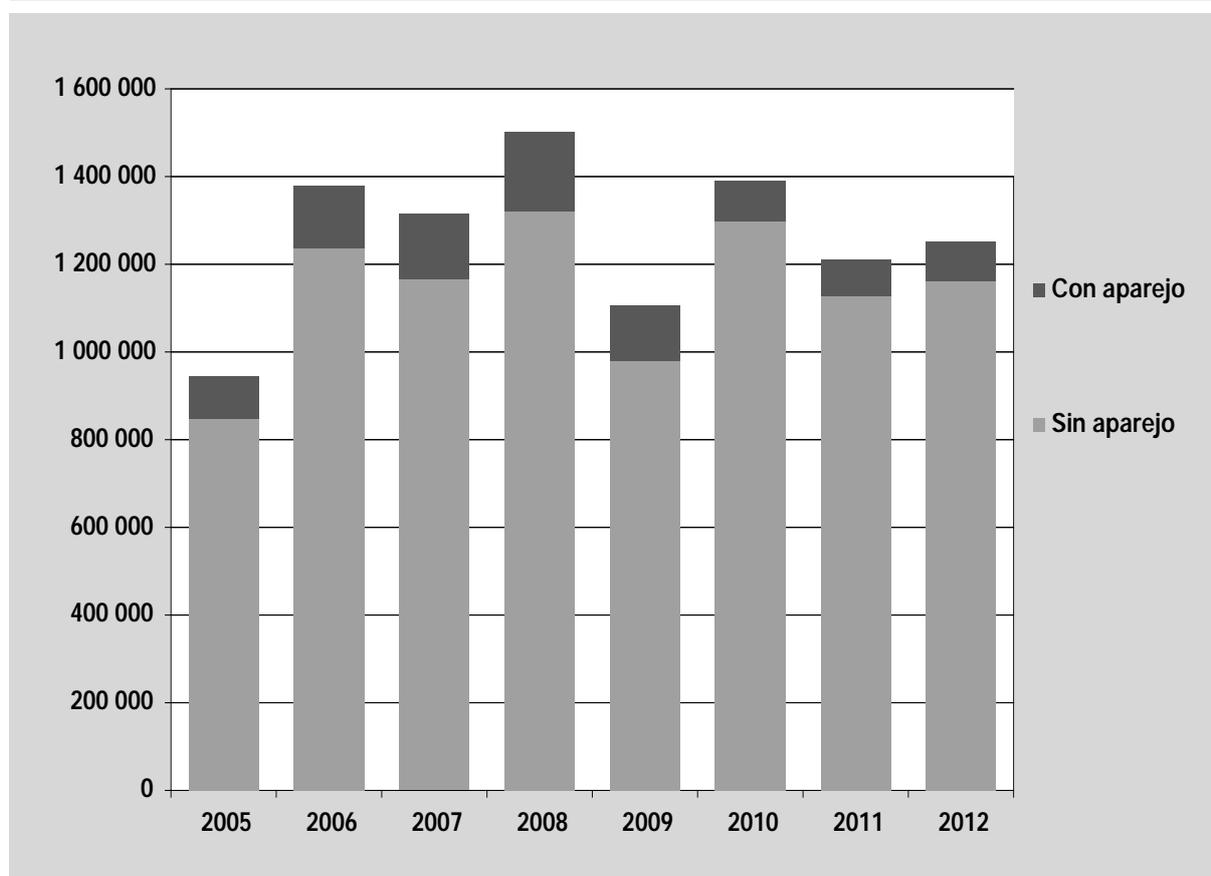
Cuadro 2.2. Entregas de portacontenedores

Año de construcción	Sin aparejo			Con aparejo			Total		
	Buques	TEU	Tamaño medio de los buques (en TEU)	Buques	TEU	Tamaño medio de los buques (en TEU)	Buques	TEU	Tamaño medio de los buques (en TEU)
2005	217	847 530	3 906	55	96 010	1 746	272	943 540	3 469
2006	285	1 237 630	4 343	86	142 104	1 652	371	1 379 734	3 719
2007	297	1 166 968	3 929	102	148 268	1 454	399	1 315 236	3 296
2008	321	1 319 897	4 112	114	181 322	1 591	435	1 501 219	3 451
2009	204	978 900	4 799	72	127 394	1 769	276	1 106 294	4 008
2010	217	1 297 291	5 978	48	92 117	1 919	265	1 389 408	5 243
2011	159	1 126 977	7 088	32	83 728	2 617	191	1 210 705	6 339
2012	172	1 161 695	6 754	29	89 476	3 085	201	1 251 171	6 225

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Portacontenedores totalmente celulares de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB.

Gráfico 2.2. Evolución de las entregas de portacontenedores (portacontenedores nuevos, en TEU, 2005-2012)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

economías de escala. La proporción de buques de más de 36.000 TPM ha crecido desde el 23% en 2005 hasta el 28% a día de hoy, mientras que la proporción de las unidades más pequeñas (por debajo de 10.000 TPM) se redujo del 47% al 40% en esos mismos años (Fairplay, 2013).

2. Distribución por edad de la flota mercante mundial

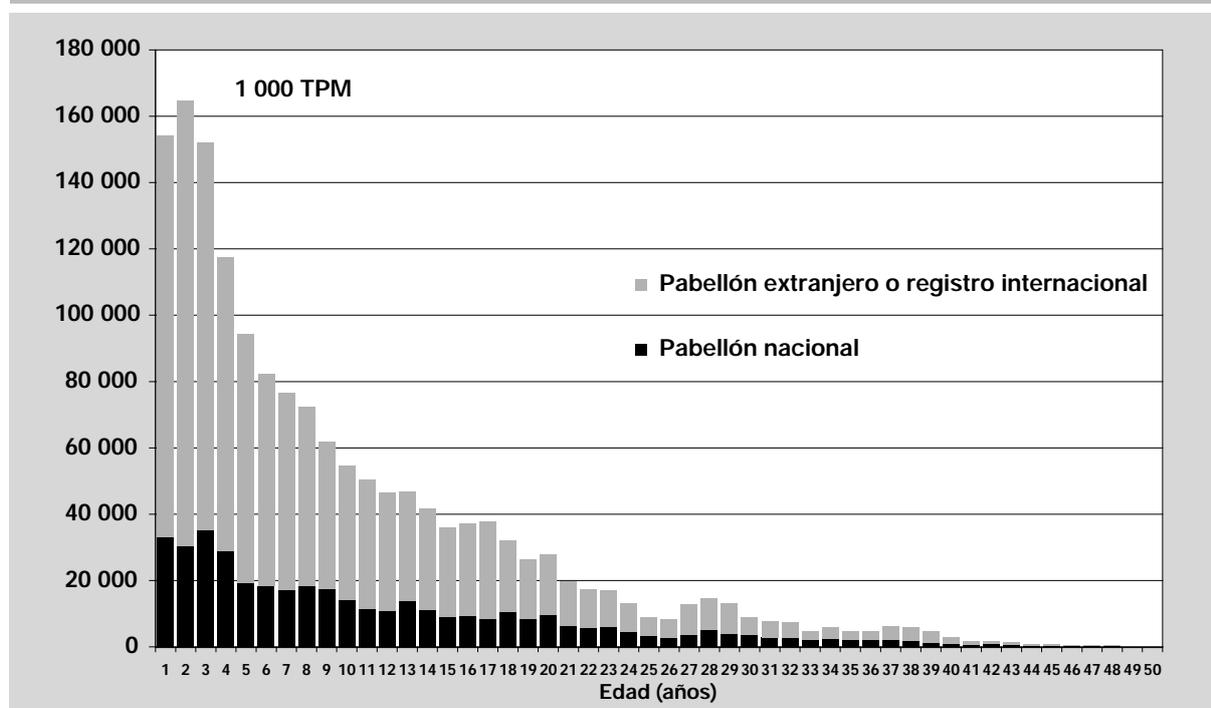
En enero de 2013, el 20% de todos los buques mercantes de navegación marítima tenían menos de 5 años, lo que representaba el 40% del tonelaje de peso muerto de todo el mundo (véase el cuadro 2.3 y el gráfico 2.3). Los buques entregados en los últimos años son de promedio mayores que los buques más antiguos. Los nuevos portacontenedores tienen de promedio un tamaño tres veces mayor que los buques construidos hace 20 años o más, y solo el 5% del tonelaje de portacontenedores tiene más de 20 años. Los petroleros también suelen renovarse relativamente pronto; solo el 4% del tonelaje existente de petroleros se construyó hace más de 20 años.

El promedio de edad (por tipo de buque) en enero de 2013 era mayor para los cargueros (25 años),

seguidos de los otros tipos de buque (22,6 años), los petroleros (16,7 años), los portacontenedores (10,8 años) y los graneleros (9,9 años). A raíz del aumento de buques de nuevas construcciones en el segmento de los graneleros, casi la mitad del tonelaje de peso muerto de los buques en este segmento tiene menos de 4 años, superando por primera vez a los portacontenedores como la categoría de buques más jóvenes.

Una consecuencia de que los buques más jóvenes sean mayores que los buques más antiguos es que el promedio mundial de edad por buque es de 20,3 años, mientras que el promedio de edad por TPM es de 9,6 años. Su distribución geográfica está también muy repartida y los buques inscritos en los países en desarrollo son ahora solo un poco más antiguos (dos años) que los que enarbolan pabellón de países desarrollados. Entre los 10 principales pabellones nacionales, Grecia tiene la flota más antigua, seguida de Panamá y China. Las flotas más jóvenes están inscritas en las Islas Marshall, Hong Kong (China) y Singapur. De promedio, los buques inscritos bajo pabellón extranjero son un poco más jóvenes que los buques con pabellón nacional. Esta situación y las causas que la explican se debaten a continuación.

Gráfico 2.3. Estructura de edad de la flota mundial, de pabellón nacional y extranjero



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Para buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB.

Cuadro 2.3. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, 1 de enero de 2013 (en porcentaje del total de buques y de TPM)

Grupo de países/ Tipos de buque		De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 años y más	Edad media (años) en 2013	Edad media (años) en 2012	Variación porcentual 2013/2012
TOTAL MUNDIAL									
Graneleros	Porcentaje de los buques	44	15	12	13	16	9,94	11,57	-1,63
	Porcentaje del TPM	49	16	11	13	11	8,36	9,71	-1,35
	Tamaño medio de los buques (TPM)	81 514	75 173	65 405	71 528	48 211			
Portacontenedores	Porcentaje de los buques	23	29	18	20	10	10,81	10,73	0,08
	Porcentaje del TPM	34	32	16	13	5	8,25	8,24	0,01
	Tamaño medio de los buques (TPM)	59 547	43 782	37 049	26 750	19 962			
Cargueros	Porcentaje de los buques	12	11	7	12	58	24,99	24,58	0,41
	Porcentaje del TPM	22	13	10	10	44	19,10	19,61	-0,51
	Tamaño medio de los buques (TPM)	7 396	5 237	6 845	3 705	3 081			
Petroleros	Porcentaje de los buques	24	20	10	12	34	16,74	16,50	0,25
	Porcentaje del TPM	37	28	20	10	4	8,14	8,01	0,13
	Tamaño medio de los buques (TPM)	69 029	64 212	87 809	35 925	5 921			
Otros tipos de buque	Porcentaje de los buques	17	13	10	10	50	22,57	22,29	0,28
	Porcentaje del TPM	23	20	13	10	34	16,07	15,84	0,23
	Tamaño medio de los buques (TPM)	6 985	8 251	6 898	5 119	3 968			
Todos los buques	Porcentaje de los buques	20	15	10	12	44	20,34	20,30	0,03
	Porcentaje del TPM	40	22	14	12	12	9,60	10,19	-0,59
	Tamaño medio de los buques (TPM)	40 664	32 047	31 610	21 098	6 267			
ECONOMÍAS EN DESARROLLO									
Graneleros	Porcentaje de los buques	41	10	9	16	24	11,77	13,99	-2,22
	Porcentaje del TPM	48	10	8	17	16	9,76	11,76	-2,00
	Tamaño medio de los buques (TPM)	80 772	65 854	60 514	75 693	47 053			
Portacontenedores	Porcentaje de los buques	21	23	15	25	17	12,83	13,06	-0,23
	Porcentaje del TPM	36	28	12	17	7	8,63	9,18	-0,55
	Tamaño medio de los buques (TPM)	56 530	41 481	28 210	22 545	13 619			
Cargueros	Porcentaje de los buques	11	12	5	8	63	25,38	24,95	0,43
	Porcentaje del TPM	19	12	6	9	53	21,02	21,79	-0,78
	Tamaño medio de los buques (TPM)	6 396	4 194	5 808	4 342	3 102			
Petroleros	Porcentaje de los buques	24	14	7	12	43	18,69	18,61	0,08
	Porcentaje del TPM	43	23	15	12	8	8,42	8,51	-0,09
	Tamaño medio de los buques (TPM)	64 176	59 987	74 818	37 046	6 404			

Cuadro 2.3. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, 1 de enero de 2013
(en porcentaje del total de buques y de TPM) (continuación)

Grupo de países/ Tipos de buque		De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 años y más	Edad media (años) en 2013	Edad media (años) en 2012	Variación porcentual 2013/2012
Otros tipos de buque	Porcentaje de los buques	20	15	9	11	45	20,19	20,01	0,18
	Porcentaje del TPM	24	16	9	9	42	17,85	17,91	-0,06
	Tamaño medio de los buques (TPM)	5 122	5 269	4 909	4 265	4 224			
Todos los buques	Porcentaje de los buques	20	14	8	11	46	20,21	20,28	-0,07
	Porcentaje del TPM	41	16	11	14	18	10,75	11,88	-1,13
	Tamaño medio de los buques (TPM)	35 193	22 382	25 060	23 249	6 856			
ECONOMÍAS DESARROLLADAS									
Graneleros	Porcentaje de los buques	46	19	14	12	9	8,31	9,28	-0,98
	Porcentaje del TPM	50	20	13	11	6	7,24	8,03	-0,79
	Tamaño medio de los buques (TPM)	82 751	79 903	68 206	68 126	51 940			
Portacontenedores	Porcentaje de los buques	24	33	19	17	6	9,60	9,39	0,22
	Porcentaje del TPM	33	33	18	12	4	8,07	7,86	0,21
	Tamaño medio de los buques (TPM)	61 076	44 622	40 797	30 302	30 536			
Cargueros	Porcentaje de los buques	16	12	11	19	41	20,89	20,57	0,32
	Porcentaje del TPM	28	16	16	12	29	15,38	15,65	-0,27
	Tamaño medio de los buques (TPM)	8 690	6 825	7 618	3 319	3 751			
Petroleros	Porcentaje de los buques	26	28	15	14	17	12,59	12,13	0,46
	Porcentaje del TPM	34	32	24	8	2	7,88	7,59	0,29
	Tamaño medio de los buques (TPM)	74 911	66 936	94 955	35 850	7 199			
Otros tipos de buque	Porcentaje de los buques	15	13	12	11	49	23,36	22,96	0,40
	Porcentaje del TPM	23	23	15	10	28	14,63	14,17	0,47
	Tamaño medio de los buques (TPM)	9 764	11 817	8 684	6 534	4 971			
Todos los buques	Porcentaje de los buques	22	17	13	14	34	18,20	18,10	0,11
	Porcentaje del TPM	39	26	17	10	8	8,61	8,82	-0,21
	Tamaño medio de los buques (TPM)	47 299	40 209	36 065	20 843	7 594			
PAÍSES CON ECONOMÍA EN TRANSICIÓN									
Graneleros	Porcentaje de los buques	29	13	7	13	39	15,64	18,68	-3,04
	Porcentaje del TPM	31	11	7	13	38	15,07	18,16	-3,09
	Tamaño medio de los buques (TPM)	45 120	35 203	43 734	42 427	40 694			
Portacontenedores	Porcentaje de los buques	13	3	17	30	37	18,20	17,27	0,93
	Porcentaje del TPM	30	4	15	26	25	14,59	13,66	0,94
	Tamaño medio de los buques (TPM)	27 602	13 760	11 201	10 566	8 560			

Cuadro 2.3. Distribución por edad de la flota mercante mundial, por tipo de buque, 1 de enero de 2013 (en porcentaje del total de buques y de TPM) (continuación)

Grupo de países/ Tipos de buque		De 0 a 4 años	De 5 a 9 años	De 10 a 14 años	De 15 a 19 años	De 20 años y más	Edad media (años) en 2013	Edad media (años) en 2012	Variación porcentual 2013/2012
Cargueros	Porcentaje de los buques	4	4	1	7	83	30,33	29,65	0,68
	Porcentaje del TPM	7	7	2	10	74	26,39	25,97	0,42
	Tamaño medio de los buques (TPM)	6 144	6 124	5 299	4 403	2 985			
General cargo	Porcentaje de los buques	17	14	5	5	60	22,69	22,88	-0,18
	Porcentaje del TPM	34	34	17	6	9	9,46	8,89	0,57
	Tamaño medio de los buques (TPM)	48 168	58 518	81 964	31 915	3 636			
Petroleros	Porcentaje de los buques	7	5	3	5	80	28,57	27,92	0,65
	Porcentaje del TPM	18	13	3	3	63	21,88	21,27	0,61
	Tamaño medio de los buques (TPM)	3 378	3 655	1 237	815	916			
Otros tipos de buque	Porcentaje de los buques	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	Porcentaje del TPM	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Tamaño medio de los buques (TPM)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			
Todos los buques	Porcentaje de los buques	8	6	3	6	77	27,92	27,49	0,42
	Porcentaje del TPM	27	22	11	9	32	14,96	15,46	-0,50
	Tamaño medio de los buques (TPM)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

B. PROPIEDAD Y EXPLOTACIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL

1. Países que controlan flotas

El hecho de que los propietarios de cinco países, por orden decreciente de tonelaje, Grecia, el Japón, China, Alemania y la República de Corea, sumen en conjunto el 53% del tonelaje mundial, pone de manifiesto el grado de concentración de la propiedad de la flota por países. Entre las 35 principales economías que controlan flotas, 17 están en Asia, 14 en Europa y 4 en América (cuadro 2.4).

En cuanto al número de buques, el país que controla más flota es China, con 5.313 buques mercantes de navegación marítima, de los cuales cerca de la mitad operan bajo pabellón nacional, lo que se traduce en que China tiene más flota con pabellón propio que Grecia, el Japón y Alemania juntos.

Otra forma de considerar la propiedad de la flota es en términos de valor de los buques. Los portacontenedores y los gaseros, por ejemplo, son más caros

que los graneleros de carga seca y líquida. El valor de mercado de un buque también depende de su edad y mantenimiento. Estimaciones de enero de 2013 (Clarkson Research Services, 2013b) dan a entender que en la actualidad la flota japonesa es la que tiene un valor más alto, representando en total casi 100.000 millones de dólares, seguida de la estadounidense (92.000 millones), la griega (72.000 millones), la china (61.000 millones) y la alemana (60.000 millones). Siendo la estimación del valor total de la flota mundial de 809.000 millones de dólares, las flotas de los cinco principales países propietarios suman por tanto el 48% del valor total de la flota mundial; los 10 principales países propietarios controlan, según este criterio, el 67% del mercado en términos de valor.

Desde el punto de vista de la matrícula de la flota, la mayoría de los 35 principales países propietarios tienen más de la mitad de su tonelaje inscrito bajo pabellón extranjero. Como excepción cabe mencionar países con una flota de cabotaje numerosa, como la India, Indonesia o Viet Nam, y países donde el registro nacional ofrece un pabellón lo suficientemente competitivo como para que lo usen muchos

Cuadro 2.4. Los 35 países y territorios con las mayores flotas bajo su control, 1 de enero de 2013 (en TPM)

País o territorio de propiedad ^a	Número de buques			Toneladas de peso muerto				
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero o internacional ^b	Total	Pabellón nacional ^c	Pabellón extranjero o internacional ^b	Total	Pabellón extranjero o internacional como porcentaje del total ^b	Porcentaje del total mundial
Grecia	825	2 870	3 695	69 644 624	175 205 954	244 850 578	71,56	15,17
Japón	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92,31	13,87
China	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64,79	11,78
Alemania	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86,77	7,79
República de Corea	764	812	1 576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77,86	4,65
Singapur	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49,01	3,98
Estados Unidos	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85,12	3,61
Reino Unido	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79,23	3,12
Noruega	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95,24	2,85
Provincia china de Taiwán	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92,52	2,74
Dinamarca	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99,83	2,52
Bermudas	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99,36	2,04
Turquía	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66,93	1,80
Italia	673	211	884	19 097 635	6 245 330	25 342 964	24,64	1,57
Hong Kong (China)	269	297	566	15 768 670	8 556 599	24 325 269	35,18	1,51
India	584	158	742	15 063 983	7 377 303	22 441 287	32,87	1,39
Emiratos Árabes Unidos	82	617	699	700 914	18 772 655	19 473 569	96,40	1,21
Federación de Rusia	1 195	532	1 727	5 495 653	13 888 598	19 384 251	71,65	1,20
Malasia	472	142	614	9 520 599	7 593 951	17 114 550	44,37	1,06
Países Bajos	757	450	1 207	6 100 843	10 571 723	16 672 566	63,41	1,03
Brasil	202	108	310	2 837 889	13 314 666	16 152 555	82,43	1,00
Suiza	39	291	330	1 144 359	14 506 537	15 650 896	92,69	0,97
República Islámica del Irán	108	121	229	1 748 219	13 568 542	15 316 761	88,59	0,95
Indonesia	1 383	147	1 530	11 910 441	3 390 980	15 301 421	22,16	0,95
Chipre	183	192	375	6 178 327	7 745 606	13 923 933	55,63	0,86
Francia	179	230	409	3 862 058	7 144 805	11 006 863	64,91	0,68
Canadá	206	145	351	2 650 551	6 571 778	9 222 329	71,26	0,57
Mónaco		126	126		9 157 769	9 157 769	100,00	0,57
Bélgica	90	155	245	4 008 509	4 720 024	8 728 533	54,08	0,54
Viet Nam	758	83	841	6 422 675	1 540 097	7 962 772	19,34	0,49
Arabia Saudita	62	125	187	1 036 358	6 771 973	7 808 332	86,73	0,48
Kuwait	40	36	76	4 037 837	2 862 528	6 900 365	41,48	0,43
Suecia	114	225	339	1 323 946	5 120 753	6 444 699	79,46	0,40
Omán	3	31	34	5 332	6 133 802	6 139 134	99,91	0,38
Tailandia	336	79	415	4 444 401	1 652 413	6 096 814	27,10	0,38
Total de los 35 países principales	16 606	24 609	41 215	377 651 950	1 148 223 839	1 525 875 789	75,25	94,55
Otros propietarios	2 655	2 522	5 177	29 703 524	52 879 452	82 582 976	64,03	5,12
Total de buques cuyo país de control se conoce	19 261	27 131	46 392	407 355 474	1 201 103 291	1 608 458 765	74,67	99,67
Otros buques cuyo país de control se desconoce			730			5 297 140		0,33
Total mundial			47 122			1 613 755 905		100

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques de un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB, ordenados por tonelaje de peso muerto.

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

^b En este cuadro, "Pabellón extranjero o internacional" comprende los buques que están registrados en segundos registros o registros internacionales, tales como los registros internacionales de buques danés o noruego (DIS o NIS, respectivamente).

propietarios extranjeros, como es el caso, por ejemplo, de Singapur, que efectivamente ha pasado a ser por este motivo un pabellón de libre matrícula.

El gráfico 2.4 da el perfil de 48 flotas marítimas, recogiendo el tipo de buques de los principales países en desarrollo que controlan flotas, incluidos los porcentajes de tonelaje bajo pabellón nacional o extranjero por cada tipo principal de buque.

Varios países exportadores de petróleo y gas son también importantes propietarios del tonelaje de petroleros y buques tanque para el transporte de gas licuado, tanto bajo su respectivo pabellón nacional como bajo pabellones extranjeros. Argelia, por ejemplo, tiene una parte elevada del total de los petroleros y buques tanque de gas licuado; la flota de la Argentina comprende mayoritariamente petroleros de pabellón extranjero; entre los petroleros del Ecuador se incluyen los de cabotaje bajo pabellón nacional (por ejemplo, a las Islas Galápagos) y petroleros bajo pabellón extranjero que realizan el transporte internacional de las exportaciones de petróleo ecuatorianas. Otros países con una parte elevada del total de petroleros y buques tanque para el transporte de gas son la Arabia Saudita, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, la Federación de Rusia, Kazajstán, Kuwait, Libia, Malasia, México, Nigeria, Oman, el Perú, Qatar, la República Bolivariana de Venezuela y la República Islámica del Irán.

Por ese mismo motivo, los países con importantes inversiones en plataformas marítimas suelen ser también propietarios de buques que ofrecen servicios de suministro a las plataformas. La flota de Angola, por ejemplo, está en gran medida especializada en el sector petrolífero y de plataformas; el Brasil también controla una flota importante de buques de suministro a plataformas, además de su flota de graneleros de carga seca y de petroleros. La flota del Camerún está compuesta en su totalidad por buques de suministro y almacenamiento bajo pabellón nacional, como también en gran medida las de Nigeria y Túnez. En cambio, toda la flota de suministro a plataformas de la República Democrática del Congo está bajo pabellón extranjero.

Es menos frecuente que los países que manejan carga de graneles secos controlen graneleros que las naciones exportadoras de petróleo controlen petroleros. Sin embargo, entre los propietarios importantes de tonelaje de graneleros de carga seca se incluyen grandes importadores y exportadores de mineral de hierro y otros productos básicos secos, como el Brasil

(exportaciones) y China (importaciones). Otras economías con una gran parte del tonelaje total de graneleros de carga seca son Hong Kong (China), Provincia china de Taiwán, Croacia, la República de Corea, Líbano, el Pakistán, Filipinas, Singapur, Sudáfrica, Tailandia, Turquía y Ucrania.

La mayoría de los portacontenedores están bajo pabellón extranjero. Se dedican al tráfico internacional y atienden rutas que conectan muchos países a la vez. En rutas de este tipo, ha resultado en la práctica muy difícil de hacer cumplir los regímenes de reserva de carga. Los países/territorios que tienen una parte de sus flotas de portacontenedores bajo pabellón extranjero son, entre otros, Chile, Hong Kong (China), Kuwait, Marruecos, Singapur y Sudáfrica.

Muchas de las flotas bajo control nacional atienden al tráfico de cabotaje nacional (costero o entre islas) o se benefician de otros regímenes de reserva de carga. Estos buques suelen estar matriculados bajo pabellón nacional, en la medida en que la legislación del país suele excluir de ciertos mercados a los buques con pabellón extranjero. Cabe citar aquí, entre otros ejemplos, parte de la flota de graneleros y de buques de carga general de Bangladesh, parte de la de graneleros de carga seca y líquida de Chile, una parte importante de la de graneleros y de buques de carga general de China, parte de la flota de buques de carga general y de petroleros de la India y una gran gama de diferentes tipos de buque dedicados al tráfico entre islas de Indonesia. Otros países que poseen importantes flotas de buques de carga general bajo pabellón nacional son Etiopía, Myanmar, la Federación de Rusia, Filipinas y Viet Nam.

Panamá, que se conoce sobre todo por ser un pabellón de libre matrícula, también tiene algunos propietarios nacionales, que en su mayoría, aunque no siempre, utilizan el pabellón nacional. La mayor parte de la flota controlada por propietarios panameños se compone de buques de carga general y cerca de la mitad de estos no utilizan el pabellón de Panamá. Los propietarios de Singapur utilizan tanto el pabellón nacional como pabellones extranjeros.

2. Operadores de portacontenedores

Los principales operadores de portacontenedores en 2013 siguieron siendo Maersk Line (Dinamarca), MSC (Suiza) y CMA CGM (Francia). En conjunto, estas tres compañías europeas operan un tercio de la capacidad mundial de carga de contenedores (en TEU;

Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013)

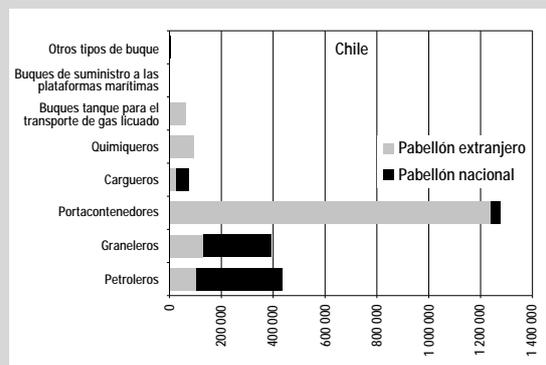
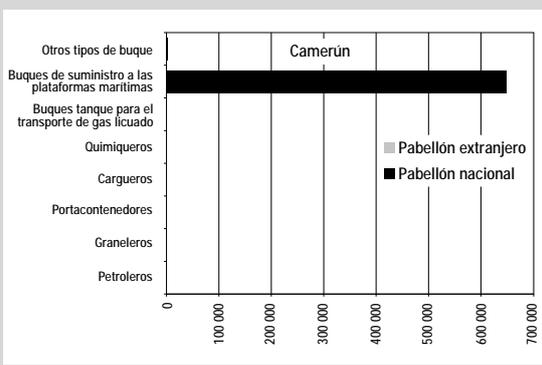
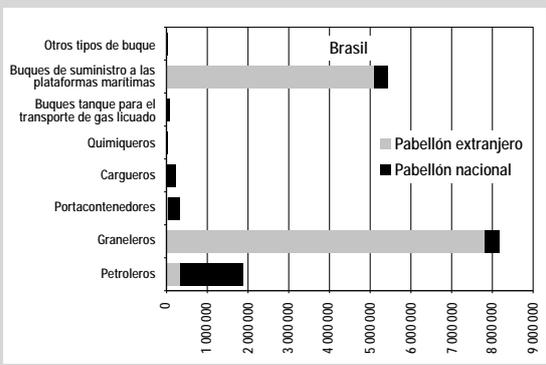
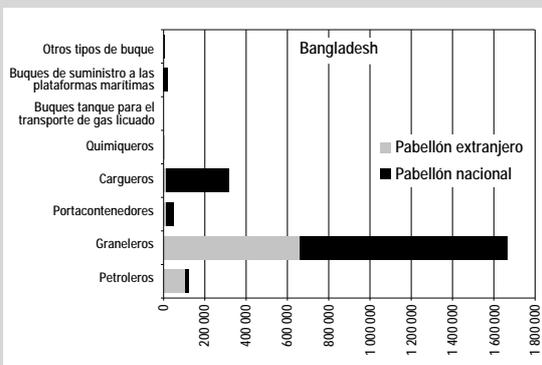
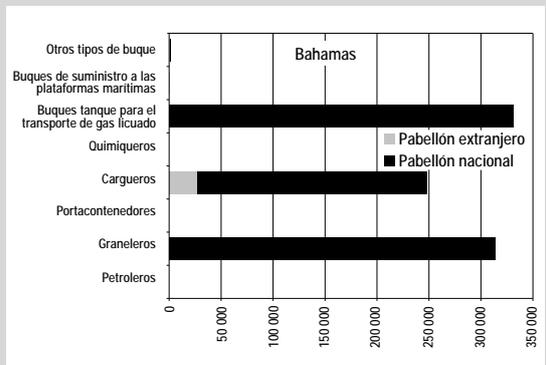
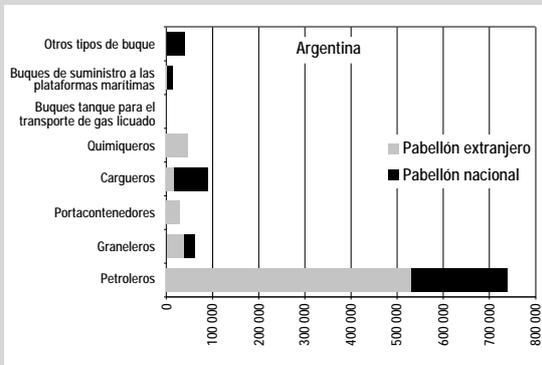
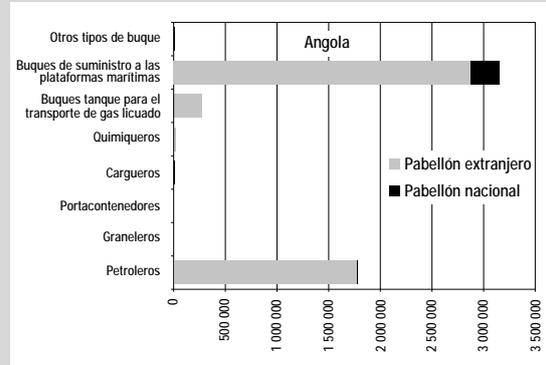
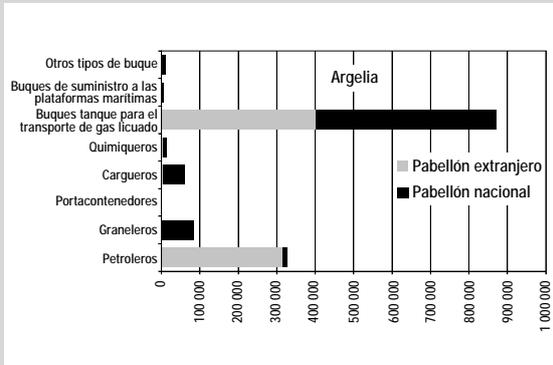


Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013) (continuación)

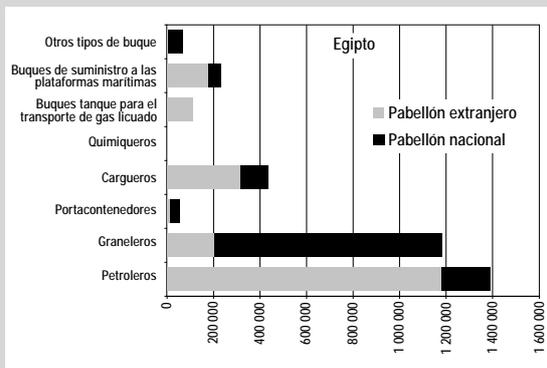
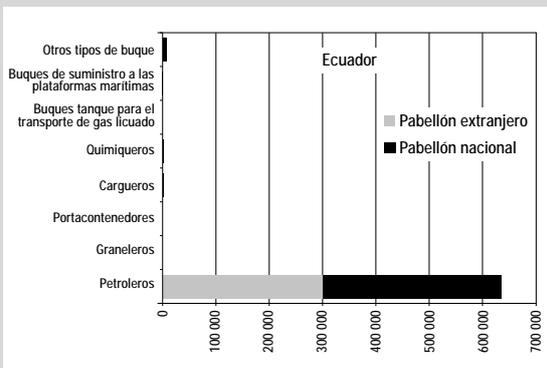
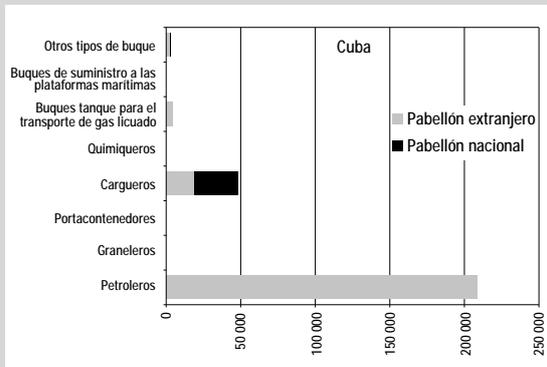
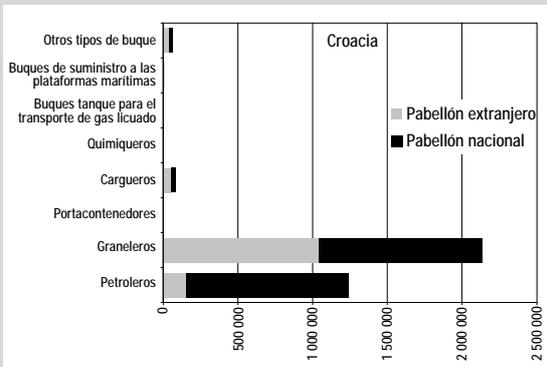
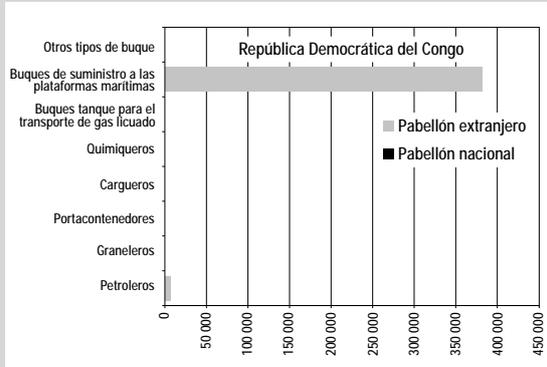
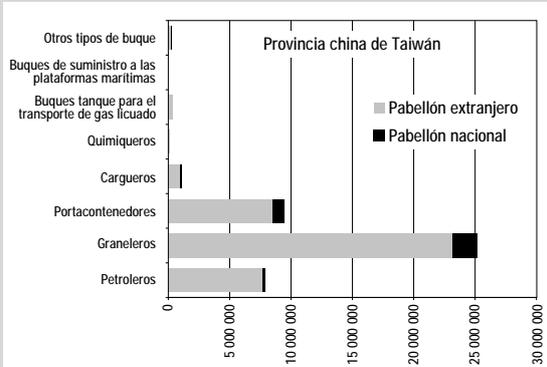
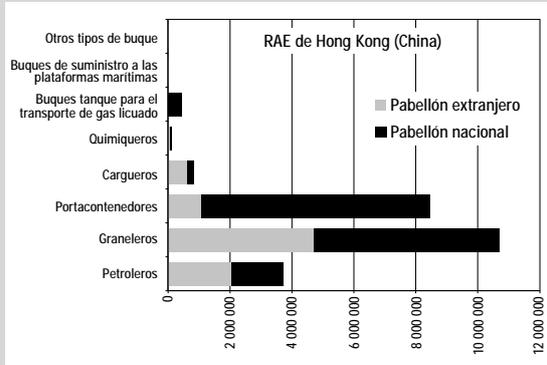
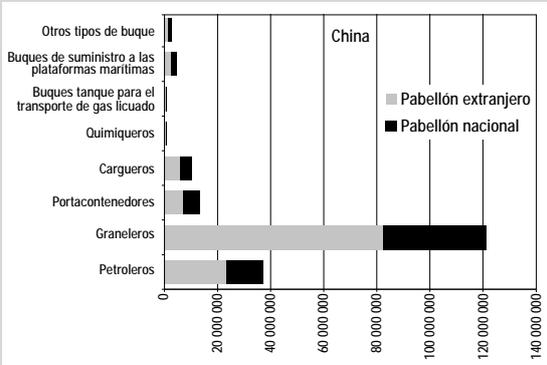


Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013) (continuación)

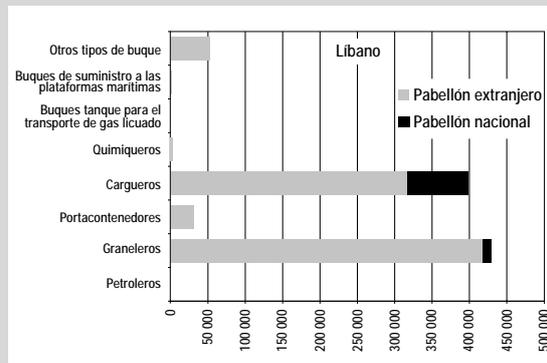
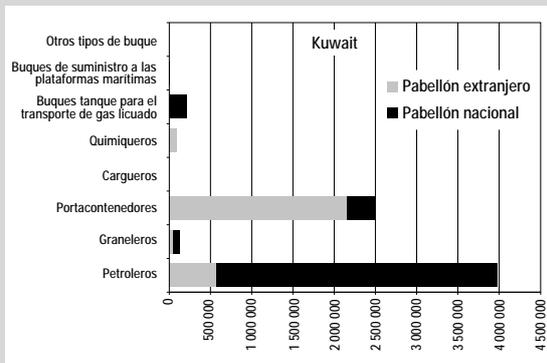
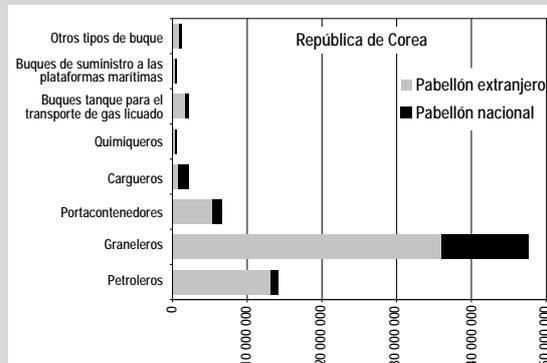
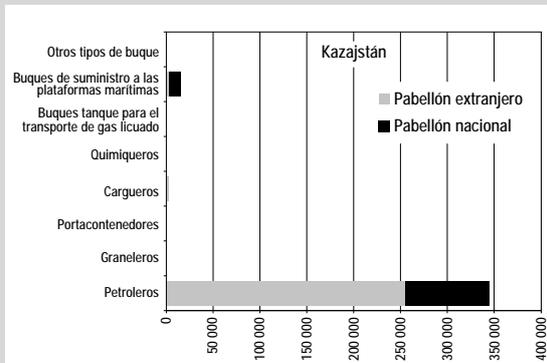
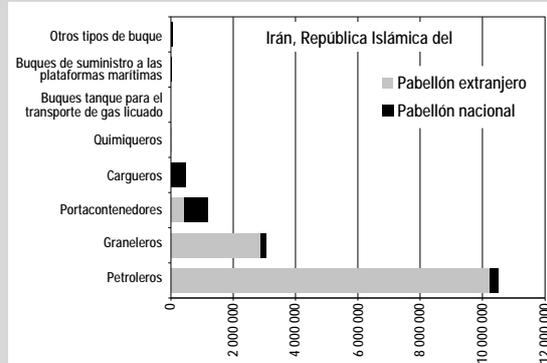
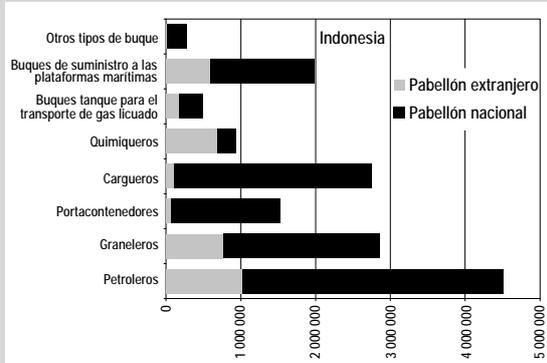
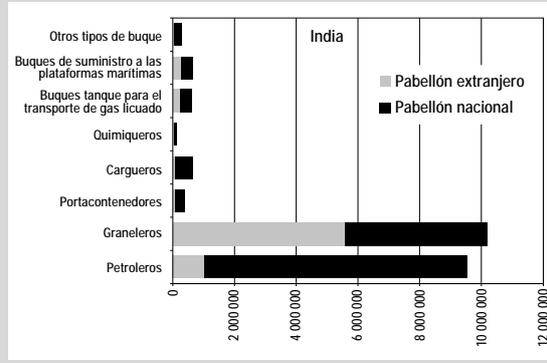
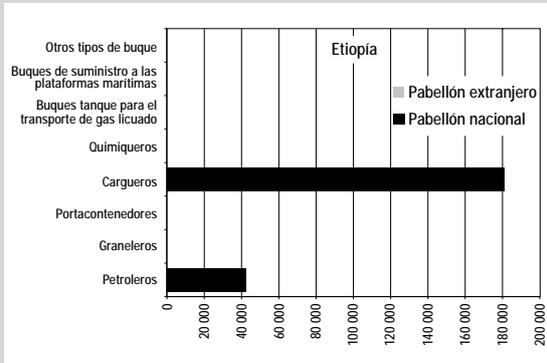


Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013) (continuación)

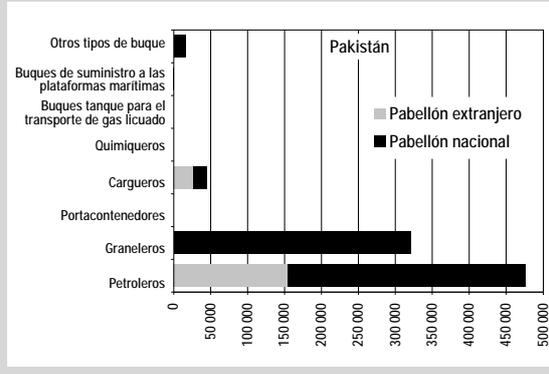
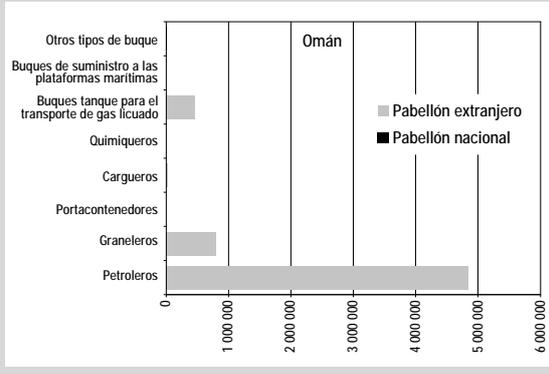
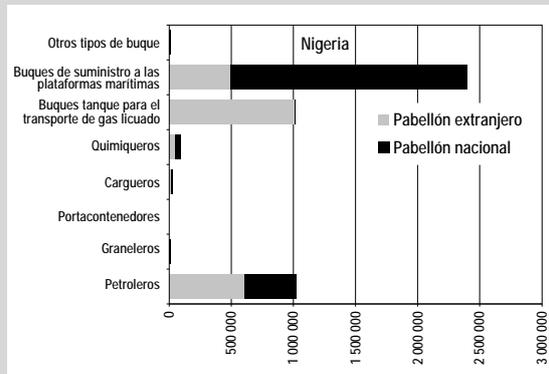
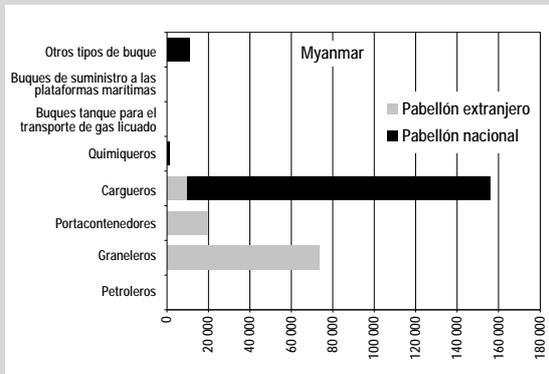
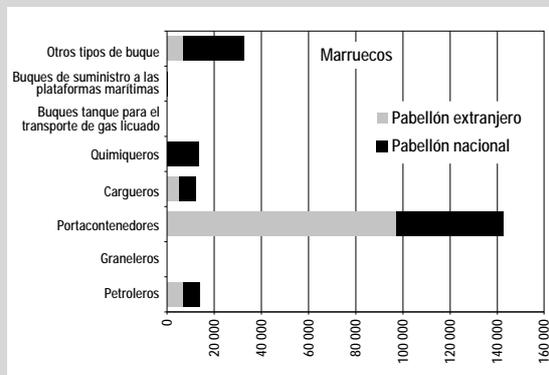
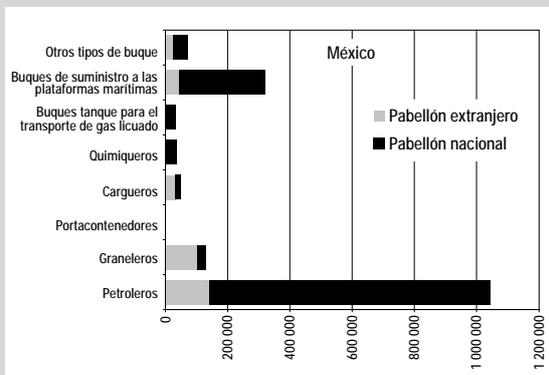
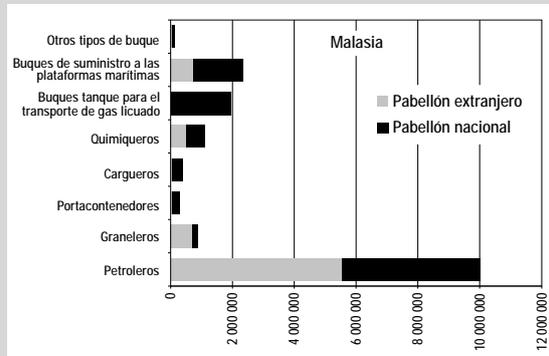
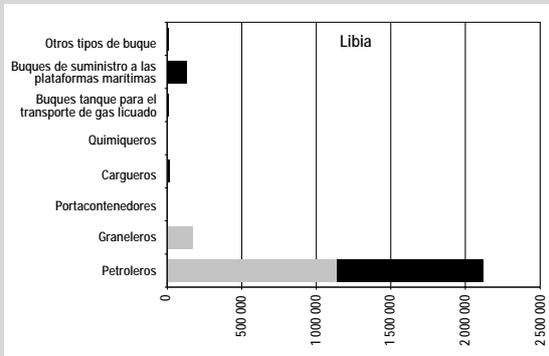


Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013) (continuación)

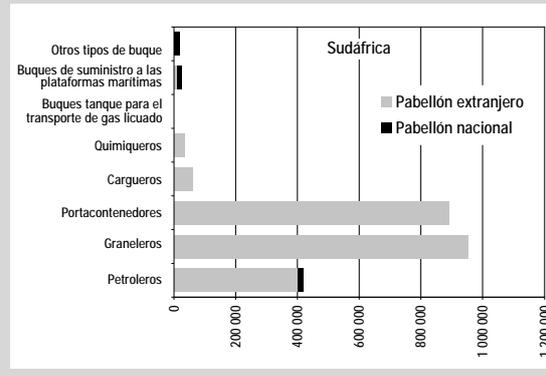
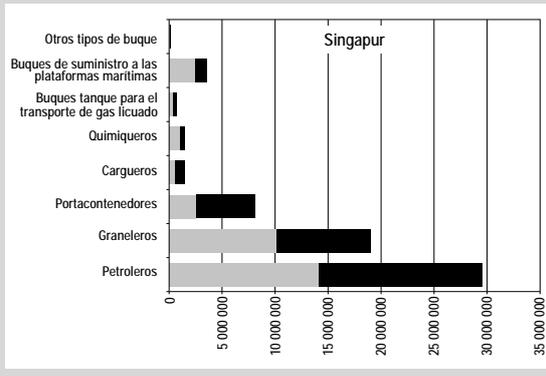
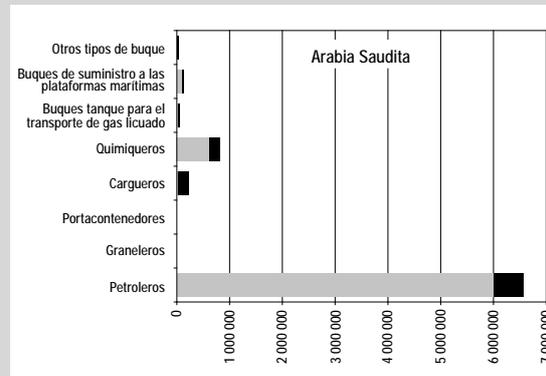
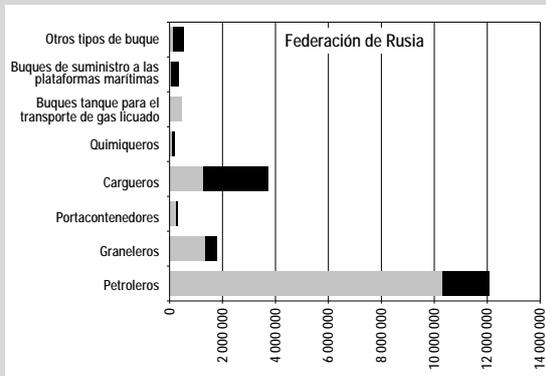
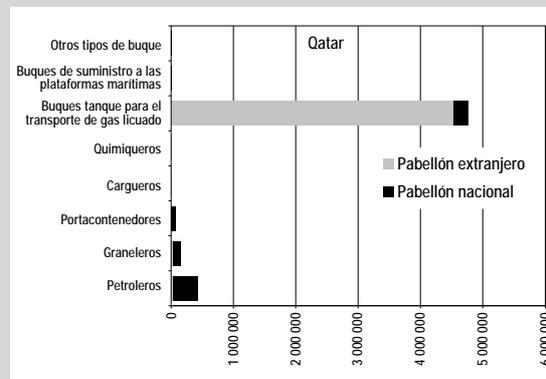
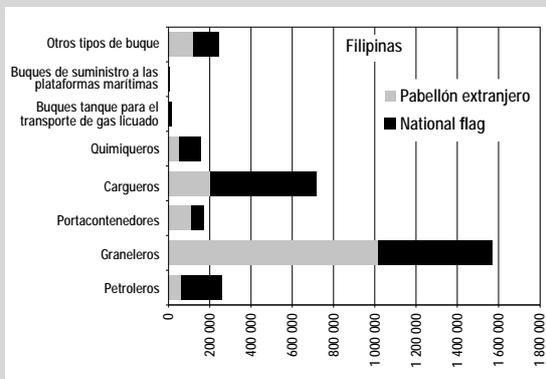
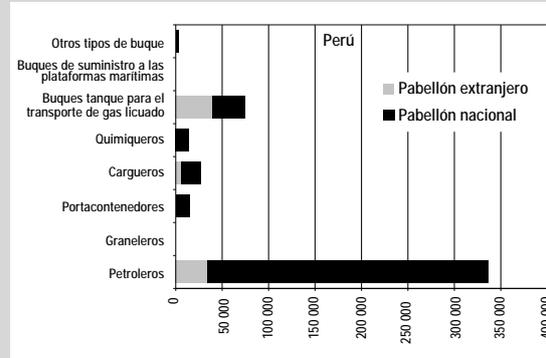
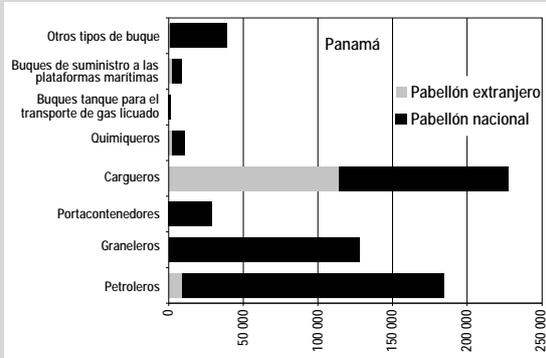
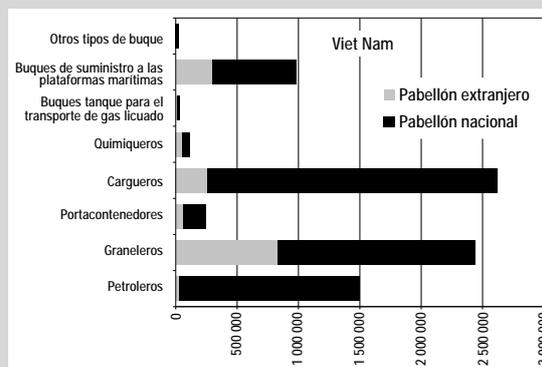
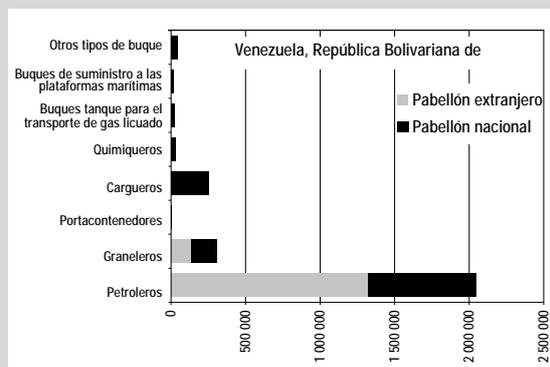
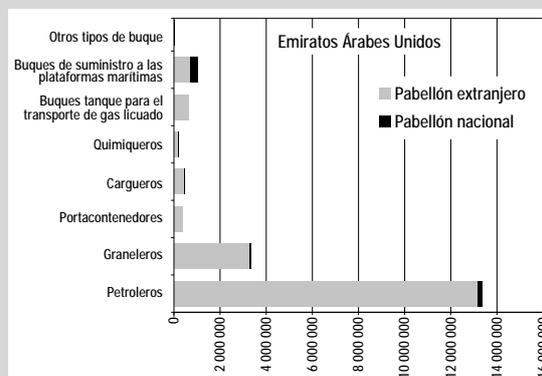
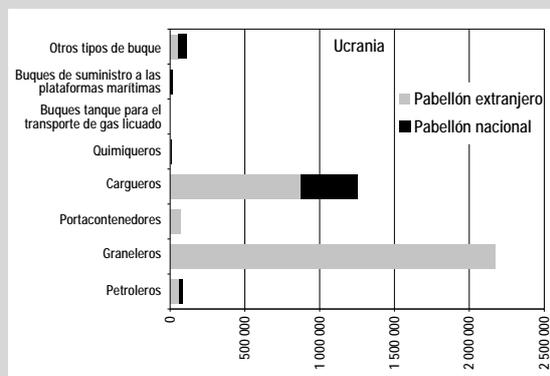
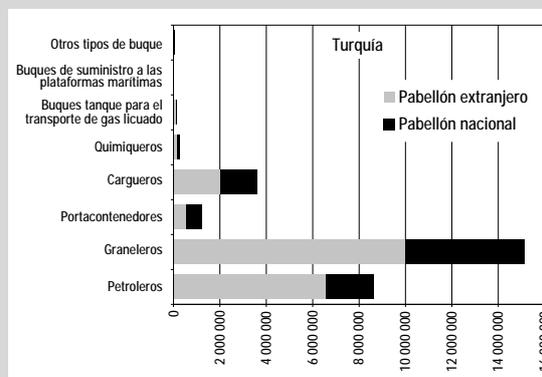
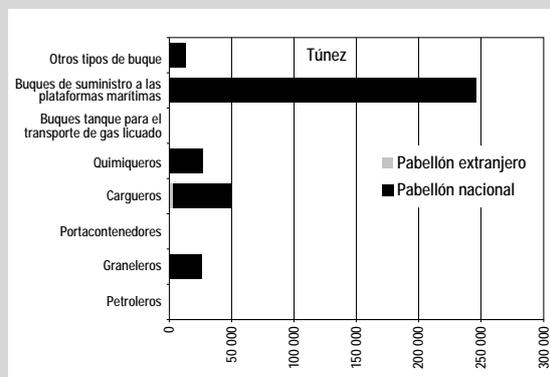
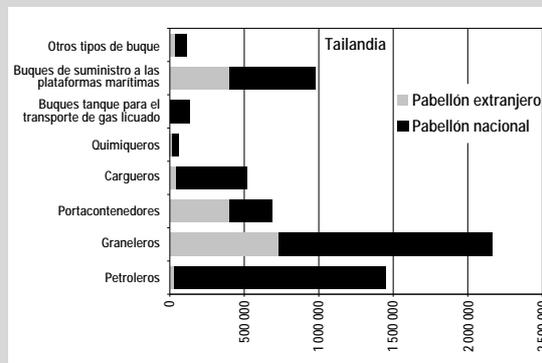
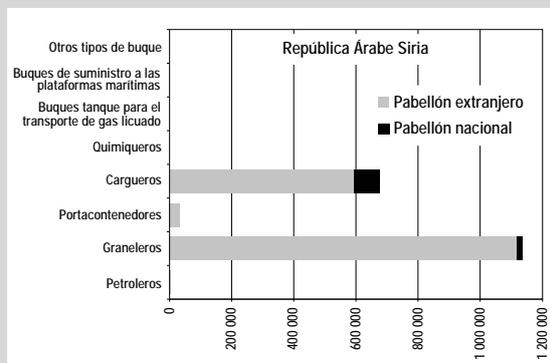


Gráfico 2.4. Perfil de las 48 principales flotas controladas por países o territorios en desarrollo y en transición (en TPM, por país de propiedad, 1 de enero de 2013) (continuación)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.
 Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB.

cuadro 2.5). En la ruta principal Este-Oeste, entre Asia y Europa, estas mismas tres navieras explotan también los buques de mayor tamaño y cooperan entre sí mediante acuerdos para compartir buques, con planes de reforzar su cooperación a través de la alianza P3 (*International Transport Journal*, 2013). Esta combinación de grandes buques y cooperación les permite lograr importantes economías de escala, que las compañías más pequeñas que compiten en esas rutas no pueden igualar.

Entre los 20 principales operadores, 14 son de Asia, 5 de Europa y uno, CSAV (Chile), que detenta un 2% del mercado, de América del Sur. Desde la perspectiva del continente de origen, cabe señalar que las

compañías europeas, entre las que se incluyen las tres navieras mayores del mundo, suman en conjunto una participación de mercado del 49%, equivalente a la participación conjunta asiática. También es importante señalar en este punto que la mitad de los buques operados por las compañías marítimas están fletados, es decir, que los propietarios no explotan sus propios portacontenedores. Muchos de estos propietarios tienen su base en Alemania. Además, los buques pertenecientes a los propios operadores suelen ser mayores que los fletados. En concreto, hay el doble de buques de 8.000 TEU y más que son propiedad de compañías marítimas como Maersk, MSC y CMG CGM que de buques fletados.

Cuadro 2.5. Las 20 principales compañías de transporte de contenedores de línea, 1 de enero de 2013 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU)

Orden	Compañía	País/Territorio	Número de buques	Tamaño medio de los buques	TEU	Porcentaje del total mundial, en TEU	Porcentaje acumulado, en TEU	Crecimiento porcentual con respecto a 2012, en TEU
1	Maersk Line	Dinamarca	453	4 745	2 149 524	13,4	13,4	2,1
2	MSC	Suiza	398	5 186	2 064 118	12,9	26,2	1,9
3	Grupo CMA CGM	Francia	288	4 004	1 153 088	7,2	33,4	-0,7
4	COSCO	China	155	4 614	715 219	4,5	37,9	14,6
5	Evergreen Line	Provincia china de Taiwán	187	3 795	709 702	4,4	42,3	24,3
6	Grupo Hapag-Lloyd	Alemania	141	4 533	639 148	4,0	46,3	-1,5
7	APL	Singapur	127	4 492	570 497	3,6	49,8	-4,9
8	CSCCL	China	124	4 550	564 151	3,5	53,3	1,3
9	Hanjin	República de Corea	107	5 190	555 279	3,5	56,8	11,6
10	MOL	Japón	111	4 576	507 894	3,2	60,0	13,2
11	OOCL	Hong Kong (China)	102	4 442	453 044	2,8	62,8	14,0
12	NYK	Japón	93	4 334	403 030	2,5	65,3	28,0
13	Hamburg Süd	Alemania	93	4 132	384 293	2,4	67,7	4,1
14	HMM	República de Corea	67	5 438	364 373	2,3	70,0	15,8
15	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	86	4 222	363 057	2,3	72,2	5,7
16	K Line	Japón	75	4 558	341 848	2,1	74,3	-0,2
17	Zim	Israel	71	3 978	282 411	1,8	76,1	-7,1
18	UASC	Kuwait	41	6 361	260 818	1,6	77,7	36,5
19	CSAV	Chile	55	4 716	259 391	1,6	79,3	-25,5
20	PIL	Singapur	98	2 426	237 776	1,5	80,8	0,3
Total de las 20 compañías principales			2 872	4 519	12 978 661	80,8		
Otras			2 957	1 041	3 079 572	19,2		
Total de todas las compañías			5 829	2 755	16 058 233	100,0		

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de Lloyd's List Intelligence, www.lloydslistintelligence.com.

Nota: Se incluyen todos los portacontenedores de los que hay constancia que son operados por compañías de transporte marítimo de línea.

C. DESPLIEGUE DE LA FLOTA DE PORTACONTENEDORES Y CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA

1. Transporte marítimo contenedorizado y comercio internacional

Recientemente se ha insistido en la importancia de la contenedorización para el comercio mundial. Como ha señalado *The Economist*, “Los contenedores han sido más importantes para la globalización que la mayor libertad de comercio” (*The Economist*, 2013). En un estudio nuevo (Bernhofen y otros, 2013), en el que se examina la introducción de la contenedorización desde 1990, se concluye que esta ha tenido una mayor incidencia en la implantación de la globalización que la propia liberalización del comercio, especialmente para los países desarrollados y el comercio Norte-Norte. Al mismo tiempo, en el estudio se concluye que, durante las primeras fases de la contenedorización, el impacto del proceso gradual de su implantación fue relativamente menor en el comercio de las economías en desarrollo.

En relación con este punto, y recordando que el comercio contenedorizado sigue siendo un servicio prestado fundamentalmente por compañías de transporte marítimo con líneas regulares, cabe señalar que en un estudio reciente de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y del Banco Mundial (Arvis y otros, 2013), en el que se incluyen datos más recientes, se concluye que la conectividad del transporte marítimo de línea, que mide la capacidad de un país para transportar su comercio contenedorizado con el extranjero usando el transporte marítimo de línea, ha tenido un impacto más fuerte sobre los costes del comercio que el medido por los indicadores de “rendimiento de la logística”, “conectividad aérea”, “costes de iniciar un negocio” y “reducción de los aranceles”, considerados en conjunto.

En el anexo V del presente *Informe* se presenta el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea (LSCI) de la UNCTAD, por décimo año. Desde 2004, el LSCI sirve de indicador del acceso costero de cada país a la red mundial de transporte marítimo de línea. La serie completa a lo largo de estos años está publicada en formato electrónico en UNCTADstat (UNCTADstat–Statistical Database, 2013). Los datos

en cuestión los suministra Lloyd's List Intelligence (Lloyd's List Intelligence–Containers, 2013); el LSCI se obtiene a partir de cinco elementos que dan una imagen del despliegue por las compañías de transporte marítimo de línea de portacontenedores en los puertos de escala de cada país, a saber: a) el número de buques; b) su capacidad total de carga contenedorizada; c) el número de compañías que prestan estos servicios con sus propios buques; d) el número de servicios que ofrecen; y e) el tamaño (en TEU) del mayor buque desplegado.

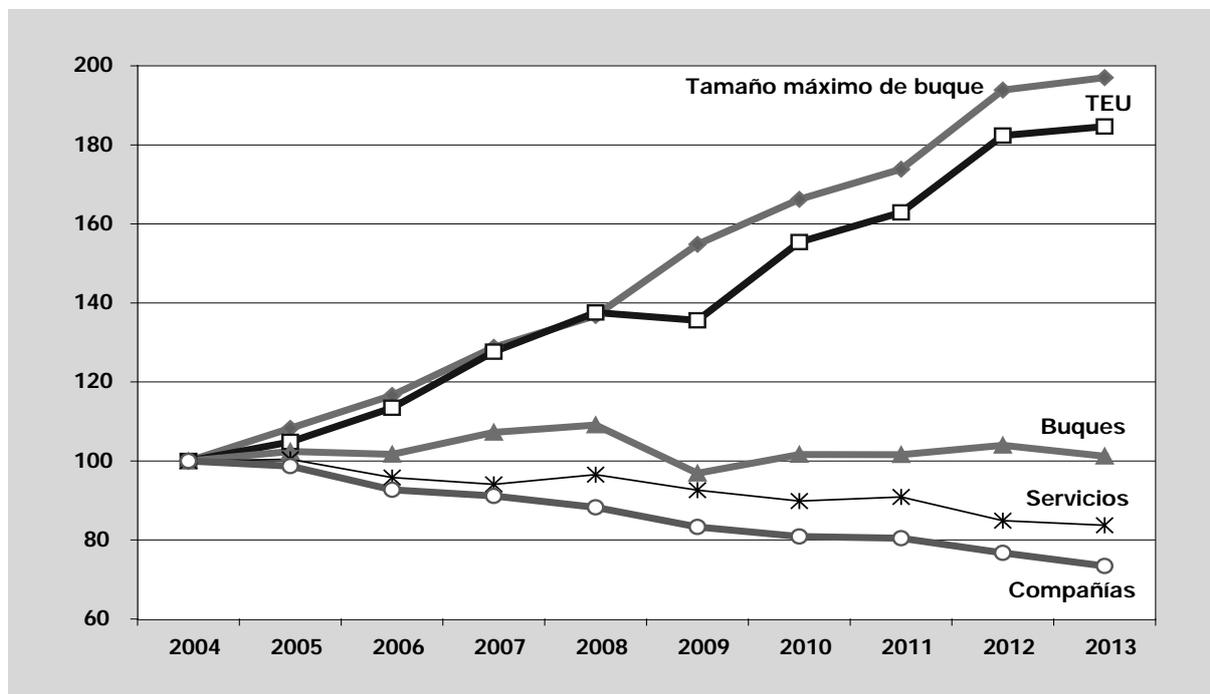
Apoyándose en las series del LSCI a lo largo de 10 años y los datos en que se basa, en esta sección se analizan, primero, las novedades más importantes del despliegue de buques a nivel mundial y, a continuación, se examinan las tendencias del LSCI en determinadas regiones seleccionadas de América Latina, África y Asia.

2. Buques mayores y menos compañías

En los últimos 10 años se han observado dos tendencias importantes que representan las dos caras de la misma moneda. Por un lado, los buques son de tamaño cada vez mayor y, por el otro, el número de compañías disminuye en la mayoría de los mercados (gráfico 2.5).

En lo que respecta al tamaño de los buques, el promedio de la capacidad de carga de contenedores del buque mayor de los 159 países incluidos en la base datos de la UNCTAD casi se ha duplicado desde 2004, pasando de 2.812 TEU hace 10 años a 5.540 TEU en 2013. También se ha casi duplicado durante estos 10 años (pasando de 8.238 TEU a 16.020 TEU) el tamaño de los mayores buques existentes y, aunque los nuevos portacontenedores ultra grandes solo están desplegados en unas pocas rutas (principalmente entre Europa y Asia), han expulsado de ese mercado a los buques utilizados anteriormente, que han tenido que buscar carga en otras rutas, incluidas las rutas comerciales Norte-Sur y el tráfico interno de las regiones. En otras palabras, aunque los buques de más de 15.000 TEU no estén desplegados en América Latina, África o Asia Meridional, su entrada en funcionamiento ha tenido un impacto significativo en estas regiones ya que indirectamente han forzado la búsqueda de nuevos mercados para los buques de más de 8.000 TEU, los mayores en 2004. Cabe esperar que esta tendencia se mantenga. Hasta la fecha, en la cartera de pedidos de portacontenedores

Gráfico 2.5. Tendencias del despliegue de la flota de portacontenedores (Índice = 100 para 2004, datos de mediados de 2004 a mediados de 2013)



Fuente: UNCTAD, con datos de Lloyd's List Intelligence.

predominan los buques post Panamax, que suman el 92% de la capacidad de carga contenedorizada encargada (Clarkson Research Services, 2013c).

En lo que respecta al número de compañías, el promedio por país se ha reducido un 27% durante estos últimos 10 años, de 22 en 2004 a 16 en 2013. Esta evolución tiene importantes consecuencias en el grado de competencia, particularmente en las naciones comerciantes más pequeñas. Aunque un promedio de 16 proveedores de servicios pueda bastar para asegurar el funcionamiento de un mercado competitivo en un país medio o en determinadas rutas particulares, especialmente las que sirven a los países en desarrollo más pequeños, la reducción de la competencia ha llevado al surgimiento de mercados oligopolistas. Por ejemplo, en 2004 había 22 países que estaban atendidos por tres compañías o menos, mientras que en 2013 eran 31 los países que se encontraban en tan poco envidiable situación. Incluso en las principales rutas Este-Oeste, los analistas han manifestado que les preocupa el hecho de que los fletadores tengan menos opciones, al haber sido expulsadas del mercado las navieras de tamaño medio (*Journal of Commerce*, 2013).

Las navieras, para responder a la creciente demanda, lejos de incrementar el número de buques desplegados, han recurrido a utilizar buques de mayor tamaño. En 2004, el número medio de buques desplegados por país se mantenía prácticamente constante mientras que la capacidad total de carga de contenedores había aumentado más de un 80%.

Desde la perspectiva de los fletadores, el mayor tamaño de los buques y el aumento de la capacidad total de carga en TEU son en general buenas noticias. Tanto la disponibilidad de una holgada capacidad de carga para el creciente comercio de mercancías contenedorizadas, como la duplicación del tamaño de los buques para lograr economías de escala tienen por consecuencia que se reduzcan los costos de los fletes. Sin embargo, los menores costos unitarios que consiguen las compañías de transporte marítimo de línea en sus operaciones gracias a buques más nuevos, de mayor tamaño y que hacen un uso del combustible más eficiente no tienen por qué trasladarse necesariamente a los fletadores, esto es, a los importadores y exportadores. El simple proceso de concentración de la carga en buques de mayor tamaño quizá tenga también por consecuencia que menos proveedores ofrezcan la misma capacidad y

que, por tanto, haya menos competencia, lo que en algunos mercados oligopolistas puede traducirse en que las navieras se encuentren de hecho con tarifas más altas y con una oferta menor de servicios.

3. Tendencias regionales

En general, gracias al mayor tamaño de los buques y el aumento de la capacidad de carga contenedorizada ofrecida en los puertos de todo el mundo (de salida o de llegada), el promedio del LSCI de la mayoría de los países indica un incremento de su conectividad. Desde 2004, 120 países tuvieron un mejor índice de conectividad, mientras que este empeoró en 39 países. El gráfico 2.6 muestra estas tendencias en determinados países en desarrollo seleccionados de América Latina, África y Asia.

En la costa oeste de América del Sur y Central, Panamá aparece como el país mejor conectado a las redes mundiales de transporte marítimo de línea, en gran medida gracias a su canal. Aunque Panamá tenga menos volumen comercial que sus vecinos del Sur, sus terminales de contenedores ofrecen servicios de transbordo para prácticamente toda América del Norte, Central y del Sur, conectando los servicios

de línea Este-Oeste y Norte-Sur. En América del Sur, el Ecuador no ha sido capaz de conseguir el mismo crecimiento del LSCI que sus vecinos, en parte debido a que su puerto principal, Guayaquil, ha tenido que hacer frente a limitaciones por el drenaje de su canal de acceso y una inversión insuficiente en grúas pórtico especializadas en la manipulación de contenedores. En la costa este de América del Sur, el Brasil muestra el LSCI más alto, seguido de cerca por la Argentina y el Uruguay. Aunque sea un país más pequeño que sus vecinos, el Uruguay ha sido capaz de atraer servicios de línea para el tránsito y el transbordo de carga. La República Bolivariana de Venezuela, cuyas principales exportaciones son de petróleo crudo, no ha registrado ningún aumento del despliegue de buques portacontenedores en los últimos 10 años.

En África Occidental, Nigeria ha tenido el mayor crecimiento de su LSCI, principalmente alimentado por la demanda creciente de importaciones. En general, el LSCI de los países de África Occidental ha ido evolucionando en paralelo, puesto que las mismas compañías despliegan los mismos buques para hacer escala en la mayoría de los puertos a lo largo de la costa. El LSCI de Côte d'Ivoire tuvo importantes descensos en 2006 y 2010, cuando la agitación política y los

Gráfico 2.6. Evolución del LSCI (Índice = 100 para el valor máximo en 2004)

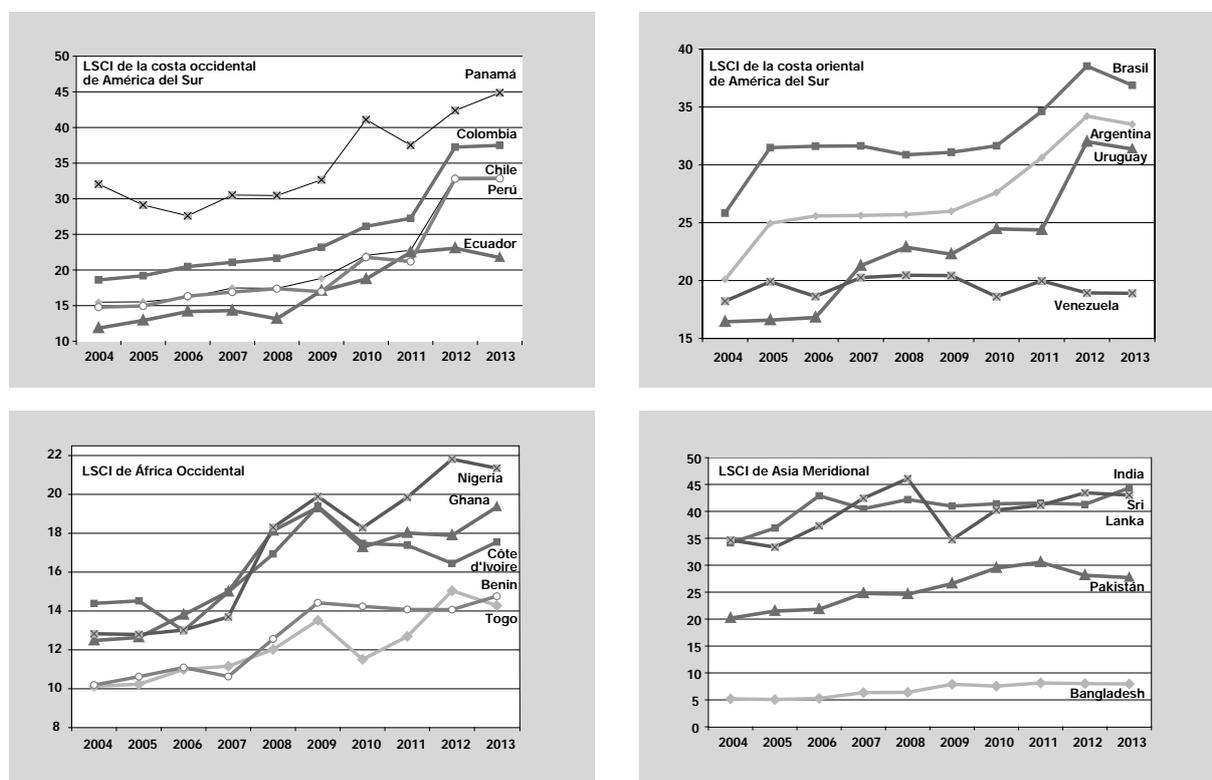
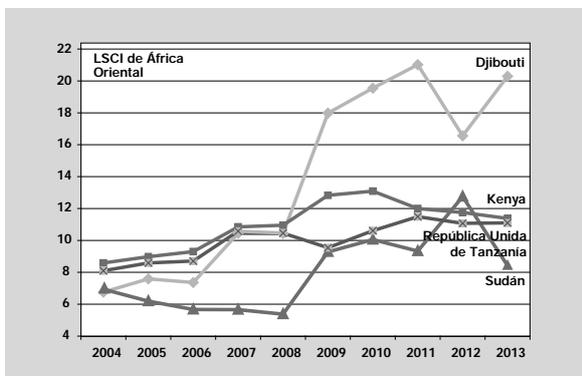
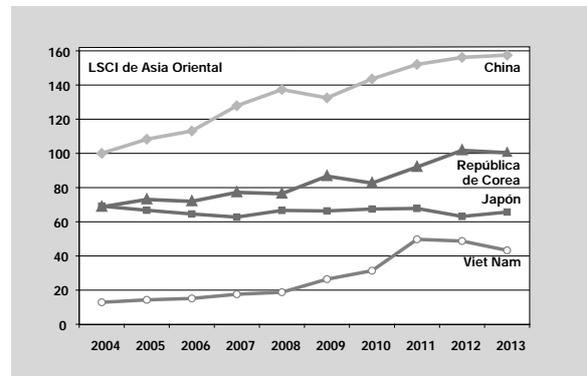
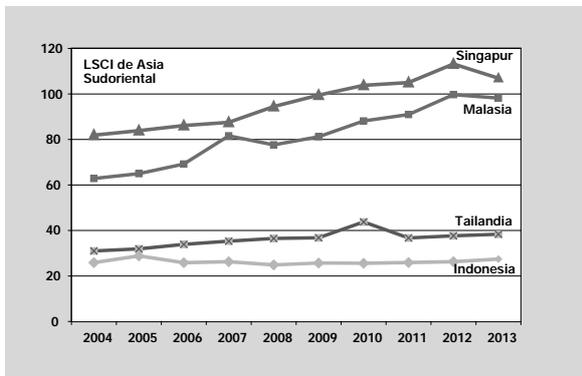


Gráfico 2.6. Evolución del LSCI (Índice = 100 para el valor máximo en 2004) (continuación)



Fuente: UNCTAD. El LSCI se obtiene a partir de los datos suministrados por Lloyd's List Intelligence. El LSCI de 159 países está disponible en línea, en: <http://stats.unctad.org/lsci>.

embargos económicos disuadieron a las compañías navieras de recalar en el puerto de Abiyán. En África Oriental, Djibouti ha superado a sus vecinos y se ha convertido en un importante centro de transbordo, conectando los servicios Este-Oeste con servicios secundarios de enlace de África Oriental y Meridional. También sirve a Etiopía, que carece de litoral, de acceso al mar y recibe cada vez más carga destinada a Sudán del Sur.

En Asia Meridional, el LSCI de Bangladesh, la India y el Pakistán refleja casi exclusivamente el despliegue de buques para el comercio nacional de estos países con el extranjero. En contraste, en Sri Lanka hay desplegados grandes portacontenedores que conectan con servicios secundarios de enlace, incluso sacando provecho de las restricciones al cabotaje en la India, que siguen limitando el atractivo de sus puertos para las operaciones de transbordo hacia los otros puertos de este extenso país.

Malasia, en Asia Sudoriental, ha visto mejorar su LSCI mucho más que países vecinos, como Indonesia y

Tailandia, hasta casi estar equiparado con el LSCI de Singapur. Si se compara la evolución de Singapur y Malasia, resulta interesante señalar que el LSCI de los dos países ha ido moviéndose generalmente en paralelo, ya que las mismas compañías y los mismos buques ofrecen los mismos servicios cruzando el Estrecho de Malaca. Sin embargo, en los datos de 2007 y 2008 se observa una cierta competencia, ya que la capacidad de uno de los países de atraer a compañías marítimas de línea adicionales pudo ir en detrimento del LSCI del otro.

En Asia Oriental, la República de Corea y el Japón partían en 2004 del mismo índice de conectividad. Desde entonces, el Japón ha permanecido bastante estancado, habiendo pasado en la lista del noveno puesto en 2004 al quinceavo en 2013. En ese mismo período, la República de Corea atrajo a más buques y de mayor tamaño, en parte para atender a su propio comercio, pero también para ofrecer servicios de transbordo de carga con destino u origen en los puertos de los países vecinos. Durante los últimos diez años, China ha mantenido el LSCI más alto, no solo de su región, sino de todos los países abarcados en el LSCI.

D. MATRÍCULA DE LOS BUQUES

1. Pabellones de matrícula

En enero de 2013, las cinco flotas más grandes por pabellón de matrícula y en términos de TPM fueron Panamá (21,5% del total mundial de TPM), Liberia (12,2%), las Islas Marshall (8,6%), Hong Kong, China (8%) y Singapur (5,5%) (para una información más detallada de los 35 pabellones de matrícula con las mayores flotas inscritas véase el cuadro 2.6). Estos dos últimos fueron también los que más crecieron

Cuadro 2.6. Los 35 pabellones de matrícula con las mayores flotas inscritas, 1 de enero de 2013 (en TPM)

<i>Pabellón de matrícula</i>	<i>Número de buques</i>	<i>Porcentaje del total mundial de buques</i>	<i>Tonelaje de peso muerto (en miles de TPM)</i>	<i>Porcentaje del total mundial (en TPM)</i>	<i>Porcentaje acumulado (en TPM)</i>	<i>Porcentaje de propiedad nacional^a</i>	<i>Porcentaje de crecimiento de TPM entre 2012 y 2013</i>
Panamá	8 580	9,87	350 506	21,52	21,52	0,14	5,03
Liberia	3 144	3,62	198 032	12,16	33,68	0,01	5,83
Islas Marshall	2 064	2,37	140 016	8,60	42,27	0,11	11,08
Hong Kong (China)	2 221	2,55	129 806	7,97	50,24	12,15	16,87
Singapur	3 339	3,84	89 697	5,51	55,75	36,60	16,62
Grecia	1 551	1,78	75 424	4,63	60,38	92,60	5,13
Bahamas	1 446	1,66	73 702	4,52	64,91	1,18	1,44
Malta	1 794	2,06	68 831	4,23	69,13	0,35	8,18
China	3 727	4,29	68 642	4,21	73,35	98,18	9,83
Chipre	1 030	1,18	31 706	1,95	75,29	19,51	7,61
Isla de Man	422	0,49	22 629	1,39	76,68	0,00	9,32
Reino Unido	1 343	1,54	21 095	1,30	77,98	49,88	6,99
Italia	1 506	1,73	20 612	1,27	79,24	93,46	2,44
Japón	5 379	6,19	20 409	1,25	80,50	99,32	11,04
Noruega (NIS)	536	0,62	18 093	1,11	81,61	82,33	5,37
República de Corea	1 894	2,18	17 720	1,09	82,69	96,47	-10,74
Alemania	781	0,90	17 128	1,05	83,75	97,59	2,30
India	1 385	1,59	15 876	0,97	84,72	96,16	-3,45
Indonesia	6 293	7,24	14 267	0,88	85,60	90,28	0,17
Antigua y Barbuda	1 302	1,50	14 142	0,87	86,47	0,00	4,27
Dinamarca (DIS)	482	0,55	13 739	0,84	87,31	92,53	1,24
Bermudas	168	0,19	12 378	0,76	88,07	1,69	0,45
Estados Unidos	3 452	3,97	12 321	0,76	88,83	73,93	-1,18
Malasia	1 539	1,77	10 508	0,65	89,47	92,82	-3,15
Turquía	1 365	1,57	10 215	0,63	90,10	96,94	3,30
República Unida de Tanzania	198	0,23	8 815	0,54	90,64	0,30	10,45
Países Bajos	1 250	1,44	8 712	0,53	91,17	70,90	6,73
Francia	543	0,62	7 431	0,46	91,63	52,40	-0,22
Viet Nam	1 772	2,04	7 284	0,45	92,08	97,55	1,52
Bélgica	216	0,25	6 913	0,42	92,50	58,35	0,46
Federación de Rusia	2 324	2,67	6 784	0,42	92,92	84,57	-2,14
Filipinas	1 383	1,59	6 417	0,39	93,31	26,36	-2,41
San Vicente y las Granadinas	1 046	1,20	4 919	0,30	93,61	0,08	-18,09
Tailandia	755	0,87	4 811	0,30	93,91	97,95	-6,63
Islas Caimán	174	0,20	4 310	0,26	94,17	0,00	2,12
Total de los 35 principales pabellones de matrícula	66 404	76,38	1 533 889	94,17	94,17	24,30	6,71
Total mundial	86 942	100,00	1 628 783	100,00	100,00	23,00	5,98

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB; pabellones ordenados por tonelaje de peso muerto.

^a La estimación de la propiedad nacional se basa en la información disponible sobre los buques mercantes de navegación marítima de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB.

de un año a otro, aumentando su tonelaje más de un 16%. En lo tocante a los tipos de buque, Liberia cuenta mayoritariamente con petroleros, mientras que bajo el pabellón de Panamá hay un gran número de graneleros de carga seca. Las Bahamas tienen muchos buques de “otro tipo”, incluido un gran número de cruceros.

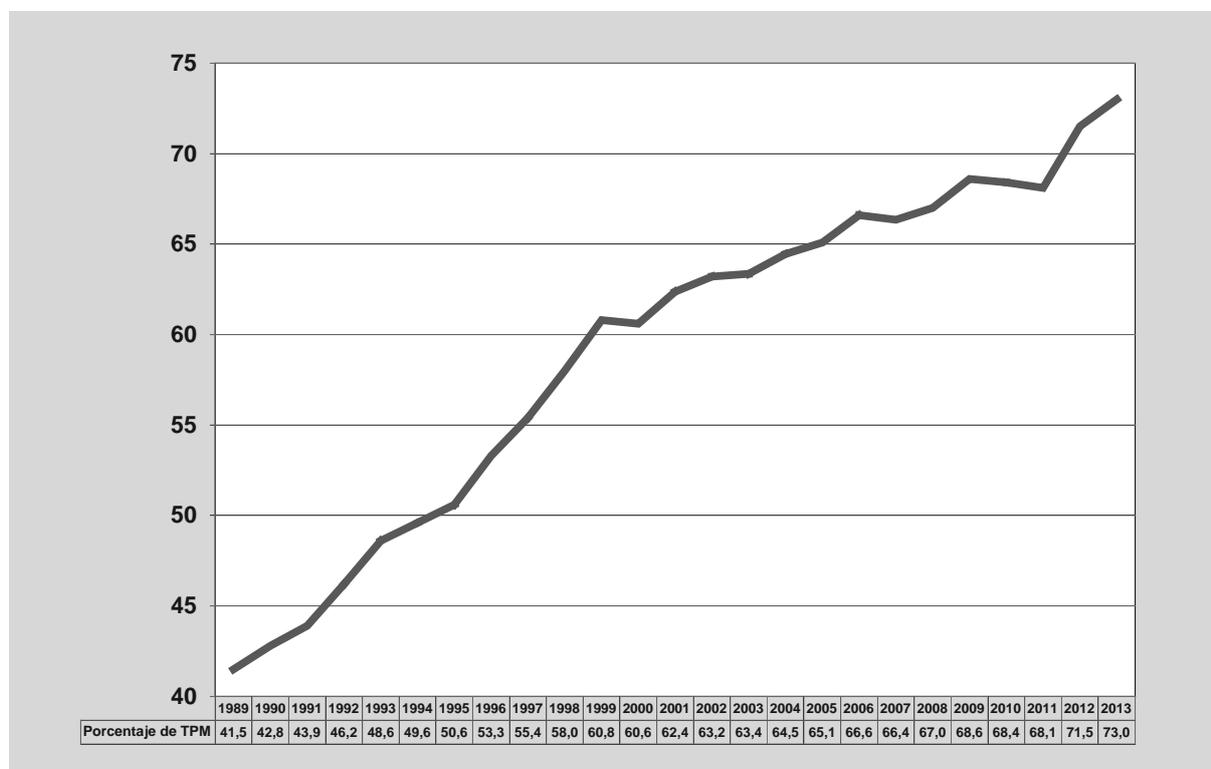
La distinción tradicional entre las flotas inscritas bajo pabellón “nacional” y las “matrículas libres” se está difuminando cada vez más. Entre las 35 principales flotas, 11 pueden considerarse genuinamente libres, en la medida en que menos del 2% de los buques que navegan bajo uno de sus pabellones pertenece a propietarios de ese país. En el otro extremo, hay 8 pabellones que son utilizados casi exclusivamente (más del 95% del total) por propietarios del país; estos cabría llamarlos genuinamente pabellones nacionales. Entre ambos extremos, 16 de los 35 principales pabellones son utilizados por propietarios nacionales y extranjeros. El pabellón de Filipinas, por ejemplo, lo utilizan tres veces más propietarios extranjeros que filipinos. En el caso de Singapur, la proporción de

propietarios extranjeros frente nacionales es aproximadamente de 2 a 1; y en el del Reino Unido, esta proporción es de 50 a 50 (sin incluir el pabellón de la Isla de Man).

En enero de 2013 se registró un nuevo récord histórico al estar inscrito el 73% de la flota mundial bajo pabellón extranjero, es decir, que la nacionalidad del propietario del buque no coincide con la del pabellón bajo el que está matriculado el buque (gráfico 2.7). En otras palabras, los propietarios de buques escogieron un pabellón distinto del de su propia nacionalidad para casi tres de cada cuatro TPM. El 27% restante mantiene el pabellón nacional porque el dueño considera que este es competitivo por sus costes y por los servicios que ofrece, o bien porque no tiene otra opción, como a menudo sucede cuando se trata de carga pública o de tráfico de cabotaje.

En el pasado, los motivos más importantes para escoger un pabellón extranjero eran los regímenes fiscales y la posibilidad de emplear gente de mar extranjera. Este último motivo era especialmente

Gráfico 2.7. Porcentaje mundial de la flota con pabellón extranjero (cifras porcentuales de comienzo de año sobre el total mundial de TPM, 1989-2013)



Fuente: UNCTAD, *El Transporte Marítimo*, varios números.

Nota: Estimaciones basadas en la información disponible sobre los buques mercantes de navegación marítima de un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB.

importante para los países con altos costes laborales, lo que sucede mayoritariamente en los países desarrollados (Cullinane, 2005). A día de hoy se da cada vez más importancia a las responsabilidades que los Estados de los pabellones asumen para garantizar el cumplimiento de las normas internacionales y para ofrecer servicios en todo momento (24/7) a los propietarios de los buques, por lo que muchos propietarios de países en desarrollo también deciden matricular su flota bajo pabellones extranjeros que ofrezcan un marco institucional sólido y tengan buena reputación de cumplimiento.

En el cuadro 2.7 se presentan los porcentajes regionales por tipo de buque y pabellón de matrícula (en el anexo II se reflejan los porcentajes por país). En total, los países en desarrollo tienen matriculados más de tres cuartos de la flota mundial, lo que incluye los tres principales registros de libre matrícula del mundo (Panamá, Liberia y las Islas Marshall), pero también importantes flotas nacionales dedicadas al comercio de cabotaje costero y entre islas (por ejemplo, China, la India e Indonesia), y registros mixtos que comprenden tanto a propietarios nacionales como extranjeros (por ejemplo, Hong Kong (China), Singapur y Filipinas). Entre los pabellones de países desarrollados y territorios de ultramar figuran también algunos de los principales registros de matrícula abierta (por ejemplo, Malta, la Isla de Man y Bermudas), además de pabellones utilizados por nacionales y extranjeros (por ejemplo, Chipre, el Reino Unido y Francia), y pabellones utilizados casi exclusivamente por propietarios nacionales (por ejemplo, Alemania y el Japón). Los registros internacionales de buques danés (DIS)

y noruego (NIS) son los segundos registros de estos países; ofrecen mejores condiciones que los primeros registros de estos países a los propietarios de buques en términos de impuestos y de posibilidades de emplear a gente de mar extranjera. Todavía hoy el DIS y el NIS son utilizados sobre todo por ciudadanos daneses y noruegos, respectivamente (véase el anexo III).

Entre las regiones en desarrollo, el porcentaje de África está en gran medida determinado por el registro de Liberia, que comprende sobre todo portacontenedores y petroleros. En cuanto a las flotas de América Latina y el Caribe, el pabellón de Panamá explica el alto porcentaje regional de graneleros. Casi un cuarto de la flota mundial está matriculado en países en desarrollo asiáticos, con una proporción especialmente alta de buques de carga general (casi un 33% del total mundial). El porcentaje de Oceanía refleja en gran medida el registro de las Islas Marshall, especializado en petroleros y graneleros.

2. Nacionalidad de los intereses de control

Los registros de buques a menudo están especializados en determinados tipos de buque y países de propiedad. En el anexo III se ofrece un examen detallado de los países de propiedad que inscriben sus buques bajo los principales pabellones de matrícula. El pabellón de Antigua y Barbuda lo utilizan mayoritariamente propietarios alemanes; el de las Bahamas tiene matriculados, sobre todo, buques del Canadá, Grecia y Noruega; los propietarios griegos y alemanes

Cuadro 2.7. Distribución de la capacidad en TPM de los tipos de buque por grupos de países de registro, 2013 (cifras de comienzo de año, en porcentajes de TPM)

	<i>Total de la flota</i>	<i>Petroleros</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga general</i>	<i>Portacontenedores</i>	<i>Otros tipos de buque</i>
Economías en desarrollo	75,49	72,23	81,13	65,07	72,26	70,92
... de África	13,55	16,87	10,07	5,37	23,11	10,17
... de América	28,57	21,08	34,95	24,74	23,24	32,86
... de Asia	24,42	21,94	27,46	32,80	21,64	18,61
... de Oceanía	8,95	12,35	8,66	2,15	4,27	9,28
Economías desarrolladas	23,36	26,80	18,55	28,64	27,68	25,13
Economías en transición	0,72	0,77	0,26	5,21	0,04	1,17
No determinados y otros pabellones	0,42	0,19	0,06	1,08	0,01	2,78
Total mundial	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

son los principales clientes de los registros de Chipre y Liberia; y el 47% del tonelaje de peso muerto de Panamá es propiedad de japoneses.

E. CONSTRUCCIÓN NAVAL, DESGUACE Y NUEVOS PEDIDOS

1. Entrega de nuevos buques

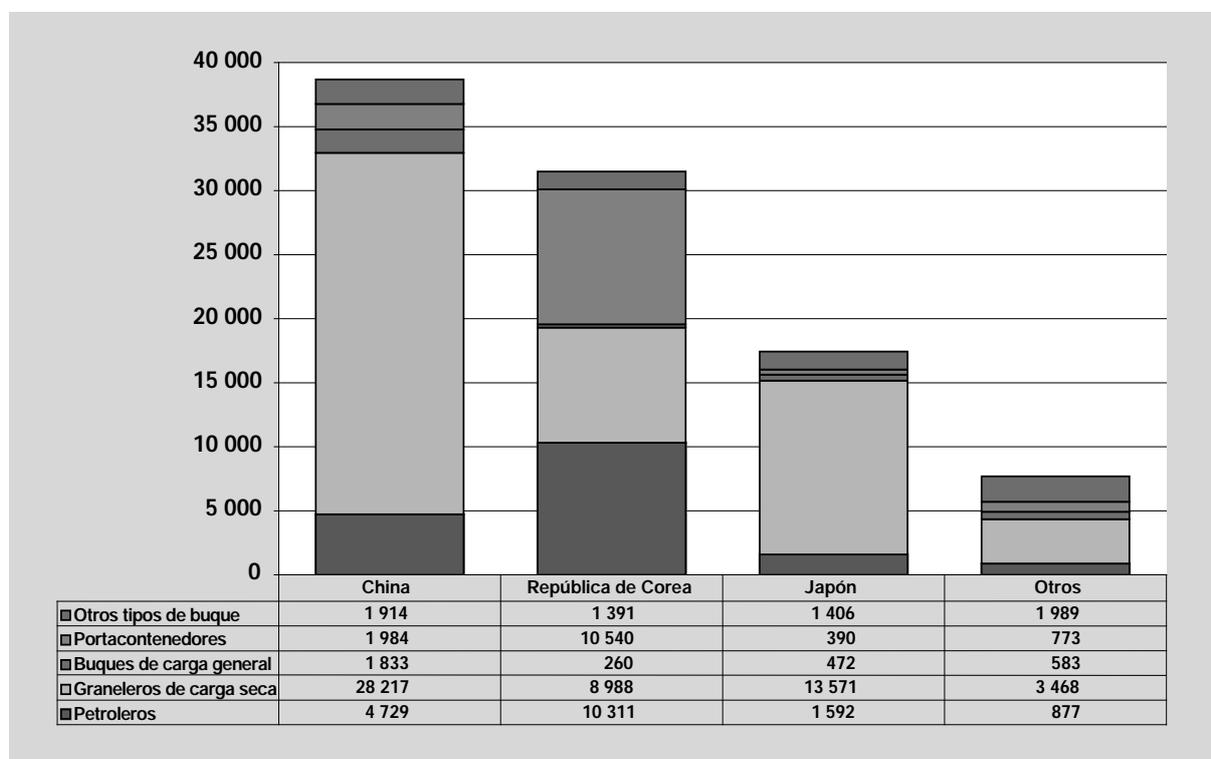
En 2012, el 92% del nuevo arqueado bruto mundial fue construido por tres países (China, la República de Corea y el Japón) y solamente China construyó más del 40%. Casi el 57% del tonelaje entregado en 2012 fue de graneleros de carga seca, seguidos de petroleros (18,4%) y de portacontenedores (14,4%) (gráfico 2.8 y cuadro 2.8). Este panorama es bastante distinto del de hace seis años. En 2006, la República de Corea era el principal constructor naval, seguida del Japón. China tenía una participación de mercado de en torno al 15%, lo mismo que Europa.

La construcción naval también está especializada según los diferentes tipos de buque. China y el Japón

construyeron mayoritariamente graneleros de carga seca, la República de Corea construyó una proporción mucho más alta de portacontenedores y petroleros, y los astilleros europeos y de otras regiones construyeron un porcentaje un poco más alto de buques de suministro y de pasaje. Además de los graneleros, el Japón se ha centrado también en otros buques especializados, incluidos buques para el transporte de gas y de automóviles. Los cuatro principales consorcios de construcción naval provienen de la República de Corea; la construcción naval china está repartida entre una multitud de diferentes constructores navales.

Aún más que los buques, los contenedores marítimos se construyen casi exclusivamente en China. Los bajos costes de producción y la necesidad de recipientes vacíos para transportar las exportaciones chinas han hecho de China el lugar natural para establecer fábricas de construcción de contenedores. Es interesante señalar que está previsto para finales de 2013 que abra una fábrica nueva de contenedores refrigerados en San Antonio (Chile). La fábrica de contenedores de Maersk en San Antonio se convertirá en la primera fábrica de contenedores refrigerados de

Gráfico 2.8. Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y los países de construcción, 2012 (en miles de TB)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

Cuadro 2.8. Entregas de buques nuevos, según los principales tipos de buque y los países de construcción, 2012 (en miles de TB)

	<i>China</i>	<i>República de Corea</i>	<i>Japón</i>	<i>Filipinas</i>	<i>Resto del mundo</i>	<i>Total mundial</i>
Petroleros	4 729	10 311	1 592	251	626	17 510
Graneleros	28 217	8 988	13 571	2 342	1 126	54 244
Buques de carga general	1 833	260	472	–	583	3 147
Portacontenedores	1 984	10 540	390	–	773	13 687
Buques tanque para el transporte de gas	179	173	152	–	18	522
Quimiqueros	68	188	200	–	44	499
Buques de suministro	967	506	108	102	819	2 502
Transbordadores y otros buques de pasaje	100	71	36	–	875	1 082
Otros tipos de buque	600	453	910	–	131	2 094
Total	38 677	31 491	17 429	2 696	4 994	95 287

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

América del Sur (MCI San Antonio, 2013). La fábrica tiene proyectada una producción anual de 40.000 contenedores. América del Sur es una de las regiones con la mayor demanda de contenedores refrigerados para la exportación. La fábrica nueva ayudará por ello a corregir un desequilibrio en el comercio refrigerado y a reducir los costes de reposición, puesto que será necesario traer menos contenedores refrigerados vacíos de Asia a América del Sur (*World Cargo News*, 2013).

2. Desguace de buques

El subcontinente indio siguió siendo la principal región de desguace de buques en 2012, sumando más del 70% de las ventas comunicadas de tonelaje (TB) para desguace. Dentro del subcontinente, Bangladesh fue el principal país de desguace, seguido de la India y el Pakistán. Los desguaces chinos demolieron un 21,6% y el resto del mundo el 11,7% restante (cuadro 2.9).

Como muestra el gráfico 2.9, los petroleros suelen venderse para desguace con muchos menos años que los graneleros de carga seca. Las normativas ambientales no suelen permitir a los petroleros antiguos navegar si tienen más de dos decenios, mientras que los graneleros de carga seca a menudo siguen transportando carga aunque tengan tres decenios o más. Los buques de carga general y de pasaje (incluidos en la categoría “Otros” en el gráfico 2.9)

suelen ser los que se mantienen en servicio durante más tiempo; con frecuencia se mantienen en funcionamiento realizando servicios de cabotaje costero o entre islas, que no están regulados por las normas internacionales de la OMI.

3. Tonelaje de los pedidos

Después de los picos de 2008 y 2009, el tonelaje de los pedidos de buques de todo tipo cayó drásticamente en los últimos años. Como desde la crisis económica de 2008 se han hecho muchos menos pedidos nuevos y los astilleros han seguido entregando tonelaje encargado previamente, la cartera de pedidos se redujo un 50% en el caso de los portacontenedores, un 58% en el de los graneleros de carga seca, un 65% en el de los petroleros y un 67% en el de los buques de carga general, lo que contrasta con los picos anteriores (gráfico 2.10 y cuadro 2.10).

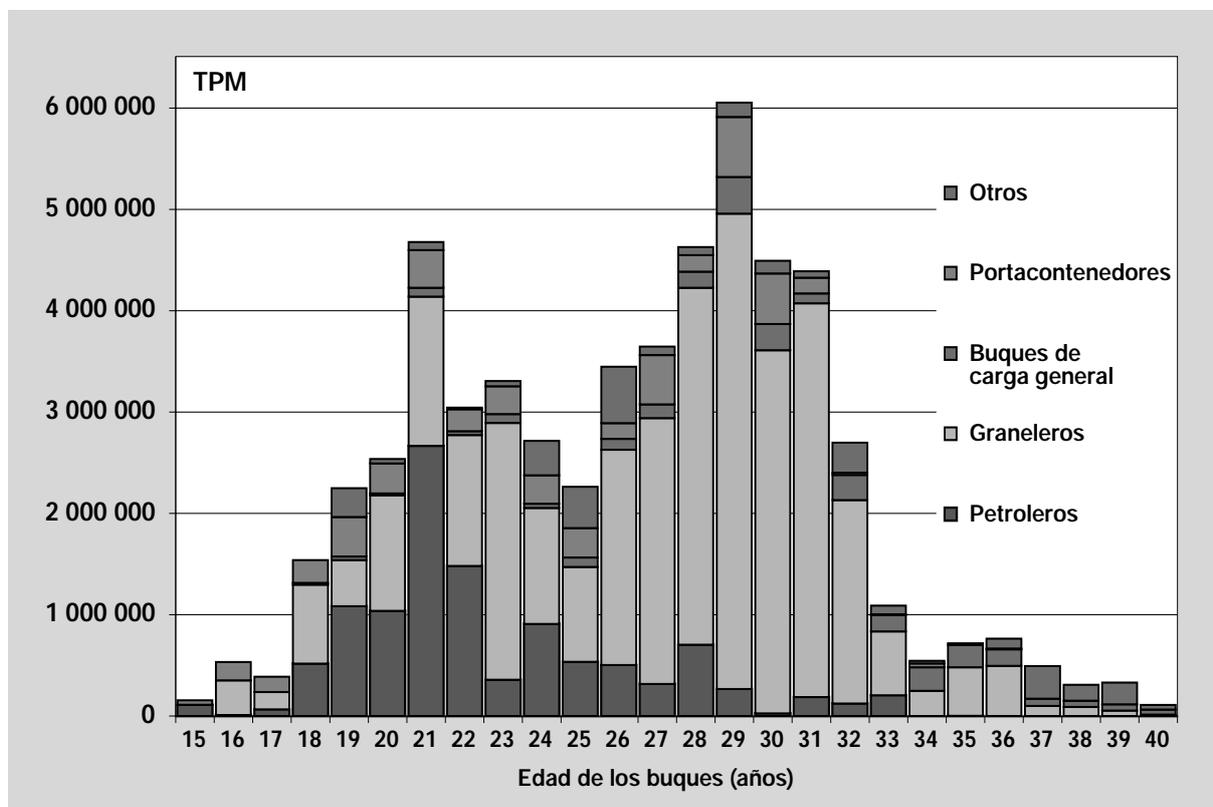
La contracción de la cartera de pedidos es aún más impresionante si se compara con la flota existente. A finales de 2008, la cartera de pedidos de graneleros equivalía a casi el 80% de la flota en ese momento, mientras que el tonelaje encargado en enero de 2013 equivalía solo al 20% de la flota en servicio. En el caso de los petroleros, la cartera de pedidos se contrajo del 50% de la flota a su pico más bajo en enero de 2013, en torno al 10%.

Cuadro 2.9. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace, por tipos de buque y país de desguace, 2012 (en miles de TB)

	China	India	Bangladesh	Pakistán	No determinados, subcontinente indio	Turquía	Otros, no determinados	Total mundial
Petroleros	1 459	369	1 197	2 711	191	21	200	6 149
Graneleros	5 533	5 446	6 064	1 959	205	365	720	20 293
Buques de carga general	316	393	1 166	28	–	291	471	2 665
Portacontenedores	316	553	2 954	7	216	124	76	4 246
Buques tanque para el transporte de gas	4	89	30	–	–	77	38	238
Quimiqueros	7	11	333	–	21	–	27	399
Buques de suministro	154	4	44	649	156	75	100	1 182
Transbordadores y otros buques de pasaje	12	4	82	–	–	139	66	303
Otros	55	158	386	17	–	146	56	817
Total	7 855	7 027	12 256	5 372	790	1 239	1 755	36 293

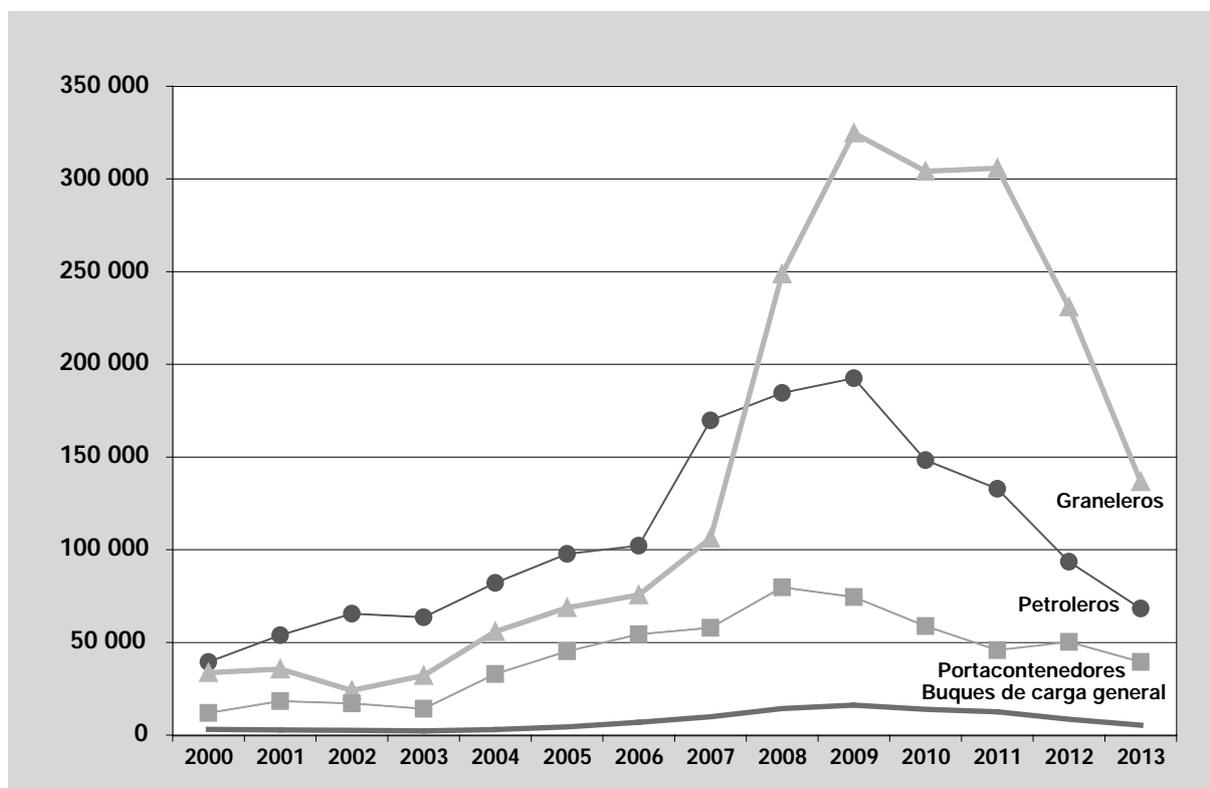
Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueado bruto igual o superior a 100 TB.

Gráfico 2.9. Ventas comunicadas de tonelaje para desguace en 2012, por edad (años y TPM)

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Gráfico 2.10. Pedidos mundiales en tonelaje, 2000 a 2013 (en miles de TPM)



Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB; cifras de comienzo de año.

En el caso de todos los demás tipos principales de buque los pedidos nuevos están en mínimos históricos y la cartera de pedidos está reduciéndose rápidamente. A menos que haya un gran número de inversores anticíclicos que hagan nuevos pedidos en 2013 y 2014, muchos astilleros tendrán que reducir sus plantillas de trabajadores en 2014. Información facilitada por los corredores de buques indica que, de hecho, están surgiendo más inversores anticíclicos que esperan beneficiarse de los bajos precios actuales de las construcciones nuevas y de la recuperación de los mercados de buques en los próximos años (Clarkson Research Services, 2013a). No obstante, desde la perspectiva de los astilleros, la capacidad actual de construcción es casi con seguridad demasiado alta, incluso desde el punto de vista más optimista. De acuerdo con algunas estimaciones, “podría recortarse hasta un 40% la capacidad de los astilleros de todo el mundo y el sector todavía podría satisfacer la demanda de buques nuevos en 2015” (*China Trade Today-Online Magazine*, 2013).

4. Utilización del tonelaje

Los buques son inversiones de capital que generan unos gastos fijos elevados y unos gastos corrientes relativamente bajos, ya que solo excepcionalmente los buques están inactivos. A principios de 2013, casi el 99% del tonelaje estaba en servicio y el resto estaba inactivo (0,73%), se utilizaba para almacenamiento a largo plazo (0,16%) o no estaba en servicio por otros motivos (0,15%). Entre los diferentes tipos de buque, los portacontenedores tienen la mayor tasa de utilización (99,85%) y los buques de suministro la más baja (84,52%) (cuadro 2.11).

Estas tasas de utilización aparentemente altas esconden el exceso de capacidad de carga de los buques, especialmente de los portacontenedores. Los datos expuestos en el cuadro 2.11 no incluyen las paradas “en caliente”, es decir, la retirada del portacontenedor por períodos cortos de los servicios habituales que presta, tiempo durante el que se considera que el buque está “inactivo”. Si se resta

Cuadro 2.10. Pedidos mundiales en tonELAJE, 2000-2013																		
Comienzo de mes	Petroleros			Graneleros			Buques de carga general			Portacontenedores			Otros buques			Total		
	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)
Enero de 2000	39 444	427	92 375	33 729	467	72 226	3 125	341	9 164	11 922	278	42 884	2 963	363	8 791	91 183	1 876	49 288
Enero de 2001	53 832	533	100 998	35 608	535	66 557	2 797	269	10 398	18 348	413	44 426	3 274	413	8 570	113 859	2 163	53 405
Enero de 2002	65 546	752	87 162	24 107	360	66 965	2 541	233	10 906	17 132	403	42 511	4 264	474	9 454	113 589	2 222	51 655
Enero de 2003	63 545	862	73 719	32 127	440	73 015	2 265	226	10 023	14 230	324	43 921	4 933	481	11 035	117 100	2 333	50 935
Enero de 2004	82 094	1 146	72 076	55 829	735	75 958	3 012	563	6 072	33 004	622	53 061	5 361	971	7 529	179 300	4 037	48 407
Enero de 2005	97 757	1 558	63 479	68 710	851	80 741	4 405	963	5 359	45 246	898	50 385	6 110	1 707	5 290	222 229	5 977	42 201
Enero de 2006	102 202	1 882	54 741	75 623	950	79 604	6 904	1 221	6 299	54 385	1 210	44 946	6 637	1 875	4 884	245 750	7 138	37 913
Enero de 2007	169 798	2 703	63 075	106 149	1 363	77 879	9 919	1 448	7 293	57 937	1 286	45 052	8 353	2 231	4 643	352 155	9 031	41 430
Enero de 2008	184 548	3 174	58 401	248 698	2 984	83 344	14 266	1 889	7 925	79 702	1 429	55 775	11 477	2 938	4 778	538 691	12 414	45 749
Abril de 2008	187 420	3 274	57 438	278 423	3 335	83 485	16 334	2 184	7 944	78 855	1 382	57 058	12 883	3 813	4 484	573 914	13 988	44 458
Julio de 2008	199 397	3 296	60 699	302 678	3 602	84 031	16 650	2 148	8 218	81 921	1 370	59 797	13 026	3 743	4 571	613 673	14 159	46 728
Octubre de 2008	206 413	3 205	64 605	329 557	3 863	85 311	17 242	2 149	8 452	77 875	1 280	60 840	13 199	3 561	4 842	644 286	14 058	49 167
Enero de 2009	192 532	2 957	65 331	324 772	3 824	84 930	16 169	1 965	8 674	74 445	1 200	62 037	12 582	3 280	4 961	620 499	13 226	50 158
Abril de 2009	175 063	2 819	62 344	323 234	3 797	85 129	16 186	2 064	8 317	70 017	1 098	63 767	13 120	3 892	4 417	597 619	13 670	47 359
Julio de 2009	159 975	2 573	62 441	313 865	3 677	85 359	15 414	1 921	8 488	65 998	1 013	65 151	13 052	3 571	4 726	568 305	12 755	48 039
Octubre de 2009	152 156	2 390	63 904	309 077	3 629	85 169	14 614	1 783	8 678	63 004	947	66 530	12 382	3 242	4 902	551 233	11 991	49 363
Enero de 2010	148 328	2 276	65 429	304 114	3 539	85 932	13 894	1 627	8 964	58 823	842	69 861	11 568	2 857	5 157	536 727	11 141	51 406

Cuadro 2.10. Pedidos mundiales en tonELAJE, 2000-2013 (continuación)

Comienzo de mes	Petroleros			Graneleros			Buques de carga general			Portacontenedores			Otros buques			Total		
	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)	Miles de TPM	Número de buques	Tamaño medio de los buques (en TPM)
Abril de 2010	136 373	2 186	62 614	309 728	3 648	84 903	14 017	1 637	8 957	54 530	775	70 361	11 819	3 191	4 655	526 466	11 437	49 179
Julio de 2010	135 006	2 072	65 378	323 404	3 812	84 839	13 280	1 530	9 052	48 427	677	71 532	11 618	2 956	4 890	531 736	11 047	51 143
Octubre de 2010	135 114	1 938	69 862	307 605	3 674	83 725	12 966	1 422	9 471	46 458	637	72 932	11 522	2 658	5 317	513 665	10 329	52 517
Enero de 2011	132 914	1 857	71 729	305 831	3 705	82 546	12 553	1 305	9 915	45 878	622	73 759	10 830	2 408	5 426	508 006	9 897	53 803
Abril de 2011	122 327	1 737	70 465	291 326	3 535	82 412	11 728	1 189	10 102	48 405	648	74 699	11 388	2 414	5 657	485 174	9 523	53 357
Julio de 2011	114 179	1 630	70 091	275 879	3 364	82 009	10 647	1 056	10 267	52 469	688	76 263	11 272	2 217	5 989	464 446	8 955	54 005
Octubre de 2011	103 107	1 517	67 968	253 615	3 103	81 732	9 839	949	10 511	51 462	669	76 924	10 931	1 961	6 480	428 954	8 199	54 216
Enero de 2012	93 559	1 334	70 134	230 964	2 813	82 106	8 553	799	10 813	50 275	646	77 825	10 604	1 785	6 846	393 955	7 377	55 230
Abril de 2012	87 083	1 282	67 928	203 541	2 507	81 189	7 697	696	11 123	45 141	579	77 964	10 007	1 598	7 189	353 470	6 662	54 785
Julio de 2012	76 128	1 085	70 164	170 949	2 140	79 883	5 921	501	11 914	40 806	526	77 579	9 941	1 416	8 024	303 746	5 668	55 357
Octubre de 2012	70 657	1 020	69 271	152 970	1 940	78 850	5 981	462	12 975	40 881	515	79 380	10 603	1 291	9 501	281 091	5 228	55 640
Enero de 2013	68 291	964	70 841	136 720	1 736	78 756	5 362	383	14 001	39 470	485	81 382	10 569	1 179	10 559	260 414	4 747	56 996

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB. Para hacer el cálculo del tamaño medio de los buques se han excluido aquellos para los que no hay disponibles las cifras de tonELAJE en peso muerto.

Cuadro 2.11. Utilización del tonelaje por tipo de buque, enero de 2013 (porcentaje en TPM o metros cúbicos)

	<i>En servicio</i>	<i>Inactivos o amarrados a puerto</i>	<i>Almacenamiento a largo plazo</i>	<i>En reparaciones o fuera de servicio por otros motivos</i>	<i>Total</i>
Graneleros	99,75	0,14	0,02	0,10	100,00
Quimiqueros	99,57	0,36	–	0,08	100,00
Portacontenedores	99,85	0,12	–	0,03	100,00
Transbordadores y buques de pasaje	98,23	1,49	–	0,28	100,00
Buques de carga general	98,78	0,87	0,04	0,31	100,00
Buques tanque para el transporte de gas licuado	98,62	1,19	0,19	–	100,00
Buques de suministro	94,52	4,40	–	1,08	100,00
Petroleros	98,16	1,25	0,48	0,12	100,00
Otros/n.d.	99,31	0,53	–	0,16	100,00
Total	98,96	0,73	0,16	0,15	100,00

Fuente: Recopilación de la Secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

la capacidad inactiva, solo alrededor del 95% al 96% de la flota de portacontenedores estaba efectivamente prestando servicios en enero de 2013. Además, la navegación lenta, esto es, cuando se prestan servicios a una velocidad inferior a la velocidad óptima para la que fueron construidos los

buques, ha ayudado a absorber una capacidad adicional de aproximadamente 1,7 millones de TEU, ya que cada vez hay más buques desplegados para asegurar la misma frecuencia de servicios (Clarkson Research Services, 2013c). Esto equivale a más del 10% de la flota existente.

REFERENCIAS

- Arvis J.-F., Shepherd B., Reis J. G., Duval Y. y Utoktham C. (2013). "Trade costs and development: a new data set". *World Bank - Economic Premise*. 104:1-4.
- Bernhofen D. M., El-Sahli Z. y Kneller R. (2013). *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*. CESifo, Center for Economic Studies e Ifo Institute for Economic Research. Múnich.
- China Trade Today - Online Magazine* (2013). "Shipyard capacity could be slashed by 40pc and still meet demand". Marzo. Véase: <http://om.shippinggazette.com/OM/OM4/index.asp> (consultado el 28 de agosto de 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *The Clarkson Shipping Review and Outlook*. Primavera de 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *World Fleet Monitor*. Enero.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Quarterly, Spring 2013*. Mayo.
- Cullinane KPB, ed. (2005). *Shipping Economics: Research in Transportation Economics*. Elsevier, Amsterdam.
- Dynamar B. V. (2013). *Breakbulk III - Operators, fleets, markets*. Alkmaar. 244.
- Fairplay* (2013). "Chemical tankers on cusp of rates recovery". 11 de abril.
- International Transport Journal* (2013). "Maersk, MSC and CMA to establish alliance". 18 de junio.
- Journal of Commerce* (2013). Drewry: "Demise of small carriers cuts competition". Véase: http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/drewry-demise-small-carriers-cuts-competition_20130429.html (consultado el 26 de agosto de 2013).
- Lloyd's List Intelligence - Containers (2013). Véase: <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (consultado el 27 de agosto de 2013).
- MCI San Antonio (2013). Véase: <http://www.mcicontainers.com/aboutus/mciworldwide/pages/mcisanantonio.aspx> (consultado el 15 de junio de 2013).
- Shipping Intelligence Weekly* (2013). "Single hull VLCCs - The long goodbye". 14 de junio.
- The Economist* (2013). "The humble hero". 18 de mayo.
- UNCTADStat-Statistical Database (2013). Véase: <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> (consultado el 27 de agosto de 2013).
- World Cargo News* (2013). "MCI to build reefer factory in Chile". Véase: <http://www.worldcargonews.com/html/w20111111.049104.htm> (consultado el 28 de agosto de 2013).
- World Shipping Council (2013). Véase: <http://www.worldshipping.org/> (consultado el 29 de agosto de 2013).

NOTAS

- 1 Los datos sobre la flota mundial expuestos en el capítulo 2 se han obtenido de Clarkson Research Services (Londres). Puesto que el análisis se centra solamente en el transporte marítimo comercial, los buques incluidos en el análisis de la UNCTAD son todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB, lo que incluye las dragas y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y también las flotas de los Grandes Lagos de los Estados Unidos y el Canadá, que por razones históricas no se incluían en las ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*. Se han excluido los buques militares, los yates, los buques de navegación en aguas interiores, los pesqueros, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro. En lo tocante a los principales tipos de buque (petroleros, graneleros, portacontenedores y de carga general) no se han introducido cambios con respecto a las ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*. En cuanto a "otros" buques, los nuevos datos abarcan un número más reducido de buques (anteriormente abarcaban los pesqueros con una pequeña capacidad de carga) e incluyen un ligero aumento del tonelaje, puesto que se han añadido buques utilizados para el suministro a plataformas y para el almacenamiento. Para garantizar una compatibilidad plena de los datos de 2013 con los de las ediciones anteriores, la UNCTAD ha actualizado los datos disponibles en línea sobre la flota correspondientes a los años 2011, 2012 y 2013, aplicando esos mismos criterios (<http://stats.unctad.org/fleet>). Como en números anteriores, los datos sobre la propiedad de la flota abarcan solo los buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB, puesto que a menudo no hay información disponible sobre la auténtica propiedad de los buques de menor tamaño.



3

FLETES Y COSTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

En este capítulo se examina la evolución de los fletes y los costes del transporte marítimo. La sección A está dedicada al análisis de algunas novedades importantes en la evolución de los fletes del transporte marítimo en diversos segmentos del mercado, concretamente el comercio contenedorizado, los graneles líquidos y secos en 2012 y a principio de 2013. Se ponen de manifiesto los acontecimientos importantes que causaron las principales fluctuaciones de los precios, se debaten las últimas tendencias del sector y se ofrece una perspectiva general de la evolución futura de los mercados de fletes. La sección B contiene un breve examen de las últimas novedades en el ámbito de la financiación de los buques y la importancia creciente del capital privado como nueva fuente de financiación del sector.

A. FLETES

En términos generales, los fletes están determinados por la interacción mutua de la demanda y la oferta de servicios de transporte marítimo. Aunque haya innumerables factores que afecten a la oferta y la demanda, lo que es inevitable es que los fletes dependan de las fuerzas del mercado.

Los volúmenes de carga y la demanda de servicios de transporte marítimo son normalmente lo primero que resulta afectado por las tensiones políticas, ambientales y económicas. Factores como la ralentización del comercio internacional, las sanciones, los desastres naturales y los fenómenos meteorológicos, las medidas normativas y las variaciones de los precios del combustible influyen en la economía mundial y la demanda global de transporte marítimo. Estos cambios pueden producirse rápidamente y tener un impacto inmediato en la demanda de servicios de transporte marítimo. En lo que respecta a la oferta de estos servicios, el mercado muestra por lo general tendencia a que haya exceso de capacidad porque el número de buques que se pueden construir no está sometido implícitamente a ninguna restricción y transcurre mucho tiempo desde que se realiza el pedido de un buque hasta que este se entrega y está listo para entrar en servicio. Por eso, el transporte marítimo es muy cíclico y pasa por períodos de sucesivas alzas y bajas, que llevan a los operadores a disfrutar de jugosas ganancias o a luchar por cubrir al menos los costes de explotación.

En 2012, el sector marítimo siguió registrando unos fletes bajos y volátiles en sus diversos segmentos, debido al exceso de capacidad de la flota mundial generado por la grave recesión del comercio a raíz de la crisis económica y financiera de 2008. La continua entrada de buques de nueva construcción en un mercado ya saturado, junto con la debilidad de la economía, han sometido los fletes a una gran presión, tal y como se describe a continuación.

1. Fletes del transporte de carga en contenedores

En 2012, la disminución de los volúmenes de carga, sobre todo en las principales rutas Este-Oeste del comercio contenedorizado, sumada al exceso de capacidad de carga, en particular de la flota de grandes portacontenedores, inevitablemente trajeron consigo la volatilidad del flete de contenedores y una

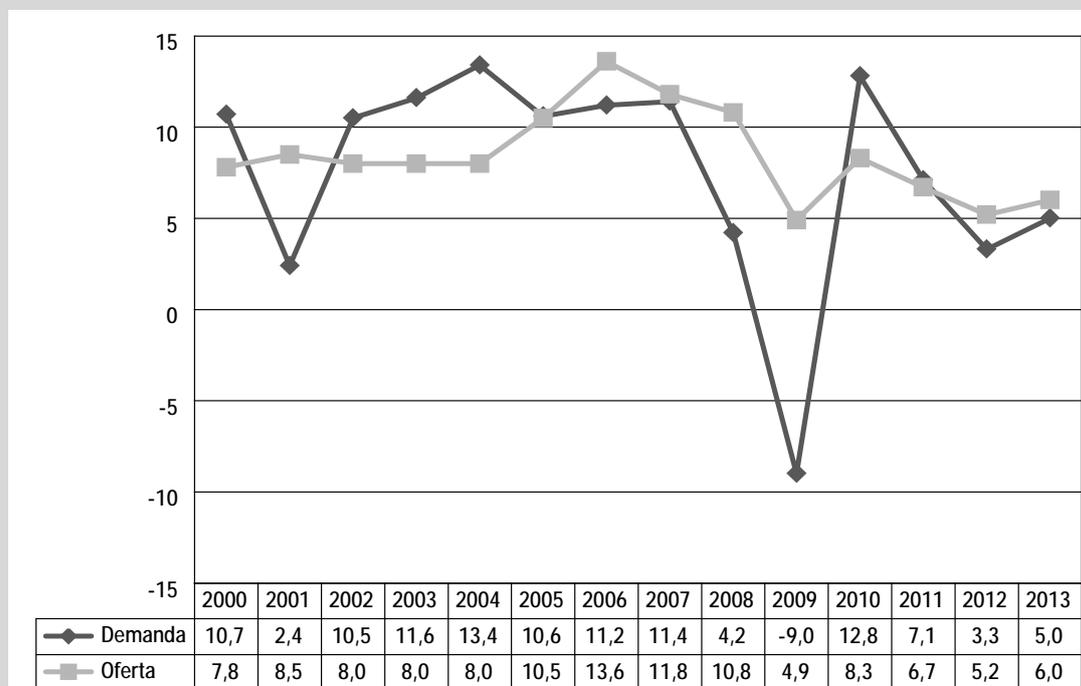
mayor debilidad del mercado en general, al tiempo que seguían cayendo los fletes de los buques.

Como ya se ha visto en los capítulos 1 y 2, en el mercado de contenedores se ha producido un desequilibrio entre el ritmo de crecimiento de la demanda y el de la oferta. Como puede observarse en el gráfico 3.1, el comercio mundial de contenedores mostró una continua tendencia a la desaceleración, que se tradujo en 2012 en un crecimiento de los volúmenes del 3,3% frente al 7% en 2011. Al mismo tiempo, el gran número de buques de nueva construcción siguió incidiendo a lo largo de 2012 en el mercado del transporte marítimo contenedorizado, ya que el crecimiento de la oferta mundial de contenedores fue del 5,2%, mayor que el de la demanda mundial.

En un intento de corregir el desequilibrio entre el exceso de oferta y la escasa demanda, las navieras han desplegado menos capacidad en las rutas donde el tráfico se ha reducido, como en las principales rutas en dirección Este-Oeste, donde el tráfico fue un 5% inferior al de 2011, y desplegado más capacidad en las rutas Norte-Sur, donde el comercio creció el 4%, y para atender el comercio interregional, que creció el 7% en 2012, alimentado por el aumento de la demanda de los consumidores de las economías emergentes (véase el capítulo 1).

Dado el creciente desfase entre la oferta de capacidad de los buques y la demanda de servicios de transporte, los fletes en los distintos mercados de contenedores se han mantenido bajos, pero han subido en comparación con los correspondientes a 2011 (cuadro 3.1). Ello cabe atribuirlo principalmente al cambio de estrategia de las compañías navieras y a la imposición de una disciplina de mercado, lo que significa que han dejado de buscar la ampliación de su presencia en el mercado, en términos relativos y absolutos, como en 2011, para buscar solo el aumento de sus beneficios. En 2011, los fletes se habían mantenido bajos porque las navieras competían entre sí ofreciendo precios menores que la competencia para ganar mercado en términos relativos o absolutos. En un esfuerzo por contener la caída de los fletes, las navieras hicieron uso en el primer semestre de 2012 de un cierto grado de poder de mercado al imponer una disciplina de precios comunes conocida como "incremento general de fletes" (GRI). Como resultado, tras sucesivos aumentos generales, el precio medio de los fletes se incrementó un 51% en el comercio entre el Lejano Oriente y Europa, y en el comercio

Gráfico 3.1. Crecimiento de la demanda y la oferta en el transporte marítimo de contenedores, 2000-2013 (tasas anuales de crecimiento)



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

Nota: Los datos de la oferta aluden a la capacidad total de la flota de portacontenedores, incluida la de los buques polivalentes y la de otros buques con alguna capacidad de carga de contenedores. Crecimiento de la demanda basado en millones de TEU salidos de puerto. Los datos correspondientes a 2013 son proyecciones.

transpacífico, a pesar de que la demanda en su conjunto era baja. En consecuencia, los precios de los fletes del Lejano Oriente a la Costa Oeste de los Estados Unidos llegaron a 2.600 dólares por FEU en junio de 2012, por encima de los 1.800 dólares por FEU de enero de 2012. Igualmente, los fletes en las rutas del Lejano Oriente a Europa Septentrional subieron y pasaron de 750 dólares por TEU en enero de 2012 a 1.900 dólares por TEU en junio de 2012 (BIMCO, 2013). Sin embargo, en el primer semestre de 2012 se puso término a la disciplina común del sector dado que la buena marcha de los ingresos de explotación animó a algunas navieras a volver a la competencia de precios y a las rebajas de fletes con el fin de ganar porcentaje de mercado (Alphaliner, 2013). En consecuencia, en noviembre de 2012 los precios de los fletes a Europa Septentrional habían caído hasta los 1.000 dólares por TEU, aunque la demanda siguiera cayendo (BIMCO, 2013).

Los fletes generalmente bajos registrados en 2012 redujeron las ganancias de las navieras a prácticamente sus costes de explotación, o incluso por debajo de ellos, especialmente cuando los precios del combustible marino estaban altos y eran volátiles. Acompañados de unas considerables fluctuaciones de precios, los costes del combustible se mantuvieron en un promedio de 640 dólares por tonelada en 2012, lo que representa un 4% de aumento respecto del año anterior¹. Esta subida pudo trasladarse en parte a los clientes por medio de recargos atribuidos al precio del combustible, lo que solo aumentó la presión para que subieran los costes de explotación y bajaran los ingresos.

A consecuencia de esto, las navieras intentaron aplicar distintas estrategias para poner remedio a la situación; dejar amarrados buques a puerto², navegar a velocidad lenta o muy lenta³, posponer las entregas de buques de nueva construcción, aumentar los

Cuadro 3.1. Mercados de fletes de contenedores y precios

<i>Mercados de fletes</i>	2009	2010	2011	2012
Transpacífico	(Dólares por FEU)			
Shanghai – Costa Oeste de los Estados Unidos	1 372	2 308	1 667	2 287
Variación porcentual		68,21	-27,77	37,19
Shanghai – Costa Este de los Estados Unidos	2 367	3 499	3 008	3 416
Variación porcentual		47,84	-14,03	13,56
Lejano Oriente – Europa	(Dólares por TEU)			
Shanghai – Europa Septentrional	1 395	1 789	881	1 353
Variación porcentual		28,24	-50,75	53,58
Shanghai – Mediterráneo	1 397	1 739	973	1 336
Variación porcentual		24,49	-44,05	37,31
Norte-Sur	(Dólares por TEU)			
Shanghai – América del Sur (Santos)	2 429	2 236	1 483	1 771
Variación porcentual		-7,95	-33,68	19,42
Shanghai – Australia/Nueva Zelandia (Melbourne)	1 500	1 189	772	925
Variación porcentual		-20,73	-35,07	19,82
Shanghai – África Occidental (Lagos)	2 247	2 305	1 908	2 092
Variación porcentual		2,56	-17,22	9,64
Shanghai – Sudáfrica (Durban)	1 495	1 481	991	1 047
Variación porcentual		-0,96	-33,09	5,65
Mercado interno asiático	(Dólares por TEU)			
Shanghai-Asia Sudoriental (Singapur)		318	210	256
Variación porcentual			-33,96	21,84
Shanghai-Japón Oriental		316	337	345
Variación porcentual			6,65	2,37
Shanghai-República de Corea		193	198	183
Variación porcentual			2,59	-7,58
Shanghai-Hong Kong (China)		116	155	131
Variación porcentual			33,62	-15,48
Shanghai-Golfo Pérsico (Dubai)	639	922	838	981
Variación porcentual		44,33	-9,11	17,06

Fuente: Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, varios números.

Nota: Datos basados en los promedios anuales.

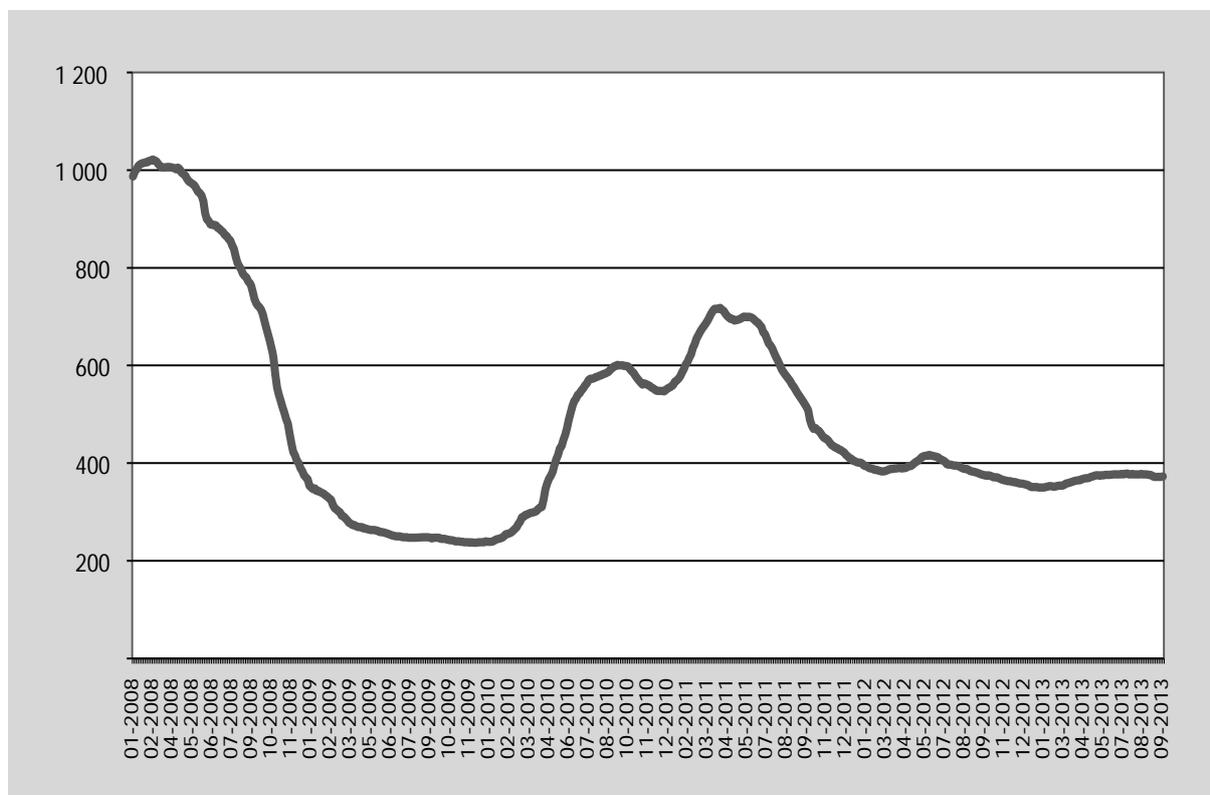
recargos y recortar servicios, suprimir una parte de la capacidad en servicio en las principales rutas y mandar a desguace⁴.

Sin embargo, las navieras de portacontenedores siguieron experimentando en 2012 un año más de resultados negativos de los ingresos de explotación, aunque un poco menos que en 2011. En un estudio reciente⁵ se reveló que, de las 30 navieras principales, las 21 que publicaron sus cuentas financieras comunicaron unas pérdidas operativas generales de 239 millones de dólares en 2012 y que solo siete compañías habían obtenido resultados positivos. Aunque solo un tercio de estas 21 navieras comunicasen beneficios, el resultado general es mejor que los casi 6.000 millones de dólares de pérdidas de explotación

conjuntas que sumaron estas mismas compañías en 2011⁶.

Por otro lado, los propietarios de tonelaje que subcontratan la explotación de sus buques fueron las víctimas directas de la baja demanda y del exceso de capacidad, como refleja claramente la corta duración de los fletes (véase el cuadro 3.2). Según las cifras del índice New ConTex⁷ (gráfico 3.2), los fletes de portacontenedores no han remontado. El promedio de los fletes siguió siendo bajo, lo que hizo que 2012 fuese el segundo año consecutivo de resultados desalentadores para los propietarios que dan a flete sus buques. Puesto que dos tercios del promedio de tonelaje inactivo eran capacidad que pertenecía a propietarios que la daban a flete (las navieras utilizan el tonelaje del que

Gráfico 3.2. Índice New ConTex, 2008-2013



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

Nota: Índice de base: octubre de 2007 = 1.000 puntos.

El New ConTex es un índice de evaluación de los fletes de portacontenedores por tiempo, calculado como equivalente ponderado de la variación porcentual de las evaluaciones ConTex de los seis tipos de buque siguientes: de 1.100, 1.700, 2.500, 2.700, 3.500 y 4.250 TEU.

son propietarias), estos resultados son una prueba clara de que el mercado de fletes es el que resultó más afectado en este proceso⁸. El mayor declive en 2012 se dio en los buques de mayor tamaño, con una caída de los fletes del 34% al 48% en comparación con el año anterior (cuadro 3.2).

En general, el exceso de capacidad generado por la grave recesión del comercio desde la crisis económica y financiera de 2008 y 2009 ha sido y seguirá siendo la principal amenaza para los fletes de contenedores. El excedente de grandes buques (más de 8.000 TEU) está teniendo un efecto en cascada sobre la capacidad (despliegue en nuevas rutas) y generando presión sobre los fletes de los buques y la volatilidad de los fletes de la carga. El desplazamiento de los portacontenedores más pequeños de las rutas principales, que registran una caída de la demanda, a las rutas secundarias, que tienen un crecimiento rápido, ha sido fundamental para gestionar la entrega

cuantiosa de buques más grandes de nueva construcción⁹. Esto también ha ayudado a impedir que se acumule un excedente de capacidad en las rutas principales, donde el tráfico es bajo (véase el capítulo 2).

En 2013, está previsto que el comercio mundial de contenedores crezca un 5% y que la oferta mundial de contenedores lo haga un 6%, de acuerdo con cifras de junio (Clarkson Research Services, 2013c). En el primer semestre de 2013, las navieras intentaron de nuevo varias veces subir los fletes en diversas rutas comerciales mediante GRI. Consecuentemente, los fletes al contado de contenedores en el tráfico Asia-Europa subieron un 165% en la semana del 4 de julio de 2013, cuando se hizo sentir el GRI aplicado por las navieras el 1 de julio. El precio de referencia de la ruta Shanghai-Rotterdam fue de 2.622 dólares por FEU, frente a 990 dólares una semana antes. En los servicios entre Asia y la Costa Oeste de los Estados Unidos, los precios subieron 269 dólares, hasta llegar

Cuadro 3.2. Tarifas de fletamento por tiempo de buques portacontenedores (en dólares por plaza de 14 t/día)

Tipo de buque y velocidad de navegación	Promedios anuales											Variación porcentual 2012/2011
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Sin aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	16,9	19,6	25,0	31,7	26,7	27,2	26,0	12,5	12,4	12,4	12,6	1,4
300 a 500 (mínima 15 nudos)	15,1	17,5	21,7	28,3	21,7	22,3	20,0	8,8	9,9	12,8	10,0	-21,9
Con aparejo/sin aparejo												
2.000 a 2.299 (mínima 22 nudos)	4,9	9,8	13,8	16,4	10,5	11,7	10,0	2,7	4,8	6,3	3,3	-47,5
2.300 a 3.400 (mínima 22,5 nudos)	6,0	9,3	13,2	13,0	10,2	10,7	10,7	4,9	4,7	6,2		
Con aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	17,0	18,9	27,0	35,4	28,0	29,8	32,1	16,7	18,3	22,1	18,1	-18,1
300 a 500 (mínima 15 nudos)	13,4	15,6	22,2	28,8	22,0	21,3	21,4	9,8	11,7	15,4	13,5	-12,3
600 a 799 (mínima 17-17,9 nudos)	9,3	12,3	19,6	23,7	16,6	16,1	15,6	6,6	8,4	11,2	7,7	-31,3
700 a 999 (mínima 18 nudos)	9,1	12,1	18,4	22,0	16,7	16,9	15,4	6,0	8,5	11,5	7,6	-34,0
1.000 a 1.299 (mínima 19 nudos)	6,9	11,6	19,1	22,6	14,3	13,7	12,2	4,0	5,9	8,7	5,7	-34,8
1.600 a 1.999 (mínima 20 nudos)	5,7	10,0	16,1	15,8	11,8	12,8	10,8	3,5	5,0	6,8	3,9	-42,2

Tipo de buque y velocidad de navegación	Promedios mensuales en 2012											
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
Sin aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	13,1	11,7	11,7	12,4	13,6	12,4	12,3	12,6	14,6	11,9	12,6	12,9
300 a 500 (mínima 15 nudos)	9,8	10,0	9,6	10,6	9,8	9,7	9,8	9,8	9,6	10,4	9,4	10,0
Con aparejo/sin aparejo												
2.000 a 2.299 (mínima 22 nudos)	3,4	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2	3,1
Con aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	15,3	19,0	13,8	13,8	20,2	19,3	18,6	19,0	19,0	19,3	20,2	20,2
300 a 500 (mínima 15 nudos)	12,3	15,2	13,1	13,0	12,7	14,5	12,6	11,4	13,3	13,1	15,8	15,4
600 a 799 (mínima 17-17,9 nudos)	7,4	7,4	7,2	7,9	7,9	8,1	7,4	7,6	7,8	7,7	7,7	7,8
700 a 999 (mínima 18 nudos)	7,7	7,8	7,1	7,6	7,6	7,0	7,0	7,2	7,6	8,3	7,7	8,8
1.000 a 1.299 (mínima 19 nudos)	6,3	5,5	5,6	5,6	5,7	6,1	5,8	5,6	5,7	5,7	5,6	5,0
1.600 a 1.999 (mínima 20 nudos)	4,1	3,9	3,9	3,8	4,0	4,1	3,9	4,1	3,6	3,7	3,6	3,6

Tipo de buque y velocidad de navegación	Promedios mensuales en 2013											
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
Sin aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	13,1	12,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1	13,4	10,0	12,6	13,3	13,1
300 a 500 (mínima 15 nudos)	9,8	10,2	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3	10,5	10,7	10,5	11,3	11,3
Con aparejo/sin aparejo												
2.000 a 2.299 (mínima 22 nudos)	3,4	3,2	3,0	3,1	3,2	3,4	3,4	3,0	3,1	3,3	3,3	3,4
Con aparejo												
200 a 299 (mínima 14 nudos)	15,3	20,2	20,6	19,7	20,6	20,2	20,2	20,6	19,7	19,7	23,4	23,4
300 a 500 (mínima 15 nudos)	12,3	13,8	13,8	14,0	13,8	15,8	15,8	13,8	14,0	14,2	14,1	16,5
600 a 799 (mínima 17-17,9 nudos)	7,4	7,4	7,4	7,4	7,4	7,7	7,7	7,4	7,4	9,0	9,0	10,0
700 a 999 (mínima 18 nudos)	7,7	7,8	8,1	8,6	8,1	7,7	7,7	8,6	8,4	9,1	9,0	8,5
1.000 a 1.299 (mínima 19 nudos)	6,3	5,5	5,7	5,8	5,7	5,6	5,6	5,7	5,8	6,2	6,2	6,4
1.600 a 1.999 (mínima 20 nudos)	4,1	3,7	3,8	3,9	4,0	4,1	3,6	3,7	3,8	4,0	4,1	4,2

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Shipping Statistics and Market Review, varios números de 2002 a 2013, preparado por el Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen (Alemania). Véase también: www.isl.org.

a 2.114 dólares por FEU. De Asia a la Costa Este de los Estados Unidos, subieron 377 dólares hasta 3.361 por FEU (*Lloyd's List Containerisation International*, 2013). Los GRI son solo una solución temporal de apoyo a corto plazo a los beneficios, pero lograr una estabilidad del mercado a largo plazo permitiría a las navieras plantearse una revisión de los parámetros fundamentales y ajustar la capacidad a la demanda.

Otra medida importante tomada por las navieras en 2013, dadas las circunstancias difíciles, es la alianza operativa conocida como la Red P3, acordada por las tres principales compañías marítimas de portacontenedores: Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) y CMA CGM. El acuerdo, que probablemente entrará en vigor el segundo trimestre de 2014, permitirá a las navieras controlar el exceso de capacidad y reducir la volatilidad de los fletes. Exigirá a las tres navieras que pongan en común buques con una capacidad equivalente al 15% del total mundial en las tres rutas comerciales principales (Asia-Europa, transpacífica y transatlántica), lo que significa una aportación inicial de 255 buques (o 2,6 millones de TEU). Maersk Line pondrá en torno al 42% de la capacidad de la alianza, incluyendo sus nuevos buques Triple-E, los cargueros más grandes del mundo, mientras que MSC aportará el 34% y CMA CGM el 24% (*Financial Times*, 2013a). Algunos analistas consideran que la iniciativa de la Red P3 en el servicio Este-Oeste es un paso positivo para el sector marítimo en su conjunto que reduce los costes y estabiliza el mercado. Los mismos analistas no creen que resulte perjudicada la competencia ya que seguirá habiendo más de 15 navieras que operen con independencia y compitan en la mayoría de las rutas comerciales, incluidas las que exploten los socios de la Red P3 (Drewry Container Insight, 2013).

Conclusión

En un futuro próximo, con la economía mundial todavía bajo presión, se espera que el sector siga expuesto a la misma debilidad de la demanda de volúmenes de carga, especialmente en Europa, lo que seguirá teniendo una incidencia sobre los fletes de contenedores, por lo menos en 2013. A ello hay que añadir el exceso de capacidad, especialmente el atribuible a la explotación de buques de mayor tamaño en rutas donde hay menos carga, mientras que la mayoría del crecimiento proviene de rutas secundarias que necesitan buques más pequeños. Una preocupación importante sigue siendo cómo conciliar el aumento de las entregas de buques muy grandes con

un crecimiento del comercio que genera demanda de unidades pequeñas y de tamaño medio.

Sin embargo, a medio plazo es probable que se desacelere el crecimiento de las entregas debido al descenso de los pedidos de buques y a las dificultades de la financiación de la construcción de nuevos buques. Estas correcciones pueden reducir el desfase entre el exceso de capacidad y la baja demanda, lo que dará lugar a que mejoren los fletes de contenedores (Clarkson Research Services, 2013d). Del mismo modo, la evolución de la economía mundial y del comercio y el transporte marítimo influirá en los fletes de contenedores.

2. Fletes de buques tanque

El mercado de buques tanque, que abarca el transporte de crudo, de productos derivados del petróleo (productos limpios y sucios)¹⁰ y de productos químicos, se encontró en 2012 con un entorno de mercado también difícil. Durante el año hubo momentos buenos y malos para el sector de los buques tanque; esta volatilidad se observó en todo el mundo en muchos tamaños de buques y de forma generalizada, aunque quizá un poco menos que en 2011. El promedio del conjunto del año 2012 del índice de Baltic Exchange para buques tanque dedicados al transporte de productos sucios cayó a 719 (un 8% menos que el promedio anual de 2011), mientras que el promedio del índice de Baltic Exchange para buques tanque dedicados al transporte de productos limpios bajaba a menos de 700 (un 11% menos que el promedio anual de 2011)¹¹. Estas tendencias muestran la sucesión de malos años registrados en el mercado de fletes de buques tanque, como refleja el cuadro 3.3.

El sector se ha visto afectado por una combinación de factores que han derivado en una reducción general de los fletes: baja demanda, crecimiento lento de las importaciones, transformación de la estructura de la demanda de petroleros, nuevos descubrimientos (por ejemplo, la revolución del esquisto en los Estados Unidos), elevados precios del petróleo, alto porcentaje de inactividad y exceso de tonelaje.

Fletes de la carga y beneficios en los distintos segmentos del mercado de petroleros

En el cuadro 3.4 se ofrecen los promedios de los fletes al contado calculados en Worldscale, un indicador normalizado que establece los fletes al contado en las principales rutas de petroleros para distintos tamaños

Cuadro 3.3. Índice de Baltic Exchange

	2008	2009	2010	2011	2012	Variación porcentual (2012/2011)	2013 (Estimación)
Índice de buques tanque para el transporte de productos sucios	1 510	581	896	782	719	-8	638
Índice de buques tanque para el transporte de productos limpios	1 155	485	732	721	641	-11	649

Fuente: Clarkson Research Services, Shipping Intelligence Network-Timeseries, 2013.

Cuadro 3.4. Resumen del mercado de petroleros: tarifas al contado para el transporte de productos limpios y sucios del petróleo, 2012-2013 (Worldscale)

Tipo de buque	Rutas	2010	2011	2012												Variación porcentual	2013				
		Dic.	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Dic. 2012/ Dic. 2011	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.
VLCC y superpetroleros (200.000 TPM y más)																					
	Golfo Pérsico-Japón	61	59	67	52	59	63	63	44	36	35	38	37	41	48	-18,6	43	33	34	33	38
	Golfo Pérsico-República de Corea	56	56	61	51	58	58	55	41	33	34	38	35	40	46	-17,9	41	31	33	31	36
	Golfo Pérsico-Caribe/costa oriental de América del Norte	36	37	40	34	35	42	39	30	24	23	25	23	27	28	-24,3	26	17	18	17	22
	Golfo Pérsico-Europa	57	59	..	52	40	44	39	29	25	24	..	22	30	26	-55,9	41	20	17	18	19
	África Occidental-China	..	58	61	55	59	62	60	44	37	36	40	41	49	47	-19,0	43	34	36	37	37
Suezmax (100.000 a 160.000 TPM)																					
	África Occidental-Europa Noroccidental	118	86	91	77	87	68	81	70	65	57	56	59	58	70	-18,6	62	57	59	62	53
	África Occidental-Caribe/costa oriental de América del Norte	103	83	85	75	84	65	81	66	63	56	55	57	56	65	-21,7	59	52	57	57	53
	Mediterráneo-Mediterráneo	113	86	98	86	84	73	93	85	69	64	56	62	66	67	-22,1	70	66	73	67	62
Aframax (70.000 a 100.000 TPM)																					
	Europa Noroccidental-Europa Noroccidental	162	122	111	93	95	99	98	94	89	87	84	89	82	93	-23,8	88	87	94	94	80
	Europa Noroccidental-Caribe/costa oriental de América del Norte	120	..	119	99	..	..	99	..	..	..	..	..	75	80	..	..	85	..	..	..
	Caribe-Caribe/costa oriental de América del Norte	146	112	118	129	112	131	115	105	94	94	89	91	110	91	-18,8	84	96	102	87	110
	Mediterráneo-Mediterráneo	138	130	105	82	104	94	87	100	95	82	76	78	79	85	-34,6	82	85	86	84	71
	Mediterráneo-Europa Noroccidental	133	118	97	82	105	91	85	92	100	81	75	77	77	80	-32,2	84	86	90	79	68
	Indonesia-Lejano Oriente	111	104	100	90	60	85	82	86	43	90	98	94	92	90	-13,5	83	74	68	72	68
Panamax (40.000 a 70.000 TPM)																					
	Mediterráneo-Mediterráneo	168	153	147	157	147	140	125	120	120	..	116	..	154	168	9,8	135	145	115	12	125
	Mediterráneo-Caribe/costa oriental de América del Norte	146	121	124	121	118	127	137	127	105	111	114	134	126	160	32,2	98	100	104	111	100
	Caribe-costa oriental de América del Norte/Golfo de México	200	133	113	148	145	131	151	141	102	..	118	105	130	156	17,3	115	133	138	113	118
Petroleros que solo transportan productos limpios																					
	70.000 a 80.000 TPM Golfo Pérsico-Japón	125	105	100	86	84	91	88	91	99	104	96	107	122	116	10,5	88	81	93	96	80
	50.000 a 60.000 TPM Golfo Pérsico-Japón	128	119	107	101	100	117	114	105	125	120	116	114	133	144	21,0	109	97	124	120	97
	35.000 a 50.000 TPM Caribe-costa oriental de América del Norte/Golfo de México	158	155	150	165	152	155	123	..	100	108	105	117	164	162	4,5	120	126	60	120	132
	25.000 a 35.000 TPM Singapur-Asia Oriental	193	..	..	150	155	183	223	..	170	..	190	205	215	220	..	199	185	199	191	175

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

Nota: Las cifras son índices de los fletes por tonelada en un petrolero de 75.000 TPM. La base es el valor 100 en Worldscale.

de buque. También se muestra la caída general de los fletes de buques tanque para el transporte de productos sucios en la mayoría de las rutas y la mayor parte del año, excepto durante los tres últimos meses de 2012, en los que se produjo un breve repunte de algunos fletes. La gran oferta y la menor demanda de tonelaje presionaron los fletes a la baja. A pesar del descenso del número de entregas en 2012, la capacidad de la flota siguió siendo excedentaria y la nueva entrada en servicio de buques tanque para el transporte de productos sucios solo empeoró el problema, al aumentar la capacidad un 5% (OPEP, 2013).

Del lado de la demanda, la mayoría de los segmentos del mercado de petroleros se llevaron la peor parte de la frágil situación económica mundial y del comportamiento de los mayores consumidores de petróleo, concretamente los países de la OCDE. Entre los otros factores a tener en cuenta cabe mencionar el debilitamiento de la economía china y un cambio en la estrategia energética de los Estados Unidos, el primer consumidor de petróleo del mundo. Los Estados Unidos han empezado a aumentar su producción de petróleo y, consecuentemente, a reducir sus importaciones (Barry Rogliano Salles, 2013).

Los segmentos del mercado constituidos por los petroleros muy grandes (VLCC) y los Suezmax se vieron impulsados a principios de año principalmente porque la Arabia Saudita había aumentado su producción y los importadores habían empezado a almacenar reservas para anticiparse al embargo previsto del petróleo iraní. Sin embargo, cuando empezó a descender la demanda de tonelaje y el mercado empezó a desacelerarse, los fletes se hundieron una vez más (Danish Ship Finance, 2013).

A pesar de la tendencia a la baja, los ingresos de los petroleros aumentaron de promedio un 12%, pasando en 2012 de 17.600 dólares diarios a 19.700. Este incremento de los ingresos se distribuyó entre todos los segmentos, excepto el de los Suezmax, que sufrió el descenso de las importaciones de los Estados Unidos. Los VLCC experimentaron el mayor incremento de ingresos, que pasaron en 2012 de 17.000 dólares diarios a 20.500 (Danish Ship Finance, 2013). Sin embargo, estos ingresos apenas cubrían los costes de explotación estimados en 11.000-12.000 dólares diarios, pero dejaban sin cubrir los beneficios de la inversión en nuevos buques. Algunos pedidos de buques superaron en 2008 el valor de 150 millones de dólares (Barry Rogliano Salles, 2013).

En cuanto al segmento de los Aframax, el 2012 fue por lo general un año flojo. El mercado en su conjunto se vio presionado por una serie de desafíos estructurales e inesperados. La tendencia a aumentar el tamaño de los buques, que trae buques con capacidades relativamente mayores que las de los que están actualmente desplegados en sus rutas respectivas, se ha pronunciado en distintos segmentos, ya que los operadores quieren obtener mayores economías de escala. Tal ha sido el caso de los Suezmax, que han arrebatado una parte del mercado a los Aframax, especialmente en el Caribe y el Mediterráneo (Clarkson Research Services, 2013e). Además, la ruta Mediterráneo-Mediterráneo ha resultado ser especialmente complicada, con unos índices que variaron del valor 130 en Worldscale en diciembre de 2011 al valor 85 en diciembre de 2012. Uno importante factor a tener en cuenta fue el aumento de la competencia de los buques por la carga, ya que estos se acumularon en la región para sacar provecho del incremento de la producción de petróleo libio y los picos de los fletes hacia finales de 2011 (véase el capítulo 1). El promedio de los ingresos al contado de los Aframax en todas las rutas se ha estimado en 14.885 dólares diarios en 2012, frente a 13.528 en 2011 (Clarkson Research Services, 2013f). Los costes de explotación de los buques Aframax modernos rondan los 8.000-9.000 dólares diarios.

Los fletes de los petroleros Panamax, dedicados al transporte de crudo, tuvieron un comportamiento mejor de lo esperado, pero fueron todavía relativamente bajos. Ello cabe atribuirlo al descenso general de los volúmenes de importaciones de crudo de los Estados Unidos y al aumento del tamaño de los buques, pues los fletadores han optado por buques de mayor tamaño en detrimento de los petroleros Panamax, más pequeños. El promedio de los ingresos al contado de los Panamax que transportaron productos sucios pasó de 10.535 dólares en 2011 a 14.769 dólares en 2012 (Clarkson Research Services, 2013f). En última instancia, la dependencia de la flota de Panamax que transportan crudo del comercio con los Estados Unidos, junto con la preferencia del mercado por buques de mayor tamaño, dejan probablemente el tráfico de crudo con Panamax en gran medida obsoleto a medio plazo (Clarkson Research Services, 2013f).

El segmento de mercado de petroleros dedicados al transporte de productos derivados también tuvo un año bastante inestable. El promedio en 2012 del índice de Baltic Exchange para petroleros de

productos derivados fue un 11% inferior al promedio del año anterior. El débil crecimiento económico produjo una demanda menor de productos derivados del petróleo, a lo que hay que añadir también al amplio exceso de oferta de buques. Los elevados precios del combustible marino agravaron aún más la situación. Dado que la capacidad de transporte de productos limpios aumentó el 2% (OPEP, 2013) y que la demanda ponderada en función de la distancia creció el 0,7%¹², en 2012 se mantuvo el desequilibrio entre la oferta y la demanda. Sin embargo, también se produjeron algunos períodos de grandes alzas, principalmente debido al impulso de la demanda de fletes de los países asiáticos en el Golfo Pérsico.

El declive general de los fletes de petroleros empujó a los propietarios de buques a reducir considerablemente sus costes de explotación y, en particular, el consumo de combustible. La tendencia a maximizar la eficiencia de la flota, reducir la velocidad de navegación, desguazar algunos buques o mantenerlos inactivos, que se observó en 2011, se mantuvo en 2012.

El cuadro general del mercado de petroleros y de los fletes de estos buques ha evolucionado desde la crisis económica y financiera mundial de 2008. Durante los años de bonanza, el mercado de petroleros era robusto, impulsado por el fuerte crecimiento de las importaciones del Atlántico Norte y Asia, y una oferta de capacidad bajo control y fletes relativamente altos. Desde entonces, el mercado de petroleros ha entrado en recesión; el promedio de los fletes de la mayoría de los tamaños de buques y de las rutas han bajado, tanto en los destinos occidentales como en los orientales. A esto hay que añadir unos elevados precios del petróleo que también modificaron el comportamiento de los consumidores, mientras que la presión en favor del medio ambiente y la innovación tecnológica ayudaban a mejorar la eficiencia energética y a reducir la demanda de productos del petróleo (Clarkson Research Services, 2013e).

El resultado es que los propietarios obtuvieron unos ingresos escasos y que algunos tuvieron que enfrentarse a suspensiones de pagos o a la quiebra. Por ejemplo, las compañías de transporte de crudo General Maritime Corporation¹³ (Bloomberg, 2013a) y Overseas Shipholding, de los Estados Unidos, se declararon en quiebra en 2011, tras padecer el desplome de los fletes y el exceso de capacidad de tonelaje en todo el mundo, después de haber solicitado grandes créditos para financiar la ampliación de su flota.

Es posible que más compañías dedicadas al transporte con petroleros se encuentren en mala situación y se planteen nuevas quiebras, pues un número importante de contratos de flete por tiempo firmados en 2008, durante los años de bonanza, terminaban en 2013. La previsión de que se produzcan más bancarrotas deriva de una encuesta reciente de *Lloyd's List* en la que se establecía que el 33% de los encuestados preveían que en 2013 hubiese más de cuatro compañías de petroleros cotizadas en bolsa con problemas (*Lloyd's List*, 2013a). Los propietarios que firmaron fletes a largo plazo a principios de 2008 han estado beneficiándose del precio elevado de los fletes por cinco años, pero esta situación va a cambiar. Los precios de los contratos de los modernos VLCC de 310.000 TPM se redujeron a la mitad, de 62.500 dólares diarios en agosto de 2008 a 31.000 en diciembre de 2012. Los fletes de los Suezmax y los Aframax experimentaron una caída del 40% en este mismo período, mientras que el precio de los contratos por cinco años de petroleros de productos derivados de tamaño mediano cayeron un tercio (*Lloyd's List*, 2013b).

Conclusión

En 2014 y 2015, los fletes de petroleros deberían mostrar alguna mejoría, en la medida en que la demanda de carga y la flota disponible se vayan equilibrando. Sin embargo, a largo plazo, varios factores, principalmente relacionados con la demanda, la producción y la evolución del sector del petróleo, pueden influir en el mercado de petroleros. Estos factores son:

- La aparición de cambios en las pautas de consumo del mercado mundial de petróleo, en la medida en que se están adoptando programas de eficiencia energética y de transporte limpio en la mayoría de los países de la OCDE y en muchos países en desarrollo;
- La predicción de que los Estados Unidos, uno de los principales consumidores de petróleo, se convierta en el mayor productor de petróleo del mundo en 2020;
- El traslado de las refinerías del Oeste al Este, ya que están cerrando refinerías en los Estados Unidos y Europa y están aumentando las refinerías en la India, China y el Oriente Medio;
- La apertura de rutas en el Ártico (pasos del Noroeste y del Noreste) y la ampliación del Canal

de Panamá, que se prevé abrir en 2015 para los Suezmax (Barry Rogliano Salles, 2013)¹⁴;

- La introducción de nuevas medidas de eficiencia energética por la OMI, que entraron en vigor a comienzos de 2013 y pretenden reducir el consumo de combustible de los buques y aumentar la utilización de combustibles menos dañinos con el medio ambiente¹⁵.

Estos cambios, junto con la evolución de la flota, tendrán un impacto sobre la evolución combinada del mercado de petroleros, los fletes y su volatilidad¹⁶.

3. Fletes de graneles secos

Como sucede en otros segmentos del mercado del transporte marítimo, el de los graneles secos, que generalmente se divide en graneles principales (mineral de hierro, carbón, cereales, bauxita/alúmina y fosfato natural) y graneles secundarios (productos agrícolas, minerales, cemento, productos forestales y de acero), también se ha visto afectado por el importante exceso de capacidad y el lento crecimiento económico, que explican los precios bajos de los fletes de la carga y de los buques (Clarkson Research Services, 2013e; Barry Rogliano Salles, 2013; Danish Ship Finance, 2013). A consecuencia de ello, los ingresos siguieron cayendo en todos los segmentos de la flota. En general, el promedio de ingresos de los graneleros bajó a 6.579 dólares diarios en 2012, un 41% menos que en 2011 (Clarkson Research Services, 2013e).

Como se puede observar en el gráfico 3.3, el índice de carga seca a granel de Baltic Exchange tuvo una caída súbita al principio de 2012, tras un pico temporal de 1.928 puntos de promedio en el último trimestre de 2011, que lo llevó hasta los 867 puntos en el primer trimestre de 2012. En el tercer trimestre de 2012, el índice muestra el promedio más bajo desde 1998, cerca de los valores bajos históricos de 1986. El promedio en 2012 del índice de carga seca de Baltic Exchange fue de 923 puntos, un 40% inferior al promedio anual de 2011.

Dados estos niveles bajos, la mayoría de los buques, especialmente los de mayor tamaño, estuvieron funcionando por debajo de sus costes de explotación.

En el gráfico 3.4 se muestran los ingresos diarios de tres diferentes tipos de buque: Capesize, Supramax y Panamax. Se puede ver claramente que los buques Capesize fueron los que más padecieron los problemas y la volatilidad del año.

Buques Capesize

El mayor aumento de las entregas de buques de nueva construcción se produjo en el mercado de los buques Capesize, ya que en 2012 se entregaron más de 280 buques de este tipo (Barry Rogliano Salles, 2013), lo que ejerció una presión sobre el mercado del lado de la oferta y provocó una reducción de los ingresos. El crecimiento del 12% en 2012 de la flota de Capesize, que fue inferior al incremento del 19% registrado en 2011 (Clarkson Research Services, 2013e), todavía supuso más del doble del crecimiento del comercio de mineral de hierro, que atienden principalmente los buques Capesize. Este desequilibrio en el mercado produjo una caída del promedio de ingresos diarios de los Capesize a los 8.356 dólares diarios en 2012, un 54% menos que el año anterior. Solo en el último trimestre de 2012 se pudo observar una pequeña subida, ya que en ese período el promedio de ingresos era superior a 10.000 dólares diarios, con un pico de 22.000 dólares diarios en octubre de 2012, motivado por un gran aumento de la demanda china de importaciones de mineral de hierro (Clarkson Research Services, 2013a).

Por término medio, los fletes por tiempo de los buques Capesize fueron también inferiores en 2012, con un declive general a lo largo del año. A comienzos de 2012, los fletes por un año de buques de 170.000 TPM se situaron en 17.562 dólares diarios, pero cayeron a 11.750 a finales de diciembre de 2012, una evolución desastrosa si se compara con el promedio más alto de todos los tiempos, que se produjo en octubre de 2007, de 161.600 dólares diarios (Clarkson Research Services, 2013a).

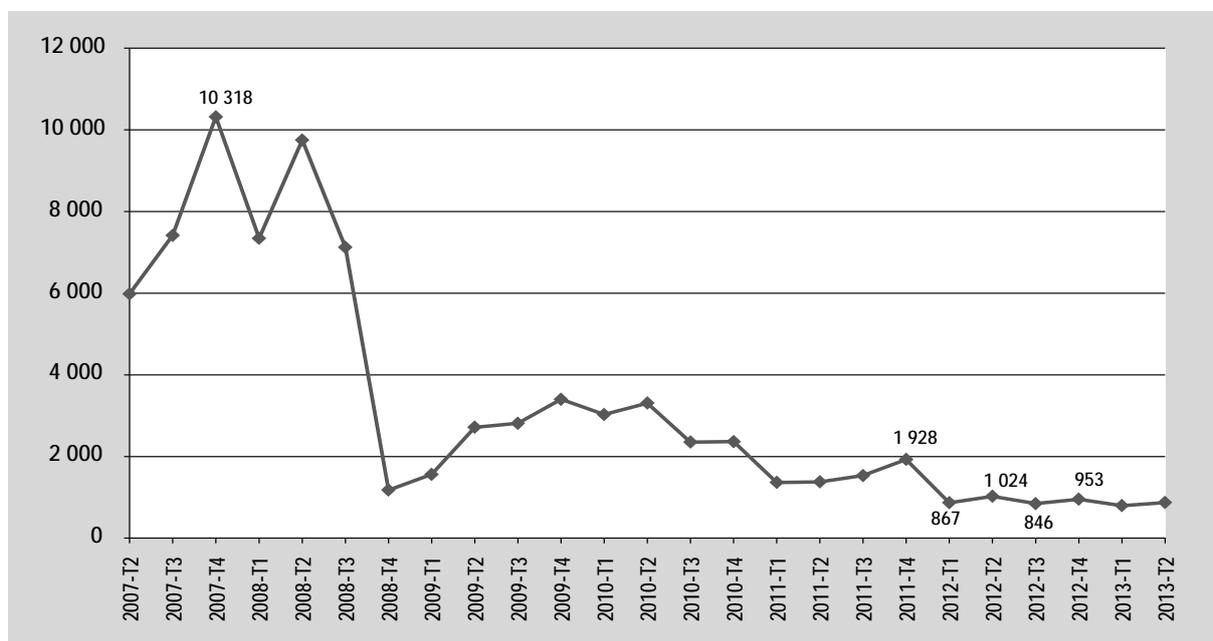
Buques Panamax

Dado el aumento del 13% de la capacidad disponible de las flotas de Panamax, el exceso de oferta tuvo también en este caso un impacto considerable sobre el mercado de Panamax, a pesar del crecimiento del 12% en 2012 del comercio de carbón térmico.

Puesto que el promedio de ingresos en 2012 disminuyó a 5.838 dólares diarios, una bajada del 49%, los propietarios de buques estuvieron funcionando por debajo de los promedios necesarios para cubrir los valores de referencia de gastos.

Los fletes por tiempo de Panamax también se vieron expuestos a una fuerte presión a la baja, de tal modo que los fletes de graneleros de carga seca de 75.000 TPM cayeron del promedio de 11.100 dólares diarios

Gráfico 3.3. Índice de carga seca a granel de Baltic Exchange, 2007-2013
(año de base del índice: 1985 = 1.000 puntos)

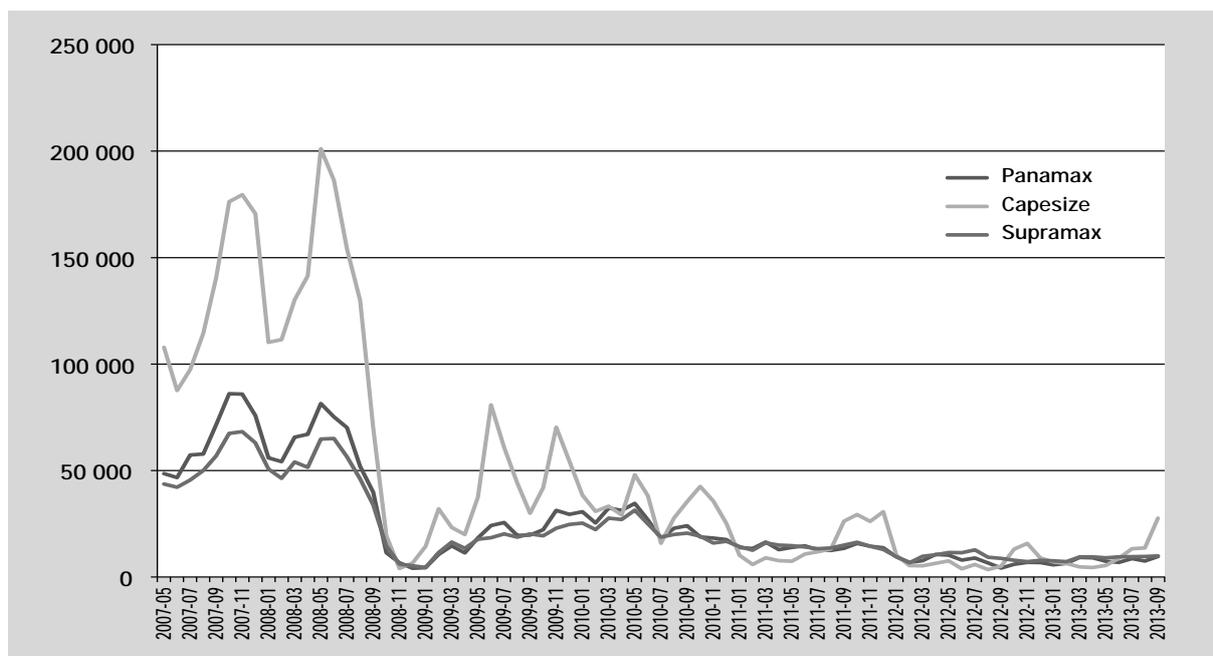


Fuente: UNCTAD, con datos de Baltic Exchange de Londres.

Abreviatura: T = trimestre.

Nota: Para calcular el índice se tienen en cuenta las 20 rutas principales de graneles secos, medidas en base a los fletes por tiempo. El índice cubre los buques graneleros de carga seca Handysize, Supramax, Panamax y Capesize que transportan productos como carbón, mineral de hierro y cereales.

Gráfico 3.4. Ingresos diarios de los buques graneleros, 2007-2013 (en dólares diarios)



Fuente: UNCTAD, con datos de Clarkson Shipping Intelligence Network, cifras publicadas por Baltic Exchange de Londres.

Nota: Supramax: promedio de las seis rutas en las que se fleta por tiempo; Panamax: promedio de las cuatro rutas en las que se fleta por tiempo; Capesize: promedio de las cuatro rutas en las que se fleta por tiempo.

a principios de 2012, que ya era bajo, a 7.750 dólares diarios a finales de diciembre de 2012, en comparación con el promedio de 79.375 dólares diarios en octubre de 2007 (Clarkson Research Services, 2013a).

Buques de menor tamaño

Supramax

Los mercados de los buques Supramax se vieron afectados en 2012 por una combinación de presión añadida del lado de la oferta y un crecimiento más lento del comercio de graneles secundarios. El promedio de ingresos por singladura de los Supramax fue de 8.857 dólares diarios, una bajada del 36% con respecto al año anterior. Aunque los ingresos de los Supramax se mantuviesen en 2012 por encima de los niveles mínimos para cubrir los costes de explotación, los márgenes de beneficio de los propietarios siguieron sometidos a una gran presión. Los ingresos del primer semestre de 2012 fueron de promedio un 20% superiores a los del segundo semestre del año, en la medida en que seguía sintiéndose el rápido crecimiento de la oferta y se reducían los volúmenes del comercio de algunos productos básicos.

El promedio de los fletes de buques por un año se mantuvo bajo, en torno a 8.750 dólares diarios en diciembre de 2012, frente a los 11.250 en enero de 2012.

Handysize

Aunque la ampliación de la flota de Handysize fue más lenta en comparación con años anteriores en los que hubo muchas entregas y se mantuvo solo en el 1% en 2012, el escaso crecimiento del comercio de graneles secundarios en 2012 contribuyó a que volvieran a reducirse los fletes de los Handysize.

El flete por un año de un buque de 30.000 TPM a comienzos de año estaba ya a un nivel relativamente bajo de 9.750 dólares diarios. A lo largo de 2012 había disminuido de forma lenta pero continua, hasta valer 7.250 dólares diarios a finales de diciembre. Sin embargo, los fletes en la Cuenca del Atlántico eran considerablemente mayores que en la del Pacífico. Los fletes de Supramax en el Atlántico se situaron en torno a 9.900 dólares (16.500 en 2011), en comparación con 7.900 dólares en el Pacífico (11.300 en 2011). Los fletes de Handysize rondaron los 8.600 dólares en el Atlántico, frente a los 7.000 en el Pacífico. Estas diferencias pueden explicarse por la volatilidad de la demanda que se debe, en concreto, a una caída del

comercio de la India de mineral de hierro, atendido principalmente por buques Supramax y Handysize, y el gran número de entregas de nuevos buques de los astilleros asiáticos, lo que siguió ejerciendo una fuerte presión del lado de la oferta.

En general y de forma parecida a los otros segmentos del mercado del transporte marítimo, el deterioro prolongado del mercado de graneles secos forzó a los propietarios a tomar medidas radicales, como establecer planes de desguace, aplazar la entrega de nuevos buques, reducir la velocidad, dejar buques inactivos y aplicar programas de eficiencia energética para recortar gastos y mantener bajos los niveles de deuda.

Sin embargo, dadas las enormes pérdidas a las que ha tenido que enfrentarse el mercado, muchos propietarios no fueron capaces de subsistir y tuvieron que declararse en bancarrota. Un ejemplo reciente es el de Excel Maritime Carriers Ltd, que ya no pudo hacer frente a sus deudas. Otros casos son el de la compañía marítima más antigua del Reino Unido, Stephenson Clarke Shipping, y la italiana Deiuemar Shipping (*Reuters*, 2013).

Conclusión

A corto plazo, es probable que las condiciones de mercado sigan siendo difíciles para el segmento de los graneleros de carga seca. Por eso, el vigor del crecimiento de la demanda china de importaciones de graneles secos seguirá siendo un factor clave para compensar el exceso de capacidad que presenta el mercado de graneles del lado de la oferta. Sin embargo, el menor ritmo de entrega de buques nuevos y el mantenimiento del ritmo de desguaces deben contribuir a que el mercado de graneles secos esté más equilibrado en el futuro.

B. NOVEDADES EN LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: MAYOR INTERVENCIÓN DEL CAPITAL PRIVADO

En esta sección se ofrece un breve panorama de las novedades en el sector de la financiación del transporte marítimo, poniéndose especial acento en el capital privado y su creciente importancia a raíz del colapso económico y financiero de 2008.

Durante los últimos años, los fondos de capital privado, que actúan desde hace poco en este sector, han mostrado un interés creciente y acumulado energía para cubrir el hueco que ha dejado la banca tradicional en el ámbito de la financiación. Entre 2011 y 2012, los fondos de capital privado han financiado no menos de 22 operaciones de compañías de transporte marítimo por un valor conjunto de más de 6.400 millones de dólares (Maritime Briefing, 2013). Esta fuente nueva de capital ha sido muy bien recibida por el sector que, desde la crisis económica y financiera, se ha encontrado con mercados de crédito más exigentes, unos fletes de buques más bajos y grandes pérdidas.

1. El mercado de la financiación del transporte marítimo antes de 2008

Antes de 2008, el transporte marítimo disponía de mucha financiación porque el sector experimentaba un período de crecimiento sólido y unos fletes históricamente altos. Muchas compañías de transporte marítimo se ampliaron y encargaron la construcción a largo plazo de numerosos buques nuevos. De 2003 a 2008, el mercado de la construcción naval estuvo en auge, con unos pedidos de buques nuevos que sumaban unos 800.000 millones de dólares, de los que la mitad se habían hecho en 2007-2008, cuando los precios de los buques estaban más altos (Stopford, 2010). Era muy fácil obtener crédito bancario y este podía llegar al 80% del valor de los nuevos buques, lo que dejaba muy poco margen de error en el valor de estos. La entrega de la mayoría de los buques nuevos estaba prevista en los años inmediatamente posteriores a la crisis financiera de 2008 (PIMCO, 2012).

Sin embargo, la recesión mundial provocada por la crisis económica y financiera dibujó un horizonte completamente nuevo. Después de 2008, el lento crecimiento de la demanda mundial de mercancías, por un lado, y una oferta añadida de buques recién incorporados al mercado, por el otro, hundieron los fletes en la mayoría de los mercados. Como consecuencia también se hundieron los valores de los buques, lo que forzó al sector del transporte marítimo a asumir pérdidas, no poder devolver los créditos o declararse en bancarrota. A esto hubo que añadir la necesidad de encontrar financiación para la construcción de los nuevos buques cuya contratación con los astilleros no se podía aplazar o cancelar (Maritime Briefing, 2013).

A su vez, el sector bancario se vio también inmerso en la difícil situación de tener que hacer frente a impagos y a la pérdida de valor de los activos que garantizaban los préstamos. Sin embargo, aunque los precios de los buques se desmoronasen y llegasen a niveles inferiores a los de la deuda pendiente que garantizaban, los bancos prefirieron aplazar los cobros y reestructurar los créditos acordados a fin de evitar la cancelación contable de los créditos no devueltos y la denuncia de los contratos de construcción de buques todavía no ejecutados. En la actualidad, las deudas del sector ascienden a unos 500.000 millones de dólares, de los que más del 90% corresponden a créditos de los 40 bancos principales; los 12 bancos principales suman más de la mitad de la deuda del sector y más del 80% de esa deuda está financiada por bancos europeos (PIMCO, 2012). Los bancos alemanes, importantes financiadores de este sector, son los que han tenido las mayores pérdidas. Por ejemplo, el Nordbank comunicó que había multiplicado casi por tres las provisiones para créditos fallidos de su cartera naval en 2012. Esta situación llevó al ente regulador alemán BaFin a tomar medidas y hacer en 2012 un examen más minucioso del riesgo contraído por los bancos con el sector del transporte marítimo (Maritime Briefing, 2013).

En un esfuerzo por proteger sus activos, los bancos tradicionales han empezado en los últimos años a restringir el crédito o a renunciar a la financiación del sector. De hecho, los 10 bancos principales del sector del transporte marítimo han reducido desde 2008 su cartera de créditos al sector en más de 50.000 millones de dólares (PIMCO, 2012). Esto ha complicado aún más la situación del mercado del transporte marítimo e incrementado la caída de los precios de los buques de segunda mano. No obstante, cuando muchos de los bancos europeos tradicionales, como Nordbank, Commerzbank, Société Générale, BNP Paribas, Royal Bank of Scotland y Lloyd's Bank Group reducen los riesgos asumidos con el sector del transporte marítimo, otros bancos, mayoritariamente no europeos, est n entrando en el mercado. Bancos de los Estados Unidos, como Citigroup y Bank of America Corporation, est n asumiendo un papel más activo¹⁷, lo que puede explicarse por el hecho de que estos bancos de los Estados Unidos están menos limitados que las entidades de crédito europeas por los costos de la financiación en dólares y las consecuencias de las nuevas reglas de Basilea III, que se explican con mayor detenimiento más adelante. También están incrementando su apuesta por el sector del transporte

marítimo el Commonwealth Bank of Australia y los bancos chinos.

De cara al futuro, y dadas las dificultades con que se encuentran los bancos, es probable que no intervengan del mismo modo que en el pasado en la financiación del sector. Como el mercado se ha desacelerado, la percepción de los buques como valor seguro se ha deteriorado y los prestamistas han incrementado sus precauciones. Puede que se mantenga la financiación tradicional pero que se someta a criterios y normas más exigentes (a día de hoy los bancos solo financian, como máximo, el 60% del valor de los buques nuevos), lo que incluye la aplicación del marco regulador de Basilea III, que establece nuevas limitaciones reglamentarias. Los acuerdos de Basilea III, que está previsto que se apliquen gradualmente entre 2013 y 2019, impondrán nuevas exigencias de provisión de capital a los bancos. Una de las consecuencias más importantes de Basilea III será un aumento considerable de los requisitos de capital del sector bancario, lo que posiblemente exigirá a los propietarios de buques una mayor aportación de capital básico y hará que suba el precio del crédito de las fuentes tradicionales de financiación (KPMG, 2012).

La importancia creciente de los bancos de importación y exportación y de las agencias de crédito a la exportación

La retirada de los bancos tradicionales de la financiación del sector ha reforzado el papel de las agencias de crédito a la exportación y de los bancos de importación y exportación (Exim). Para estimular el desarrollo del sector y los negocios, las agencias de crédito a la exportación han reforzado sus programas de apoyo a la financiación de buques. Entre las principales agencias de crédito y garantía se incluyen las del Japón, la República de Corea, el Brasil, Alemania y Noruega, que han financiado un total de 19.800 millones de dólares de crédito entre enero de 2012 y abril de 2013 (*Lloyd's List*, 2013c).

Por otro lado, el Banco de Importación y Exportación de China ha destinado más recursos a la financiación de buques para ayudar a los propietarios a superar la crisis actual. Con una cartera de créditos al sector del transporte marítimo de 12.000 millones de dólares en 2012, se espera que aumente un 20% la inversión en 2013 (Barry Rogliano Salles, 2013). Además, ha buscado activamente nuevas alianzas con otros bancos que financian el sector para aumentar su participación en créditos sindicados al sector del

transporte marítimo. El Banco ha mantenido también la política de aumentar la financiación de pedidos de buques de propietarios extranjeros a los astilleros chinos para apoyar la construcción naval. Un ejemplo de ello son los contratos firmados en mayo de 2013 con tres navieras griegas, Diana Shipping, Angelicoussis y Dynagas, para concederles créditos con los que financiar la construcción en astilleros chinos de buques de última generación (Chinadaily.com, 2013).

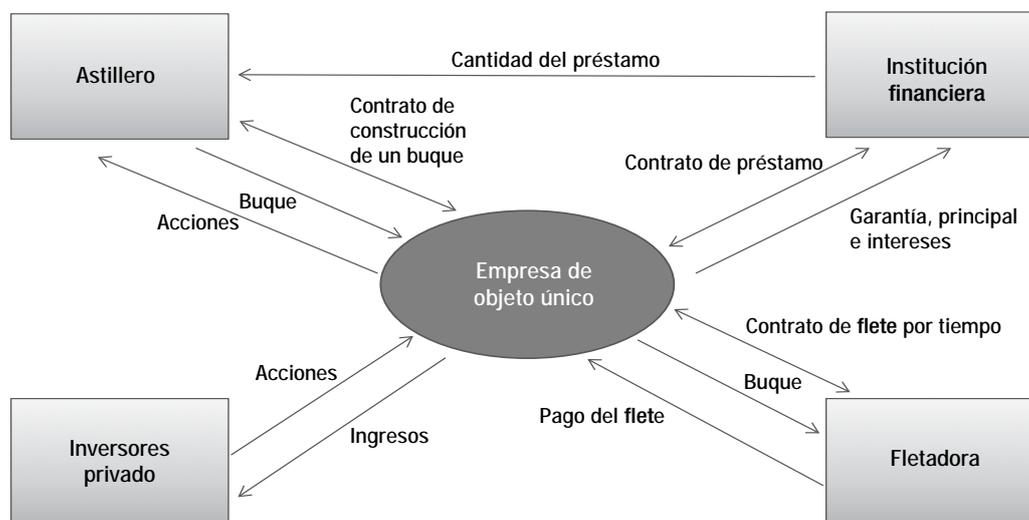
La pérdida de importancia del sistema alemán de sociedades en comandita

Una forma importante de financiación del sector del transporte marítimo, característica además de un país concreto, es el sistema alemán de sociedades en comandita, generalmente conocido bajo el acrónimo de KG (*Kommanditgesellschaft*). En el decenio de 1970, el modelo de KG se estableció en Alemania para incrementar el papel del capital privado en la financiación de proyectos. Las KG son estructuras creadas por motivos fiscales que adoptan la forma de una sociedad limitada alemana, reciben fondos de inversores privados que quieren participar en una empresa de objeto único y se apoyan en créditos bancarios. Las KG están exentas del impuesto de sociedades y por eso se considera que son una fuente de financiación más barata que los bancos.

Las KG financian diversos tipos de activos: buques, propiedades inmobiliarias, aviones, energía renovable, recursos naturales, infraestructura, contenedores, pólizas de seguro de vida, películas y otros derechos de difusión en medios de comunicación.

En el caso del transporte marítimo, la financiación se utiliza para comprar un buque determinado (principalmente un portacontenedores), que se fleta a un propietario alemán, y se obtiene con deuda suscrita con un banco alemán. En un caso típico de estructura financiera de KG, lo más común es que el propietario de un buque lo transfiera o venda a una KG o empresa de objeto único, que será el propietario principal del buque durante el período durante el cual, a su vez, el buque se alquile al propietario original. La estructura financiera negociará con los bancos y venderá participaciones a un grupo de inversores privados alemanes, que utilizarán la inversión para reducir los impuestos sobre su renta. A continuación, esa KG se hará cargo de la operación y pagará dividendos a los inversores privados. La KG o empresa de objeto

Gráfico 3.5. El modelo alemán de las sociedades en comandita



único se liquidará cuando el buque se venda (véase el gráfico 3.5).

Al principio, las generosas exenciones fiscales ofrecidas a los inversores hicieron que el esquema fuera muy popular. Se ha estimado que cerca de un tercio de la flota mundial de portacontenedores se ha financiado por medio de este tipo de sociedades (*Journal of Commerce*, 2013).

Sin embargo, tras la persistente y prolongada recesión del sector del transporte marítimo, el sistema de KG se encuentra en una situación de crisis importante. Más de 150 KG que poseen un solo buque se han declarado en quiebra en 2012 y, de acuerdo con algunas estimaciones, entre 500 y 1.000 más están en peligro de insolvencia (*Journal of Commerce*, 2013). En consecuencia, los inversores han perdido su confianza en el modelo de financiación actual a través de KG para el sector del transporte marítimo y las navieras están buscando modelos y fuentes complementarias o alternativas de financiación (KPMG, 2012).

2. Capital privado en el mercado del transporte marítimo

En este complicado contexto para el sector, muchos fondos de capital privado aprovecharon la oportunidad que les ofrecían las difíciles condiciones del mercado de crédito y el valor inusualmente bajo

de los buques para invertir en buques y en empresas navieras.

El interés del capital privado por el transporte marítimo empezó a despertarse al principio lentamente, ya que muchos fondos percibían la oportunidad pero aguardaban a que finalizara el ciclo de mercado para acometer sus inversiones. El sector, que tiene un mercado de fletes cíclico y volátil, no es un objetivo habitual para los fondos de capital privado. Los inversores de capital privado consideran que la volatilidad y los riesgos de depreciación del sector hacen que sea poco atractivo. Sin embargo, acontecimientos recientes, como la caída del precio de los activos, la apertura de oportunidades de inversión y las ventas de activos en cartera, la escasez de financiación y el convencimiento de que el mercado ha tocado fondo, han inducido a muchos fondos de capital privado a entrar en este mercado. Según estimaciones, las inversiones de capital privado en el sector sumaron en 2013 cerca del 2% del valor mercantil de las compañías marítimas en 2013. Esta cantidad podría duplicarse de aquí a finales de 2014 si siguen sin presentarse posibilidades de financiación alternativas (*Financial Times*, 2013b).

Inversiones de capital privado en el sector del transporte marítimo

Los fondos de capital privado varían mucho según el tamaño y el tipo de inversión. Algunos fondos buscan unos beneficios a largo plazo; otros buscan grandes

Cuadro 3.5. Selección de inversiones privadas recientes en el sector del transporte marítimo

<i>Inversor</i>	<i>Valor estimado (en millones de dólares)</i>	<i>Tipo de activo</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tipo de inversión</i>	<i>Fecha</i>
Riverstone Holdings LLC Zhejiang Marine Leasing Co.	18	Petroleros para productos limpios derivados del petróleo Buque (Zhongchang 118)	Ridgebury Tankers LLC Yangxi Zhong Chang Marine	Inversión accionarial directa Venta con acuerdo de arrendamiento financiero posterior al vendedor	2013
Oaktree Capital	135	Petroleros para productos derivados del petróleo	Newco	5 petroleros medianos comprados a Term	2013
Oaktree & Goldman Sachs	150		Excel Maritime (deuda con Nordea Bank)	Deuda bancaria	2013
Kelso & Company LP	126	Contenedores (2 buques de 6.900 TEU)	Technomar Shipping	Empresa conjunta	2013
Ontario Teachers Pension Plan	470	507 000 contenedores (795 000 TEU)	SeaCube Container Leasing Ltd.	Inversión directa	2013
Seaborne Intermodal (Lindsay Goldberg LLC)	420	Contenedores	Buss Capital	Adquisición de contenedores (275.000 contenedores)	2013
Roullier, Group BPCE	147	Graneleros de carga seca (4 graneleros Handysize de consumo eficiente de combustible)	Louis Dreyfus Armateurs	Empresa conjunta	2013
Perella Weinberg Southern Cross Latin America Private Equity Funds	220	Petroleros para productos derivados del petróleo	Prime Marine Ultrapetrol	Empresa conjunta Inversión accionarial directa	2012
Empresa de arrendamiento financiero (formada por Regions Bank y Royal Bank of Scotland)	59	Buques de transporte solo de camiones	International Shipholding Corporation	Venta con acuerdo de arrendamiento financiero posterior al vendedor	2012
Global Hunter Securities Trailer Bridge	15		Trailer Bridge, Inc	Deuda con mantenimiento de la garantía en posesión del deudor	2011
JP Morgan		Buques para cargas especiales/con equipo de manipulación de carga pesada moderno y reciente	Harren (SUMO Shipping)	Empresa conjunta	2011
Consortio liderado por WL Ross & Co (First Reserve Corp., China Investment Corp.)	1 000	Petroleros medianos para productos derivados del petróleo	Diamond S Shipping	Inversión accionarial directa	2011
Alterna Capital Partners	100	Buques Supramax para productos derivados del petróleo	Solo/Western Bulk		2010- 2012
Apollo Management	200	Petroleros Suezmax	Principal Maritime First Ship Lease Ltd.		2010
Kelso & Company	200	Graneleros Supramax nuevos	Delphin Shipping LLC		2010
Littlejohn/Northern	100	Portacontenedores	Soundview Maritime LLC		2010
Kelso & Company		Portacontenedores	Poseidon Container Holdings LLC		2010
Carlyle	1 000	Portacontenedores	CGI (con Seaspan)		2010
Eton Park/Rhone Capital	175	Portacontenedores	Euromar		2010
Greenbriar Equity Group	100	Petroleros para productos derivados del petróleo	Seacove Shipping Partners		2009
Sterling Partners	170	Petroleros y gabarras con pabellón estadounidense	US Shipping		2009
Fortress Investments	100	Graneleros Handysize	Clipper Bulk		2009
Blackstone/Cerberus	500	Petroleros con pabellón estadounidense	American Petroleum Tankers		2008
New Mountain Capital		Buques para cargas especiales con pabellón estadounidense	Intermarine	Andre Grikitis	2008

Fuente: Marine Money, Watson, Farley&Williams, Lloyds, McQuilling Services y otras fuentes.

beneficios a corto o medio plazo (de tres a siete años). Estos últimos han sido los que han atraído con más fuerza capital privado hacia el sector del transporte marítimo, que tiene un carácter cíclico y expectativas a largo plazo de recuperación y crecimiento.

Las inversiones de capital privado se hacen en general para adquirir capital social de empresas no cotizadas en bolsa. Además del capital, los inversores se convierten en propietarios activos y normalmente ofrecerán a las empresas apoyo estratégico y de gestión para crear valor y volver a vender a un precio mayor. El capital privado crea valor fundamentalmente logrando que las compañías adquiridas tengan un crecimiento mayor y más eficiencia operativa. La estructura de las inversiones puede ser de diferentes tipos como:

- Inversión directa en empresas;
- Financiación previa a la salida en bolsa y financiación intermedia para compañías de transporte marítimo que necesitan liquidez a corto plazo;
- Deuda con mantenimiento de la garantía en posesión del deudor, que supone comprar deuda a los operadores o comprar carteras de buques;
- Venta con acuerdo de arrendamiento financiero posterior al vendedor, que supone la venta de un buque por una naviera a una empresa de arrendamiento financiero, una gran aportación de liquidez a la naviera y el posterior arrendamiento financiero del buque por parte de la empresa financiera a la naviera para que lo mantenga en funcionamiento;
- Empresas conjuntas formadas para adquirir, gestionar y vender negocios del sector del transporte marítimo.

El objetivo general es vender estas inversiones y generar rendimientos superiores a los del mercado cuando este vuelva a repuntar. En el contexto del transporte marítimo, los inversores privados no solo intentan obtener beneficio de la explotación de las empresas, sino también del crecimiento previsto del mercado en el que estas operan. Ello requiere una fuerte colaboración entre las navieras y los socios inversores, y un buen conocimiento de los fundamentos del sector y de las dinámicas y normativas marítimas, particularmente respecto de los siguientes elementos (Maritime Briefing, 2013):

- El mercado del transporte marítimo se caracteriza en gran medida por una evolución cíclica. Esta evolución puede exponer a los inversores a una

elevada volatilidad, que les puede llevar a tener grandes beneficios o considerables pérdidas;

- Las inversiones de capital privado en empresas y activos relacionados con el sector del transporte marítimo pueden suponer, por ejemplo, que los fondos que las hacen queden obligados a cumplir leyes y reglamentos relativos a la competencia y ser objeto de sanciones en el extranjero;
- La elección de un buque conlleva distintas apreciaciones que conviene sopesar bien cuando se adquiere (por ejemplo, la clasificación del buque, que sea un buque nuevo o un buque en funcionamiento);
- La elección del pabellón puede tener importantes consecuencias en los costes de explotación, las modalidades de flete y en cuestiones relacionadas con la financiación y el régimen fiscal;
- La negociación de contratos con astilleros, los fletes, los acuerdos de gestión comercial y técnica del buque, y la documentación de los préstamos requiere tener experiencia en la materia. El transporte marítimo está también sujeto a leyes y reglamentos especiales de protección del medio ambiente, que pueden ser una fuente importante de obligaciones.

Incidencia del capital privado en el sector del transporte marítimo

El crecimiento de la presencia de capital privado en el sector del transporte marítimo puede incidir en él de distintas maneras:

- Se ha estimado que en 2012, solo para financiar los pedidos de nuevos buques y las compras y ventas de buques de segunda mano, se necesitaban alrededor de 65.000 millones de dólares de deuda nueva y de capital. En 2013 y 2014, las cifras serán, respectivamente, 101.000 y 83.000 millones de dólares (Bloomberg, 2012). Los fondos de capital privado sin utilizar, que se estiman próximos a 1 billón de dólares (CNN Money, 2012), pueden cubrir estas cifras y ayudar al sector a generar crecimiento económico y crear nuevos puestos de trabajo;
- La aparición de las inversiones de capital privado probablemente dará lugar a una mayor concentración del sector. Dadas las difíciles condiciones actuales de exceso de capacidad de los buques, caída de la demanda y elevados costes de explotación, las navieras se han visto obligadas

a esforzarse para conseguir un beneficio. Esto puede inducir a los inversores privados a buscar que se concentre el mercado para controlar la oferta de tonelaje y los costes, consiguiendo así una disciplina de precios y economías de escala;

- Otra posibilidad que tienen los fondos de capital privado es la integración vertical. En la medida en que el capital privado se introduce en el sector, la integración vertical de sus inversiones puede asociarse a su estrategia de mayor control y ventaja competitiva. Dado el gran nivel de especialización del sector del transporte marítimo, existen valiosas oportunidades de integración vertical de las empresas que operan en uno o en todos los eslabones de la cadena de valor y en la logística del transporte. Los fondos de capital privado que ya tienen inversiones en diversas actividades

relacionadas entre sí podrían considerar su refundición para constituir un sector que haga un uso más intensivo de capital.

En conclusión, el papel de los fondos de capital privado parece fundamental para el crecimiento del sector y puede influir en su desarrollo de diversas maneras, incluida la concentración de los servicios de transporte y su integración vertical. Esto requerirá mejorar la eficiencia del sector y crear compañías más sólidas financieramente. Sin embargo, también debe tenerse en cuenta que los fondos de capital privado son inversores temporales cuyo objetivo general es vender o hacer valer sus inversiones una vez que el mercado se recupere. Aunque el horizonte de sus inversiones suele ser de tres a siete años, querrán tener la capacidad de decidir en cualquier momento cuando retirarse para maximizar sus beneficios.

REFERENCIAS

- Alphaliner (2013). *Alphaliner Weekly Newsletter*. 4 de febrero.
- Barry Rogliano Salles (2013). *2013 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets*. Barry Rogliano Salles.
- BIMCO (2013). "The shipping market in 2012 and looking forward". Disponible en: https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx (consultado el 5 de agosto de 2013).
- Bloomberg (2011). "Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight". 23 de mayo. Disponible en: <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> (consultado el 2 de septiembre de 2013).
- Bloomberg (2012). "General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt". Disponible en <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Bloomberg (2013b). "Overseas shipholding group files for bankruptcy". Disponible en: <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Chinadaily.com (2013). "EXIM bank to finance Greek ship owners". 21 de mayo. Disponible en: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm (consultado el 1 de septiembre de 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Intelligence Network – Timeseries*. Disponible en <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Quarterly*, Primer trimestre de 2013.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Monthly*. Junio.
- Clarkson Research Services (2013d). *Container Intelligence Monthly*. Mayo.
- Clarkson Research Services (2013e). *Shipping Review & Outlook*. "A Half Yearly Review of the Shipping Market".
- Clarkson Research Services (2013f). *Oil & Tanker Trade Outlook*. Enero.
- CNN Money (2012). "Private equity has \$1trillion to invest". 31 de julio. Disponible en: <http://finance.fortune.cnn.com/2012/07/31/private-equity-has-1-trillion-to-invest/> (consultado el 29 de julio de 2013).
- Danish Ship Finance (2013). *Shipping Market Review*. Disponible en: <http://www.shipfinance.dk/~/~ /media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (consultado el 1 de septiembre de 2013).
- Drewry Container Insight (2013). "Maersk, MSC and CMA CGM to join forces". 23 de junio.
- Financial Times (2013a). "Big three" container shipping groups plan alliance. 18 de junio.
- Financial Times (2013b). "Private equity investment in shipping predicted to double". 20 de junio.
- Journal of Commerce (2013). "Container ship financing remains available despite collapse of Germany's KG system". 12 de marzo. Disponible en: http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/container-ship-financing-remains-available-despite-collapse-germany%E2%80%99s-kg-system_20130312.html (consultado el 29 de julio de 2013).
- KPMG (2012). "Ship Financing in Flux: Searching for a New Course". Disponible en: <https://www.kpmg.com/BE/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/ship-financing-in-flux.pdf> (consultado el 1 de septiembre de 2013).
- Lloyd's List (2013a). "Opinion poll predicts tanker bankruptcies". 10 de enero. Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Lloyd's List (2013b). "Clock is ticking on tanker company bankruptcies". 18 de enero. Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Lloyd's List (2013c). "Nor-Shipping: Norway's export credit agency favours safety and crew competence". Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Lloyd's List Containerisation International (2013). "Asia-Europe rates double". 28 de junio. Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article425313.ece>.
- Lloyd's Loading List.com (2013a). "Slow steaming: Everyone's a winner now?" 7 de enero. Disponible en: <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/slow-steaming-everyones-a-winner-now/20018015270.htm#.Udl464j8LIU>.
- Lloyd's Loading List.com (2013b). "Top box lines lost \$239m last year". 10 de abril. Disponible en: <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/sea/top-box-lines-lost-239m-last-year/20018037395.htm>.
-

- Maritime Briefing (2013). "Private equity investments in ships and shipping companies". Watson, Farley & Williams. Febrero. Disponible en: [http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/\\$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf) (consultado el 1 de septiembre de 2013).
- OPEP (2013). *Monthly oil market report*. Febrero de 2013. OPEP.
- PIMCO (2012). "Viewpoints. Global shipping: Any port in a storm?" Disponible en: <http://www.pimco.com/EN/Insights/Pages/Devabhaktuni-and-Kennedy-on-Global-Shipping.aspx> (consultado el 31 de julio de 2013).
- Reuters (2013). "Outlook brightens for drybulk shippers, but fewer left afloat". 28 de junio (consultado el 1 de septiembre de 2013).
- SeeNews Shipping (2012). "US Genmar emerges from bankruptcy". 18 de mayo. Disponible en: <http://shipping.seenews.com/news/us-genmar-emerges-from-bankruptcy-276664> (consultado el 9 de septiembre de 2013).
- Stopford M. (2010). "A Year of Decisions for Shipping: How Will the Markets Develop?" Presentación comunicada en la Financial Times Deutschland Ship Finance Conference. SMM International Trade Fair, Hamburgo, Alemania. 6 de septiembre. Disponible en: <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20Will%20the%20Market%20Develop%20%20Sept%2010%202010%20%28paper%29.pdf> (consultado el 1 de septiembre de 2013).

NOTAS

- ¹ El precio de referencia del combustible marino (de 380 centistokes) en Rotterdam subió a 712 dólares por tonelada en marzo de 2012 (Clarkson Research Services, 2013a).
- ² La capacidad total inactiva de portacontenedores creció del 3,6% de la flota a finales de 2011 al 5% a finales de 2012 (Clarkson Research Services, 2013b). El tonelaje más afectado es el de los buques que tienen entre 3.000 y 5.000 TEU de capacidad, lo que comprende el 40% de la capacidad total inactiva a finales de 2012 (Barry Rogliano Salles, 2013).
- ³ Se ha estimado que un portacontenedor de 10.000 TEU que navegue a 18-20 nudos en vez de a la velocidad óptima de crucero de 20-25 nudos puede producir un ahorro diario de combustible de 175 toneladas. Aún más, la navegación muy lenta, a 15-18 nudos, puede suponer un ahorro adicional de 100 toneladas diarias (Lloyds Loading List.com, 2013a).
- ⁴ Las actividades vinculadas al desguace de buques se aproximaron al récord histórico de 2009, puesto que se desguazaron portacontenedores con una capacidad de transporte de más de 300.000 TEU (Danish Ship Finance, 2013).
- ⁵ Basado en un análisis de Alphaliner de los resultados de explotación de 21 de las 30 navieras principales que publicaron su contabilidad de 2012. El análisis indica que las pérdidas netas acumuladas de sus compañías matrices, incluyendo los resultados de operaciones distintas del transporte marítimo de línea y diversas condonaciones de deudas, sumaron 4.700 millones de dólares. Véase: http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no15/Alphaliner%20Newsletter%20no%2015%20-%202013.pdf.
- ⁶ CMA CGM obtuvo los mayores beneficios de explotación, 989 millones de dólares, aunque dentro de este resultado haya que incluir las operaciones de sus terminales, que aportaron 200 millones de dólares. Maersk Line fue la segunda, con unas ganancias de 483 millones de dólares. OOCL fue la tercera, con 230 millones de dólares. APL fue la que obtuvo peores resultados de explotación, al comunicar una pérdida de 279 millones de dólares. En términos de márgenes de beneficios, SITC fue la que presentó el mayor margen, el 6,6%. CMA CGM fue la segunda, con el 6,2%, y Wan Hai la tercera, con el 4,5%. Al final de la lista se encuentra CSAV, que presentó un margen negativo del 5,6% (Lloyds Loading List.com, 2013b).

- 7 ConTex significa "evaluación de los fletes de portacontenedores por tiempo".
- 8 La proporción de la capacidad inactiva perteneciente a propietarios que la dan a flete aumentó del 45% a finales de 2011 al 67% a finales de 2012 (Clarkson Research Services, 2013b).
- 9 Los buques mayores de 8.000 TEU han supuesto el 68% de la capacidad entregada al sector en los dos últimos años. En años recientes, los buques más pequeños (2.000-3.000 TEU) y los de tamaño medio (3.000-5.100 TEU) han sido desplegados predominantemente en rutas secundarias, que tuvieron unas tasas de crecimiento más altas.
- 10 Por productos limpios se entiende productos ligeros derivados del petróleo, como el combustible de aviación, la gasolina y la nafta. Estos productos normalmente se transportan en tanques limpios y con el interior revestido. Entre los productos sucios se incluyen derivados del petróleo como el fueloil, el combustible diesel y el combustible marino (Clarkson Research Services, 2013e:37).
- 11 En general, los buques tanque "limpios" transportan productos derivados del petróleo como gasolina, queroseno o combustible de aviación, o productos químicos. Los buques tanque "sucios" transportan productos más pesados como fueloil pesado o petróleo crudo. Véase: <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/Tankskibe/Produkttankskibe>.
- 12 El tráfico de petroleros de productos derivados creció el 1,4% pero se redujo al 0,7% el crecimiento de las distancias de viaje porque los promedios de distancia a Asia, Europa y América del Norte se acortó en la medida en que la oferta se desplazó del tráfico de larga distancia al de corta distancia (Danish Ship Finance, 2013).
- 13 A consecuencia de su reestructuración financiera, General Maritime redujo su deuda pendiente unos 600 millones de dólares y los pagos anuales en metálico en concepto de intereses unos 42 millones. Además, la compañía recibió un capital adicional de 175 millones de dólares de Oaktre Capital Management, que ahora controla el 98% de la empresa. Antes de su reestructuración, la empresa llegó a tener más de 1.300 millones de dólares de deuda (SeeNews Shipping, 2012).
- 14 Sin embargo, todavía es un tema muy debatido si las rutas del Ártico serán viables económicamente en los próximos decenios, puesto que es necesario hacer cuantiosas inversiones para desarrollar y mantener las infraestructuras que precisa la Federación de Rusia, lo que elevará los costes de utilizar esta ruta.
- 15 En el anexo VI del Convenio MARPOL se establece que, a partir de 2015, los buques que naveguen en las zonas de control de emisiones no podrán utilizar combustibles que tengan más del 0,1% de contenido de azufre, lo que previsiblemente supondrá un gran incremento de la demanda de gasóleo marino. Otra posibilidad para hacer frente a la demanda en el futuro de combustibles marinos es la utilización como combustible de gas natural licuado.
- 16 Algunas de estas cuestiones también se abordan con más detenimiento en los capítulos 1 y 2 del presente *Informe*.
- 17 Como ejemplo cabe citar el contrato de préstamo por siete años de 140 millones de dólares firmado en 2012 por Sovcomflot (Grupo SCF) y Citigroup y el Bank of America-Merril Lynch para financiar la construcción de dos petroleros VLCC.
-

4

NOVEDADES EN LOS PUERTOS

En este capítulo se aborda el tráfico portuario de contenedores, la financiación de los puertos, una selección de proyectos de desarrollo portuario en el mundo y los esfuerzos realizados para evaluar el rendimiento de los puertos. Se estima que el tráfico portuario mundial de contenedores creció en 2012 el 3,8%, hasta 601,8 millones de TEU. Este crecimiento fue menor que el de 7,3% estimado en 2011. Los puertos continentales chinos mantuvieron su participación en el total del tráfico portuario mundial de contenedores, estimada en un 25%. La financiación de la infraestructura portuaria se mantiene alta pues los inversores siguen persiguiendo beneficios estables a largo plazo. Los esfuerzos recientes de los clientes por evaluar el rendimiento de los puertos están conduciendo a una fase de mayor transparencia de las operaciones portuarias, lo que puede provocar una mayor competencia entre los puertos, mejorar su rendimiento y reducir los costes del transporte.

A. TRÁFICO PORTUARIO

Por tráfico portuario se entiende la cantidad de carga que pasa por un puerto, que se mide en volumen o unidades y se clasifica según el tipo de carga. Los puertos se clasifican generalmente en terminales especializadas (esto es, normalmente reservadas a un propietario privado de la carga, o a un pequeño número de ellos) o terminales para usuarios ordinarios (abiertas al uso por propietarios de cualquier tipo de carga). En este capítulo se examina la carga contenedorizada, que representa el 15,6% del volumen del tráfico marítimo internacional, pero también más de la mitad de su valor.

1. Puertos para contenedores

El tráfico portuario de contenedores se mide normalmente por el número de TEU movidas. En el cuadro 4.1 se ofrecen las últimas cifras disponibles sobre el tráfico portuario de contenedores a nivel mundial. En este cuadro se hace un listado de los 76 países en desarrollo y economías en transición que tienen un tráfico anual a nivel nacional superior a 100.000 TEU. (En el anexo IV se ofrecen las cifras del tráfico portuario de 127 países/territorios). Se estima que, en 2011, el tráfico de contenedores de las economías en desarrollo creció un 8%, hasta 406,9 millones de TEU. Este crecimiento es menor que el de 15,8% registrado el año anterior, cuando las empresas restablecieron las existencias que se habían agotado debido a las incertidumbres que rodearon la crisis económica mundial. La tasa de crecimiento del tráfico portuario de contenedores de las economías en desarrollo fue débil todavía en 2012 y se estima que fue del 4,8%.

La participación de las economías en desarrollo en el tráfico portuario mundial se ha mantenido prácticamente constante, en torno al 70%. De las economías en desarrollo y de los países con economía en transición que aparecen listados en el cuadro 4.1, solamente cuatro tuvieron un crecimiento negativo de su tráfico portuario en 2011, mientras que el año anterior eran 10 los países que tuvieron un crecimiento negativo. De los primeros 10 países en desarrollo y con economía en transición, solo uno, el Brasil, no está situado en Asia. Quince de los primeros 20 países en desarrollo y con economía en transición también están en Asia, mientras que tres están en América Central o del Sur (el Brasil, México y Panamá) y dos en África (Egipto y Sudáfrica). El predominio de Asia en el tráfico portuario de contenedores refleja la importancia de la región en el comercio internacional.

Los países que tuvieron el mayor crecimiento en 2012 fueron el Congo (44,6%), Ghana (30%), Kenya (22,7%), Mauricio (19,1%), la Arabia Saudita (15,2%), la Federación de Rusia (14,3%), Sudáfrica (10,9%), Filipinas (8,7%) y China (7,7%). El país con el mayor porcentaje del tráfico mundial de contenedores sigue siendo China, con nueve de sus puertos, incluido Hong Kong (China), entre los 20 principales. Los puertos chinos, excluido Hong Kong (China), tuvieron en 2012 un crecimiento positivo del 9,2%, hasta 143,8 millones de TEU. Las cifras preliminares de 2011 muestran un crecimiento reducido del tráfico portuario chino del 6,9% aproximadamente, con 155 millones de TEU. Los puertos chinos, con la excepción de Hong Kong (China) y los de la Provincia china de Taiwán, sumaron en 2012 alrededor del 25,3% del tráfico mundial de contenedores, ligeramente por debajo del 25,8% del año anterior (en el capítulo 1 se ofrece un examen más detallado de la oferta y la demanda en el tráfico internacional).

En el cuadro 4.2 se muestran las 20 principales terminales de contenedores del mundo en el período 2010-2012. Estas 20 terminales sumaron en 2012 aproximadamente el 47% del tráfico portuario de contenedores a nivel mundial. En conjunto, estos puertos experimentaron en 2012 un aumento del tráfico del 3,2%, por debajo del aumento del 8,2% de 2011. La lista incluye 16 puertos de economías en desarrollo, todos los cuales están en Asia; los cuatro puertos restantes son de países desarrollados, tres de ellos situados en Europa y uno en América del Norte.

La imagen general que puede extraerse es que Asia sigue liderando la demanda mundial de servicios portuarios de contenedores y el crecimiento se está desacelerando. Sin embargo, en comparación con el transporte marítimo, que está afectado por un exceso de oferta de buques y una caída de los fletes, el tráfico portuario de contenedores sigue creciendo.

B. FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES PORTUARIAS

La financiación de nuevos proyectos de desarrollo portuario requiere mucho capital. En un estudio reciente de las dimensiones de la demanda de infraestructuras en el futuro se estudiaron nueve economías (Alemania, el Brasil, China, los Estados Unidos, Francia, la India, el Japón, México y el Reino Unido), que en conjunto representan el 60% del PIB mundial, y se estableció que su gasto anual en inversiones

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 76 países/territorios en desarrollo y economías en transición, en 2010, 2011 y 2012 (en TEU)

<i>País/territorio</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Cifras preliminares de 2012</i>	<i>Variación porcentual 2011-2010</i>	<i>Variación porcentual 2012-2011</i>
China	130 290 443	143 896 697	155 017 351	10,44	7,73
Singapur ^a	29 178 500	30 727 702	32 421 602	5,31	5,51
Hong Kong (China)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
República de Corea	18 542 804	20 833 508	21 453 964	12,35	2,98
Malasia	18 267 475	20 139 382	20 866 875	10,25	3,61
Emiratos Árabes Unidos	15 176 524	16 780 386	17 211 602	10,57	2,57
Provincia china de Taiwán	12 736 855	13 473 418	13 977 453	5,78	3,74
India	9 752 908	9 979 224	9 826 249	2,32	-1,53
Indonesia	8 482 636	8 966 146	9 324 792	5,70	4,00
Brasil	8 138 608	8 536 262	8 864 368	4,89	3,84
Egipto	6 709 053	7 737 183	8 046 670	15,32	4,00
Tailandia	6 648 532	7 171 394	7 372 298	7,86	2,80
Panamá	6 003 298	6 911 325	7 187 778	15,13	4,00
Viet Nam	5 983 583	6 335 437	6 588 855	5,88	4,00
Arabia Saudita	5 313 141	5 694 538	6 557 448	7,18	15,15
Turquía	5 574 018	5 990 103	6 229 707	7,46	4,00
Filipinas	4 947 039	5 264 086	5 720 749	6,41	8,68
Sri Lanka	4 000 000	4 262 887	4 433 402	6,57	4,00
Sudáfrica	3 806 427	3 990 193	4 424 254	4,83	10,88
México	3 693 956	4 080 434	4 243 651	10,46	4,00
Federación de Rusia	3 199 980	3 448 947	3 942 628	7,78	14,31
Chile	3 171 959	3 450 401	3 588 417	8,78	4,00
Omán	3 893 198	3 632 940	3 292 707	-6,68	-9,37
República Islámica del Irán	2 592 522	2 740 296	2 849 908	5,70	4,00
Colombia	2 443 786	2 402 742	2 498 852	-1,68	4,00
Pakistán	2 149 000	2 193 403	2 281 139	2,07	4,00
Argentina	2 021 676	2 159 110	2 245 474	6,80	4,00
Jamaica	1 891 770	1 999 601	2 079 585	5,70	4,00
Perú	1 534 056	1 814 743	1 887 332	18,30	4,00
Marruecos	2 058 430	2 083 000	1 800 000	1,19	-13,59
República Dominicana	1 382 680	1 461 492	1 519 952	5,70	4,00
Bangladesh	1 356 099	1 431 851	1 489 125	5,59	4,00
Bahamas	1 125 000	1 189 125	1 236 690	5,70	4,00
República Bolivariana de Venezuela	1 226 508	1 162 326	1 208 819	-5,23	4,00
Ecuador	1 221 849	1 081 169	1 124 415	-11,51	4,00
Guatemala	1 012 360	1 070 065	1 112 867	5,70	4,00
Costa Rica	1 013 483	1 065 468	1 108 087	5,13	4,00
Kuwait	991 545	1 048 063	1 089 986	5,70	4,00
Kenya	696 000	735 672	903 000	5,70	22,74
Uruguay	671 952	861 164	895 611	28,16	4,00
Ghana	647 052	683 934	889 129	5,70	30,00
Libano	949 155	1 034 249	882 922	8,97	-14,63
Yemen	669 021	707 155	735 441	5,70	4,00
Ucrania	659 541	696 641	724 506	5,63	4,00

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 76 países/territorios en desarrollo y economías en transición, en 2010, 2011 y 2012 (en TEU) (continuación)

<i>País/territorio</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Cifras preliminares de 2012</i>	<i>Variación porcentual 2011-2010</i>	<i>Variación porcentual 2012-2011</i>
República Árabe Siria	649 005	685 998	713 438	5,70	4,00
Honduras	619 867	655 199	681 407	5,70	4,00
Jordania	619 000	654 283	680 454	5,70	4,00
Côte d'Ivoire	607 730	642 371	668 065	5,70	4,00
Djibouti	600 000	634 200	659 568	5,70	4,00
Trinidad y Tabago	573 217	605 890	630 126	5,70	4,00
Congo	338 916	358 234	518 000	5,70	44,60
Túnez	466 398	492 983	512 702	5,70	4,00
Sudán	439 100	464 129	482 694	5,70	4,00
República Unida de Tanzania	429 285	453 754	471 904	5,70	4,00
Mauricio	332 662	350 624	417 467	5,40	19,06
Senegal	349 231	369 137	383 903	5,70	4,00
Qatar	346 000	365 722	380 351	5,70	4,00
Benin	316 744	334 798	348 190	5,70	4,00
Papúa Nueva Guinea	295 286	313 598	326 142	6,20	4,00
Bahrein	289 956	306 483	318 743	5,70	4,00
Camerún	285 070	301 319	313 371	5,70	4,00
Argelia	279 785	295 733	307 562	5,70	4,00
Mozambique	254 701	269 219	279 988	5,70	4,00
Cuba	228 346	246 773	256 644	8,07	4,00
Georgia	226 115	239 004	248 564	5,70	4,00
Camboya	224 206	236 986	246 465	5,70	4,00
Myanmar	190 046	200 879	208 914	5,70	4,00
Libia	184 585	195 106	202 910	5,70	4,00
Guam	183 214	193 657	201 403	5,70	4,00
Gabón	153 657	162 415	168 912	5,70	4,00
El Salvador	145 774	154 083	160 246	5,70	4,00
Madagascar	141 093	149 135	155 101	5,70	4,00
Croacia	137 048	144 860	150 654	5,70	4,00
Aruba	130 000	137 410	142 906	5,70	4,00
Nigeria	101 007	106 764	111 035	5,70	4,00
Brunei Darussalam	99 355	105 018	109 219	5,70	4,00
Total parcial	375 760 063	406 133 627	425 712 710	8,08	4,82
Otros ^b	796 607	746 145	772 903	-6,33	3,59
Total comunicado	376 556 670	406 879 772	426 485 613	8,05	4,82
Total mundial	540 816 751	580 022 280	601 772 123	7,25	3,75

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, en base a la información procedente de *Lloyd's List Intelligence* (julio de 2013), de diversas publicaciones de Dynamar B.V. y de datos recabados por la secretaría de la UNCTAD directamente de terminales y autoridades portuarias.

Nota: Algunas cifras, especialmente las correspondientes a 2012, son estimaciones (*estas cifras se destacan en cursiva*). Los puertos no suelen comunicar los datos del tráfico portuario hasta transcurrido bastante tiempo después del año natural. Los totales nacionales pueden ocultar el hecho de que posiblemente no se incluyan los puertos menores; por lo tanto, en algunos casos las cifras pueden ser mayores que las que se indican.

^a En esta lista, Singapur comprende el puerto de Jurong.

^b Por "otros" se entiende los países que comunicaron menos de 100.000 TEU anuales.

Cuadro 4.2. Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento en 2010, 2011 y 2012 (en TEU y variación porcentual)

<i>Puerto</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Cifras preliminares de 2012</i>	<i>Variación porcentual 2011-2010</i>	<i>Variación porcentual 2012-2011</i>
Shanghai	29 069 000	31 700 000	32 500 000	9,05	2,52
Singapur	28 431 100	29 937 700	31 600 000	5,30	5,55
Hong Kong (China)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2,89	-5,27
Shenzhen	22 509 700	22 569 800	22 940 000	0,27	1,64
Busan	14 194 334	16 184 706	17 030 000	14,02	5,22
Ningbo	13 144 000	14 686 200	14 973 400	11,73	1,96
Guangzhou	12 550 000	14 400 000	14 520 000	14,74	0,83
Qingdao	12 012 000	13 020 000	14 500 000	8,39	11,37
Dubai	11 600 000	13 000 000	13 280 000	12,07	2,15
Tianjin	10 080 000	11 500 000	12 300 000	14,09	6,96
Rotterdam	11 145 804	11 876 921	11 900 000	6,56	0,19
Port Klang	8 871 745	9 603 926	9 990 000	8,25	4,02
Kaohsiung	9 181 211	9 636 289	9 781 000	4,96	1,50
Hamburgo	7 900 000	9 014 165	8 930 000	14,10	-0,93
Amberes	8 468 475	8 664 243	8 629 992	2,31	-0,40
Los Angeles	7 831 902	7 940 511	8 080 000	1,39	1,76
Dalian	5 242 000	6 400 000	8 060 000	22,09	25,94
Tanjung Pelepas	6 530 000	7 500 000	7 720 000	14,85	2,93
Xiamen	5 820 000	6 460 700	7 200 000	11,01	11,44
Laem Chabang	5 068 076	5 731 063	5 927 000	13,08	3,42
Total de los 20 puertos principales	253 348 589	274 210 224	282 96 392	8,23	3,19

Fuente: Secretaría de la UNCTAD y *Lloyd's List Intelligence*, julio de 2013.

Nota: En esta lista, Singapur no comprende el puerto de Jurong.

a largo plazo totalizaba 11,7 billones de dólares en 2010. Extrapolando una serie de previsiones de crecimiento y de proyecciones de inversión realizadas por fuentes externas, en el estudio se estimaba que los países en desarrollo necesitarían en 2020 una inversión anual de 18,8 billones de dólares en términos reales para conseguir unos niveles siquiera moderados de crecimiento económico (Group of 30, 2013).

Aunque la financiación de infraestructuras con fondos públicos permita controlar qué infraestructuras se crean, en realidad podría ahorrarse dinero transfiriendo la mayoría de los proyectos al sector privado como negocios sostenibles. Pero este no siempre es el caso, por ejemplo, cuando el proyecto de infraestructura tiene un carácter más social que económico, como la construcción de carreteras o puentes en comunidades remotas con pocos habitantes. Sin

embargo, en conjunto, parece haber disponibilidad de fuentes de financiación privada para el desarrollo de infraestructuras. Una empresa de análisis del sector ha identificado 662 instituciones que están dispuestas a hacer nuevas inversiones en infraestructura, de las que el 56% buscan activamente nuevas oportunidades en 2013 y el resto tienen una estrategia de inversión que depende más de las oportunidades que se presenten (Prejin, 2013). Los fondos de pensiones se sienten atraídos por las inversiones en infraestructura en la medida en que esperan que les produzcan unos ingresos predecibles y estables a largo plazo. Las infraestructuras pueden operar en entornos de competencia limitada debido a la existencia de monopolios naturales, de reglamentos públicos o de concesiones. Las inversiones pueden exigir mucho capital e incluir activos tangibles que habrán de ser explotados y

mantenidos durante mucho tiempo (OCDE, 2011). En algunos países, los fondos de pensiones no invierten directamente en proyectos de infraestructura por falta de personal especializado. Sin embargo, este no es el caso de muchos fondos de pensiones de Australia, el Canadá y los Países Bajos, que han invertido directamente en infraestructura durante los últimos 20 años (*Financial Times*, 2013a). Entre 2004 y enero de 2013, los inversores institucionales a escala mundial han destinado casi 214.000 millones de dólares a fondos para infraestructuras no cotizados en bolsa, de los que cerca de 111.000 se dirigieron hacia América del Norte, un poco más de 62.000 a Europa y 21.000 a Asia (Preqin, 2013).

Los puertos no son entidades aisladas, sino que deben conectarse con el interior. Es necesario distinguir entre la parte de las infraestructuras y equipos portuarios que el puerto ha de asumir como centro de producción y de servicios o unidad de negocios, y la parte que ha de sufragar la comunidad en su conjunto, de acuerdo con sus objetivos y prioridades de desarrollo. Puede haber partidas de gasto que supongan una gran inversión de capital, lo que someterá los presupuestos de los puertos a una gran presión. Hay quienes argumentan que el puerto debería sufragar la carretera de acceso y los sistemas ferroviarios, mientras que otros sostienen que las principales estructuras a largo plazo, como los diques, o el dragado de los canales, deberían pagarlos en parte o en su totalidad el gobierno central o regional. Corresponde a cada gobierno tomar las decisiones políticas en función de la capacidad financiera de los puertos existentes y la rentabilidad prevista de los nuevos puertos planeados (UNCTAD, 1985).

En Mozambique, la autoridad portuaria financió las operaciones de dragado del puerto de Maputo. Sin embargo, los clientes del puerto se quejan de que se les cargue el elevado coste del dragado cuando debería ser el gobierno quien lo asumiera puesto que los beneficios redundan en el conjunto de la población. Otros puertos de este país no necesitan dragado, ya que son puertos naturales de aguas profundas (por ejemplo, Nacala), y por eso pueden ofrecer a sus clientes precios más competitivos. Esto puede producir un sesgo favorable a un puerto nacional o un puerto de un país vecino de la región y que eso sea causa de que se utilice mucho el transporte terrestre, que es costoso para el cliente y para el medio ambiente. Además, no siempre está clara la decisión de invertir en nuevas instalaciones portuarias. Han de estudiarse cuestiones conexas, entre

ellas, hasta dónde debe llegar la ampliación, cómo satisfacer mejor la demanda presente y futura, y cómo traer clientes antes y después de las modificaciones.

La financiación de la infraestructura puede provenir de diversas fuentes primarias, como los presupuestos públicos, la ayuda oficial al desarrollo (AOD) y el sector privado (Bond y otros, 2012). En el cuadro 4.3 se enumeran algunos de los principales bancos internacionales que ofrecen crédito para infraestructura y se muestra la parte correspondiente al sector del transporte.

Las alianzas entre el sector público y el privado para proyectos de desarrollo portuario se han ido generalizando en los últimos 25 años. La forma más habitual de estas alianzas es un acuerdo de concesión. Normalmente esto implica que la empresa privada hace una inversión para desarrollar o remodelar el puerto, a lo que sigue un período definido de explotación durante el cual los inversores recuperan su aportación inicial y generan beneficios. La concesión puede adoptar diversas formas de alianza: esquemas de construcción, gestión y transferencia; de construcción, gestión, propiedad y transferencia; y de construcción, transferencia y gestión. En el período 2000-2009, el 29% de la inversión mixta del sector público y el privado en puertos se realizó en Asia Oriental y Asia Sudoriental (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). En estas alianzas, el sector privado aporta un capital y unos conocimientos prácticos de los que existe mucha necesidad, así como unas mayores ganancias de eficiencia gracias a la combinación de acuerdos de construcción, mantenimiento y gestión.

Además, la mayoría de estas alianzas resultan atractivas para los gobiernos porque no repercuten en los presupuestos de gasto público. Sin embargo, también pueden resultar costosas a largo plazo en la medida en que no se pueda sacar provecho con el proyecto de los préstamos baratos del gobierno para reducir el coste de la obra (Engel y otros, 2010). Cuando este sea el caso, conviene racionalizar el diseño de la alianza y ajustar el momento en que se haga la transferencia del sector público al privado, dado que los riesgos mayores y la parte más costosa del proyecto normalmente se presentan en la fase inicial de construcción. Con frecuencia preocupa a los inversores que la entrada en funcionamiento de los proyectos se retrase, lo que elevaría el pago de intereses. Los costes se reducirían si se eliminase este riesgo, transfiriendo el activo después de este momento.

Cuadro 4.3. Comparación de la financiación internacional del sector del transporte (2012)

	<i>Total de préstamos*</i> (miles de millones de dólares)	<i>Préstamos para infraestructura</i> (miles de millones de dólares)	<i>Préstamos al sector del transporte***</i> (miles de millones de dólares)	<i>Porcentaje del sector del transporte</i>
Banco Europeo de Inversiones	57,6 (44.800 millones de euros)		13 (10.100 millones de euros)	23
Banco Asiático de Desarrollo	21,6		5	25
Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Asociación Internacional de Fomento	35,3		4,4	13
Corporación Financiera Internacional	15,5	1,5		
Banco Interamericano de Desarrollo	11,4		1,7	15
Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo	7,7 (6.000 millones de euros)		1,6 (1.300 millones de euros)	21
African Development Bank	8,8 (5.700 millones de UA)	2,4** (1.570 millones de UA)	1,5 (1.000 millones de UA)	17

Fuente: Recopilación de la UNCTAD, con datos de varios informes anuales, 2011-2012.

Notas: UA (Unidad de Ayuda; moneda oficial de los proyectos del Banco Africano de Desarrollo). 1 UA = 1,53527 dólares.

* En 2012, salvo si se indica lo contrario, pueden estar incluidos préstamos, garantías y/o líneas de crédito de terceros.

** En 2011.

*** Puede incluir otros sectores, por ejemplo, el de las comunicaciones o el del medio ambiente.

Los principales inversores en proyectos de infraestructura son organismos públicos, gestores de activos, fondos públicos de pensiones, fondos de gestores financieros, inversores institucionales, bancos, sociedades de inversión, agencias de dotación de infraestructura, compañías de seguros, fondos de pensiones del sector privado y fundaciones. En el cuadro 4.4 se ofrece un panorama resumido de algunos de los principales inversores en infraestructura. De acuerdo con un informe, más de la mitad de los inversores en infraestructura activos en la actualidad están dispuestos a invertir en infraestructuras en 2013 entre 50 y 349 millones de dólares y un 16% de los inversores están dispuestos a invertir 500 millones de dólares o más. Por ejemplo, el Fondo de Kuwait para el Desarrollo Económico Árabe, que dispone de 9.600 millones de dólares, busca financiar en los próximos 12 meses al menos tres infraestructuras nuevas. Este organismo público tiene reservados un 5% de sus fondos (470 millones de dólares) para proyectos de infraestructura, de los que actualmente solo ha invertido la quinta parte (96 millones de dólares) (Preqin, 2013). Aviva Investors va a poner en marcha fondos de inversión en infraestructura y el mayor gestor de activos del mundo, BlackRock, ha creado una división europea de crédito para infraestructura que prestará dinero a las empresas del sector del transporte

(Reuters, 2012). Los fondos soberanos tienen más de 4 billones de dólares en activos disponibles para inversiones a largo plazo como, por ejemplo, infraestructura (Group of 30, 2013).

En un estudio se estima que entre 2013 y 2030 será necesario invertir en infraestructura (lo que incluye transporte, electricidad, agua y telecomunicaciones) unos 57 billones de dólares para mantener el crecimiento del PIB previsto y aún así serían insuficientes para satisfacer las necesidades de mantenimiento o lograr el cumplimiento de los objetivos más generales de desarrollo de las economías emergentes, por no hablar de los costes de adaptación al cambio climático (McKinsey Global Institute, 2013). En el estudio se indica además que los inversores institucionales están frustrados por no encontrar proyectos adecuados para utilizar las partidas previstas para infraestructura y que, aunque los fondos de pensiones y los gestores de activos lograran cumplir los objetivos de gasto en infraestructura, cifrados aproximadamente en el 6%, frente al 3% actual, ello solo representaría 2,5 billones de dólares más de capital entre hoy y 2030, muy por debajo de los 57 billones de dólares (o más) que se necesitan. Aunque dentro de este total de 57 billones de dólares se incluyan carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, electricidad, agua y

Cuadro 4.4. Breve comparación de posibles inversores en infraestructura

	<i>Global Infrastructure Partners</i>	<i>The Canada Pension Plan Investment Board</i>	<i>Ontario Municipal Employees Retirement System</i>	<i>Prudential Plc.</i>	<i>Macquarie Infrastructure and Real Assets</i>
Descripción	Fondo de capital privado que invierte en todo el mundo en activos de infraestructura en los sectores de la energía, el transporte, el agua y los residuos industriales	Organismo de gestión de inversiones que gestiona los activos de 18 millones de canadienses	Creado en 1962, gestiona más de 930 fondos de pensiones de empresarios, en beneficio de 429.000 miembros, jubilados y herederos	Grupo de servicios financieros internacionales que atiende a más de 24 millones de clientes de seguros	Gestores de fondos especializados que se centran en infraestructuras, inmuebles y otros sectores adyacentes
Total de las inversiones	13.900 millones de dólares (GIP II: 8.250 millones de dólares)	10.300 millones de dólares	60.000 millones de dólares	600.000 millones de dólares	101.000 millones de dólares
División de transporte			Allianz and Borealis Infrastructure	Infracapital (M&G Investments)	
Inversiones en transporte	2.800 millones de dólares	4.600 millones de dólares		2.300 millones de dólares	31.000 millones de dólares
Inversiones importantes en transporte	Aeropuerto de Gatwick (Reino Unido)	Carreteras de peaje (Chile), circuito de Formula Uno (Reino Unido)	Associated British Ports, línea ferroviaria del túnel del Canal de la Mancha (Reino Unido)	Associated British Ports, Red Funnel (Reino Unido)	M6 (Reino Unido), autopistas Paris-Rin-Ródano (Francia), túnel de Warnow (Alemania), gran puente de Incheon (República de Corea), fase 2V3 del nuevo puerto de Busan (República de Corea)

Fuente: Recopilación de la UNCTAD a partir de los sitios web de distintas compañías, incluida M&G Investments, datos de 2013.

telecomunicaciones, el transporte supone un gasto de unos 23 billones de dólares y la parte correspondiente a los puertos unos 1,5 billones. En otro estudio se estima que los volúmenes de transporte en África se multiplicarán de seis a ocho veces, o incluso hasta 14 veces en el caso de algunos países sin litoral, y que el tráfico portuario aumentará de 265 millones de toneladas en 2009 a más de 2.000 millones de toneladas en 2040 (Commonwealth Business Council, 2013).

Durante el período 2000-2009, se realizaron unos 195 proyectos de inversión privada en terminales de contenedores, de graneles secos y líquidos, y de carga polivalente, por un valor total de 38.000 millones de dólares. Durante el mismo período, 78 proyectos nuevos en Asia, el Pacífico, América Latina y el Caribe requirieron alrededor de 20.000 millones de dólares; y hubo 97 proyectos de concesión, por un valor de 15.500 millones de dólares, y 11 proyectos de gestión y arrendamiento por un valor total de 305 millones de dólares. Durante los últimos años, China, la India y el Brasil han atraído el mayor número de inversiones privadas. China recibió casi 4.000 millones de dólares de fondos privados entre 2006 y 2009, la India 2.500 millones de dólares y el Brasil 1.500 millones de dólares. Durante el mismo

período, PSA International de Singapur invirtió 2.920 millones de dólares, APM Terminals 2.460 millones de dólares y DP World 1.910 millones de dólares (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Una empresa china, China Harbour Engineering Company, filial de China Communications Construction Company, tiene una cartera mundial de proyectos por un valor superior a 10.000 millones de dólares en más de 70 países (*Cayman Net News*, 2012). La empresa internacional de ingeniería y de construcción de infraestructuras navales sigue ganando los principales contratos de desarrollo portuario de todo el mundo, en colaboración con el banco de inversión chino CITIC Securities, que tiene su sede central en Shenzhen y que cotiza en la bolsa de Hong Kong.

En los Estados Unidos, algunos puertos han logrado financiar sus inversiones en infraestructura por medio de la emisión de bonos por un valor de 12.000 millones de dólares que irán pagando los usuarios actuales y futuros. Este procedimiento ayuda a los puertos a mejorar sus ingresos y resolver sus limitaciones de liquidez sin recurrir a fondos públicos. Los bonos, que utilizan los puertos para obtener ingresos, se recompran con los beneficios, las tasas y las tarifas que pagan principalmente los usuarios de los puertos

(PMSA, 2013). La emisión de bonos se considera un medio adecuado para obtener ingresos para nuevos proyectos de infraestructura. En Cleveland, las autoridades portuarias emitieron bonos por valor de 90 millones de dólares para construir un edificio en sus terrenos, que a continuación se alquilará para obtener ingresos (The Plain Dealer–cleveland.com, 2013). En la India, los bonos libres de impuestos se consideran también una forma de obtener 769 millones de dólares para proyectos portuarios (Livemint, 2013a). En el Perú, se utilizaron 110 millones de dólares para financiar una nueva infraestructura en el Puerto de Paita, en la región de Piura. En este caso, el emplazamiento estaba en unas instalaciones abandonadas que ya generaban ingresos, lo que evitó el problema habitual derivado de los riesgos de la construcción, que hacen que los bonos se deprecien (Bacchiocchi, 2012). En el cuadro 4.5 se enumeran los diez mayores fondos de inversión en infraestructura durante el período que va de 2008 a septiembre de 2012.

C. NOVEDADES RECIENTES EN LOS PUERTOS

El desarrollo portuario se considera un catalizador que estimula la actividad económica y crea empleo. En el Reino Unido, a pesar de que ya no sea uno de los centros principales del comercio de mercancías, se estima que en 2011 se crearon 262.700 puestos de trabajo y se generaron 13.800 millones de libras esterlinas (21.500 millones de dólares) gracias a la prestación de servicios marítimos (Oxford Economics, 2013). El sector de la distribución, tomado en conjunto, daba empleo en el Reino Unido a 2,67 millones de

personas, según estimaciones, es decir, el 10% de la población ocupada en 2007 (Haven Gateway Partnership, 2010). De modo similar, se espera que el desarrollo del puerto London Gateway, que cuenta con seis muelles y que está en fase de finalización, cree 12.000 puestos de trabajo y otros 20.000 puestos de trabajo indirectos (Holman Fenwick Willan LLP, 2013). Prácticamente todos los gobiernos, ya sean nacionales, regionales o autoridades locales, así como los propios puertos, tienen un plan de desarrollo portuario con el objetivo de incrementar la riqueza de sus ciudadanos ofreciéndoles algún tipo de servicio. Estos planes pueden plantearse en respuesta a las necesidades de los usuarios, como parte de un plan de integración regional, o simplemente a consecuencia de las aspiraciones nacionales de hacerse con una parte del comercio de paso. En las secciones siguientes se ofrece un breve resumen de estas novedades agrupadas por continentes. La lista no es exhaustiva y los puertos que se mencionan solo sirven para tener una perspectiva regional e ilustrar la variedad de novedades y sus tipos. Otras novedades que se comentaron en números anteriores de *El Transporte Marítimo* siguen desarrollándose a su ritmo.

Africa

El tráfico de contenedores está creciendo en todo el continente africano. En un estudio reciente se puso de manifiesto que en 2011 habían pasado por la región de África Occidental 3 millones de TEU (CATRAM, 2013). La naviera francesa CMA CGM, que tiene una presencia muy fuerte en África, vendió una participación del 49% de su filial de operaciones portuarias Terminal Link a China Merchants, por 400 millones

Cuadro 4.5. Los diez principales fondos de inversión en infraestructuras, 2008-2012

<i>Fondo</i>	<i>Empresa</i>	<i>Tamaño (millones de dólares)</i>	<i>Región</i>
Global Infrastructure Partners II	Global Infrastructure Partners	8 250	Alcance mundial
Global Infrastructure Partners	Global Infrastructure Partners	5 640	Alcance mundial
Energy Capital Partners II	Energy Capital Partners	4 335	América del Norte
EIG Energy Fund XV	EIG Global Energy Partners	4 121	Alcance mundial
Alinda Infrastructure Fund II	Alinda Capital Partners	4 097	América del Norte, Europa
Morgan Stanley Infrastructure Partners	Morgan Stanley Infrastructure	4 000	Alcance mundial
Citi Infrastructure Partners	Citi Infrastructure Investors	3 400	OCDE
ArcLight Energy Partners Fund V	ArcLight Capital Partners	3 310	América del Norte, Europa
GS Infrastructure Partners II	GS Infrastructure Investment Group	3 100	América del Norte, Europa
Brookfield Americas Infrastructure Fund	Brookfield Asset Management	2 655	América del Norte, América del Sur

Fuente: Preqin, 2012.

de euros (538 millones de dólares) (Dynamar B.V., 2013a). La operación supuso una inyección de capital para la compañía francesa, que podrá utilizar en su línea de negocios principal, el transporte de línea, en un momento en que los astilleros ofrecen construir buques a menor precio y los bancos se muestran reacios a conceder créditos. Para el comprador, la operación supone una forma rápida de ampliar su presencia a nivel mundial en un mercado creciente. Otra gran compañía de transporte de línea, MSC, está centrando su atención en el puerto de Lomé como puerto de trasbordo regional. Mientras, en África Central, el puerto de Pointe-Noire (Congo) también está siendo considerado por diversas partes como un buen emplazamiento para crear un centro importante de trasbordo de los embarques Norte-Sur y Este-Oeste a América Latina. Algunas mejoras recientes de infraestructura, realizadas por inversores extranjeros, son un tercer atraque construido en Dakar por DP World, un tercer muelle en Lomé para Bolloré y TIL/MSC (de la que ahora tiene una parte China Merchants) e instalaciones en Cotonou (Benin) y Pointe-Noire para Bolloré (CATRAM, 2013). En los siguientes párrafos se presentan con más detalle algunos de los proyectos de desarrollo portuario que están en curso de ejecución.

En Abidjan (Côte d'Ivoire), los planes de ampliación portuaria contemplan aumentar su capacidad a 1-1,5 millones de TEU. A principios de 2013, la Autoridad Portuaria de Abidjan firmó un contrato de 933 millones de dólares con China Harbour Engineering Company Limited. El proyecto incluye al dragado de un canal y una dársena, la construcción de una terminal de contenedores y otra de carga rodada, y la reconstrucción del dique (*Dredging Today*, 2013). APMT ha invertido 40 millones de dólares en la terminal de contenedores para que el puerto de Abidjan pueda recibir buques de 8.000 TEU (Sea-web, 2013).

En el Camerún, la ejecución del proyecto de Mbalam, vinculado al mineral de hierro, siguió avanzando con la firma de un contrato entre el Ministerio de Minas, Industria y Desarrollo Tecnológico y la empresa australiana Sundance Resources, por medio de su socio local Cam Iron. Esto permitirá a los ejecutores del proyecto empezar a conseguir los 8.700 millones de dólares necesarios para los trabajos de construcción, que incluirán una línea de ferrocarril de 510 kilómetros para transportar el mineral de hierro desde la mina de Mbarga a la costa del Camerún, con una línea secundaria de 70 kilómetros para conectar con el Congo. En Lulabe, en Kribi, se construirá una terminal

de aguas profundas para la exportación de mineral de hierro, con capacidad para manipular los graneleros de mineral de hierro Chinamax (Cameroon Tribune, 2012). La región del Camerún, el Congo y el Gabón ha quedado conectada con la región de Pibara, en Australia Occidental, donde existen algunas de las mayores reservas de hierro del mundo (*Financial Times*, 2013b).

En Ghana, las autoridades portuarias de este país y China Harbour Engineering Company firmaron un acuerdo para iniciar las labores de la primera fase del proyecto de desarrollo de la infraestructura portuaria de Takoradi, presupuestado en 150 millones de dólares. El proyecto, de tres años de duración, comprende la demolición y la reconstrucción de los edificios de oficinas del puerto, la ampliación y la reconstrucción de las carreteras de acceso, la recuperación de terrenos y el desarrollo de instalaciones de suministro de agua y electricidad (*Cayman Net News*, 2012).

En Kenya, el Gobierno ha reservado 12 millones de dólares (1.000 millones de chelines kenianos) para la compra de terrenos a fin de convertir el puerto de Mombasa en una zona franca donde las industrias puedan producir pagando menos impuestos (*Daily Nation*, 2013). Por el puerto de Mombasa circularon unos 19,6 millones de toneladas de carga, de los que aproximadamente 4 millones fueron importaciones y 5 millones fueron carga en tránsito hacia países vecinos. Uganda es el principal destino de la carga en tránsito, absorbiendo cerca del 85% (4,2 millones de toneladas), de la que el 90% fueron importaciones. La República Democrática del Congo es el segundo mercado de tránsito más importante, representando más del 8% del total, hasta 430.000 toneladas. El 72% de la carga que circula por Mombasa tiene como destino el mercado interno de Kenya, el 22% es para Uganda, el 2,3% para la República Democrática del Congo, el 1,5% para Rwanda y menos del 1% para la República Unida de Tanzania, Burundi, Sudán del Sur y Somalia (*The East African*, 2012).

En Sierra Leona, el Ministerio de Minas y Recursos Minerales firmó en mayo de 2013 un memorando de entendimiento con China Kingho Energy Group Co. Ltd. El memorando contempla 6.000 millones de dólares de inversión para la construcción, entre otras cosas, de una línea de ferrocarril de Tonkolili a Sulima y un muelle de aguas profundas para el transporte de productos derivados del petróleo (*Awareness Times*, 2013).

En la República Unida de Tanzania, en 2013 se anunció un acuerdo con el Gobierno de China para construir un puerto nuevo en la ciudad portuaria histórica de Bagamoyo, lo que supondrá una inversión de 10.000-11.000 millones de dólares. El nuevo puerto será el mayor de toda África y por él circularán, cuando se finalice, unos 20 millones de TEU al año, frente a las 800.000 TEU que mueve actualmente el de Dar es Salaam. El proyecto incluye una carretera de 34 kilómetros para unir Bagamoyo y Mlandizi, y una línea de ferrocarril 65 kilómetros para conectar Bagamoyo con el Ferrocarril Tanzania-Zambia y el Ferrocarril Central. En el acuerdo bilateral China se compromete a poner 500 millones de dólares en 2013 para iniciar la construcción del puerto, a lo que seguirá en 2013 y 2014 el resto del paquete de ayudas financieras chinas (*Sabahionline.com*, 2013; *The East African*, 2013). También está previsto que sean operadores chinos quienes se encarguen de la gestión del puerto y que ofrezca instalaciones para buques militares, aunque no necesariamente chinos (*Africaninvestor*, 2013). El nuevo puerto reducirá la congestión del de Dar es Salaam, que deberá buscar nuevas oportunidades en otros nichos de mercado. China ya está financiando la construcción, por 1.200 millones de dólares, de un gaseoducto de 532 kilómetros para conectar los recientes hallazgos de reservas de gas en el sur de la República Unida de Tanzania y el norte de Mozambique con el puerto de Dar es Salaam (*World Socialist Web Site*, 2013). El nuevo puerto es una buena noticia para los países vecinos sin litoral, como Rwanda, Burundi y Uganda, que tendrán la opción de importar y exportar a través de Mombasa (Kenya) o de Dar es Salaam. El nuevo puerto puede tener un impacto negativo en Mombasa, en la medida en que las líneas de transporte marítimo prefieran recalar directamente en el puerto nuevo de Bagamoyo. La falta de eficiencia de Mombasa puede incrementar el tiempo necesario para llevar las importaciones a los países sin litoral entre un 50% y un 80% (*The East African*, 2013).

América

En América, la inauguración prevista de la nueva ampliación del Canal de Panamá y las consecuencias que esta tendrá en los puertos de la costa oriental encabezan las novedades en los puertos. Los puertos de la costa oriental y del Caribe han tendido a ser más pequeños que los de la costa del Pacífico, por la limitación del tamaño de los buques que imponía el ancho histórico del Canal de Panamá. Está previsto

que la ampliación del Canal de Panamá se termine a principios de 2015 y que incremente el tamaño de los portacontenedores aptos para transitar por él del máximo actual de alrededor de 4.800 TEU a 13.000 TEU.

En Jamaica, China Harbour Engineering Company tiene previsto invertir entre 1.200 y 1.500 millones de dólares para el desarrollo de un puerto de transbordo. La Autoridad Portuaria de Jamaica y China Harbour Engineering Company Limited han firmado un memorando de entendimiento para crear un nuevo puerto de transbordo en Fort Augusta. Sin embargo, el proyecto desde entonces se ha ampliado y ahora es necesario encontrar un emplazamiento nuevo con más espacio, que todavía está por determinar (*Port Finance International*, 2013). Estos planes forman parte de un programa de inversiones en infraestructura más grande para satisfacer el deseo de Jamaica de ser un centro mundial de logística en 2015 y que también incluye mejorías en la Autopista 2000, que conecta el norte con el sur de la isla, y el dragado del puerto de Kingston, para poder acoger mayores buques de carga (*RJR News*, 2013).

La Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó en junio de 2013 un plan para construir un canal que compita con el Canal de Panamá. El coste del canal se estima en 40.000 millones de dólares y lo construirá y operará una compañía china, Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd. La compañía ha obtenido una concesión de 50 años para construir y explotar la vía de navegación y con opción de ampliar la concesión 50 años más. Es probable que el canal sea tres veces más largo que el Canal de Panamá, unos 250 kilómetros, y está previsto que incluya dos zonas francas, un aeropuerto, una línea ferroviaria de mercancías y un oleoducto (*The Guardian*, 2013). Un aspecto decisivo es que el canal de Nicaragua será más ancho que el Canal de Panamá y por él podrán pasar los cargueros más grandes del mundo, como los buques Triple E de Maersk, de 18.000 TEU (*CNNMoney*, 2012). Se espera que el Gobierno de Nicaragua reciba por el canal 10 millones de dólares anuales durante 10 años (*The Guardian*, 2013).

En el Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha firmado un memorando de entendimiento con el Ministerio de Asuntos Territoriales, Transporte y Asuntos Marítimos de la República de Corea para actualizar los planes de desarrollo de cuatro puertos peruanos (los de Iquitos, Ilo, Salaverry y San Juan de Marcona) (*Shipping Seenews*, 2013). Según la

Autoridad Portuaria Nacional, el sector portuario del Perú recibirá más de 2.000 millones de dólares de inversión de aquí a 2015. Entre las inversiones previstas en los puertos públicos cabe mencionar la primera fase del programa de inversión de 617 millones de dólares de DP World en la terminal de contenedores Muelle Sur del Puerto de Callao, en Lima, 228 millones de dólares para Terminales Portuarias Euroandinos del Puerto de Paita y 332 millones de dólares de Perú LNG en la terminal de exportación de gas natural licuado de Pampa Melchorita (*Fruitnet*, 2011). Desde el 1 de agosto de 2011, fecha en que entró en vigor un acuerdo bilateral de comercio, las exportaciones coreanas al Perú han crecido el 29%, entre otras, las de mineral de hierro han crecido el 263%, las de televisores en color el 268%, las de productos petroquímicos el 57% y las de vehículos automóviles de pasajeros el 42,5% (alrededor de un tercio de los automóviles nuevos vendidos en el Perú se fabricaron en la República de Corea). Otros sectores que han recibido inversiones de la República de Corea son los del petróleo, los hidrocarburos y la minería (*Financial Times*, 2013c).

En los Estados Unidos, la Autoridad Portuaria de Virginia recibió de APM Terminals una oferta no solicitada de 3.900 millones de dólares por explotar sus terminales marítimas durante 48 años, así como una oferta de JP Morgan de 4.660 millones de dólares en una subasta por una concesión de 50 años. La oferta competidora de JP Morgan la presentó originalmente RREEF America, que forma parte del Grupo Deutsche Bank. Carlyle Infrastructure Partners, una unidad de inversión en infraestructura del Grupo Carlyle, presentó una tercera oferta, que retiró (*Suffolk News-Herald*, 2013). Al final, la autoridad portuaria rechazó todas las ofertas y optó más bien por racionalizar la gestión y la situación financiera. Se considera que el interés extranjero por los puertos de Virginia y otros puertos de la Costa Este de los Estados Unidos se debe a que la ampliación del Canal de Panamá significará que unos buques mayores requerirán mejores infraestructuras portuarias, lo que probablemente beneficie a esta región. El puente de Bayonne, en Nueva York, va a ser elevado para permitir que buques mayores accedan a la terminal marítima del puerto de Newark-Elizabeth, el mayor puerto de contenedores de la Costa Este.

Asia

En Asia, los proyectos de desarrollo portuario están impulsados en gran medida por la importación de

materias primas y el crecimiento de la producción industrial. China sigue estando a la cabeza a nivel mundial en términos de tráfico y de eficiencia de sus puertos y cada vez más ofrece conocimientos y experiencia en la construcción y gestión de puertos. En la medida en que en China suben los costes laborales, algunos de los procesos de producción se están trasladando a los países vecinos y las empresas chinas pueden sacar provecho de este cambio en las pautas de comercio para ofrecer otros servicios de mayor valor añadido, como su experiencia en la construcción de puertos.

En Camboya, se inauguró oficialmente en 2013 una nueva terminal de carga en la capital para responder al fuerte incremento de los embarques en los puertos del país. La nueva terminal se encuentra en el distrito de Kien Svay, provincia de Kandal, a unos 30 kilómetros del puerto actual de Phnom Penh, y ha costado más de 28 millones de dólares. La financió el gobierno chino y, cuando se termine la segunda fase de construcción, podrá mover 300.000 TEU (*PortCalls Asia*, 2013).

En la India, se están estudiando planes para permitir a los puertos públicos alquilar terrenos a empresas privadas para que establezcan parques industriales o zonas económicas especiales que generen más comercio. La propuesta afectaría a 12 de los puertos principales (Chennai, Kochi, Ennore, Jawaharlal, Nehru, Kolkata (que incluye Haldia), Kandla, Mormugao, Mombay, Nueva Mangalore, Paradip, Tuticorin y Visakhapatnam), que tienen capacidad para mover 740 millones de toneladas de carga al año y suman en torno al 58% del comercio exterior de la India transportado por vía marítima. La política propuesta para los terrenos pertenecientes a los puertos es que, con el acuerdo de los miembros de sus consejos de administración, estos los puedan arrendar por un período de 30 años. Los arrendamientos de más de 30 años y hasta 99 años deberán ser propuestos por el consejo de administración del puerto al Ministerio de Transporte Marítimo para su aprobación por el Comité (*Livemint*, 2013b). El Comité de Asuntos Económicos del Gabinete estudia también dos proyectos de desarrollo portuario en otros lugares de la India. Uno de los puertos, llamado Dugarajapatnam, está situado a 45 kilómetros de Gudur y a unos 140 kilómetros al norte del puerto de Chennai. El puerto propuesto, que ocuparía unas 5.000 hectáreas y tendría un tráfico previsto de 50 millones de toneladas al año, sería el segundo mayor puerto de Andrah Pradesh controlado por el

Gobierno Central, después del de Visakhapatnam. El otro proyecto de puerto, ligeramente mayor, con un tráfico previsto de 54 millones de toneladas al año, estaría situado en Sagar, en Bengala Occidental. Los puertos forman parte de la “política de apertura hacia Oriente” del Gobierno, con la que se pretende triplicar la capacidad de carga del país, hasta 3.130 millones de toneladas en 2020, por medio de alianzas entre el sector público y el privado (*The Hindu*, 2013). Un poco más de un quinto de la carga está contenedorizado en la India, lo que representa aproximadamente la mitad del promedio mundial (*The Economist*, 2013a). El Gobierno tiene previsto aumentar este porcentaje mediante el desarrollo de instalaciones para contenedores a lo largo de la costa oriental, en los puertos de Ennore, Kakinada, Karaikal, Kattupalli y Krishnapatnam (*Drewry Container Insight*, 2013).

También en la India se está estudiando un proyecto de directrices que permitan que los puertos principales fijen sus propias tarifas en base a las condiciones de mercado. Actualmente las tarifas son establecidas por la Autoridad de Tarifas de los Puertos Principales. Se considera que el sector privado aguarda a que se produzca la decisión final sobre cómo calcular las tarifas antes de realizar inversiones. De hecho, se ha dicho que esta es una de las razones fundamentales por las que no ha habido ofertas privadas en los tres concursos recientes de proyectos portuarios en Chennai, Tuticorin y Visakhapatnam (*Business Standard India*, 2013). Se ha propuesto que la nueva estructura de tarifas se corrija anualmente y en parte se fije en base al índice de inflación. Es interesante que se plantee que las estadísticas sobre tráfico de carga, rendimiento diario de los atraques, promedio de tiempo de inmovilización de los buques, promedio de tiempo de espera antes de amarrar, porcentaje de tiempo muerto sobre el total de tiempo de amarre de los buques, así como las tarifas reales impuestas en los muelles o terminales de cada uno de los principales puertos de titularidad pública se publiquen dentro de los 15 días posteriores al final de cada mes (*The Economic Times*, 2013). Sin embargo, hay quien sostiene que los puertos indios están demasiado regulados y que los puertos privados del país son más rentables que los puertos del estado, por lo que proponen que el camino a seguir sea una mayor liberalización (*Lloyd's List*, 2013a).

En Myanmar, el puerto actual de Yangón ha modernizado sus instalaciones y se precisan nuevas infraestructuras portuarias para contribuir a que el país se integre mejor en la arena del comercio internacional.

Sin embargo, todavía hay mucha incertidumbre sobre dónde situar estas instalaciones portuarias nuevas. Se han planteado dos sitios posibles, uno en Kyaukphyu, al norte de Yangón, donde están terminando de construirse unas conducciones de petróleo y de gas, que recorren Myanmar hasta la provincia china de Yunnan, y otro en Dawei, al sur, que está solo a 250 kilómetros de Bangkok y podría convertirse en una fuente valiosa de carga en tránsito. Deben seguir estudiándose aspectos como la demanda, los ingresos, las inversiones, los plazos de ejecución o cuestiones técnicas (*The Vancouver Sun*, 2013). Para atender directamente a Yangón se construirá, al sur de la ciudad, un puerto fluvial nuevo de 200 millones de dólares, denominado Thilawa (*The Economist*, 2013b).

En Sri Lanka, se ha iniciado en 2013 la primera fase del plan de ampliación de la terminal de contenedores del puerto de Colombo y está previsto que la última fase finalice en 2016. El puerto tiene una profundidad de 18 metros y una grúa pórtico con alcance de 24 contenedores, lo que le permite atender a los portacontenedores más grandes, como los buques de la clase Triple E de Maersk. La terminal nueva estará en mejor posición para atender la carga procedente y con destino a los puertos de la India, aunque seguirá aumentando la competencia entre los puertos de la región (*Drewry Container Insight*, 2013).

En Tailandia, se ha promulgado una nueva legislación relativa a las alianzas entre el sector público y el privado para acelerar el ritmo de ejecución de los proyectos. En la legislación se establece un plazo límite de 180 días para que el ganador de una licitación pública firme el contrato, y se establece un comité que examine los planes estratégicos de desarrollo quinquenales. Este comité estará compuesto por 17 miembros y estará dirigido por el Primer Ministro. En la nueva legislación se establece también que los miembros del comité no podrán formar parte de la junta directiva de las compañías que ganen los concursos públicos hasta tres años después de haber dejado de pertenecer al comité. La legislación anterior relativa a las alianzas entre el sector público y el privado, de 1992, afectó solo a 40 proyectos mientras estuvo vigente, 33 de ellos entre el sector privado y organismos estatales nacionales, y 7 de ellos entre el sector privado y autoridades provinciales (*The Nation*, 2013).

Las reformas de las infraestructuras del país comprenden la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad, cuatro puertos más y otras infraestructuras de transporte durante los próximos siete

años, sumando una inversión de 67.600 millones de dólares. Los puertos estarán situados en las orillas del principal río de Bangkok, en el golfo de Tailandia y en las costas del mar de Andamán. El gobierno ha afirmado que los proyectos van a impulsar el crecimiento económico de Tailandia un 1% al año y crear 500.000 puestos de trabajo. Al pedir prestados fondos en el extranjero, pueden evitarse los retrasos provocados por el proceso anual de aprobación de los presupuestos del gobierno, lo que mitigará la preocupación de los inversores por los posibles retrasos de los proyectos. La financiación de proyectos con cargo a los presupuestos anuales puede ser problemática si se produce un cambio de gobierno o de política, puesto que se podría cambiar de planes. La posibilidad de endeudarse en el extranjero permitirá a los inversores privados planificar con más confianza sus inversiones en el desarrollo de infraestructura (*Sea News Turkey*, 2013).

Europa

En Europa, las novedades en los puertos tienen que ver principalmente con la construcción de terminales nuevas dentro de los puertos ya existentes, antes que desarrollar nuevos emplazamientos. Por lo tanto, gran parte del proceso de reforma tiene que ver más con aspectos organizativos y de gestión de los puertos.

En Bélgica, hubo que revisar las prácticas de organización destinadas a mejorar el rendimiento. DP World y sus socios, que explotan la terminal de Amberes (Antwerp Gateway), y la terminal Deurganck, de PSA, deben a la Autoridad del puerto de Amberes unos 70 millones de euros (93 millones de dólares) por sanciones debidas al bajo rendimiento, principalmente a consecuencia del descenso de los volúmenes de carga causado por la recesión mundial (Dynamar B. V., 2012)¹.

Los acuerdos de concesión para explotar terminales de contenedores pueden incluir cláusulas que detallen los volúmenes mínimos de tráfico. Si el tráfico es inferior a estos mínimos, el arrendatario, el operador de la terminal, debe compensar al propietario de los terrenos, normalmente la autoridad portuaria. Sin embargo, la Autoridad del Puerto de Amberes ha anunciado que va a reducir las sanciones por bajo rendimiento impuestas a la terminal de Amberes de DP World y la terminal Deurganck de PSA por no haber alcanzado los volúmenes fijados contractualmente a,

respectivamente, 4 millones de euros (5,1 millones de dólares) y 9,47 millones de euros (12,1 millones de dólares) (Dynamar B. V., 2013b).

La Comisión Europea ha lanzado una iniciativa nueva para mejorar el funcionamiento de 319 puertos marítimos fundamentales. El objetivo de las directrices es promover cambios legislativos que ayuden a los operadores portuarios a modernizar sus servicios e instalaciones y que también les otorguen una mayor autonomía financiera. Actualmente, el 74% de los bienes que entran o salen de Europa se transporta por mar y una quinta parte de este volumen circula por solo tres puertos: Rotterdam, Hamburgo y Amberes. Esta concentración produce congestión del tráfico y genera costes adicionales a las navieras, los operadores de transporte y los consumidores. La nueva propuesta habrá podido ahorrar a la economía europea 10.000 millones de euros (12.800 millones de dólares) en 2030 y contribuir al desarrollo de nuevas conexiones marítimas de corta distancia (*Europa*, 2013). La propuesta excluye de las normas de acceso a los mercados la manipulación de carga y los servicios de pasajeros. Se contempla la creación de un nuevo Comité de Diálogo Social que se encargaría de las reformas laborales. Está previsto que se impongan medidas más estrictas para controlar la adjudicación de concesiones y contratos públicos, así como los procedimientos financieros, para aumentar la transparencia en la forma en que se fijan las tarifas. El proyecto amplía la libertad de los puertos para aplicar tarifas por el uso de infraestructura y reducir las cantidades a pagar por los buques que tienen mejores prestaciones ambientales (Lloyd's List, 2013b).

En los Países Bajos, la zona de ampliación Maasvlakte 2 del puerto de Rotterdam ya se ha abierto al tráfico marítimo, lo que brinda acceso a este lugar por carretera, ferrocarril y mar. A finales de 2013 comenzarán los transbordos de buque a buque. La construcción de dos terminales de contenedores en Maasvlakte 2, una explotada por la terminal Rotterdam World Gateway, a su vez liderada por DP World, y la otra por APMT, con sede en los Países Bajos, está previsto que finalice a finales de 2014 y entre en funcionamiento (*Lloyd's List*, 2013a).

D. EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO DE LOS PUERTOS

La eficiencia de los puertos puede ayudar a reducir los costos del transporte al contribuir a que las mercancías entren y salgan de los mercados de una manera más eficaz en términos de tiempo y de rentabilidad. La UNCTAD tiene una serie de mandatos de los países miembros en los que se considera necesario que ayude a los países en desarrollo a reducir sus costos de transporte (párrafos 57, 121, 165 y 166 del Acuerdo de Accra y párrafos 45, 47 y 48 del Mandato de Doha), así como un largo historial de trabajo en reformas portuarias. Hasta ahora se puso mucho interés en ayudar a los puertos a definir indicadores de eficiencia que les permitan hacer mediciones y establecer registros. El siguiente paso lógico es que los países compartan sus datos para definir las lecciones aprendidas y las prácticas óptimas. La observación de los logros de puertos de tamaño similar puede propiciar una mejor gestión y una reducción de los costos del transporte.

El volumen considerable de los datos recogidos por los puertos no solo aporta información sobre la carga sino también sobre los activos y el uso/rendimiento y mantenimiento del equipo. Estos datos son utilizados por los administradores de los puertos para supervisar su rendimiento y planificar las necesidades futuras. Sin embargo, los puertos suelen valorar su rendimiento en base a una observación interna y con una perspectiva histórica, es decir, se valoran a sí mismos en el presente remitiéndose a su propia situación en el pasado, no frente a los resultados actuales de sus competidores. En algunos países es obligatorio que los puertos envíen sus datos al Gobierno nacional para que los analice. En la sección C anterior (Novedades recientes en los puertos), se ofreció el ejemplo de cómo el Gobierno de la India recopilaba estadísticas portuarias. Sin embargo, muchos países en desarrollo solo tienen un puerto principal y resultan imposibles las comparaciones con otros puertos. A pesar de toda la actividad desplegada para mantener registros, no suele ser habitual que la información se publique a escala de los puertos o a escala nacional, por no decir a escala mundial. Los puertos pueden resistirse a publicar datos si no existen presiones para que así lo hagan y no obtienen ningún beneficio directo a cambio. Esta observación es importante porque no es probable que la situación cambie sin

una intervención externa si los puertos no tienen un claro beneficio.

Esta intervención externa se produjo a principios de 2013, cuando el *Journal of Commerce*, en asociación con Ocean Shipping Consultants, recogieron datos de 17 compañías de transporte marítimo de línea, que recalcan en 650 puertos, para elaborar una clasificación de los puertos por productividad (*Journal of Commerce*, 2013). El análisis de estos datos permite comparar la productividad de los puertos de contenedores por regiones, tal y como se muestra en el gráfico 4.1. Los resultados indican que el rendimiento de los puertos se ha evaluado en base al número de movimientos de grúa en los muelles por hora en grandes regiones geográficas. No se puede acceder libremente a los datos brutos ni a las fórmulas de los cálculos. El estudio refleja grandes variaciones del promedio de tiempo que exige la manipulación de la carga, dado que en los puertos africanos se producen 19 movimientos de grúa por hora y 71 en los puertos de Asia Septentrional. Una limitación importante es que los puertos no pueden ver cómo están clasificados en comparación con otros puertos, aunque en algunas listas selectivas se hagan comparaciones entre puertos; otra limitación es que solo tiene en cuenta el movimiento de contenedores, que representa en torno al 15% del tráfico portuario mundial. El factor más importante es que no sean los puertos los únicos que tengan datos de su actividad. Los usuarios de los puertos recogen también datos sobre el rendimiento de los puertos y si los puertos no enseñan sus propias estadísticas les resultará difícil rebatir cualquier acusación de ineficiencia.

Para los puertos una forma de avanzar consistiría en publicar sus propios datos y no depender de las evaluaciones de su rendimiento realizadas por los usuarios. El desafío para los responsables políticos reside en convencer a los puertos para que compartan sus datos voluntariamente. Podrían plantearse sistemas oficiales de recogida de datos a nivel nacional, pero ello no garantiza que también lo hagan los demás países. Todavía seguiría siendo necesario crear un fondo común de datos que facilite la publicación de estos para un análisis independiente que podría realizar la Port Performance Research Network, una red informal compuesta por académicos de distintas instituciones de todo el mundo que se reúnen anualmente en paralelo con la Asociación Internacional de Economistas Marítimos. La publicación de los datos

Gráfico 4.1. Comparación de la productividad de los puertos por región (2013)



Fuente: *Journal of Commerce* y Ocean Shipping Consultants.

brutos daría también a los puertos la posibilidad de hacer su propio análisis en lugar de tener que aceptar las comparaciones impuestas. Por tanto, los puertos que puntuasen más bajo en las evaluaciones generales podrían tener una evaluación más significativa al compararse con sus rivales o con puertos de otras regiones.

¿Qué datos recoger?

Volumen y tiempo son los dos aspectos fundamentales para medir el rendimiento. El volumen, que es una medida del tráfico, o producción, de un puerto, se expresa en unidades (TEU) o en peso (toneladas). El tiempo que las mercancías pasan en puerto es también una cifra útil que resulta fácil de comparar. Ejemplos de medición del tiempo en puerto son el tiempo que pasa el buque amarrado al muelle, el tiempo de espera, los niveles de ocupación de los muelles, el tiempo de trabajo en los muelles, el tiempo

que la carga está parada en los muelles y el número de movimientos de grúa por hora. Por tanto, el centro primario de atención cuando se compara el rendimiento de los puertos a nivel mundial será, inicialmente, el tiempo y el volumen. Medir el tiempo que los buques pasan en puerto y el volumen de carga manejada parece un primer paso factible para hacer una evaluación mundial del rendimiento de los puertos. Los datos deberían también abarcar todos los tipos de carga y no solo los contenedores.

E. CONCLUSIONES

En el mundo siguen produciéndose novedades en los puertos a pesar de, o quizá a consecuencia de, la incertidumbre de la economía mundial. Los puertos generalmente se consideran como inversiones a largo plazo que ofrecen beneficios constantes y de ahí su atractivo para los gestores de activos a largo plazo. Al mismo tiempo, los puertos exigen cada vez más

capital pues el crecimiento de las ciudades genera limitaciones espaciales que obligan a hacer planes de ampliación adentrándose en el mar y la complejidad de las superestructuras para la manipulación de la carga y de las operaciones que esto conlleva hacen también que suba el precio del desarrollo. Sin embargo, los países en desarrollo pueden beneficiarse de la necesidad que tienen las carteras de inversión de encontrar negocios estables a largo plazo y de la experiencia de los operadores internacionales de terminales que han perfeccionado sus técnicas en algunos de los puertos

con más volumen del mundo y que necesitan nuevos mercados donde invertir. Sin reformas en los puertos, los países se van a encontrar en una situación difícil para poner sus mercancías en los mercados a precio competitivo y para satisfacer sus necesidades a un precio razonable. La eficiencia de los puertos, que es un tema que preocupa a muchos países en desarrollo y a la UNCTAD, se convertirá en una realidad gracias a la proliferación actual de prácticas de recogida de datos, ya sea por iniciativa de los propios gestores portuarios o por la de los usuarios de los puertos.

REFERENCIAS

- AfricaInvestor* (2013). "China builds the biggest port in Africa". 8 de abril.
- Awareness Times* (2013). "\$6Billion Chinese investment for Sierra Leone". 13 de mayo.
- Bacchiocchi GG (2012). *The project bond evolution: Port of Paita case study*. Latin Infrastructure Quarterly. Issue 4. Junio.
- Bond D. L., Platz D. y Magnusson M. (2012). *Financing small-scale infrastructure investments in developing countries*. DESA Working Paper No. 114. ST/ESA/2012/DWP/114. Mayo.
- Business Standard India* (2013). "Private bidders give port sector a miss". 11 de mayo.
- Cameroon Tribune* (2012). "Cameroon: Cam Iron gets mining convention for Mbalam iron project". 30 de noviembre.
- CATRAM (2013). *Market study on container terminals in West and Central Africa*. Final report – MLTC/CATRAM. 23 de enero. 1–133.
- Cayman Net News* (2012). "China Harbour wins major Ghana port project". 27 de septiembre.
- CNNMoney* (2012). "Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company". 27 de septiembre.
- Commonwealth Business Council (2013). *Africa Infrastructure Investment Report*. ISBN 978-0-9570432-6-8. Londres. Marzo.
- Daily Nation* (2012). "Sh1bn set aside for free port project". 5 de diciembre.
- Dredging Today* (2013). "Dredging Today – Côte d'Ivoire: CHEC Signs EPC Contract for Abidjan Port Dredging". 24 de enero.
- Drewry Container Insight* (2013). "Competition heating up on India's East Coast. 17 de marzo.
- Dynamar B.V. (2012). *DynaLiners Weekly*. 21 de diciembre.
- Dynamar B.V. (2013a). *DynaLiners Weekly*. 5 de abril.
- Dynamar B.V. (2013b). *DynaLiners Weekly*. 29 de marzo.
- Engel EM, Fischer RD y Galetovic A (2010). *The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision*. *EIB Papers*. 15(1): 40–69.
- Europa* (2013). Press release – Commission proposes upgrade for 300 key seaports. 23 de mayo.
- Financial Times* (2013a). "Pension funds wary of UK infrastructure". 7 de febrero.
- Financial Times* (2013b). "Sundance calls off takeover by Hanlong". 9 de abril.
- Financial Times* (2013c). "Peru: the South Koreans are coming. Beyondbricks blog". 4 de mayo.
- Fruitnet* (2011). "Peru to boost port investment". 16 de marzo.
- Group of 30 Working Group (2013). *Long-term Finance and Economic Growth*. ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty. Washington D.C.
- Haven Gateway Partnership (2010). "The economic impact of the ports, transport and logistics industry on the Haven Gateway area". Colechester, Reino Unido.
- Holman Fenwick Willan LLP (2013). *Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP*. Londres.
- Journal of Commerce* (2013). "Introducing JOC port productivity". *Journal of Commerce*. 14(3).
- Livemint* (2013a). "Tax-free bonds issued by ports get poor response". 19 de marzo.
- Livemint* (2013b). "Policy aims to attract port infrastructure investments". 21 de abril.
- Lloyd's List* (2013a). "Power ports. Lloyd's List – Ship Operations". 19 de junio.
- Lloyd's List* (2013b). "Brussels moves to prevent price abuse at European ports. Lloyd's List – Ports and Logistics". 23 de mayo.
- McKinsey Global Institute (2013). *Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year*. McKinsey and Company. New York. Enero.
- OCDE (2011). *Pension funds investment in infrastructure – a survey*. Septiembre. Disponible en: <http://www.oecd.org/sti/futures/infrastructureto2030/48634596.pdf>
- Oxford Economics (2013). *The economic impact of the UK maritime services sector*. *Oxford Economics*. Febrero. Disponible en: <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (consultado el 26 de septiembre de 2013).

- PMSA (2013). "Port investment. Pacific Merchant Shipping Association". Disponible en <http://www.pmsaship.com/port-investment.aspx> (consultado el 25 de septiembre de 2013).
- Port Finance International* (2013). "Chinese company to invest more than \$1.2bn in new Jamaican transshipment port - Port Finance International". 5 de febrero.
- PortCalls Asia* (2013). "Cambodia opens new container terminal". 28 de enero.
- Preqin (2012). *2012 Preqin Infrastructure Review*. Preqin.
- Preqin (2013). *Infrastructure spotlight*. Abril.
- Reuters* (2012). "BlackRock to tap infrastructure debt demand". 26 de noviembre.
- RJR News* (2013). "Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought". 30 de abril.
- Sabahonline.com* (2013). "Tanzania and China sign port development package". 27 de marzo.
- Sea News Turkey* (2013). "Bangkok seeks US\$67m loan to build infrastructure, ports and railways". 31 de marzo.
- Sea-web (2013). "News and analysis. APMT explains plans at African ports". 13 de junio.
- Shipping Seenews* (2013). "Peru to update plans for 4 ports with support from South Korea". 7 de marzo.
- Suffolk News-Herald* (2013). "VPA punts port bids". 26 de marzo.
- The East African* (2012). "Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc". 13 de diciembre.
- The East African* (2013). "With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa". 11 de mayo.
- The Economic Times* (2013). "Major ports will soon be allowed to fix market-linked tariff". 19 de marzo.
- The Economist* (2013a). "China's foreign ports – the new masters and commanders – China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression". 8 de junio.
- The Economist* (2013b). "New bay dawning". 27 de abril.
- The Guardian* (2013). "Nicaragua waterway to dwarf Panama canal". 12 de junio.
- The Hindu* (2013). "Cabinet nod for two new major ports in West Bengal, Andhra Pradesh". 9 de mayo.
- The Nation* (2013). "New act tipped to speed up projects". 27 de mayo.
- The Plain Dealer - cleveland.com (2013). "Port Authority board approves \$90 million bond deal for new Cuyahoga County headquarters". 14 de marzo. Disponible en: http://www.cleveland.com/business/index.ssf/2013/03/port_authority_board_approves.html (consultado el 25 de septiembre de 2013).
- The Vancouver Sun* (2013). "Thai-Burma port project stalled". 24 de febrero.
- World Socialist Web Site* (2013). "New Chinese president courts Africa". 28 de marzo.
- UNCTAD (1985). *Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries*. TD/B/C.4/175/Rev. 1. Publicaciones de las Naciones Unidas. Nueva York.

NOTAS

- 1 Los porcentajes de participación en la propiedad de todos los socios son los siguientes: DP World (42,5%), Zim Ports (20%), Cosco Pacific (20%), Terminal Link/CMA CGM (10%) y Duisport (7,5%).

5

NOVEDADES LEGALES Y DE REGLAMENTACIÓN

En este capítulo se ofrece información sobre algunas cuestiones jurídicas importantes y novedades recientes en la reglamentación del transporte y la facilitación del comercio, y sobre el estado de los principales convenios marítimos. Entre las cuestiones importantes que se abordan está la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) (el 20 de agosto de 2013) y del Convenio de Atenas de 2002 relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (PAL 2002) (el 23 de abril de 2014), así como una serie de novedades en la reglamentación relativa a la seguridad marítima y de la cadena de suministro, y cuestiones ambientales.

La Organización Marítima Internacional, para ayudar a aplicar un conjunto de medidas técnicas y operativas que mejore la eficiencia energética y reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional, que entró en vigor el 1 de enero de 2013, adoptó unas directrices adicionales y unas interpretaciones unificadas en octubre de 2012 y en mayo de 2013. Además, en mayo de 2013 se aprobó una resolución para promover la cooperación técnica y la transferencia de tecnología con el fin de mejorar la eficiencia energética de los buques y se llegó al acuerdo de iniciar un nuevo estudio para actualizar la estimación de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional. Sigue siendo polémica la posible introducción de medidas basadas en el mercado (MBM) para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional y el debate se ha aplazado.

Los resultados de los estudios de la UNCTAD sobre los planes nacionales de aplicación de la facilitación del comercio indican que esta sigue siendo un reto pero que los propios países en desarrollo también la consideran una esfera prioritaria para su desarrollo nacional. En el presente Informe, gracias a la identificación de importantes áreas de incumplimiento de un futuro acuerdo sobre la facilitación del comercio en la OMC, se ofrece una visión de la gama de necesidades a nivel de tiempo y recursos, y de asistencia técnica y creación de capacidad de los países en desarrollo

A. NOVEDADES IMPORTANTES EN LA NORMATIVA DEL TRANSPORTE

1. Entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006

El MLC 2006, después de que la Federación de Rusia y Filipinas lo ratificaran el 20 de agosto de 2012, entró en vigor el 20 de agosto de 2013¹. El Convenio, que se adoptó en 2006 bajo los auspicios conjuntos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), refunde y actualiza más de 68 normas laborales internacionales para la gente de mar, estableciendo sus responsabilidades y derechos respecto de cuestiones laborales y sociales en el sector marítimo. Se considera que es un cuarto pilar importante que complementa los otros tres convenios principales de la OMI, a saber, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulaciones y guardia para la gente de mar (STCW), de 1978, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

Con el MLC 2006 se pretende lograr unas condiciones de trabajo dignas para los más de 1,2 millones de gente de mar en el mundo y establecer unas condiciones de competencia justas para las navieras. Después de su entrada en vigor, la gente de mar que trabaja en aproximadamente el 70% del tonelaje mundial vinculado al transporte marítimo internacional estará cubierta por este Convenio nuevo. En el Convenio se establecen unos requisitos mínimos para casi todos los aspectos de las condiciones de trabajo de la gente de mar y un mecanismo fuerte de cumplimiento y aplicación basado en la inspección y certificación por parte del Estado del pabellón de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.

El Convenio está dividido en tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí: los artículos, el Reglamento y el Código. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Estados Miembros que hayan ratificado el Convenio². En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (disposiciones obligatorias) y la parte B (orientaciones no obligatorias)³. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco títulos que contienen grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular, incluidos: a) requisitos

mínimos para trabajar a bordo de buques; b) condiciones de empleo; c) alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; d) protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social; y e) cumplimiento y control de la aplicación⁴.

En el MLC 2006 también se establecen determinadas obligaciones documentales de los Estados Miembros. Conforme a ello, cada Estado Miembro deberá exigir que en sus buques de arqueo bruto igual o superior a 500 TB que efectúen viajes internacionales se lleve y se mantenga al día un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima, ajustándose al modelo prescrito en el Código⁵. Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado son las siguientes:

- Edad mínima;
- Certificado médico;
- Calificaciones de la gente de mar;
- Acuerdos de empleo de la gente de mar;
- Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado;
- Horas de trabajo y de descanso;
- Niveles de dotación del buque;
- Alojamiento;
- Servicios de esparcimiento a bordo;
- Alimentación y servicio de fonda;
- Salud y seguridad y prevención de accidentes;
- Atención médica a bordo;
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo;
- Pago de los salarios.

Recientemente la OIT ha publicado dos manuales para ayudar a los Estados Miembros a cumplir las obligaciones que les impone el MLC 2006 (OIT, 2012a; OIT, 2012b). El primero contiene un modelo de disposiciones legales para la aplicación del MLC 2006 y está pensado como una ayuda para los legisladores nacionales. El segundo abarca cuestiones relacionadas con la seguridad social de la gente de mar y proporciona los antecedentes necesarios sobre el tema, así como información práctica sobre la aplicación del Convenio. También es importante destacar

la guía para operadores de buques sobre el control por el Estado del puerto, publicada por la organización mundial de armadores, la Cámara Naviera Internacional (ICS) (ICS, 2013).

Cabe mencionar también que está programada para comienzos de 2014 la primera reunión del Comité Tripartito Especial, que tiene el mandato de someter el Convenio a un examen continuo, para considerar, entre otras cosas, propuestas de enmienda al Código incluido en el Convenio, con objeto de abordar la cuestión de la garantía financiera para los tripulantes/gente de mar y las personas a su cargo, con respecto a la indemnización en casos de lesiones corporales, muerte y abandono⁶.

2. Entrada en vigor del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (PAL PROT 2002) reunió las 10 ratificaciones necesarias⁷ el 23 de abril de 2013 y está previsto que entre en vigor un año después, el 23 de abril de 2014⁸. El Protocolo de 2002 revisa y actualiza el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974 (PAL 1974)⁹, en el que se establece un régimen de responsabilidad aplicable al transporte de pasajeros, incluidos los casos de daños personales o de muertes en el mar. El PAL 1974 revisado por el PAL PROT 2002 es lo que se conoce como el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002 (PAL 2002)¹⁰.

El PAL 2002 introduce algunas modificaciones importantes en el régimen de responsabilidad, entre las que cabe citar¹¹:

- a) El PAL 2002 sustituye el sistema de responsabilidad del Convenio de 1974 basado en la existencia de culpa por un sistema de responsabilidad basado exclusivamente en la existencia de un incidente relacionado con navegación (esto es, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque), sujeto a muy pocas excepciones en favor de incidentes de fuerza mayor.

En consecuencia, el transportista será responsable de las pérdidas ocasionadas por las lesiones o la muerte de un pasajero,

independientemente de que exista culpa, hasta un máximo de 250.000 Derechos Especiales de Giro (DEG) por dicho pasajero en cada caso concreto; si las pérdidas o el daño exceden de ese límite, el transportista será también responsable hasta un máximo de 400.000 DEG por pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a su culpa o negligencia, ni a la de sus empleados¹². A modo de comparación, bajo el PAL 1974 el límite de la responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero estaba fijado en 46.666 DEG por pasajero. Una cláusula de exención permite a los Estados Partes mantener o introducir unos límites de responsabilidad superiores (o una responsabilidad ilimitada) en caso de que los transportistas estén sujetos a la jurisdicción de sus tribunales.

- b) Para garantizar que las demandas sean atendidas debidamente, los transportistas deberán tener un seguro u otro tipo de garantía financiera para cubrir los límites de la responsabilidad civil que impone el Convenio en caso de muerte o de lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no debe ser inferior a 250.000 DEG por pasajero en cada caso concreto. Todo buque de pasaje que navegue dentro de una zona donde se aplique el PAL 2002 deberá llevar un certificado que acredite que tiene el seguro u otra garantía financiera en vigor; si un buque no está asegurado o no obtuvo el certificado, se le impondrán sanciones¹³.
- c) Respecto de la pérdida o el daño del equipaje, el límite de la responsabilidad del transportista en virtud del PAL 2002 variará en función del tipo de equipaje (equipaje de camarote, vehículos y equipajes transportados en el interior de estos o sobre ellos, y otros equipajes)¹⁴.
- d) El PAL 2002 introduce el procedimiento de aceptación tácita para enmendar los límites de la responsabilidad, de manera que cualquier incremento futuro de los límites pueda entrar en vigor de forma más sencilla¹⁵.

La entrada en vigor del PAL 2002 refuerza considerablemente el régimen internacional de responsabilidad hacia los pasajeros, en particular en caso de lesiones o muerte. Sin embargo, a la espera de que se

produzca una adopción más amplia del PAL 2002, el marco jurídico internacional sigue siendo complejo. En este contexto cabe señalar que el PAL 1974 seguirá en vigor para los Estados Partes en el Convenio que aún no se han adherido al PAL PROT 2002¹⁶; algunos de estos Estados se han reservado el derecho de excluir la aplicación del Convenio de 1974 y aplican sus propios límites de responsabilidad cuando el pasajero y el transportista son ambos nacionales de dicho Estado¹⁷. Además, cabe señalar que una serie de Estados aún no han ratificado ni se han adherido al PAL 1974, pero han adoptado, en su legislación nacional, un régimen de limitación parecido, aunque con límites de la responsabilidad superiores¹⁸.

B. NOVEDADES REGLAMENTARIAS CON RESPECTO A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL Y OTRAS CUESTIONES AMBIENTALES

1. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y eficiencia energética

Una novedad muy importante, recogida en la edición de 2012 de *El Transporte Marítimo* (UNCTAD, 2012a), fue la adopción de un paquete de medidas técnicas y operativas¹⁹ para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional (OMI, 2011a, anexo 19). Las nuevas medidas, que introducen el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para los buques nuevos y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP) para todos los buques²⁰, se adoptaron como enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, mediante la incorporación de un capítulo 4 nuevo a este anexo, y entraron en vigor el 1 de enero de 2013. De acuerdo con el Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI, de 2009 (OMI, 2009), las medidas técnicas y operativas tienen un potencial considerable para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional²¹. Las cuestiones relativas a la reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional han seguido siendo uno de los

ámbitos principales en los que el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI ha centrado sus labores durante sus períodos de sesiones 64^o y 65^o²², celebrados durante el período objeto del presente Informe. A continuación se ofrece una información más detallada sobre las deliberaciones y los resultados pertinentes.

Eficiencia energética de los buques

El MEPC, como complemento de cuatro conjuntos de directrices (OMI, 2012a, anexos 8-11) que se habían adoptado anteriormente, durante su 64^o período de sesiones, aprobó unas directrices adicionales y unas interpretaciones unificadas para aplicar mejor las reglas obligatorias sobre eficiencia energética de los buques, establecidas en el capítulo 4 del anexo VI del Convenio MARPOL. Concretamente, el MEPC aprobó las enmiendas a las “Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) obtenido para los buques nuevos”, relativas al cálculo de la potencia del generador acoplado al eje y del motor acoplado al eje (OMI, 2012b, anexo 8). El MEPC aprobó también las directrices e interpretaciones siguientes (OMI, 2012b, anexo 7):

- Interpretación unificada de la definición de “buque nuevo” para las fases 1, 2 y 3 del marco del EEDI de conformidad con la regla 2.23 del anexo VI del Convenio MARPOL;
- Interpretación unificada de la expresión “transformación importante” de conformidad con la regla 2.24 del anexo VI del Convenio MARPOL;
- Interpretación unificada sobre el momento en que los buques existentes deben llevar a bordo un SEEMP de conformidad con las reglas 5.4.4 y 22.1 del anexo VI del Convenio MARPOL;
- Interpretación unificada sobre la categoría que procede aplicar a los buques dedicados al transporte de jugos de fruta;
- Interpretación unificada correspondiente a la sección 2.3 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP).

Además, el MEPC aprobó:

- A reserva de que el Comité de Seguridad Marítima (MSC), en su 91^o período de sesiones, adopte la misma decisión, el proyecto de circular MEPC-MSC sobre las directrices provisionales

para determinar la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad de los buques en condiciones desfavorables (OMI, 2012c, anexo 2);

- Unas directrices provisionales para el cálculo del coeficiente “fw” en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas (OMI, 2012c, anexo 3); y
- Una enmienda a las “Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del EEDI”²³ (OMI, 2012b, anexo 9).

El MEPC, en su 65º período de sesiones de mayo de 2013:

- Aprobó un proyecto de enmiendas al anexo VI del Convenio MARPOL, con miras a su aprobación durante el 66º período de sesiones del Comité. Las enmiendas plantean: a) la ampliación de la aplicación del EEDI a los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques que transporten gas natural licuado (GNL), buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales, buques de carga rodada, buques de pasaje de carga rodada; b) los buques carentes de propulsión mecánica, las plataformas, incluidas las Instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) y las Unidades flotantes de almacenamiento (UFA), las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión, y los buques de carga con capacidad rompehielos (OMI, 2013c, anexo 13);
- Adoptó las enmiendas que actualizan las “Directrices para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)”, para incluir también los buques de carga rodada (buques para el transporte de vehículos), buques de carga de transbordo rodado, buques de pasaje de carga de transbordo rodado y buques que transporten GNL (OMI, 2013c, anexo 14);
- Tomó nota, en vistas a su aprobación en su 66º período de sesiones, de las enmiendas definitivas a las “Directrices de 2012 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos”;
- Aprobó las enmiendas a la interpretación unificada de la circular MEPC.1/Circ.795 para actualizarla

respecto del requisito del SEEMP, excluyendo las plataformas (incluidas las IFPAD y las UFA), las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión, y cualquier otro tipo de buque sin medios de propulsión;

- Adoptó las “Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables”, cuya finalidad consiste en prestar asistencia a las Administraciones y organizaciones reconocidas en la tarea de verificar que los buques que cumplen las prescripciones del EEDI establecidas en la regla 21.5 del anexo VI del Convenio MARPOL disponen de la potencia de propulsión instalada suficiente para mantener la maniobrabilidad en condiciones desfavorables (OMI, 2013c, anexo 16);
- Aprobó las “Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido”, cuyo objetivo es ayudar a fabricantes, constructores y propietarios de buques, verificadores y otras partes interesadas en el EEDI de los buques a tratar las tecnologías innovadoras de eficiencia energética para calcular y verificar el EEDI obtenido, en las que se abordan sistemas como el de lubricación por aire, sistemas de propulsión eólica, sistemas de recuperación del calor residual para la generación de electricidad y sistemas de generación de energía fotovoltaica (OMI, 2013d);
- Adoptó las “Directrices de 2013 para el cálculo de los niveles de referencia que se utilizarán para el EEDI para buques de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales” (OMI, 2013c, anexo 17);
- Adoptó las enmiendas a las “Directrices de 2012 sobre el reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI)” (OMI, 2013c, anexo 18), para hacer referencia a la medición de las condiciones del mar.

El MEPC refrendó también el plan de trabajo actualizado para seguir su labor de desarrollo del marco del EEDI para los tipos y tamaños de buque, así como para los sistemas de propulsión que no abarcan las prescripciones actuales del EEDI, y para tomar en consideración unas directrices sobre la propulsión necesaria para mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones adversas (OMI, 2013e, anexo 9).

Por último, cabe señalar que el MEPC decidió incluir un subpunto en el marco del punto 4 del orden del día (“Contaminación atmosférica y eficiencia energética”), a fin de examinar medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional y constituir un grupo de trabajo en su 66° período de sesiones en relación con este subpunto del orden del día (OMI, 2013c, párrs. 4.136 y 4.147). La decisión se tomó a raíz de los debates sobre una propuesta enmendada para establecer unas normas de eficiencia energética adecuadas para los buques nuevos y los existentes a través de un enfoque por fases, que empieza con una fase de recolección de datos²⁴.

Cooperación técnica y transferencia de tecnología

En el capítulo 4 del anexo VI del Convenio MARPOL, adoptado en julio de 2011, se incluye la regla 23 sobre “Fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques”. De acuerdo con esta regla, las administraciones, en colaboración con la OMI y otros organismos internacionales, fomentarán y proporcionarán ayuda, directamente o por conducto de la OMI, según proceda, a los Estados, en especial a los Estados en desarrollo que soliciten asistencia técnica. En la regla también se obliga a las administraciones a que cooperen activamente entre sí y que, de conformidad con sus leyes, reglamentos y políticas nacionales, fomenten “el desarrollo y la transferencia de tecnología y el intercambio de información para los Estados que soliciten asistencia técnica, especialmente los Estados en desarrollo, con respecto a la implantación de medidas para cumplir las prescripciones del capítulo 4” [del anexo VI del Convenio MARPOL].

Cuando se aprobó el capítulo 4, el MEPC acordó elaborar una resolución vinculada a la aplicación de la regla 23 y de las demás medidas de eficiencia energética. Tras mucho debate a lo largo de varias sesiones de trabajo, la labor se completó y, durante su 65° período de sesiones, el MEPC aprobó la resolución MEPC.229(65) sobre “fomento de la cooperación técnica y la transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques” (OMI, 2013c, anexo 4). En el preámbulo de la resolución se hace referencia a los principios de la OMI de no discriminación y de trato no más favorable²⁵, y al principio de responsabilidades

comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades consagrado en la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto²⁶.

En la resolución se pide a la OMI que, a través de sus distintos programas, facilite asistencia técnica a los Estados Miembros para potenciar la cooperación en el ámbito de la transferencia de tecnologías de eficiencia energética, en particular a los países en desarrollo, y siga ayudando a obtener fondos para la creación de capacidad y el apoyo a los Estados, en particular a los Estados en desarrollo, que hayan solicitado la transferencia de tecnología²⁷.

En la resolución se insta también a los Estados Miembros con capacidad para ello y a reserva de sus leyes, reglas y políticas nacionales respectivas, “a que fomenten... la prestación de apoyo a los Estados en desarrollo en particular... con respecto a los siguientes ámbitos, entre otros:

1. La transferencia de tecnologías de eficiencia energética de los buques;
2. La investigación y el desarrollo para mejorar la eficiencia energética de los buques;
3. La formación de personal para la implantación y el cumplimiento efectivos de las reglas del capítulo 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
4. El intercambio de información y la cooperación técnica en relación con la mejora de la eficiencia energética de los buques”.

En relación con la cooperación técnica y la creación de capacidad, cabe también mencionar el acuerdo alcanzado recientemente entre el Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI (PICT) y la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA) para ejecutar un proyecto de creación de capacidad en los países de Asia Oriental para dar solución a las emisiones de GEI de los buques. En el marco de este acuerdo se ha elaborado un conjunto amplio de materiales de formación para la realización de actividades de creación de capacidad sobre eficiencia energética del transporte marítimo internacional. Además, se han realizado una serie de talleres de creación de capacidad y de cursos de formación en países como Bulgaria, Indonesia, Filipinas, Malasia, la República de Corea, Tailandia, el Uruguay y Viet Nam, y la OMI está solicitando fondos adicionales de diversas fuentes, entre ellas, el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), para ampliar estas actividades²⁸.

Medidas basadas en el mercado y cuestiones conexas

Está previsto que, aunque mejore la eficiencia energética de los buques, las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional aumenten con rapidez en los próximos decenios. Para controlar este aumento se han propuesto medidas basadas en el mercado (MBM) para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional²⁹, que complementen las medidas técnicas y operativas ya adoptadas. Aunque desde hace algunos años, bajo los auspicios de la OMI, ya se hayan debatido diferentes propuestas de posibles MBM, la cuestión sigue siendo una de las más polémicas de la agenda del MEPC³⁰.

Una de las cuestiones principales que se ha abordado en los debates en la OMI sobre las MBM ha sido la de su impacto sobre los países en desarrollo y, en particular, sobre las economías remotas. En este contexto, es importante mencionar un estudio reciente (Climate Strategies y otros, 2013) en el que se cuantifica el impacto económico de las MBM en 10 economías utilizadas como ejemplo en el estudio y a escala mundial³¹. De acuerdo con los resultados del estudio, las economías estudiadas se seleccionaron porque se pensaba que iban a mostrar una incidencia relativamente grande por el hecho de ser lugares remotos o por su dependencia del transporte aéreo y marítimo internacional. Los resultados más importantes del estudio, que se recogen aquí solamente a título informativo, fueron los siguientes:

- 1) El impacto económico de las medidas basadas en el mercado (MBM) para los sectores del transporte marítimo internacional y de la aviación sobre los países en desarrollo considerados en este estudio, y a escala mundial, es reducido. La reducción del PIB es inferior al 0,01% de promedio y menor del 0,2% en casi todos los países estudiados. Las MBM que generan más ingresos tienen un impacto mayor.
- 2) El volumen y la certeza de las reducciones de CO₂ que se lograrían mediante las MBM contempladas para el período planteado en el estudio (2015-2025) son similares entre sí, aunque las más significativas serían las logradas con proyectos específicos. A largo plazo, puede que las innovaciones en la eficiencia del consumo de combustible reduzcan los costes de la reducción de las emisiones del sector y

que la reducción que eso suponga de las emisiones de CO₂ sea más importante.

- 3) En la mayoría de los casos, las MBM en el sector de la aviación tienen un impacto mayor que las vinculadas a los programas aplicados al sector del transporte marítimo. La aviación tiene una incidencia mayor en el turismo y el transporte marítimo juega un papel menos importante en el aumento de los precios, además de ser un sector que emite menos carbono.
- 4) Los países con una mayor dependencia del turismo y el comercio probablemente sufrirán un impacto económico mayor. Algunos de estos países son pequeños estados insulares en desarrollo que también son vulnerables a los efectos del cambio climático.
- 5) Los efectos económicos no deseados pueden evitarse. Sin embargo, en la medida en que los factores que los causan varían mucho de un país a otro, también las medidas aplicables varían. No obstante, una combinación de medidas adecuadas puede ser la solución para dichos efectos. Cabe plantearse exenciones, deducciones del monto global, inversiones en la eficiencia de la infraestructura y de los buques y aviones.

Los debates en la OMI sobre las medidas basadas en el mercado han sido continuos durante años, pero avanzan lentamente. En el 64° período de sesiones del MEPC se recibieron varias propuestas revisadas y actualizadas. Sin embargo, dada la escasez de tiempo, el Comité acordó aplazar el debate más a fondo al 65° período de sesiones. Además, los copatrocinadores³² de una de las comunicaciones (OMI, 2012d) proponían que se considerase cuestión prioritaria elaborar una resolución MEPC ambiciosa que garantizara el apoyo financiero, tecnológico y de creación de capacidad de los países desarrollados para la aplicación de las reglas sobre la eficiencia energética de los buques por los países en desarrollo. Los copatrocinadores consideraban que todas las demás decisiones sobre MBM debían esperar a que se adoptase la resolución y que en exámenes futuros de las MBM se habrían de tomar plenamente en consideración los posibles efectos de estas medidas en los países en desarrollo. En consecuencia, a la espera de que en el 65° período de sesiones se aprobase la resolución, el MEPC acordó aplazar el examen de las medidas de mercado y las cuestiones conexas³³.

Actualización de las estimaciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional

El MEPC, en su 63º período de sesiones, había tomado nota de que había incertidumbres en las estimaciones y proyecciones sobre las emisiones procedentes del tráfico marítimo internacional y se convino en que debería llevarse a cabo una labor adicional para facilitar al Comité información fiable y actualizada en la que pudiera basar sus decisiones. En su 64º período de sesiones, examinó un documento de antecedentes, preparado por la secretaría, relativo a la necesidad de actualizar las estimaciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional (OMI, 2012e). En dicho documento se ponía el acento en la necesidad de actualizar el inventario de emisiones de GEI dado que la estimación actual recogida en el segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009) no tenía en cuenta la contracción económica experimentada en todo el mundo desde 2008³⁴. Además, de la labor analítica llevada a cabo desde la publicación del estudio de 2009 y de la información obtenida mediante el análisis del sistema de identificación automática, así como de otras fuentes de datos relativos a las actividades marítimas, se desprendería que era posible que hubiese que volver a examinar algunos de los supuestos utilizados en aquel entonces. En el documento se proponía que la actualización se realizase a partir de la metodología desarrollada en el marco del segundo Estudio de la OMI sobre los GEI (2009) y se basase en los datos disponibles sobre la composición y el tamaño de la flota, así como en otras características técnicas de los buques. El inventario incluiría las actuales emisiones mundiales de GEI y las sustancias pertinentes que emiten los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 TB dedicados al transporte internacional.

En el informe del MEPC (OMI, 2012b) se indica expresamente que, en el marco del examen del documento presentado por la secretaría, las delegaciones manifestaron las siguientes opiniones:

- Debe llevarse a cabo una actualización de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero para el transporte marítimo internacional de manera equitativa, abierta y transparente, y en coordinación con el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico de la CMNUCC, cuyo orden del día incluye un punto específico sobre el examen de las emisiones resultantes del combustible utilizado en el transporte aéreo y marítimo internacionales, y que en dicha labor debería tenerse en cuenta el trabajo metodológico desempeñado por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC);
- Es necesario un examen más a fondo para garantizar que las estimaciones estén relacionadas con las efectuadas por otras organizaciones internacionales, que la labor tenga base científica, sea equitativa y esté equilibrada, y que se indique quiénes serán los encargados de llevarla a cabo, cómo se utilizarán los datos y qué metodología debe emplearse;
- Existe una necesidad urgente de contar con información sobre el consumo de combustible real de los buques y, por consiguiente, se destacó la necesidad de avanzar con un enfoque ascendente (actividad de los buques) de las estimaciones de las emisiones de GEI y el análisis descendente que se ha utilizado en el pasado; y que
- La vigilancia y la notificación de los datos también eran importantes³⁵.

Tras un examen más a fondo llevado a cabo por el taller de expertos³⁶ celebrado a principios de 2013, el MEPC aprobó, en su 65º período de sesiones, el mandato³⁷ del estudio de actualización y acordó que: a) el estudio de actualización debía centrarse en los inventarios mundiales que se indican en el párrafo 1.3 del mandato y, si los recursos lo permitían, debía incluir también los futuros marcos hipotéticos de emisiones que se indican en el encabezamiento y el párrafo 1.10; b) el objetivo principal del estudio de actualización debía ser la puesta al día de las estimaciones de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo internacional y, de contarse con recursos suficientes, debían tenerse en cuenta las mismas sustancias utilizadas para la estimación en el *Segundo Estudio de la OMI sobre los GEI* (2009); c) debía constituirse un comité directivo con una representación geográfica equilibrada, en el que estuviesen representados de manera equitativa los países en desarrollo y los países desarrollados, y cuyo tamaño fuese gestionable³⁸. Está previsto que el MEPC reciba el informe final del estudio de actualización a tiempo para su 66º período de sesiones, en marzo de 2014.

Cuestiones relacionadas con la OMC

En relación con las posibles MBM para el transporte marítimo internacional, el MEPC examinó, en su 64º

período de sesiones, una comunicación³⁹ en la que se defendía que las MBM presentaban incompatibilidades con las normas de la OMC (OMI, 2012f). En la comunicación se consideraba también que la conclusión a que se llegó en la tercera reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre las emisiones de GEI de los buques, de que las MBM son compatibles en principio con las normas de la OMC era prematura, dado que las propuestas de MBM no se han elaborado, en su mayoría, aún lo bastante como para respaldar dicha conclusión.

A petición del Consejo de la OMI, se pidió a la OMC que formulase observaciones sobre el documento anterior y, durante el 65º período de sesiones del MEPC, se tomó nota de la respuesta de la secretaria de la OMC (OMI, 2013h). En su respuesta, la secretaria de la OMC indicó que no estaba autorizada para interpretar las normas de la OMC, ya que esa era una facultad exclusiva de los miembros de la OMC. Sin embargo, había elaborado un documento neutral en el que se recogían las disciplinas de la OMC más relevantes para las MBM que la OMI estaba tomando en consideración⁴⁰.

Asuntos de la Conferencia Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

Con respecto a las cuestiones relativas a la CMNUCC, el MEPC, en sus períodos de sesiones 64º y 65º, tomó nota de una serie de documentos⁴¹. El Comité tomó nota también de los últimos informes de situación elaborados por la secretaria de la CMNUCC, sobre la situación actual de las negociaciones en general y de las relativas a los combustibles marinos en particular, que figuran en el anexo 11 del documento OMI (2012b) y en el anexo 20 del documento OMI (2013c).

2. Contaminación producida por buques y protección del medio ambiente

a) Novedades relativas al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996, enmendado por su Protocolo de 2010

Cabe recordar que, en 2012, la secretaria de la UNCTAD publicó un informe centrado en la

contaminación por hidrocarburos ocasionada por buques. El informe, que hace referencia a la responsabilidad y la indemnización por daños causados por la contaminación producida por hidrocarburos procedentes de buques, con un panorama general del marco jurídico internacional aplicable a los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (UNCTAD, 2012b), se elaboró para ayudar a los responsables políticos, en particular de los países en desarrollo, a entender mejor el complejo marco jurídico internacional y a evaluar los beneficios de la adopción de los últimos instrumentos jurídicos internacionales pertinentes⁴². Como se señala en el informe, la adhesión a este Convenio puede ofrecer considerables ventajas a una serie de Estados costeros en desarrollo que están expuestos a una posible contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros.

Aunque el informe esté centrado en el marco internacional de responsabilidad e indemnización por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos procedentes de petroleros, lo que se conoce como el régimen de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)⁴³, también se ponen de manifiesto algunos de los aspectos clave de dos convenios internacionales importantes, relacionados entre sí, en los que se aborda la responsabilidad y las indemnizaciones por otros tipos de contaminación ocasionada por buques. Estos son el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (BOPC 2001)⁴⁴, que abarca vertidos de hidrocarburos procedentes de otros buques que los petroleros, y el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP 1996), que aborda la responsabilidad y las indemnizaciones que se derivan del transporte de una amplia gama de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP). En abril de 2010 se aprobó un Protocolo que enmienda el Convenio SNP 1996⁴⁵, con el objetivo de dar solución a diversos problemas prácticos que llevaron a muchos Estados a no ratificar el Convenio de 1996.

Mientras que el BOPC 2001 está en vigor a nivel internacional, el Convenio SNP 1996, enmendado por su Protocolo de 2010 (Convenio SNP 2010), todavía no ha reunido el número suficiente de adhesiones para entrar en vigor. Por tanto, en la actualidad no hay

ningún régimen internacional en vigor que establezca las responsabilidades e indemnizaciones que se deriven del transporte de cargas de SNP. Esta es una cuestión que preocupa mucho, dada la posibilidad de contaminación de las costas y de daños personales o muertes que puedan producirse a raíz de un incidente en el que se transporten cargas de productos químicos o de otras SNP.

El Convenio SNP 1996 está basado en el régimen de los Fondos FIDAC y establece un sistema de indemnización de dos niveles, que ha de pagarse en caso de incidentes de contaminación en los que estén implicadas SNP, como pueden ser los productos químicos. En el primer nivel se establece la responsabilidad del propietario del buque, amparado por la cobertura del seguro obligatorio. En el segundo nivel se establece una indemnización a cargo de un fondo, que se financia por medio de las contribuciones de los receptores de SNP, para aquellos casos en que el seguro del propietario del buque no cubra un determinado incidente relacionado con una SNP o sea insuficiente para hacer frente a la reclamación.

Uno de los obstáculos principales para la ratificación del Convenio SNP 1996 han sido las dificultades que plantea uno de los requisitos principales que establece el Convenio, la presentación de notificaciones sobre "cargas sujetas a contribución", esto es, sobre la recepción en cada Estado de cargas de SNP. Otro de los obstáculos parece relacionarse con el establecimiento de un sistema de notificación de mercancías envasadas y de las dificultades para imponer el pago de las contribuciones fijadas en el Convenio para el gas natural licuado en los Estados que no son Partes. Al dar solución a estos problemas, el Protocolo de 2010 del Convenio SNP 1996 ha sido considerado como un avance importante para reforzar el marco internacional de responsabilidad por la contaminación procedente de buques. El Protocolo SNP de 2010 estuvo abierto para su firma del 1 de noviembre de 2010 al 31 de octubre de 2011 y después quedó abierto para la adhesión.

Aunque, por ahora, ningún Estado se haya adherido al Protocolo, cabe señalar que los delegados de 29 Estados acordaron un conjunto de directrices para notificar las cargas sujetas a contribución en virtud del Convenio SNP 2010 (OMI, 2013j) en un cursillo sobre notificación de SNP organizado a finales de 2012 por la OMI, en colaboración con los Fondos FIDAC⁴⁶. Las directrices pretenden ayudar a los Estados en el proceso de adhesión o ratificación del Convenio y

fueron refrendadas por el Comité Jurídico de la OMI durante su 100º período de sesiones, en abril de 2013. En ese contexto, el Comité Jurídico manifestó las siguientes opiniones:

- Las Directrices fueron el resultado de la labor de un gran número de Estados Miembros y observadores;
- Era de importancia primordial que el Convenio se aplicara de manera uniforme y que las Directrices sirvieran de ayuda en dicho proceso;
- Las Directrices no eran vinculantes, y su única finalidad era facilitar la implantación y la entrada en vigor del Protocolo SNP de 2010, en particular, por lo que respecta a la presentación por los Estados al Secretario General de la OMI de datos sobre la carga sujeta a contribución, en el momento de la ratificación del Protocolo SNP o en el de la adhesión al mismo; y
- Las soluciones propuestas en las Directrices no deberían excluir la utilización, por los Estados que lleven a efecto la implantación, de otras opciones que se prevén también en el Protocolo SNP⁴⁷.

Es de esperar que los esfuerzos conjuntos de la comunidad internacional por la entrada en vigor del Convenio SNP 2010 prosigan y finalmente tengan éxito, cubriendo así un gran hueco normativo.

b) Cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro

El Comité Jurídico de la OMI, durante su 100º período de sesiones, examinó los resultados de la segunda Conferencia Internacional sobre el régimen de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, que se celebró en Bali en noviembre de 2012 (OMI, 2013k), así como un documento que contenía principios orientativos para los acuerdos o disposiciones modelo bilaterales/regionales sobre cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación mar adentro (OMI, 2013l).

El Comité recordó su decisión anterior de continuar analizando las cuestiones de responsabilidad e indemnización relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, a fin de elaborar orientaciones que ayudasen a los Estados interesados en suscribir acuerdos bilaterales o regionales⁴⁸. Se acordó que debía ofrecerse asistencia a los Estados que requiriesen orientaciones para suscribir acuerdos bilaterales y multilaterales. Se invitó a los Estados Miembros a que enviasen a la secretaría ejemplos de legislaciones pertinentes al caso y, concretamente, de acuerdos bilaterales y regionales vigentes⁴⁹.

c) Otras novedades de la Organización Marítima Internacional

En los períodos de sesiones 64° y 65° del MEPC, se aprobaron propuestas de enmiendas y se adoptaron directrices relacionadas con la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre los óxidos de nitrógeno (NOx), el Código Técnico sobre los NOx 2008 y la aplicación del anexo V revisado del Convenio MARPOL, “Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques”. También se adoptaron dos conjuntos de directrices que, junto con los otros cuatro conjuntos de directrices ya adoptados previamente, completan la elaboración de todas las directrices a las que se refiere el texto del Convenio internacional de Hong Kong para el reciclado seguro y ambientalmente racional de buques, de 2009 (Convenio de Hong Kong). El MEPC dio también su aprobación inicial y definitiva a una serie de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se emplean sustancias activas y aprobó un proyecto de resolución para facilitar la aplicación progresiva del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de 2004 (Convenio BWM), además de publicar una serie de circulares sobre gestión del agua de lastre. En las secciones siguientes se ofrece un examen más detallado de las cuestiones pertinentes.

i) Contaminación atmosférica de los buques

Además de esforzarse por reducir la huella de carbono del transporte marítimo internacional, la OMI trabaja en la formulación de normas para reducir las emisiones de otras sustancias tóxicas que se generan al quemar combustibles del petróleo, en especial, óxidos de azufre (SOx) y NOx. Estas sustancias contribuyen considerablemente a la contaminación

atmosférica ocasionada por buques y están incluidas en el anexo VI del Convenio MARPOL⁵⁰, que se enmendó en 2008 para introducir unos controles más estrictos de las emisiones⁵¹.

Emisiones de óxidos de azufre

Como ya se informó en la edición de 2012 de *El Transporte Marítimo*, el anexo VI del Convenio MARPOL fija, con efecto a partir del 1 de enero de 2012, unos umbrales rebajados de contenido de SOx en los combustibles marinos, llevando el límite máximo mundial de azufre del 4,5% (45.000 partes por millón (ppm)) al 3,5% (35.000 ppm). El límite mundial de azufre se reducirá al 0,5% (5.000 ppm) a partir de 2020 (dependiendo de un estudio de viabilidad que se realizará en 2018)⁵². El anexo VI incluye también algunas disposiciones para la creación de zonas de control de las emisiones (ECA), donde se aplicarán controles más estrictos de las emisiones de azufre⁵³. Desde el 1 de julio de 2010, en estas ECA se fijan unos umbrales de SOx para los combustibles marinos del 1% (frente al 1,5% anterior); a partir del 1 de enero de 2015, los buques que naveguen por estas zonas tendrán que utilizar un combustible que no tenga más del 0,1% de contenido de azufre. Como alternativa, los buques deberán instalar unos sistemas de limpieza de los gases de escape⁵⁴ o utilizar cualquier otro método tecnológico para limitar las emisiones de SOx.

Recientemente, la Unión Europea ha revisado su directiva sobre el contenido de azufre de los combustibles, incluyendo de modo general las disposiciones del anexo VI del Convenio MARPOL. De acuerdo con esta directiva nueva, el límite de contenido de azufre de los combustibles marinos que se utilicen en las ECA de SOx será del 1% hasta el 31 de diciembre de 2014 y del 0,1% a partir del 1 de enero de 2015. Además, el límite de azufre del 0,5% fijado por la OMI será obligatorio en las aguas de los Estados Miembros de la Unión Europea a partir de 2020⁵⁵. Esta inclusión de una fecha determinada para la entrada en vigor de dicha prescripción (2020) ha generado dudas sobre su posible incompatibilidad con la disposición de la OMI donde se hace depender esa fecha de los resultados de un estudio de viabilidad en 2018 (Platts, 2012).

Como ya se ha señalado en el número anterior de *El Transporte Marítimo*, el sector a la vez que apoyaba las enmiendas de 2008 también manifestaba su preocupación por algunos aspectos de la aplicación de los requisitos. Entre estos cabe mencionar, en particular,

la suficiente disponibilidad de combustible que cumpla esos niveles bajos de contenido de azufre para satisfacer la demanda nueva (*MarineLink.com*, 2012).

El MEPC, en su 64º período de sesiones, examinó algunas propuestas (OMI, 2012i⁵⁶; OMI, 2012j⁵⁷) relacionadas con la evaluación de la disponibilidad de combustibles que cumplan los requisitos establecidos en la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre emisiones de SOx de los buques.

Varias delegaciones reconocieron que un estudio preliminar para la evaluación de la disponibilidad de fueloil reglamentario en 2020 podría facilitar información adicional a distintos sectores y que podría ser importante para determinar lo antes posible las medidas necesarias para garantizar la disponibilidad de fueloil reglamentario. Otras delegaciones opinaron que el estudio preliminar no podría facilitar una seguridad adicional con respecto a la disponibilidad de fueloil reglamentario dada la diferencia de los límites de azufre que presentan los combustibles objeto de estudio y la ubicación geográfica específica de las ECA en que debe utilizarse el fueloil reglamentario, y señalaron que la metodología de evaluación elaborada por el Grupo de trabajo por correspondencia contiene modelos probados que no es necesario volver a validar. El MEPC acordó que este asunto debería volver a examinarse en un período de sesiones futuro e invitó a las delegaciones interesadas a que presentaran sus propuestas en su 66º período de sesiones, en 2014.

El MEPC señaló también que en 2011, basándose en el control del promedio mundial de contenido de azufre en los combustibles marinos que se suministran a los buques, el promedio de contenido de azufre del combustible residual era del 2,65% y el del combustible refinado del 0,14% (OMI, 2012k).

Emisiones de óxidos de nitrógeno

Además de los SOx, las máquinas de los buques emiten niveles altos de compuestos perjudiciales de la fórmula general de los NOx, que tienen efectos negativos como la formación de GEI en la atmósfera y son causa de problemas respiratorios que dañan a la salud. En la OMI también se ha acordado reducir progresivamente las emisiones de NOx de las máquinas de los buques. En el caso de los buques que naveguen dentro de las ECA⁵⁸, los controles más estrictos son aplicables a los construidos a partir del 1 de enero de 2016. Estos buques deberán producir emisiones de NOx inferiores al denominado "nivel III". A los buques

que naveguen fuera de estas zonas se les aplicarán controles de nivel II⁵⁹. A diferencia de las SOx, cuyas emisiones se pueden reducir con bastante facilidad, aunque con ciertos costos, optando por combustibles con bajo contenido de azufre o con lavadores de gases de escape-SOx, se necesitan unos ajustes mayores para cumplir los requisitos del nivel III de NOx.

De acuerdo con el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (OMI, 2013m) sobre la disponibilidad de tecnologías que se presentó en el 65º período de sesiones del MEPC, se llegó a la conclusión de que las tecnologías que se podían utilizar para cumplir los límites de NOx del nivel III eran las siguientes:

- Reducción catalítica selectiva (SCR);
- Recirculación de los gases de escape (EGR);
- Utilización de GNL, ya sea como combustible mixto o alternativo;
- Otras tecnologías: inyección directa de agua; motores de aire húmedo, lavadores, lavadores con aguas tratadas; válvulas con tiempo de apertura y cierre variable; utilización del éter dimetilico como combustible alternativo.

Sin embargo, entre los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia hubo un amplio acuerdo con respecto a que la SCR puede ser la única estrategia de reducción de las emisiones capaz de lograr que se satisfagan los límites del nivel III en la mayoría, si no todos, de los motores marinos y de las máquinas de los buques. Se trata de un método de reducción de las emisiones de NOx que las reduce mediante una tecnología de uso posterior al consumo en la que se emplea un catalizador para reducir químicamente los NOx. Algunos fabricantes de motores marinos ya están vendiendo motores basados en la SCR que satisfacen los límites del nivel III (OMI, 2013m).

El MEPC, en su 65º período de sesiones:

- Consideró y aprobó el proyecto de enmiendas a la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL, sobre los NOx, propuesto para cambiar la fecha de aplicación de los requisitos del nivel III dentro de las ECA al 1 de enero de 2021, en lugar de la fecha actualmente fijada el 1 de enero de 2016. El proyecto de enmiendas se distribuirá para su examen en el 66º período de sesiones (MEPC 66), en 2014, para su adopción;
- Aprobó, con miras a su posterior adopción, el proyecto de enmiendas del Código Técnico sobre

los NOx, de 2008, en el que se aborda el uso de motores mixtos (OMI, 2013c, anexo 7);

- Adoptó unas directrices con respecto a los motores de sustitución no idénticos que no tienen que ajustarse al límite del nivel III (OMI, 2013c, anexo 8);
- Adoptó una interpretación unificada de la expresión “momento de la sustitución o adición” de un motor para la norma aplicable sobre el nivel de NOx a los efectos del suplemento del certificado IAPP (OMI, 2013c, anexo 9).

ii) Instalaciones portuarias de recepción y gestión de las basuras

Las basuras de los buques pueden ser tan peligrosas para la vida marina como el petróleo o los productos químicos. Como ya se señalaba en la edición anterior de *El Transporte Marítimo*, el 1 de enero de 2013 entraron en vigor las enmiendas aprobadas al anexo V del Convenio MARPOL, “Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques” (OMI, 2011a, anexo 13). En el anexo V revisado se prohíbe la descarga en el mar de cualquier tipo de basura, salvo si se establece otra cosa⁶⁰. También se aprobaron unas directrices para ayudar a la aplicación del anexo V revisado del Convenio MARPOL.

El MEPC, en su 65º período de sesiones, aprobó unas enmiendas a las “Directrices de 2012 para la implantación del anexo V del Convenio MARPOL”, sobre desechos electrónicos, como tarjetas electrónicas, dispositivos, ordenadores, cartuchos de impresora y semejantes, generados a bordo durante el normal funcionamiento, el mantenimiento o modernización de los buques (OMI, 2013c, anexo 28). El MEPC aprobó también el proyecto de enmiendas del formulario del “Libro registro de basuras” a que hace referencia el anexo V del Convenio MARPOL, para actualizar el registro de descargas de basura y lo distribuyó para su adopción en el MEPC 66 (OMI, 2013c, anexo 27), así como una circular sobre instalaciones portuarias de recepción adecuadas para las cargas declaradas perjudiciales para el medio marino de acuerdo con el anexo V del Convenio MARPOL (OMI, 2013n)⁶¹.

iii) Reciclaje de los buques

El MEPC, en su 64º período de sesiones, aprobó lo siguiente:

- Las “Directrices de 2012 para el reconocimiento y la certificación de los buques en virtud del Convenio de Hong Kong”⁶² (OMI, 2012b, anexo 2);
- Las “Directrices de 2012 para la inspección de buques en virtud del Convenio de Hong Kong” (OMI, 2012b, anexo 3).

Estos dos conjuntos de directrices, junto con los cuatro conjuntos de directrices adoptados anteriormente⁶³, completan el desarrollo de todas las directrices a las que se hace referencia en el texto del Convenio de Hong Kong. Las directrices tienen por finalidad ayudar a las instalaciones de reciclaje de buques y a las navieras a introducir de forma voluntaria las mejoras para cumplir los requisitos del Convenio de Hong Kong, que se adoptó en mayo de 2009 pero que todavía no ha entrado en vigor⁶⁴.

Durante el 65º período de sesiones se restableció el grupo de trabajo por correspondencia entre períodos de sesiones⁶⁵ y se le encargó que terminase de elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y examinar la necesidad de enmendar en consecuencia las Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos. El grupo informará del resultado de sus deliberaciones en el MEPC 66.

iv) Gestión del agua de lastre

En febrero de 2004, bajo los auspicios de la OMI, se aprobó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM), con el objetivo de prevenir, reducir al mínimo y, finalmente, eliminar los riesgos para el medio ambiente, la salud de las personas, la propiedad y los recursos, que se derivan del traslado de organismos acuáticos perjudiciales que se transportan en el agua de lastre de los buques de unas regiones a otras⁶⁶. El Comité instó a los Estados que todavía no hubiesen ratificado el Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

Después de examinar los informes de las reuniones 21ª a 25ª del Grupo de trabajo del GESAMP (Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar) sobre el agua de lastre, que se celebraron en 2012 y a principios de 2013, el MEPC, en sus períodos de sesiones 64º y 65º, dio su aprobación inicial a ocho⁶⁷ y su aprobación definitiva a seis sistemas de gestión del agua de lastre⁶⁸ que utilizan sustancias activas.

El MEPC aprobó, en su 65º período de sesiones, un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aplicación de la regla B-3 del Convenio BWM, para que ayude y facilite la aplicación del Convenio en unos plazos adecuados (OMI, 2013c, anexo 3), que se presentará en el 28º período de sesiones de la Asamblea de la OMI para su aprobación⁶⁹. En el proyecto de resolución se recomienda no exigir a los buques construidos antes de la fecha de la entrada en vigor del Convenio que cumplan la regla D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre) hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio. La finalidad del proyecto de resolución es mitigar la incertidumbre respecto de la aplicación de la regla B-3 mediante la aplicación de plazos adecuados para hacer cumplir la regla D-1 (norma para el cambio del agua de lastre) y la regla D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre) tras la entrada en vigor del Convenio.

El MEPC aprobó también:

- La circular BWM sobre la aclaración de “transformación importante”;
- La circular BWM sobre Orientaciones para el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental;
- Las enmiendas a la resolución del MEPC (OMI, 2013c, anexo 1) sobre la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados;
- La circular BWM sobre enmiendas a las Orientaciones para las administraciones sobre el proceso de homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre;
- La circular BWM sobre las opciones de gestión del agua de lastre para los buques de apoyo mar adentro⁷⁰.

Resumen de las novedades principales

Como refleja el panorama expuesto de las novedades legales, a lo largo del año abarcado por el presente Informe se han adoptado numerosas medidas legales para reforzar el marco jurídico sobre la contaminación atmosférica procedente de los buques, las instalaciones portuarias de recepción y la gestión de las basuras. Además, se han elaborado diferentes conjuntos de directrices para facilitar

una amplia adopción del Convenio SNP de 2010 y el Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques, de 2009; también se ha avanzado con respecto a las cuestiones técnicas que plantea la aplicación del Convenio BWM de 2004. En cuanto a la reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional, se han dado pasos importantes en términos de medidas técnicas y operativas. En este contexto, se han publicado una serie de directrices e interpretaciones unificadas con el fin de lograr la aplicación sin dificultades de las nuevas normas obligatorias sobre eficiencia energética de los buques establecidas por el capítulo 4 del anexo VI del Convenio MARPOL; también se ha programado incluir como parte de los debates del MEPC sobre la contaminación atmosférica y la eficiencia energética más medidas técnicas y operativas para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional. También se ha iniciado un estudio para tener una estimación actualizada de las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional en la primavera de 2014. Cabe destacar particularmente la adopción de una resolución importante para fomentar la cooperación técnica y la transferencia de tecnología en relación con la mejoría de la eficiencia energética de los buques. Esta es una cuestión que tiene una especial relevancia práctica desde la perspectiva de los países en desarrollo y la adopción de la resolución supone un paso importante en el reto de conseguir que todos los países tengan acceso a las tecnologías que mejoran la eficiencia energética de los buques y se benefician por igual de ellas.

C. OTRAS NOVEDADES JURÍDICAS Y REGLAMENTARIAS RELATIVAS AL TRANSPORTE

En esta sección se abordan algunas cuestiones fundamentales en el campo de la seguridad y la protección marítimas que pueden resultar de especial interés para las partes implicadas en el comercio y el transporte internacionales. Entre estas cuestiones están las novedades relativas a la seguridad marítima y de la cadena de suministro, y algunas cuestiones relacionadas con la piratería. Por motivos de espacio, las cuestiones relacionadas con la piratería no se abordarán aquí en profundidad sino que serán objeto de un informe distinto de la secretaría.

1. Seguridad marítima y de la cadena de suministro

Bajo los auspicios de diversos organismos internacionales, como la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la OMI y la Organización Internacional de Normalización (ISO), así como a escala de la Unión Europea y los Estados Unidos, que son socios comerciales importantes para muchos países en desarrollo, se han producido varias novedades relacionadas con las normas vigentes sobre seguridad marítima y de la cadena de suministro.

a) Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE)

Como ya se ha señalado en anteriores ediciones de *El Transporte Marítimo*, la OMA aprobó en 2005 el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE)⁷¹, cuyo objetivo es crear un marco mundial para la cadena de suministro. El Marco SAFE establece un conjunto de normas y principios que las administraciones aduaneras nacionales deben adoptar como pautas mínimas de actuación. Las normas se organizan en dos pilares: el pilar 1, Aduanas-Aduanas, que consiste en una red de acuerdos entre las administraciones, y el pilar 2, Aduanas-Empresas, que consiste en asociaciones con el sector privado⁷².

El Marco SAFE se ha actualizado y ha evolucionado con el paso del tiempo, como un instrumento dinámico, cuya finalidad es equilibrar la facilitación del comercio y los controles a la vez que se garantiza la seguridad de la cadena de suministro mundial. Es un instrumento ampliamente aceptado que sirve de punto de referencia tanto para las aduanas como para los operadores económicos⁷³.

En junio de 2010, la OMA publicó el SAFE Package, que recoge todos los instrumentos y directrices de la OMA que sirven de apoyo a la aplicación del Marco⁷⁴. Como se actualiza anualmente, la versión del Marco SAFE de 2012 contiene una parte 5 nueva sobre la gestión coordinada de las fronteras y una parte 6 nueva sobre la continuidad y la reanudación del comercio. El texto sobre el reconocimiento mutuo ha sido por tanto desplazado a la parte 7 nueva; el que tiene que ver con las condiciones, requisitos y beneficios de los operadores económicos autorizados (OEA) se ha trasladado al anexo III nuevo y el texto de

la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera sobre el Marco SAFE se ha trasladado al anexo IV nuevo. Además, se ha creado un anexo I nuevo, que contiene definiciones, incluida la definición de “carga de alto riesgo”⁷⁵.

Un elemento importante del Marco SAFE es el concepto de OEA⁷⁶ que, fundamentalmente, son las partes a las que las administraciones aduaneras nacionales acreditan porque cumplen las normas de la OMA para la seguridad de la cadena de suministro, u otras normas equivalentes. Los OEA deben cumplir una serie de prescripciones especiales con respecto a la seguridad física de los locales, vigilancia por cámaras ocultas y políticas selectivas de contratación de personal. A cambio, los OEA disfrutaban normalmente de ventajas en la esfera de la facilitación del comercio, como procedimientos más rápidos de despacho de aduanas de las mercancías y menos inspecciones físicas. En los últimos años las administraciones aduaneras han concluido una serie de acuerdos de reconocimiento mutuo⁷⁷ de los OEA, principalmente a nivel bilateral. Sin embargo, se espera que estos acuerdos, a su debido momento, sirvan de base para acuerdos multilaterales a escala subregional y regional⁷⁸. El 30 de junio de 2013 se habían establecido 26 programas de OEA en 52 países⁷⁹ y 7 países más tienen previsto establecer un programa en un futuro próximo⁸⁰.

La asistencia para la creación de capacidad en el marco del Programa Columbus de la OMA sigue siendo una parte central de la estrategia de aplicación del SAFE. También apoyan su aplicación las administraciones de aduanas y los grupos de trabajo con el sector privado establecidos en el marco de la secretaría de la OMA, que colaboran estrechamente para conseguir que el Marco SAFE siga siendo relevante en un entorno comercial en continuo cambio⁸¹.

b) Novedades en la Unión Europea y los Estados Unidos

Para muchos países en desarrollo el comercio con la Unión Europea y los Estados Unidos sigue teniendo particular importancia. Por este motivo, en el presente Informe se recogen algunas novedades importantes relativas a la seguridad marítima y de la cadena de suministro.

Con respecto a la Unión Europea, en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo* se ha ofrecido información sobre la enmienda al Código Aduanero

(Reglamento (CE) N°648/2005 y sus disposiciones de aplicación), relativa a la protección de la seguridad, cuya finalidad es asegurar un nivel equivalente de protección, mediante controles aduaneros de todas las mercancías que entren o salgan del territorio aduanero de la UE⁸². Una parte de estos cambios fue el desarrollo de normas comunes para la gestión de riesgos aduaneros, lo que incluye el establecimiento de criterios comunes para el análisis de riesgos para la seguridad antes de la entrada/salida de las mercancías, en base a la información sobre la carga presentada por vía electrónica. Desde el 1 de enero de 2011, esta información electrónica anticipada de los datos importantes desde el punto de vista de la seguridad se ha hecho obligatoria para todos los comerciantes y ya no es optativa; estos datos de seguridad relevantes deben enviarse antes de la llegada de las mercancías al territorio aduanero de la Unión Europea. Si estos datos no se envían con anticipación, las mercancías tienen que ser declaradas inmediatamente después de su llegada a la frontera, lo que puede retrasar el despacho de aduanas dependiendo de los resultados del análisis de riesgos desde el punto de vista de la seguridad y la protección⁸³. La enmienda de protección de la seguridad del Código Aduanero también introduce un marco común, muy desarrollado, de gestión de riesgos aduaneros, integrando criterios y normas detallados sobre riesgos comunes. En este contexto, la Comisión Europea encargó un estudio para evaluar los puntos fuertes y débiles del análisis actual de riesgos y la capacidad de fijarse objetivos de la Unión Europea, y para evaluar algunas opciones posibles de mejoría (PricewaterhouseCoopers, 2012)⁸⁴. En el estudio se llegó a la conclusión de que varias cuestiones requerían una actuación urgente, entre ellas la calidad de los datos, la preparación de modelos de la cadena de suministro y determinados aspectos de la metodología aplicada.

A continuación, en enero de 2013, la Comisión Europea adoptó una "Comunicación sobre los riesgos aduaneros y la seguridad de la cadena de suministro" (Comisión Europea, 2013). En la comunicación se considera que la actual estrategia de evaluación de los riesgos de la carga de la Unión Europea "no basta" y se afirma que "es preciso establecer un nuevo planteamiento de gestión de riesgos en la UE"⁸⁵. En ella se establece una estrategia para ayudar a las aduanas a abordar mejor los riesgos asociados al comercio de mercancías en las cadenas de suministro internacionales y se sugiere una serie de actuaciones clave a realizar⁸⁶. Tras la adopción de dicha Comunicación

en la que se ponía de relieve el planteamiento de la Unión Europea, asociaciones vinculadas a estos sectores comerciales manifestaron su preocupación por la complejidad del actual sistema de seguridad de la Unión Europea basado en el envío de información anticipada sobre la carga y por el hecho de que no parece que el régimen de aduanas único y unificado de la Unión Europea sea una opción realista a corto plazo⁸⁷. En un documento presentado conjuntamente al Consejo Europeo y al Parlamento Europeo (International Air Transport Association y otros, 2013), algunas de las principales asociaciones comerciales de navieras y transportistas pusieron de manifiesto varias cuestiones que deberían seguir aclarándose y decidiéndose en los debates en curso en la Unión Europea. Entre estas está la necesidad de definir e identificar qué datos adicionales hacen falta para que se pueda evaluar adecuadamente y con anticipación los riesgos de la carga, quiénes tendrán que llenar dichos datos, por qué medios y cuándo.

Una parte de los cambios al Código Aduanero de la Unión Europea fue también la introducción de disposiciones relativas a los OEA, una condición que se le puede otorgar a comerciantes fiables y que entraña ventajas en términos de medidas de facilitación del comercio. En este contexto, también es importante señalar algunas novedades posteriores, como la recomendación a los operadores económicos de que hagan una autoevaluación y que la presenten junto con la documentación para la obtención de certificados de OEA⁸⁸ y la publicación de un cuestionario de autoevaluación revisado⁸⁹, a fin de garantizar un enfoque uniforme en todos los Estados Miembros de la Unión Europea.

En lo que respecta a los programas de reconocimiento mutuo de OEA por medio de acuerdos entre la Unión Europea y terceros países, entre los que se incluyen sus principales socios comerciales⁹⁰, es importante señalar que la decisión de la UE y los Estados Unidos de reconocimiento mutuo de sus respectivos regímenes de seguridad en el comercio, esto es, el programa de OEA de la Unión Europea y la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT)⁹¹ de los Estados Unidos, ha sido plenamente aplicada desde el 31 de junio de 2013. La última fase del acuerdo que representa esta decisión proporciona ventajas a las empresas que se consideran fiables, entre las que se incluye una estimación menor del riesgo y un examen menos a fondo por las aduanas de los embarques (United States Customs and Border Protection (CBP), 2013).

Cabe también señalar que la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) ha anunciado recientemente que, como parte de su Trusted Trader Program, un programa de comercio seguro, ha previsto unirse a los procesos del C-TPAT y de autoevaluación de los importadores. El propósito es que la CBP pueda ofrecer más incentivos a los socios participantes que presentan menos riesgos, a la vez que se beneficia de la mayor eficiencia que supone gestionar la cadena de suministro y controlar el cumplimiento de los requisitos comerciales en el marco de un solo programa de alianza. Algunos participantes lo harán a título experimental y está previsto que la primera fase del programa se inicie al final del año fiscal 2013⁹².

c) Organización Marítima Internacional

i) Medidas para mejorar la seguridad marítima

El Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité jurídico y el Comité de facilitación de la OMI han incorporado en sus agendas la consideración de medidas para mejorar la seguridad marítima, incluida la piratería. Con respecto a esto, cabe señalar algunas novedades que se han producido durante el año pasado en los últimos períodos de sesiones de estos Comités y que tienen que ver con la aplicación efectiva del capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), la lucha contra la piratería y el robo armado, los requisitos para el empleo de personal privado de protección armada a bordo de los buques y la recuperación del comercio marítimo tras situaciones de emergencia a gran escala.

Comité de Seguridad Marítima

El MSC, en su 91^o período de sesiones⁹³, tomó nota de que varios Gobiernos Contratantes no cumplían las obligaciones que les imponía la regla XI-2/13 del SOLAS relativa a la comunicación de información. Por consiguiente, instó a estos Gobiernos a que examinaran la información sobre ellos contenida en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) y llevaran a cabo las actualizaciones necesarias; en este contexto, también tomó nota de la intención de la secretaría de examinar y actualizar la accesibilidad al módulo y su valor como fuente de información. El Comité también tomó nota de que la Guía de la OMI sobre protección marítima y el Código PBIP (número OMI de venta: IA116E; ISBN: 978-92-801-1544-4) está actualmente disponible en francés

e inglés y espera que esté disponible en español a finales de 2013, y de que es necesario ajustarse a los procedimientos que allí figuran (OMI, 2012l).

El Comité también repasó las estadísticas más recientes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (OMI, 2012m) y tomó nota de la alentadora tendencia a la baja en el número de ataques perpetrados por piratas en el océano Índico occidental. Sin embargo, también se recordó que todavía había muchos marineros inocentes secuestrados en Somalia, algunos desde hacía más de dos años. Además, el Comité manifestó su inquietud por el incremento del número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques en el golfo de Guinea y el creciente nivel de violencia de estos ataques (OMI, 2012n, págs. 59 a 62).

El MSC, en su 92^o período de sesiones⁹⁴, tomó nota de que se acababa de publicar en 2012 un estudio sobre el costo humano de la piratería (Oceans Beyond Piracy, 2013). El Comité acogió con beneplácito la iniciativa regional de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea, de conformidad con lo dispuesto en las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de elaborar un Código de Conducta relativo a la Prevención y Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada en los Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central. Este Código de Conducta, que complementa el proyecto de una red integrada de servicios de guardacostas lanzado por la OMI y la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC) en 2006 y la Estrategia marítima integrada para 2050 de la Unión Africana, se aprobó en una reunión ministerial que se celebró en Cotonou (Benin) en marzo de 2013. El Código se adoptó formalmente en la reunión que celebraron en Yaoundé 13 Jefes de Estado de países de África Occidental y Central, y se abrió a la firma el 25 de junio de 2013⁹⁵.

De acuerdo con el nuevo Código, los signatarios se comprometen a cooperar en la mayor medida posible en la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, la delincuencia transnacional organizada en el ámbito marítimo, el terrorismo marítimo, la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada y otras actividades ilegales en el mar, con miras a:

- Compartir y transmitir información relevante;
- Interceptar los buques y/o aviones sospechosos de estar implicados en este tipo de actividades ilegales en el mar;
- Asegurar la detención y enjuiciamiento de las personas implicadas o bajo sospecha de participar en actividades ilegales en el mar;
- Facilitar los cuidados, el tratamiento y la repatriación adecuados de los marinos, pescadores y otro personal de a bordo, así como al pasaje que haya sido víctima de dichos actos, particularmente en los casos en que hayan sido sometidos a actos violentos⁹⁶.

Con respecto a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en las aguas costeras de Somalia, el Comité tomó nota de que a pesar de que se había observado una reducción considerable del número de ataques por piratas en el golfo de Adén y el océano Índico Occidental, seguía siendo una amenaza importante y no había motivos para relajarse (OMI, 2013o, pág. 71).

Comité jurídico

El Comité jurídico, en su 100º período de sesiones⁹⁷, recibió un documento (OMI, 2013p)⁹⁸ de respuesta a una petición anterior de la OMI a los organismos de esas regiones que participan directamente en la lucha contra la piratería y los robos a mano armada, principalmente la Fuerza Naval Europea en Somalia (EU NAVFOR), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), para obtener información sobre el número de piratas capturados y trasladados a tierra para ser investigados, así como sobre las dificultades encontradas para detener a los piratas. En relación con el antedicho documento, se manifestaron las opiniones y las observaciones escritas siguientes:

- La transparencia al identificar los problemas relacionados con la captura de piratas era beneficiosa para todas las partes involucradas en la lucha contra la piratería o que hacen frente a las consecuencias de este delito;
- Dado que solo la UNODC había remitido información sobre el número de piratas capturados y trasladados a tierra para ser investigados, así como información sobre las dificultades encontradas para detener a los piratas, faltaba mucho para que

el Comité lograra su objetivo de obtener la información que buscaba;

- La información relacionada con los piratas presuntos/condenados retenidos en otros Estados, facilitada por la UNODC en el documento LEG 100/6/1, debía actualizarse atendiendo a los informes proporcionados por los Estados que asistieron a la reunión sobre piratería del Grupo de trabajo 2 celebrada en abril de 2013;
- Los Estados Miembros y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas por la OMI deberían compartir su experiencia en la resolución de los problemas relacionados con la detención de piratas y deberían facilitar la información pertinente a la OMI;
- La OMI es el foro principal del sistema de las Naciones Unidas responsable de coordinar los esfuerzos de la comunidad internacional en sentido amplio en su lucha contra la piratería; y
- Es importante incluir en la base de datos los Estados cuya legislación nacional no permite el empleo en sus aguas territoriales de personal privado de protección armada (PPPA)⁹⁹.

Con respecto al punto anterior, en una circular que contenía un cuestionario¹⁰⁰ para recabar información relativa a las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el PPPA a bordo de los buques, se incluía información sobre las legislaciones nacionales relativas al empleo de PPPA, armas de fuego y equipo de protección conexo.

Se examinó otro documento en el que se incluía información sobre la base de datos creada por el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia (UNICRI) sobre decisiones judiciales relacionadas con la piratería¹⁰¹. El UNICRI presentó también las estadísticas extraídas de sus análisis sobre la piratería, incluida la media de edad de los piratas; la región y los clanes de los que proceden; sus ocupaciones; los momentos en que los ataques son más probables; el número de piratas que participa en cada ataque; el empleo de buques nodriza; el número de víctimas entre los piratas; y el número y tipo de buques abordados. En el portal del UNICRI sobre piratería se incluyeron copias escaneadas de las decisiones judiciales, a fin de que la base de datos fuese más completa, y enlaces a otras bases de datos de diferentes jurisdicciones y regiones, e información sobre los traslados

posjudiciales. El apoyo a la base de datos fue general y el Comité acordó cooperar estrechamente con el UNICRI en las cuestiones relacionadas con la piratería¹⁰².

El Comité jurídico, en su 100º período de sesiones, adoptó también un proyecto de Directrices sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas. Estas directrices se centran en lo que puede lograrse en términos prácticos a bordo del buque a fin de preservar y/o recopilar pruebas y proteger a las personas afectadas por delitos graves hasta que los agentes de la autoridad pertinentes inicien una investigación. Fueron presentadas, junto con el proyecto de resolución correspondiente, en el 28º período de sesiones de la Asamblea de la OMI, que se celebró en noviembre de 2013, para su examen y aprobación.

El principal objetivo de este proyecto de directrices es ayudar a los capitanes de buques a la preservación de pruebas y a prestar asistencia médica y apoyo social a las personas afectadas y, cuando proceda, a recopilar pruebas en el período que transcurre entre el descubrimiento de un posible delito grave y el momento en que intervienen las autoridades policiales u otros investigadores profesionales en el lugar de los hechos¹⁰³.

Comité de facilitación

El Comité de facilitación, en su 38º período de sesiones, que celebró del 8 al 12 de abril de 2013, examinó una serie de medidas relativas a la seguridad marítima. El Comité aprobó unas "Directrices sobre medidas para mejorar la recuperación del comercio marítimo en lo tocante al sistema de la cadena de suministro mundial y de transporte por mar" (OMI, 2013s). El propósito de estas Directrices es que sirvan de instrumento práctico a los Estados Miembros de la OMI y el sector del transporte marítimo para que tomen en consideración aspectos relevantes que incrementen la capacidad de resistencia de la cadena mundial de suministro y reduzcan al mínimo las consecuencias de su interrupción en situaciones de emergencia a gran escala. Las directrices se dividen en tres partes: a) una lista de datos importantes requeridos para mejorar la capacidad de resistencia de la cadena de suministro y facilitar la recuperación del comercio después de una grave interrupción de la cadena de suministro marítima; b) información sobre el desarrollo

de mecanismos de comunicación entre las partes; c) información relevante para la creación de grupos empresariales de apoyo.

Las directrices se hacen eco del trabajo realizado por el Programa de recuperación del comercio del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC), la OMA y la ISO en la elaboración de unas directrices para las administraciones y organizaciones aduaneras que mejoren y faciliten la recuperación del comercio¹⁰⁴.

El Comité examinó un documento (OMI, 2013t) en el que figuraba información acerca del cuestionario (OMI, 2011b)¹⁰⁵ sobre las prescripciones de los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques. En la circular se instaba a los Gobiernos Miembros y, en particular, a los Estados ribereños del océano Índico, el mar Arábigo, el golfo de Adén y el mar Rojo, a dar a conocer su legislación nacional, políticas y procedimientos relacionados con el transporte, el embarque y desembarque de armas de fuego y equipo relacionado con la protección en su territorio y el movimiento de PPPA cumplimentando el cuestionario y presentándolo a la OMI.

Entre las labores del Comité de facilitación, es importante señalar también una serie de novedades relativas a la seguridad de la cadena de suministro. En concreto, el Comité aprobó:

- "Directrices provisionales sobre el uso de versiones impresas de certificados electrónicos" (OMI, 2013u). La finalidad de estas directrices se limitaba a ofrecer información a las administraciones que utilizan certificados electrónicos; las directrices eran solo el primer paso de la transición a un sistema en el que se prescindiera del soporte en papel y una mayor fiabilidad del acceso electrónico a los certificados en sitios web. También se esperan aportaciones de otros Comités de la OMI.
- "Compendio revisado de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico" (OMI, 2013v). En el Compendio se ofrece información actualizada, orientaciones y recomendaciones de formatos para el intercambio electrónico de la información requerida por las autoridades a la llegada, durante la estancia y a la salida del buque, las personas y la carga, con el fin de facilitar el despacho de aduanas.
- "Lista de certificados y documentos que se exigen de llevarse a bordo de los buques, 2013"

(OMI, 2013w). Solo se enumeran los certificados y documentos que se exigen en virtud de los instrumentos de la OMI, no los certificados y documentos exigidos por otros organismos internacionales o autoridades gubernamentales.

- “Enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, de 1972” (OMI, 2013o, anexo 7). Entre las enmiendas se incluyen las referidas a la placa de aprobación relativa a la seguridad y a la aprobación de los contenedores existentes y de los contenedores nuevos.

ii) Otros asuntos

Trato justo de la gente de mar

Durante el 100º período de sesiones del Comité Jurídico se presentaron los resultados de una encuesta realizada por el Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar, en relación con el respeto de los derechos de la gente de mar cuando se le imputan delitos (OMI, 2013x). La encuesta, que se realizó en ocho idiomas durante un período de 12 meses, se finalizó en febrero de 2012. En total se recibieron 3.480 cuestionarios cumplimentados por gente de mar de 68 nacionalidades distintas¹⁰⁶. Los resultados indicaron con claridad que se infringían frecuentemente los derechos de la gente de mar, consagrados en las “Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo” adoptadas conjuntamente por la OMI y la OIT. Durante la reunión se manifestaron, entre otras, las opiniones siguientes:

- Las estadísticas demostraban la necesidad de mantener las Directrices como referencia fundamental y de insistir en que se mejore su aplicación;
- La gente de mar está más expuesta a la imputación de delitos que la mayoría de los trabajadores y, por consiguiente, requiere una asistencia especial;
- La asistencia letrada a la gente de mar debería ser facilitada, en primer lugar, por el propietario del buque; y
- El Comité podría tener en cuenta los resultados de la encuesta al redactar las directrices sobre la recolección y preservación de pruebas tras haberse denunciado un presunto delito grave o la desaparición de una persona a bordo de un buque, y la asistencia médica y el apoyo social a las víctimas.

El Comité manifestó su apoyo general al fomento continuo del cumplimiento de las Directrices y acordó también que la cuestión del trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo permaneciera en su orden del día. Se invitó a las delegaciones a que presentaran propuestas de resultados para mejorar el cumplimiento de las Directrices en el período de sesiones siguiente¹⁰⁷.

d) Organización Internacional de Normalización

Como ya se ha señalado en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*, la ISO ha tenido durante el último decenio un papel activo en cuestiones de seguridad del transporte marítimo y de la cadena de suministro. Poco tiempo después de la publicación del Código PBIP, y para facilitar su aplicación por la industria, el Comité Técnico de la ISO, en su octava reunión (ISO/TC 8), publicó el documento ISO 20858:2007, *Ships and Marine Technology – Maritime Port Facility Security Assessments and Security Plan Development* (Buques y tecnología marina – Evaluaciones de seguridad de instalaciones de puertos marítimos y desarrollo del plan de seguridad).

Otra aportación importante es el desarrollo, todavía en curso, de la serie de normas ISO 28000, *Security Management Systems for the Supply Chain* (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro), que están concebidas para ayudar a la industria a prepararse para cualquier acontecimiento perturbador y a recuperarse de este (véase el recuadro sobre el estado actual de la serie de normas ISO 28000). El núcleo normativo de esta serie es la norma ISO 28000:2007, *Specification for Security Management Systems for the Supply Chain* (Especificaciones para los sistemas de seguridad de la cadena de suministro), que funciona como un sistema general de gestión que refuerza todos los aspectos de la seguridad: la evaluación de riesgos, la preparación ante situaciones de emergencia, la continuidad de la actividad comercial, la sostenibilidad, la recuperación, la capacidad de resistencia y/o la gestión de desastres, ya sea relacionados o no con el terrorismo, la piratería, el robo de carga, el fraude o muchas otras violaciones de la seguridad. El núcleo normativo sirve también de base para los certificados de OEA y de la C-TPAT. Las diversas organizaciones que adopten estas normas pueden adaptarlas para hacerlas compatibles con los sistemas que ya tengan en funcionamiento. En la ISO 28003:2007, una norma también publicada que

Recuadro 5.1. Estado actual de la serie de normas ISO 28000

Normas publicadas:

- **ISO 28000:2007** – *Specification for Security Management Systems for the Supply Chain* (Especificación para los sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro). Esta norma establece el marco normativo general. Es una norma genérica, basada en los riesgos y certificable, para todos los organismos, todas las perturbaciones y todos los sectores. Se utiliza ampliamente y constituye una piedra de toque para la obtención de los certificados de OEA y C-TPAT.
- **ISO 28001:2007** – *Security Management Systems for the Supply Chain – Best Practices for Implementing Supply Chain Security, Assessments and Plans* (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro - Prácticas óptimas para garantizar la seguridad de la cadena de suministro, evaluaciones y planes). Esta norma tiene por finalidad ayudar a las empresas a conseguir el certificado de OEA.
- **ISO 28002:2011** – *Security Management Systems for the Supply Chain – Development of Resilience in the Supply Chain – Requirements with Guidance for Use* (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro - Desarrollo de la capacidad de resistencia de la cadena de suministro – Requisitos y guía para su uso). En esta norma se presta nueva atención a la capacidad de resistencia de la cadena de suministro y se subraya la necesidad del proceso interactivo en curso para prevenir, dar respuesta y garantizar la continuidad de las actividades centrales de un organismo tras un acontecimiento perturbador de primer orden.
- **ISO 28003:2007** – *Security Management Systems for the Supply Chain – Requirements for Bodies Providing Audit and Certification of Supply Chain Security Management Systems* (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro - Prescripciones para los organismos que realizan actividades de auditoría y/o certificación de los sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro). En esta norma se ofrece orientación a los organismos de acreditación y certificación.
- **ISO 28004-1:2007** – *Security Management Systems for the Supply Chain – Guidelines for the Implementation of ISO 28000 – Part 1: General principles* (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 1: Principios generales). En esta norma se ofrece una orientación genérica sobre la aplicación de la ISO 28000:2007. Explica los principios básicos y su objetivo, así como los insumos, procesos y productos típicos de cada requisito de la ISO 28000. Brinda ayuda a los usuarios para entender y aplicar la ISO 28000. La ISO 28004:2007 no establece prescripciones adicionales a las que establece la ISO 28000, ni prescribe enfoques obligatorios para su aplicación.
- **ISO/PAS 28004-2:2012** – *Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small seaport operations*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 2: Directrices para adoptar la ISO 28000 y que la usen puertos marítimos medianos y pequeños en sus operaciones). En esta parte se ofrecen orientaciones a los puertos medianos y pequeños que deseen adoptar la ISO 28000. Expone los casos posibles de amenazas y riesgos en la cadena de suministro, los procedimientos para reconducir los riesgos y las amenazas que se han registrado, y los criterios de evaluación para medir la idoneidad y la efectividad de los planes de seguridad que han sido redactados conforme a las directrices de aplicación de la ISO 28000 y la ISO 28004.
- **ISO/PAS 28004-3:2012** – *Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports)*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 3: Orientaciones específicas adicionales para adoptar la ISO 28000 y que la usen pequeñas y medianas empresas (que no sean puertos marítimos)). Esta parte se ha desarrollado como suplemento de la ISO 28004-1 y en ella se ofrecen orientaciones adicionales a pequeñas y medianas empresas (que no sean puertos marítimos) que quieran adoptar la ISO 28000. Estas orientaciones adicionales aumentan el caudal de información orientativa del corpus principal de la ISO 28004-1 sin contradecir el marco general de la ISO 28000, ni enmendarlo.
- **ISO/PAS 28004-4:2012** – *Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 4: Additional specific guidance on implementing ISO 28000 if compliance with ISO 28001 is a management objective*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Directrices para la aplicación de la ISO 28000 – Parte 4: orientaciones específicas adicionales para aplicar la ISO 28000 cuando se plantee como objetivo de gestión el cumplimiento de la ISO 28001). En esta parte se ofrecen orientaciones adicionales a las organizaciones que adopten la ISO 28000 y que deseen incorporar las buenas prácticas expuestas en la ISO 28001 como un objetivo de buena gestión para sus cadenas de suministro internacionales.

Recuadro 5.1. Estado actual de la serie de normas ISO 28000 (*continuación*)

- **ISO 28005-1:2013** – *Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 1: Message structures*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Despacho Electrónico en Puerto – Parte 1: Estructuras de los mensajes). En esta norma se regula la transmisión de datos de computadora a computadora.
- **ISO 28005-2:2011** – *Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 2: Core data elements*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Despacho Electrónico en Puerto – Parte 2: Datos básicos). En esta norma se establecen especificaciones técnicas para facilitar el intercambio eficiente de información electrónica entre buques y tierra durante el tránsito marítimo costero o las escalas en puerto, así como la definición de los datos básicos exigidos en las comunicaciones de barco a tierra y de tierra a barco, tal y como se establece en el Código PBIP, el Convenio FAL y las resoluciones más importantes de la OMI.
- **ISO/PAS 28007:2012** – *Ships and marine technology – Guidelines for private maritime security companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships (and pro forma contract)*. (Buques y tecnología marina – Directrices para compañías de seguridad marítima privada que proporcionan personal privado de protección armada (PPPA) a bordo de los buques (y contrato pro forma)). Proporciona directrices con recomendaciones adicionales para el sector, que las compañías (u organizaciones) que cumplen con la ISO 28000 pueden aplicar para demostrar que ofrecen PPPA a bordo de los buques.
- **ISO 20858:2007** – *Ships and marine technology – Maritime port facility security assessments and security plan development*. (Buques y tecnología marina - Evaluaciones de la seguridad de instalaciones portuarias marítimas y desarrollo del plan de seguridad). En esta norma se establece un marco para apoyar a los servicios marítimos portuarios cuando tienen que especificar las competencias que han de exigirse al personal encargado de evaluar la seguridad de una instalación portuaria marítima y de desarrollar un plan de seguridad en virtud del Código PBIP. Además, se establecen ciertos requisitos documentales para asegurar que el proceso que se ha llevado a cabo para realizar las tareas descritas anteriormente ha sido debidamente registrado, de manera que una agencia cualificada y autorizada para ello pueda verificarlo de forma independiente. No figura entre los propósitos de la ISO 20858:2007 establecer requisitos que un gobierno contratante o una autoridad designada tenga que respetar para elegir una organización de protección reconocida, ni tampoco imponer el uso de un proveedor de servicios externo o de otra tercera parte para evaluar la seguridad de la instalación portuaria marítima o un plan de seguridad, si el personal del servicio portuario cuenta con la experiencia requerida en las competencias especificadas. Los operadores de buques deben poder saber que las instalaciones portuarias marítimas que utilicen este documento cumplen el Código PBIP en el nivel determinado por la propia industria. En la ISO 20858:2007 no se contemplan los requisitos del Código PBIP a la infraestructura portuaria exterior al perímetro de seguridad de las instalaciones portuarias marítimas que puedan influir en la seguridad del interfaz puerto/buque. Los gobiernos tienen el deber de proteger la población civil y las infraestructuras frente a incidentes marítimos que puedan ocurrir fuera de las instalaciones portuarias marítimas. Estas obligaciones gubernamentales no están contempladas en la ISO 20858:2007.

Normas en preparación:

- **ISO 28006** – *Security management systems for the supply chain – Security management of RO-RO passenger ferries*. (Sistemas de gestión de la seguridad de la cadena de suministro – Gestión de la seguridad de los transbordadores de pasaje de carga rodada). Abarca las prácticas óptimas para aplicar medidas de seguridad.

Nota: Para más información, incluso sobre el procedimiento de la ISO para preparar normas internacionales, véase: www.iso.org.

está en vigor desde 2007, se establecen los requisitos para auditar y certificar la ISO 28000:2007.

En la ISO/TC 8 se acaba de elaborar la ISO/PAS 28007:2012, en la que se ofrecen orientaciones para que las empresas de seguridad marítima privada apliquen la ISO 28000 y se establecen criterios de selección de las empresas que ofrecen personal armado a bordo de los buques. La norma contiene unas directrices en las que se dan recomendaciones adicionales especialmente dedicadas a este sector, que las

empresas y organismos que cumplen la ISO 28000 pueden aplicar antes de ofrecer PPPA a bordo de los buques.

Resumen de las novedades más importantes

El período objeto del presente Informe se ha caracterizado por los continuos avances realizados por los países y los organismos internacionales y regionales, apoyados por las Administraciones aduaneras y el sector privado, en la aplicación del marco vigente

y los programas en el ámbito de la seguridad marítima y de la cadena de suministro. Entre los principales ámbitos donde se han producido avances cabe mencionar que se han mejorado las medidas reglamentarias sobre seguridad y protección marítimas, principalmente bajo los auspicios de la OMI, así como la aplicación de programas de reconocimiento mutuo de OEA. Cabe esperar que, en beneficio de las empresas que cumplan las normas de seguridad de la cadena de suministro exigidas a nivel internacional, el creciente número de acuerdos de reconocimiento mutuo bilaterales sean, a su debido momento, la base para acuerdos de reconocimiento mutuo de OEA multilaterales. En cuanto a la incidencia de la piratería marítima, cabe observar una tendencia esperanzadora a la baja en las costas de Somalia, el golfo de Adén y el océano Índico occidental. Sin embargo, al mismo tiempo, ha crecido el número de ataques piratas y su nivel de violencia en la zona de África Occidental del golfo de Guinea. Para dar solución a

este problema, los Jefes de Estado de varios países de África Occidental y Central, reunidos en Yaoundé en junio de 2013, adoptaron un Código de Conducta, de aplicación regional, para la represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y otras actividades ilícitas en el mar. Cabe esperar que este Código de Conducta sirva de marco efectivo para que los Estados signatarios, 22 hasta la fecha, cooperen en la mayor medida posible en la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, y otros delitos conexos.

D. ESTADO DE LOS CONVENIOS

Bajo los auspicios de la UNCTAD se han elaborado y adoptado una serie de convenios internacionales en el ámbito del transporte marítimo. En el cuadro 5.1 se ofrece información sobre el estado de ratificación de cada uno de esos convenios el 30 de junio de 2013.

Cuadro 5.1. Estados contratantes en algunos convenios internacionales sobre el transporte marítimo el 30 de junio de 2013

Título del Convenio	Fecha de entrada en vigor o condiciones para su entrada en vigor	Estados contratantes
Convención de las Naciones Unidas sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Liberia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Montenegro, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Serbia, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), Zambia. (76)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor el 1 de noviembre de 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajstán, Kenya, Líbano, Lesotho, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, República Árabe Siria, República Checa, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda, Zambia. (34)
Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, de 1993	Entró en vigor el 5 de septiembre de 2004	Albania, Benin, Ecuador, España, Estonia, Federación de Rusia, Lituania, Mónaco, Nigeria, Perú, República Árabe Siria, San Vicente y las Granadinas, Saint Kitts y Nevis, Serbia, Túnez, Ucrania, Vanuatu. (17)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980	Todavía no ha entrado en vigor – se necesitan 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. (11)

Cuadro 5.1. Estados Contratantes en algunos convenios internacionales sobre el transporte marítimo el 30 de junio de 2013 (continuación)

Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, de 1986	Todavía no ha entrado en vigor – se necesitan 40 partes contratantes, que sumen por lo menos el 25% del tonelaje mundial, como se establece en el anexo III del Convenio	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Liberia, Libia, Marruecos, México, República Árabe Siria, Omán. (15)
Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999	Entró en vigor el 14 de septiembre de 2011	Albania, Argelia, Benin, Bulgaria, Ecuador, España, Estonia, Letonia, Liberia, República Árabe Siria. (10)

Nota: La información oficial sobre el estado de los convenios puede consultarse en: <http://treaties.un.org>.

E. ACUERDOS INTERNACIONALES DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO

1. Acuerdo sobre facilitación del comercio en la Organización Mundial del Comercio: una oportunidad para la Conferencia Ministerial de Bali

La facilitación del comercio tiene una larga historia en la UNCTAD, cuyo mandato en esta esfera se remonta al acta final de su primera Conferencia Ministerial, de 1964. La labor de la UNCTAD en la esfera de la facilitación del comercio ha adoptado distintas formas, ajustándose constantemente a las necesidades y prioridades de los Estados miembros de la UNCTAD. Un ejemplo de la labor de la UNCTAD en esta esfera es el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), que utilizan más de 90 países. Con respecto al sector del transporte, la facilitación del comercio es un elemento esencial para agilizar los trámites de las operaciones del transporte internacional, que a menudo están lastradas por procedimientos excesivos y repetitivos, especialmente cuando la cadena de transporte atraviesa una frontera.

La posibilidad de que los miembros de la OMC lleguen a un acuerdo para la facilitación del comercio en su novena Conferencia Ministerial, que se celebrará en Bali (Indonesia) del 3 al 6 de diciembre de 2013, sigue abierta. Se espera que en la Conferencia Ministerial se aprueben algunos de los elementos del paquete de Doha, como el de la facilitación del comercio, un paquete para los PMA y algunos aspectos de cuestiones relacionadas con la agricultura y el desarrollo. Existe una diversidad de opiniones entre los miembros

de la OMC sobre si es posible lograr algún resultado concreto en la esfera de la facilitación del comercio y algunos han cuestionado la idoneidad de centrarse solo en unas pocas cuestiones, mientras que otras cuestiones, como la agricultura, de gran relevancia para los países en desarrollo, puede que no se incluyan en el programa de debates de Bali. Esta falta de consenso ya se señaló en la edición de 2012 de El Transporte Marítimo, es decir, el vínculo entre la facilitación del comercio y otros puntos de la Ronda de Doha, y la necesidad de pulir el propio acuerdo para llegar a un equilibrio apropiado entre los compromisos y las flexibilidades (UNCTAD, 2012a).

Persisten los esfuerzos en varios frentes por poner de manifiesto las posibles ventajas para la economía mundial en su conjunto y para los países en desarrollo en particular de disponer de un acuerdo multilateral sobre facilitación del comercio. En la OMC, paralelamente a las negociaciones sobre el texto del acuerdo sobre facilitación del comercio, se han realizado una serie de conferencias regionales y mundiales para abordar los resultados en la práctica de aplicar reformas para la facilitación del comercio, incluidos costes y beneficios. Estas conferencias incluyeron sesiones dedicadas a la difusión de programas de facilitación del comercio respaldados por socios para el desarrollo bilaterales y multilaterales y pusieron de manifiesto la abundancia de programas de asistencia técnica y creación de capacidad en la esfera de la facilitación del comercio. Además, con el lanzamiento en noviembre de 2012 del Programa de asistencia técnica de la OMC para las autoevaluaciones nacionales de las necesidades y prioridades en materia de facilitación del comercio de 2012-2014, una vez más el acento se puso en la identificación y evaluación de las carencias de la capacidad de aplicación de los

países en desarrollo y, especialmente, de los PMA. El principal objetivo y desafío de todas estas actividades sigue siendo que la asistencia de la comunidad internacional de países y organismos donantes logre dar cumplida respuesta a las necesidades de los países en desarrollo.

Sin embargo, algunos miembros de la OMC siguen mostrándose preocupados por la falta de avances en la preparación de un paquete de resultados concretos que puedan obtenerse en la Conferencia Ministerial de Bali (Miles, 2013; International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting, 2013). Esta necesidad de acelerar el ritmo de las negociaciones se refleja en la creación de un proceso de “amigos de la presidencia” a nivel de embajador para intensificar las negociaciones en torno a tres artículos, el 5, el 7 y el 10, así como en torno a la sección II, “Trato especial y diferenciado”. Aunque esté claro que este enfoque nuevo ha dado un vigor renovado a las negociaciones, siguen sin resolverse algunas cuestiones sistémicas, principalmente relacionadas con el grado de ambición de la sección I y el alcance de las flexibilidades previstas en la sección II.

Es indudable que se ha mejorado la redacción de la mayoría de las disposiciones del proyecto de texto de negociación refundido y, en particular, de las disposiciones sobre publicación y disponibilidad de la información sobre comercio, procedimientos de recurso, disciplinas sobre los derechos y cargas establecidos, levante y despacho de aduanas de las mercancías, operadores autorizados, libertad de tránsito y cooperación aduanera¹⁰⁸. Lejos de limitar las negociaciones a las propuestas ya incluidas en el texto, el Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio también incluyó en 2013 algunas disposiciones sustantivas nuevas, entre ellas, un nuevo párrafo sobre el pago electrónico de los derechos, impuestos, tasas y cargas recaudados por las aduanas (párrafo 2 del artículo 7), un párrafo nuevo sobre levante y despacho de mercancías perecederas (párrafo 9 del artículo 7) y un párrafo independiente sobre aceptación de copias (párrafo 3 del artículo 10).

También sigue trabajándose intensamente sobre la sección II del proyecto, que contiene las disposiciones en materia de trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y los PMA. En la última revisión, la revisión 16, se tienen en cuenta las propuestas planteadas recientemente por algunos países en desarrollo y se ponen de manifiesto los avances logrados en la clasificación por categorías de los compromisos

y el cambio de una categoría a otra tras la notificación. En concreto, los cambios entre las categorías B y C, aunque estén sujetos todavía a notificación y consideración por parte del Comité de Facilitación del Comercio de la OMC en proyecto, ya no se limitan solo a los casos de “circunstancias excepcionales”. El período de gracia propuesto para la aplicación por los PMA del sistema de solución de diferencias se está ahora precisando y ya se han puesto sobre la mesa sugerencias de plazos efectivos. También se ha avanzado en la aclaración de la propuesta en la que se pide a los países desarrollados que presenten una vez al año información sobre la asistencia técnica y la creación de capacidad, los puntos de contacto y el proceso y los mecanismos para solicitar asistencia. Sin embargo, sigue habiendo lagunas importantes, por ejemplo en relación con la utilidad de las medidas de notificación en virtud de la sección II y, en particular, de las medidas de la categoría C, respecto a las que el compromiso de los países en desarrollo con el cumplimiento exacto de plazos y planes de aplicación depende del compromiso de los donantes de realizar actividades de asistencia técnica y creación de capacidad, y del alcance y los plazos exactos de tal ayuda.

Está por ver si estos avances mitigarán la preocupación de los países en desarrollo sobre los costes y los demás desafíos de la aplicación de un posible acuerdo sobre facilitación del comercio en la OMC. En este contexto, pueden extraerse algunas lecciones de la labor reciente de la UNCTAD para ayudar a los países en desarrollo a crear planes de aplicación nacional de medidas de facilitación del comercio que actualmente se están contemplando en la OMC.

2. Lecciones sobre la aplicación de medidas de facilitación del comercio extraídas del proyecto de la UNCTAD “Planes de aplicación del acuerdo sobre facilitación del comercio de la OMC por los Miembros en desarrollo” (2011-2013)¹⁰⁹

Durante el período comprendido entre 2011 y 2013, la UNCTAD ha colaborado estrechamente con 26 países en desarrollo para actualizar el estado actual de aplicación de las medidas de facilitación del comercio planteadas por la OMC y para identificar las actividades, los plazos, los recursos y la asistencia técnica y creación de capacidad que hacen falta para

lograr el cumplimiento de las medidas que todavía no se aplican plenamente. Esta labor se ha llevado a cabo con el apoyo económico de la Unión Europea, Noruega, la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial, y en estrecha colaboración con otros organismos incluidos en el anexo D, entre ellos, la OCDE y la OMA. Entre los países participantes se incluyeron PMA, países en desarrollo de ingresos medianos, países sin litoral, países en desarrollo de tránsito y pequeñas economías insulares de África, Asia, El Caribe y América Latina.

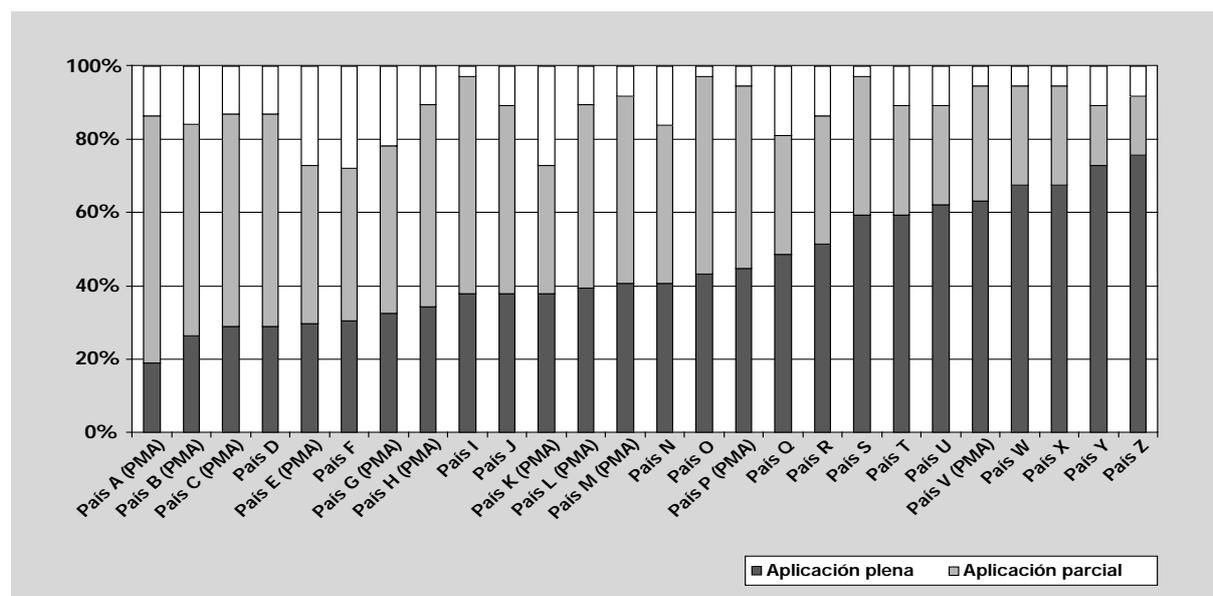
Los resultados refundidos de estos 26 planes nacionales de aplicación arrojan luz sobre los desafíos que algunos países en desarrollo tienen por delante en la actualidad para aplicar algunas de las modalidades planteadas en el proyecto de texto, pero también sobre las posibilidades de creación de capacidad para aplicar y mantener las medidas que actualmente están sobre la mesa.

Estas evaluaciones nacionales han sido especialmente útiles para poner de manifiesto los desfases actuales entre lo que se propone en la OMC y lo que se aplica sobre el terreno, en los países en desarrollo y, particularmente, en los PMA. Como se muestra en el gráfico 5.1, en la mayoría de los países en desarrollo participantes solo se han aplicado plenamente menos del 50% de las medidas para la facilitación del comercio que se debaten en la OMC. En todos

los países participantes, la tasa de plena aplicación fue inferior al 76%, con las tasas menores situándose por debajo del 19%. La tasa de aplicación es incluso menor en los PMA, teniendo la mayoría de estos un nivel inferior al 40%. Al mismo tiempo, las medidas que todavía no se han aplicado son muy pocas, variando del 3% al 28%, lo que sugiere que muy pocas de las reformas propuestas para la facilitación del comercio son completamente nuevas para los países en desarrollo.

Otra conclusión de los resultados refundidos es que el nivel de aplicación de cada medida particular para la facilitación del comercio da a entender que las medidas con un contenido mayor relacionado con las aduanas, contempladas en los artículos 4, 7, 9 *bis*, 10, 11 y 12 se caracterizan por un mayor nivel de aplicación. Al mismo tiempo, la mayoría de las medidas intersectoriales y entre organismos, como la ventanilla única, los servicios de información, la publicación de información sobre el comercio, las disciplinas sobre los derechos y cargas, junto con algunas técnicas aduaneras avanzadas, como las resoluciones anticipadas y los operadores autorizados, tienen los niveles más bajos de aplicación, especialmente en los PMA. Esto sugiere que los países en desarrollo siguen sin aplicar muchas medidas difíciles de facilitación del comercio, por el grado de cooperación entre organismos y la complejidad del marco institucional, jurídico y normativo que exigen.

Gráfico 5.1. Nivel de aplicación de las medidas de facilitación del comercio por país



Fuente: Informe de próxima aparición, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

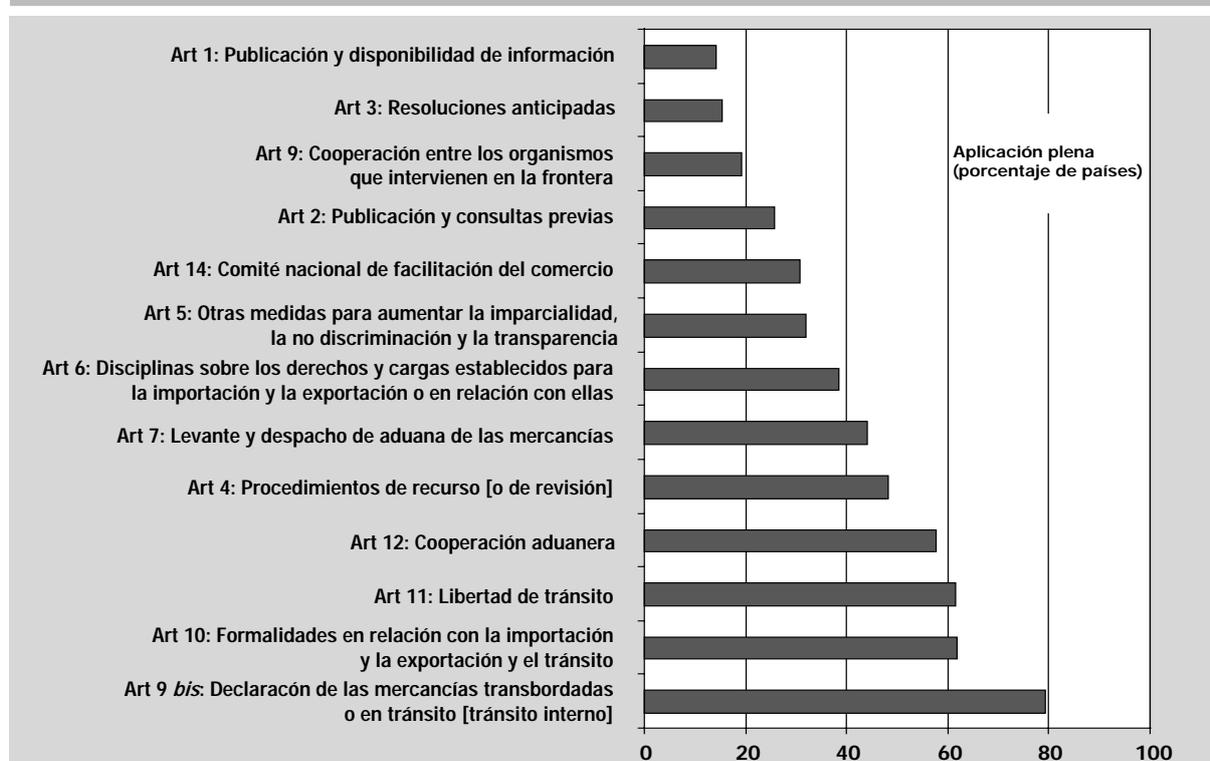
Además, los planes de aplicación nacional muestran que en los países en desarrollo sigue habiendo numerosos obstáculos a las reformas para la facilitación del comercio (gráfico 5.2). Los motivos ofrecidos por los interesados en la facilitación del comercio de los países participantes para explicar la falta de aplicación o la aplicación parcial de medidas de facilitación del comercio van más allá de la falta de recursos, ya que se mencionan las lagunas en los marcos jurídicos vigentes, la falta de conocimiento de las ventajas de cada medida particular, tanto para las empresas como para las administraciones implicadas, las tecnologías de la información y las comunicaciones y cuestiones de infraestructura, la falta de cooperación entre organismos y la falta de un marco organizativo o institucional (gráfico 5.3). Al mismo tiempo, la falta de recursos sigue siendo uno de los obstáculos principales para la aplicación, especialmente en los PMA.

Por otro lado, también se han podido observar algunas novedades alentadoras en la aplicación de medidas de facilitación del comercio. Una de estas novedades es el reconocimiento creciente por los países en desarrollo de la importancia de una facilitación del comercio efectiva para el crecimiento, el desarrollo y la inversión. Los interesados en la facilitación del comercio de

los países participantes consideraron que la mayoría de las medidas tenían un nivel de prioridad mediano o alto para el desarrollo económico del país. Parece que en los países que no son PMA se atribuye un mayor efecto positivo a las reformas de facilitación del comercio que en los PMA, puesto que en los primeros se suele dar más prioridad a estas medidas.

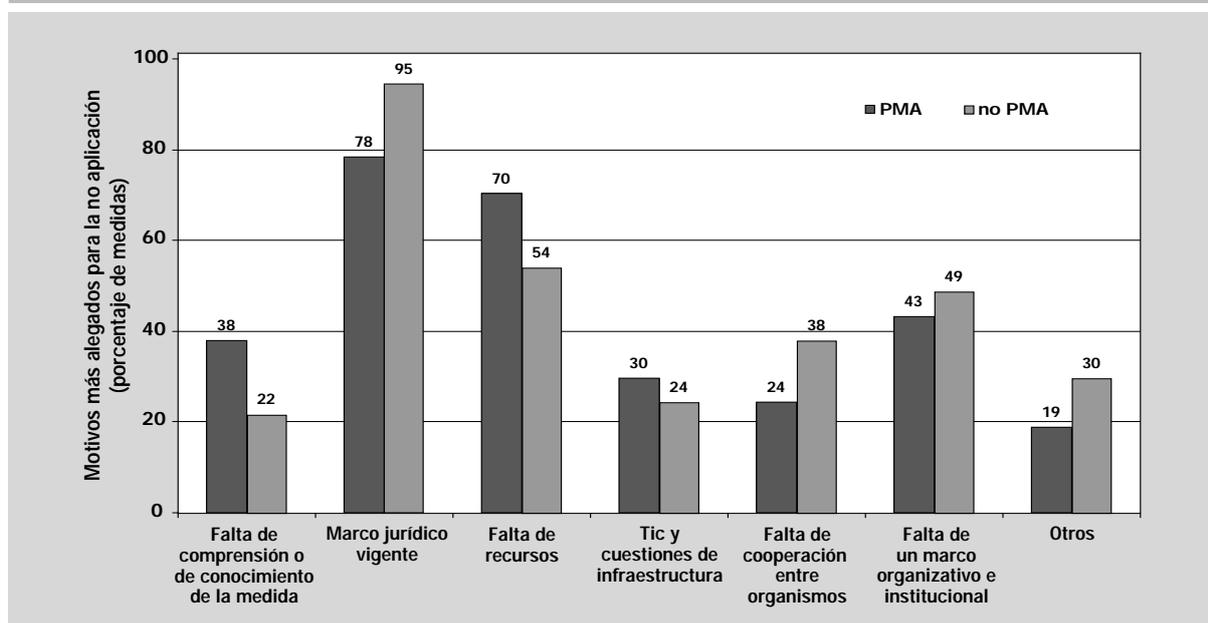
Además, las estimaciones del tiempo necesario para lograr la aplicación plena de las medidas de facilitación del comercio muestran cuáles son los parámetros temporales aceptables para lograr esta plena aplicación. El tiempo estimado para lograr la aplicación de la mayoría de las medidas fue, por término medio, de unos 3 años y no mayor de 5 años para la mayoría de las reformas pendientes. Lo cual hace posible que la mayoría de los países puedan aspirar a una situación de plena aplicación en un período de 5 años. Las estimaciones de los recursos financieros necesarios fueron mucho más difíciles de establecer y variaron en gran medida de un país a otro. Sin embargo, en términos generales, los volúmenes siguieron siendo razonablemente moderados, especialmente a la luz del incremento sustancial y continuo de la ayuda internacional para actividades de asistencia técnica y creación de capacidad relacionadas con la facilitación del comercio.

Gráfico 5.2. Nivel de aplicación plena de las medidas de facilitación del comercio por ámbito



Fuente: Informe de próxima aparición, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

Gráfico 5.3. Motivos más alegados para la no aplicación



Fuente: Informe de próxima aparición, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

Por último, parece posible que los países participantes reduzcan totalmente el desfase en la aplicación de medidas de facilitación del comercio si hacen uso de las flexibilidades propuestas en la sección II del proyecto refundido de texto de negociación. Los resultados de los planes nacionales de aplicación muestran que para avanzar en la aplicación de medidas de este tipo, los países en desarrollo esperan apoyarse de modo considerable en estas flexibilidades, tanto en términos de plazos adicionales de aplicación como de asistencia técnica y creación de capacidad que se les ofrecería. Dependiendo de cada país, el porcentaje de las medidas que requerirían más tiempo, o más tiempo y asistencia técnica y creación de capacidad, oscila entre el 10% y el 67% (gráfico 5.4). Para la mayoría de los países y para muchos PMA estas medidas representan, como mínimo, un tercio de las medidas actualmente incluidas en el proyecto de texto de la OMC.

La necesidad de asistencia técnica y creación de capacidad fue la que se consideró más acuciante para las 10 medidas que se recogen en el cuadro 5.2, que se corresponden con las medidas que tienen el menor grado de aplicación en los países en desarrollo y que representan una combinación de medidas para las que hace falta una intensa cooperación interna y transfronteriza, inversiones en infraestructura y

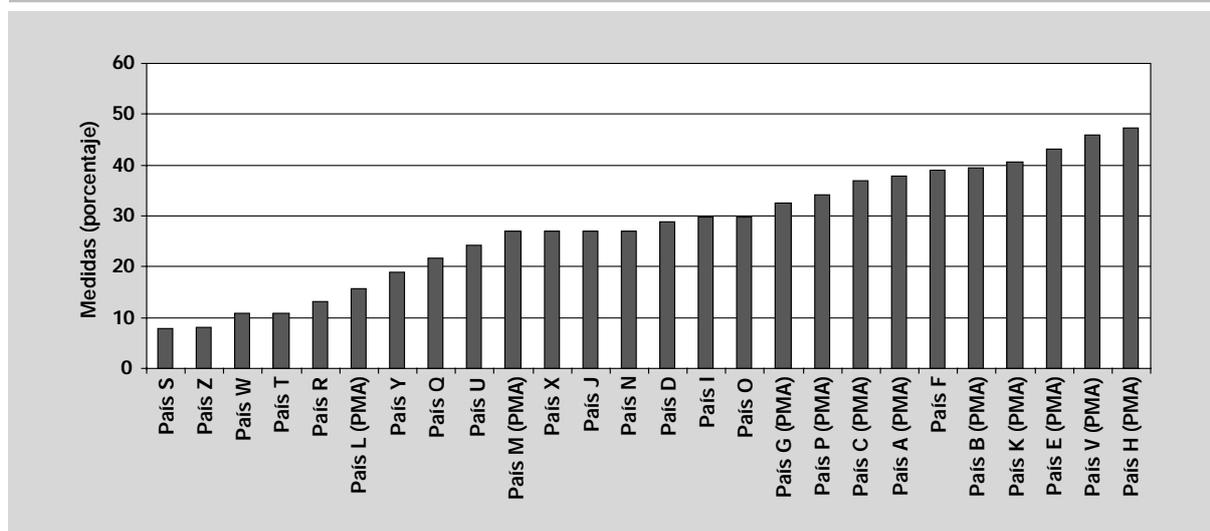
tecnologías de la comunicación, y el uso de técnicas aduaneras avanzadas.

Los resultados refundidos de los planes nacionales de aplicación de las medidas de facilitación del comercio, desarrollados por la UNCTAD, muestran que la facilitación del comercio sigue siendo un desafío, pero que también se contempla como una esfera prioritaria para el desarrollo nacional por los propios países en desarrollo. Al identificarse en este trabajo los principales ámbitos de incumplimiento, la gama de plazos y de costes, y las necesidades de asistencia técnica y creación de capacidad, se ofrece un examen valioso de las necesidades prioritarias de los países en desarrollo y de las ambiciones nacionales y regionales en la ejecución de reformas de facilitación del comercio. En este sentido, el trabajo ofrece algunas orientaciones importantes para los países en desarrollo y para sus socios desarrollados.

3. Conclusiones

El 8 de julio de 2013, con motivo del cuarto Examen Global de la Ayuda para el Comercio, en Ginebra, representantes de alto nivel de 27 gobiernos y organismos, incluida la UNCTAD, emitieron una "Declaración conjunta – Asistencia para la facilitación del comercio", para la aplicación de medidas de facilitación del comercio. En la declaración se ponía el acento en las ventajas de concluir en Bali un acuerdo sobre

Gráfico 5.4. Porcentaje de medidas que requieren asistencia técnica y creación de capacidad



Fuente: Informe de próxima aparición, *The new frontier of competitiveness in developing countries: Implementing trade facilitation*, UNCTAD, 2013.

la facilitación del comercio y se ponía de manifiesto el fuerte compromiso de los Gobiernos/organizaciones de seguir ofreciendo apoyo a su aplicación¹¹⁰.

Los socios multilaterales y bilaterales para el desarrollo siguen centrando gran parte de sus reflexiones en el volumen de la ayuda para la facilitación del comercio. Sin embargo, para los posibles países beneficiarios el reto sigue siendo que el volumen de la asistencia no solo sea grande sino también que se adapte al alcance y el carácter de sus necesidades y prioridades. En efecto, la asistencia que se necesita para las reformas de facilitación del comercio probablemente seguirá consistiendo en algo más que ayuda económica y conllevará esfuerzos importantes

en términos de capacidades sostenibles a largo plazo, desarrollo de infraestructuras tecnológicas e institucionales y formación y reformas a fin de lograr una mejor gobernanza.

Los países en desarrollo necesitan evaluar cuidadosamente sus necesidades específicas y los recursos disponibles para ajustar adecuadamente sus planes de aplicación de las reformas de facilitación del comercio, en términos de plazos y de la posible asistencia técnica y de capacitación que requieran. Deberían también definir la secuencia apropiada de acciones que se requieren para asegurar un cumplimiento pleno de sus compromisos con la facilitación del comercio y programar sus plazos de aplicación y su alcance sacando partido efectivamente de las flexibilidades que se ofrecen en la sección II del proyecto revisado de texto de negociación (Rubiato y Hoffmann, 2013).

El enfoque de los planes nacionales de aplicación, desarrollado por la UNCTAD, y las evaluaciones de las necesidades realizadas por la OMC son pasos importantes en esta dirección, pero son solo una parte del largo viaje que, en último término, dependerá en gran medida de la capacidad de los países para mantener un diálogo nacional inclusivo y productivo sobre las reformas de facilitación del comercio. En este sentido, apoyar la creación y la puesta en funcionamiento de comités nacionales para la facilitación del comercio en los países en desarrollo resultará un elemento importante para la aplicación efectiva y la supervisión de las necesidades y avances en el marco de un posible acuerdo en la OMC.

Cuadro 5.2. Las diez principales medidas para las que se estima que más falta hace asistencia técnica y creación de capacidad

Ventanilla única (TN/TF/165/W/Rev. 16, art. 10, párr. 5)

Procedimientos de prueba (art. 5, párr. 3)

Información disponible por medio de Internet (art. 1, párr. 2)

Cooperación entre los organismos que intervienen en la frontera (art. 9)

Resoluciones anticipadas (art. 3)

Servicios de información (art. 1, párr. 3)

Disciplinas sobre los derechos y cargas establecidos para la importación y la exportación o en relación con ellas (art. 6, párr. 1)

Publicación (art. 1, párr. 1)

Reducción/limitación de las formalidades y los requisitos de documentación (art. 10, párr. 2)

Gestión del riesgo (art. 7, párr. 4)

REFERENCIAS

- Asariotis R. y Benamara H., eds. (2012). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. Naciones Unidas y Earthscan/Routledge. Disponible en: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (consultado el 18 de octubre de 2013).
- Chiew H. (2013). "UNFCCC principles must guide work of IMO and ICAO - say developing countries". *Third World Network. TWN Bonn News Update* 4. 5 de junio. Disponible en: http://www.twinside.org.sg/title2/climate/news/Bonn11/TWN_update4.pdf (consultado el 18 de octubre de 2013).
- Climate Strategies, Cambridge Econometrics, University of Cambridge, CE Delft, y Transport Analysis and Knowledge Systems (2013). "Research to assess impacts on developing countries of measures to address emissions in the international aviation and shipping sectors". Disponible en: http://www.cedelft.eu/publicatie/research_to_assess_impacts_on_developing_countries_of_measures_to_address_emissions_in_the_international_aviation_and_shipping_sectors/1389 (consultado el 7 de noviembre de 2013).
- Comisión Europea (2012). "Roadmap: Commission communication on EU risk management and supply-chain security. Disponible en: http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ja/docs/2012_taxud_10_risk_management_en.pdf (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- Comisión Europea (2013). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo sobre la gestión de los riesgos aduaneros y la seguridad de la cadena de suministro. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0793:FIN:ES:PDF> (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- Comité Mixto de Cooperación Aduanera UE-EEUU (2012). Decisión del Comité Mixto de Cooperación Aduanera UE-EEUU de 4 de mayo de 2012 en relación con el reconocimiento mutuo del régimen de la Asociación Aduanas-Comercio contra el Terrorismo de los Estados Unidos y el régimen de Operador Económico Autorizado de la Unión Europea (2012/290/UE). Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:144:0044:0047:ES:PDF> (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- ICS (2013). *The ILO Maritime Labour Convention, 2006: Guidance for Ship Operators on Port State Control as from 20 August 2013*. Disponible en: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/ilo-mlc-2006-guidance-on-psc.pdf> (consultado el 26 de noviembre de 2013).
- International Air Transport Association, Association Of European Airlines, World Shipping Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Community Shipowners' Associations, The International Air Cargo Association, International Road Transport Union y Federation of European Trade Facilitation Organisations (2013). *Recommendation to the European Parliament and Council – Establishing a multiple filing option for security in the UCC*. Disponible en: http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/cargo-and-the-supply-chain/2013_Joint_Industry_Statement_to_EU_on_Customs_Changes.pdf (consultado el 25 de noviembre de 2013).
- International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting (2013). "“Rapid acceleration” needed to ensure results at the WTO Ministerial, Lamy warns". *Bridges Weekly*. 17(13):1-4. 18 de abril.
- Koch C. (2013). "Potential for chaos as Europe ponders tighter supply chain security rules". *Lloyd's List*. 8 de abril. Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article420502.ece> (consultado el 9 de julio de 2013).
- Lloyd's List* (2013). "Making the Baltic a NOx emission-control area faces many challenges". 11 de marzo. Disponible en: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article418151.ece> (consultado el 12 de noviembre de 2013).
- MarineLink.com* (2012). "Will low-sulphur fuel be sufficiently available asks ICS". 23 de julio. Disponible en: <http://www.marinelink.com/news/sufficiently-lowsulphur346458.aspx> (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- MarineLink.com* (2013). "Maritime law & piracy code adopted by African nations". 27 de junio. Disponible en: <http://www.marinelink.com/news/maritime-adopted-african356075.aspx> (consultado el 9 de julio de 2013).
- Miles T. (2013). "U.S. warns WTO global trade talks “hurtling towards irrelevance”. *Business and Financial News*. Reuters. 11 de abril.
- Oceans Beyond Piracy (2013). *The human cost of maritime piracy 2012*. Working paper. Disponible en: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf> (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- OIT (2012a). *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Disposiciones modelo para la legislación nacional*. Disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_182351.pdf (consultado el 16 de octubre de 2013).
- OIT (2012b). *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 Seguridad social para la gente de mar*. Disponible en: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_182774.pdf (consultado el 16 de octubre de 2013).

- OMA (2012a). *Marco Normativo SAFE de la OMA. Proyecto junio 2012*. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/C6CDF626AFB348FCA2AC59B796B79833.ashx> (consultado el 13 de noviembre de 2013).
- OMA (2012b). *Compendium of authorized economic operator programmes. WCO research paper* N° 25. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx> (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- OMA (2013a). "WCO Americas and Caribbean Region adopts AEO regional strategy". News. 3 de abril. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/wco-americas-and-caribbean.aspx> (consultado el 9 de julio de 2013).
- OMA (2013b). "Importance of AEO programmes recognized at the AEO Regional Forum in Astana". News. 3 de junio. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/aeo-regional-forum-astana.aspx> (consultado el 9 de julio de 2013).
- OMA (2013c). "Working meeting held in promoting AEO project in East African Economic Community". News. 19 de junio. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/working-meeting-in-promoting-aeo-project.aspx> (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- OMA (2013d). "Seminar on the authorized economic operator (AEO) concept". News. 16 de abril. Disponible en: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/aeo-seminar.aspx> (consultado el 9 de julio de 2013).
- OMI (2009). *Second IMO GHG Study 2009*. OMI. Londres. Disponible en: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf (consultado el 17 de octubre de 2013).
- OMI (2011a). *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 62º período de sesiones*. MEPC 62/24. Londres.
- OMI (2011b). *Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships*. MSC-FAL.1/Circ.2. Londres.
- OMI (2012a). *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 63º período de sesiones*. MEPC 63/23. Londres.
- OMI (2012b). *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 64º período de sesiones*. MEPC 64/23. Londres.
- OMI (2012c). *Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency*. MEPC 64/WP.11. Londres.
- OMI (2012d). *Further work on GHG emissions from ships*. Presentado por la Arabia Saudita, el Brasil, China, la India, el Perú y Sudáfrica. MEPC 64/5/9. Londres.
- OMI (2012e). *Draft outline for an update of the GHG emissions estimate for international shipping*. Nota de la secretaria. MEPC 64/5/5. Londres.
- OMI (2012f). *Possible incompatibility between the WTO rules and market-based measures for international shipping*. Presentado por la Arabia Saudita y la India. MEPC 64/5/3. Londres.
- OMI (2012g). *Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Bonn, Germany from 14 to 25 May 2012*. Nota de la secretaria. MEPC 64/5/1. Londres.
- OMI (2012h). *Green Climate Fund*. Nota de la secretaria. MEPC 64/INF.31. Londres.
- OMI (2012i). *Ensuring availability of fuels compliant with MARPOL Annex VI by 2020*. Presentado por la Cámara Naviera Internacional. MEPC 64/4/17. Londres.
- OMI (2012j). *Assessment of availability of fuel oil under MARPOL Annex VI*. Presentado por los Estados Unidos. MEPC 64/4/41. Londres.
- OMI (2012k). *Sulphur monitoring for 2011*. Nota de la secretaria. MEPC 64/4. Londres.
- OMI (2012l). *Information provided pursuant to SOLAS Regulation XI-2/13, the maritime security module of GISIS and the IMO Guide to Maritime Security and the ISPS Code*. Nota de la secretaria. MSC 91/4. Londres.
- OMI (2012m). *Developments since MSC 90*. Nota de la secretaria. MSC 91/17. Londres.
- OMI (2012n). *Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 91º período de sesiones*. MSC 91/22. Londres.
- OMI (2013a). *Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 100º período de sesiones*. LEG 100/14. Londres.
- OMI (2013b). *Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*. Londres. Disponible en: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf> (consultado el 17 de octubre de 2013).]
- OMI (2013c). *Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 65º período de sesiones*. MEPC 65/22. Londres.
- OMI (2013d). *Orientaciones de 2013 para el tratamiento de las tecnologías innovadoras de eficiencia energética en el cálculo y la verificación del EEDI obtenido*. MEPC.1/Circ.815. Londres.
-

- OMI (2013e). *Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency*. MEPC 65/WP.10. Londres.
- OMI (2013f). *Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW)*. Nota de la secretaría. MEPC 65/5/2. Londres.
- OMI (2013g). *Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping*. Circular Núm. 3381/Rev.1. Londres.
- OMI (2013h). *World Trade Organization's views on document MEPC 64/5/4 submitted by India and Saudi Arabia*. MEPC 65/INF.18. Londres.
- OMI (2013i). *Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Doha, Qatar, from 26 November to 8 December 2012*. Nota de la secretaría. MEPC 65/5. Londres.
- OMI (2013j). *Workshop on HNS reporting in preparation for the entry into force of the HNS Protocol, 2010*. Presentado por el Canadá. LEG 100/3. Londres.
- OMI (2013k). *Information on the second International Conference on Liability and Compensation Regime for Transboundary Oil Damage Resulting from Offshore Exploration and Exploitation Activities*. Presentado por Indonesia. LEG 100/13. Londres.
- OMI (2013l). *Principles for guidance on model bilateral/regional agreements or arrangements on liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities*. Presentado por Indonesia. LEG 100/13/2. Londres.
- OMI (2013m). *Final report of the Correspondence Group on assessment of technological developments to implement the tier III NOx emission standards under MARPOL Annex VI*. Presentado por Estados Unidos. MEPC 65/4/7. Londres.
- OMI (2013n). *Instalaciones portuarias de recepción adecuadas para las cargas declaradas perjudiciales para el medio marino de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL*. MEPC.1/Circ.810. Londres.
- OMI (2013o). *Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 92º período de sesiones*. MSC 92/26. Londres.
- OMI (2013p). *Piracy*. Nota de la secretaría. LEG 100/6/1. Londres.
- OMI (2013q). *Piracy*. Presentado por Ucrania. LEG 100/6/2. Londres.
- OMI (2013r). *Update on the establishment of a database on court decisions related to piracy off the coast of Somalia and related activities: work in progress*. Presentado por el UNICRI. LEG 100/6/3. Londres.
- OMI (2013s). *Guidelines on measures toward enhancing maritime trade recovery related to the global supply chain system and maritime conveyances*. FAL.6/Circ.16. Londres.
- OMI (2013t). *Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships*. Nota de la secretaría. FAL 38/7/1. Londres.
- OMI (2013u). *Interim guidelines for use of printed versions of electronic certificates*. FAL.5/Circ.39. Londres.
- OMI (2013v). *Revised IMO Compendium on facilitation and electronic business*. FAL.5/Circ.40. Londres.
- OMI (2013w). *List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013*. FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817, MSC.1/Circ.1462. Londres.
- OMI (2013x). *Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*. Presentado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y la Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque. LEG 100/5/1. Londres.
- Platts (2012). "EU Council amends directive on sulfur content in marine fuels". Disponible en: <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/eu-council-amends-directive-on-sulfur-content-8859750> (consultado el 9 de julio de 2013).
- PricewaterhouseCoopers (2012). *Study on possible ways to enhance EU-level capabilities for customs risk analysis and targeting*. 31 de mayo.
- Rubiato J. M. y Hoffmann J. (2013). "Promoting African intra-regional trade through trade facilitation negotiations". *Bridges Africa*. 2(3):4-6.
- UNCTAD (2004). *Container security: Major initiatives and related international developments*. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- UNCTAD (2008). *El Transporte Marítimo 2008*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2008. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/es/docs/rmt2008_sp.pdf (consultado el 12 de noviembre de 2013).
- UNCTAD (2010). *El Transporte Marítimo 2010*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2010. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/es/docs/rmt2010_sp.pdf (consultado el 17 de octubre de 2013).

- UNCTAD (2011a). *El Transporte Marítimo 2011*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2011. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/es/Docs/rmt2011_sp.pdf (consultado el 17 de octubre de 2013).
- UNCTAD (2011b). "The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing the Convention may soon enter into force". UNCTAD Transport Newsletter Núm. 50. Segundo trimestre de 2011, pág. 8. Disponible en: http://unctad.org/en/Docs/webdtl1b20113_en.pdf (consultado el 12 de noviembre de 2013).
- UNCTAD (2012a). *El Transporte Marítimo 2012*. Publicación de las Naciones Unidas. UNCTAD/RMT/2012. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2012_es.pdf (consultado el 17 de octubre de 2013).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. Nueva York y Ginebra. Disponible en: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dttl1b20114_en.pdf (consultado el 11 de noviembre de 2013).
- United States Customs and Border Protection (CBP) (2013). "EU, US fully implement mutual recognition decision". Nota de prensa. 8 de febrero. Disponible en: http://cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/02082013_6.xml (consultado el 9 de julio de 2013).
-

NOTAS

- 1 El MLC 2006 entró en vigor 12 meses después de su ratificación por 30 Miembros que en conjunto poseían al menos el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. En la actualidad el Convenio está en vigor en 38 Estados Miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que representan el 69% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. La información sobre el estado de ratificación del MLC está extraída del sitio web de la OIT el 9 de julio de 2013. La lista de los convenios internacionales que se revisarán después de la entrada en vigor del MLC 2006 puede consultarse en: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang--es/index.htm (consultado el 17 de octubre de 2013).
 - 2 El texto del MLC 2006 está disponible en: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--es/index.htm (consultado el 17 de octubre de 2013). Véase también la “Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo”, en la página 13 del documento de la Conferencia Internacional del Trabajo mencionado antes. Los artículos y el Reglamento solo pueden ser modificados por la Conferencia al amparo del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).
 - 3 El Código podrá enmendarse por medio del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio.
 - 4 Véase el MLC 2006.
 - 5 Véase la regla 5.1.3 del Reglamento del MLC 2006.
 - 6 Véase el párrafo 4.4 del “Informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 100º período de sesiones” (OMI, 2013a). Estas enmiendas estaban basadas en las recomendaciones del Grupo mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, adoptadas en marzo de 2009.
 - 7 La entrada en vigor del PAL PROT 2002 se produjo el 23 de abril de 2003 tras la presentación del instrumento de ratificación de Bélgica. Antes ya habían enviado sus instrumentos de ratificación Albania, Belice, Dinamarca, Letonia, los Países Bajos, Palau, Saint Kitts y Nevis, Serbia, la República Árabe Siria y la Unión Europea.
 - 8 Es interesante señalar que esta es la primera vez que en un Convenio de la OMI se ha incluido una cláusula que prevé expresamente que una organización regional de integración económica pueda firmarlo, ratificarlo o adherirse a él, y que confiere a esa organización “los mismos derechos y obligaciones que un Estado Parte en la medida en que tenga competencia en asuntos regidos por el presente Protocolo” (véase el artículo 19 del Convenio). La Unión Europea se adhirió al Protocolo de 2002 a finales de 2011. Sin embargo, esto no quita que los Estados miembros lo ratifiquen individualmente.
 - 9 El PAL 1974 se adoptó el 13 de diciembre de 1974 y entró en vigor el 28 de abril de 1987. En el Protocolo de 1976 al Convenio se introdujo el DEG como la unidad de cuenta aplicable, en sustitución del “franco Poincaré”, que se basaba en el valor “oficial” del oro. El Protocolo de 1990 al Convenio se diseñó para incrementar los límites de la responsabilidad, pero no entró en vigor y más tarde fue sustituido por el Protocolo de 2002. El PAL PROT 2002 se adoptó el 1 de noviembre de 2002 y entrará en vigor el 23 de abril de 2014.
 - 10 En el párrafo 3 del artículo 15 del PAL PROT 2002 se establece que los artículos 1 a 22 del Convenio revisado por el Protocolo, así como los artículos 17 a 25 y el anexo del Protocolo constituirán lo que se designará el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002 (PAL 2002).
 - 11 Para una información más detallada véase también una recopilación de documentos sobre el Convenio de Atenas, disponible en: <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72411/Athens%20Convention%20and%20ratifications%20April%202013.pdf> (consultada el 25 de noviembre de 2013).
 - 12 Véanse el párrafo 1 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio. Sin embargo, cabe recordar que el Convenio prevé la posibilidad de que los Estados Partes formulen reservas.
 - 13 Véase el artículo 4 *bis* del Convenio.
 - 14 La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2.250 DEG por pasajero y transporte. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12.700 DEG por vehículo y transporte. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por otros equipajes no excederá en ningún caso de 3.375 DEG por pasajero y transporte.
 - 15 De conformidad con el PAL 1974, los límites solo se podían aumentar mediante la adopción de enmiendas, lo que requiere que un número determinado de Estados las acepten para que entren en vigor. Por ejemplo, un Protocolo al PAL 1974 anterior, adoptado en 1990, que tenía por objetivo también aumentar los límites de la responsabilidad, no entró en vigor y fue sustituido por el PAL PROT 2002. De conformidad con el procedimiento de aceptación tácita, descrito en el artículo 23 del Convenio, a petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el Protocolo, toda propuesta destinada a enmendar los límites se distribuirá a todos los
-

- Miembros de la Organización y a todos los Estados Partes y será sometida a la consideración del Comité Jurídico de la Organización. Las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de los Estados Partes en el Convenio revisado por el Protocolo presentes y votantes en el Comité Jurídico, a condición de que al menos la mitad de estos Estados Partes estén presentes en el momento de la votación, y entrarán en vigor dieciocho meses después de su aceptación. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un período de dieciocho meses contados a partir de la fecha de notificación, a menos que en ese período no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la adopción de la enmienda hayan comunicado al Secretario General de la OMI que no aceptan dicha enmienda.
- 16 Véase el párrafo 5 del artículo 17 del PAL PROT 2002. Como condición previa de su consentimiento del PAL PROT 2002, las Partes deberán denunciar el PAL 1974 y sus Protocolos de 1976 y 1990. El 30 de junio de 2013, el PAL 1974 estaba en vigor en 35 Estados Partes, que representaban el 45,88% del arqueo bruto de la flota mundial. Esta cifra se reducirá a 31 Estados el 23 de abril de 2014. El 30 de junio de 2013, el PAL PROT 1976 estaba en vigor en 26 Estados Partes; esta cifra se reducirá a 23 Estados el 23 de abril de 2014.
- 17 La Argentina y la Federación de Rusia hicieron unas declaraciones importantes de conformidad con el artículo 22 del PAL 1974.
- 18 Estos son Alemania, el Canadá, Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia. Los límites de la responsabilidad aplicables de acuerdo con estas legislaciones nacionales están en consonancia o son muy similares a las cantidades establecidas en el Protocolo de 1990 al PAL 1974 que, sin embargo, nunca entró en vigor. Cabe señalar que Dinamarca ya ha ratificado el PAL PROT 2002 y que, por tanto, será Parte en el PAL 2002. Para una información más detallada sobre la situación de estos convenios a 30 de junio de 2013, véase OMI (2013b).
- 19 El paquete de medidas se incorporó como enmiendas del anexo VI del Convenio MARPOL, “Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques”, como nuevo capítulo 4 de este anexo, titulado “Reglas sobre la eficiencia energética de los buques”.
- 20 Para un resumen del contenido de las reglas, véanse las páginas 107-109 de UNCTAD (2012a). Para una visión general de los debates sobre los diferentes tipos de medida, véanse las páginas 118 y 119 de UNCTAD (2010), y las páginas 114-116 de UNCTAD (2011a).
- 21 En el estudio se sugiere que, si se aplicasen, las medidas pertinentes podrían mejorar la eficiencia energética y reducir la tasa de emisiones entre un 25% y un 75% por debajo de los niveles actuales. Para un examen más a fondo de la gama de posibles consecuencias del cambio climático sobre el transporte marítimo, véase también un volumen editado, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*, publicado en mayo de 2012 (Asariotis y Benamara, 2012). El libro, que es una publicación conjunta de las Naciones Unidas y Earthscan/Routledge, incluye las aportaciones de expertos del ámbito académico, de organizaciones internacionales, como la OMI, la secretaria de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la OCDE, la Agencia Internacional de la Energía y el Banco Mundial, y de los sectores de los puertos y del transporte marítimo. Entre las cuestiones abordadas están los precedentes científicos; las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional y las posibles maneras de mitigarlas; el estado de la cuestión en términos del marco normativo e institucional pertinente; las posibles consecuencias del cambio climático y las maneras de adaptarse a él por el transporte marítimo; y cuestiones transversales relevantes como la financiación y las inversiones, la tecnología y la energía. Para una información más detallada, véase el sitio web de la UNCTAD: www.unctad.org/ttl/legal.
- 22 El MEPC celebró su 64º período de sesiones del 1 al 5 de octubre de 2012 y su 65º período de sesiones del 13 al 17 de mayo de 2013.
- 23 En esta enmienda se corrige una nota al pie que alude al procedimiento recomendado de la *International Towing Tank Conference* (ITTC) 7.5-04-01-01.2 como la norma que se considera preferible.
- 24 La propuesta de los Estados Unidos para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional. Entre los documentos adicionales que el Comité tomó en consideración en este punto cabe mencionar los siguientes: ImarEST, en el que se ofrece información sobre un enfoque basado en objetivos para “medir el consumo de combustible”; CSC, en el que se ofrecen observaciones a las comunicaciones de las Naciones Unidas e ImarEST, e información adicional sobre diferentes enfoques para supervisar e informar sobre el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los buques; Alemania, Bélgica, el Canadá, Dinamarca, el Japón, Noruega y el Reino Unido, en el que se respalda el desarrollo de medidas técnicas y operativas para mejorar la eficiencia energética de los buques.
- 25 “CONSCIENTE de los principios consagrados en el Convenio constitutivo de la Organización, así como de los principios de no discriminación y de no dar un trato más favorable consagrados en el Convenio MARPOL y en otros convenios de la OMI”.
- 26 “CONSCIENTE TAMBIÉN de los principios consagrados en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Protocolo de Kyoto, así como del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades”.
- 27 Varias delegaciones hicieron declaraciones sobre la resolución, recogidas en el anexo 5 del OMI (2013c). Como informó Third World Network (Chiew, 2013), durante la posterior Conferencia sobre el cambio climático del CMNUCC
-

- celebrada en Bonn, en junio de 2013, un grupo de países en desarrollo habían considerado que la expresa referencia en la resolución de la OMI al principio de las “responsabilidades comunes pero diferenciadas” era una clara señal de que la OMI respeta los principios y disposiciones de la CMNUCC en su labor relativa al cambio climático. Algunas delegaciones de países desarrollados, entre ellas la del Japón, expresaron un punto de vista contrario al sostener que la aprobación del preámbulo de la resolución en el que se dice “consciente” de dicho principio no debería limitar las actividades de acuerdo con los principios de la OMI, destacando que ya se había insistido sobre este punto en el informe del 65º período de sesiones del MEPC.
- 28 Véase una nota que la OMI envió al 38º período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico, celebrado en Bonn del 3 al 14 de junio de 2013, en la que se ofrece información actualizada de la labor de la OMI para dar solución a las emisiones del combustible utilizado por el transporte marítimo internacional, disponible en: <http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbsta/eng/misc15.pdf> (consultada el 7 de noviembre de 2013).
- 29 Respecto de posibles MBM, véanse en particular las páginas 127 y 129 a 132 de UNCTAD (2011a) y las páginas 110 a 113 de UNCTAD (2012a).
- 30 Cabe señalar que una serie de delegaciones de países en desarrollo como, en particular, el Brasil, China y la India, han expresado diversas preocupaciones sobre cuestiones de principio y de política en relación con la reducción de las emisiones de GEI y sobre las posibles MBM. Para una información más detallada, véanse también las declaraciones de diversas delegaciones (OMI, 2012c, anexos 14 a 17).
- 31 Los países estudiados fueron Chile, China, las Islas Cook, la India, Kenya, Maldivas, México, Samoa, Togo y Trinidad y Tabago.
- 32 La Arabia Saudita, el Brasil, China, la India, el Perú y Sudáfrica.
- 33 Basándose en una propuesta de su Presidente, el Comité acordó aplazar el examen de las medidas basadas en el mercado y las cuestiones conexas hasta un futuro período de sesiones y considerar solo los siguientes tres puntos: a) actualización de las estimaciones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional; b) asuntos relacionados con la OMC; y c) asuntos de la CMNUCC (OMI, 2013c, párrafo 5.1).
- 34 Como ya se ha recogido en ediciones anteriores de *El Transporte Marítimo*, las cifras clave del último (el segundo) Estudio de la OMI sobre los GEI (OMI, 2009) muestran que el transporte marítimo internacional emitió, según estimaciones, 870 millones de toneladas de CO₂, o cerca de un 2,7% de las emisiones mundiales generadas por la actividad humana en 2007.
- 35 Véase OMI (2012b), pág. 40.
- 36 El taller de expertos para examinar la metodología y los criterios que se habrían de utilizar en la actualización de las estimaciones de emisiones de GEI del transporte marítimo internacional se celebró del 26 de febrero al 1 de marzo de 2013. Su informe está recogido en el documento OMI (2013f).
- 37 El mandato del estudio de actualización está recogido en el anexo del documento OMI (2013f).
- 38 El comité directivo fue creado a continuación mediante una circular de la secretaría general de la OMI del 12 de julio de 2013 (OMI, 2013g).
- 39 De la Arabia Saudita y la India.
- 40 Cabe señalar que la delegación de la India manifestó la opinión de que la secretaría de la OMC no estaba facultada para facilitar la información solicitada, por lo que la información que figura en el anexo no debía haberse solicitado ni debía seguir examinándose (OMI, 2013c, párrafo 5.20).
- 41 La secretaría presentó los documentos siguientes: OMI (2012g) sobre los resultados de la Conferencia sobre el cambio climático de las Naciones Unidas, celebrada en Bonn del 14 al 25 de mayo de 2012; OMI (2012g) sobre la primera reunión de la Junta del Fondo Verde para el Clima, celebrada en Ginebra del 23 al 25 de agosto de 2012; OMI (2013i) sobre los resultados de la Conferencia sobre el cambio climático de las Naciones Unidas, celebrada en Doha del 26 de noviembre al 8 de diciembre de 2012.
- 42 En el informe se ponen de manifiesto las características principales del marco jurídico internacional y se ofrece un panorama general de las disposiciones básicas de los instrumentos jurídicos internacionales más recientes en vigor. También se ofrecen consideraciones útiles para los responsables de las políticas a nivel nacional.
- 43 Este régimen abarca el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1969, y su Protocolo de 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, de 1971 (Convenio del Fondo) y sus Protocolos de 1992 y 2003.
- 44 El Convenio entró en vigor el 21 de noviembre de 2008 y el 30 de junio de 2013 contaba con 70 Estados Partes que representaban el 90,04% del tonelaje mundial. El Convenio abarca la contaminación por hidrocarburos de otros buques que los petroleros, como portacontenedores, buques de carga refrigerada, quimiqueros, cargueros, cruceros y buques de transbordo.
-

- 45 Protocolo de 2010 al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996. El Protocolo no ha entrado todavía en vigor. Véase también UNCTAD (2010), págs. 137 y 138.
- 46 El cursillo tuvo lugar en Londres en noviembre de 2012. Para una información más detallada, véase: www.hnsconvention.org (consultado el 11 de noviembre de 2013).
- 47 OMI (2013a), págs. 5 y 6.
- 48 Particularmente después del incidente de la plataforma petrolífera Deepwater Horizon, en 2010, y del incidente de 2009 en la Montara, situada en la Zona Económica Exclusiva de Australia, en la que explotó un pozo, ocasionando un derrame de petróleo importante.
- 49 Puede consultarse un resumen de las opiniones expresadas por las delegaciones en OMI (2013a), páginas 23 a 26. En el informe también se menciona la existencia de un grupo consultivo oficioso para examinar las cuestiones relacionadas con los daños debidos a la contaminación transfronteriza resultante de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, coordinado por la delegación de Indonesia. La dirección de correo electrónico para participar en este grupo es la siguiente: ind_offshorediscussion_imoleg@yahoogroups.com.
- 50 El anexo VI del Convenio MARPOL entró en vigor el 19 de mayo de 2005 y el 30 de junio de 2012 había sido ratificado por 72 Estados, que representaban aproximadamente el 94,30% del tonelaje mundial. El anexo VI está dedicado a la contaminación atmosférica procedente de buques e incluye las emisiones de SO_x, de NO_x y de partículas.
- 51 Véase UNCTAD (2008), páginas 126 y 127.
- 52 En caso de que en el estudio se llegue a una conclusión negativa, el límite máximo mundial deberá aplicarse a partir del 1 de enero de 2025.
- 53 Las dos primeras ECA de SO_x, las zonas del mar Báltico y del mar del Norte, se crearon en Europa y entraron en vigor en 2006 y 2007, respectivamente. La tercera zona creada fue la ECA de América del Norte, que entró en vigor el 1 de agosto de 2012. Además, en julio de 2011 se creó una cuarta ECA, la zona del mar Caribe de los Estados Unidos, que abarca determinadas aguas adyacentes a las costas de Puerto Rico (Estados Unidos) y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos, que entrará en vigor el 1 de enero de 2014.
- 54 También denominados “*scrubbers*” (lavadores) de gases de escape-SO_x.
- 55 Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva del Consejo 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo; DO L 327, de 27 de noviembre de 2012, págs. 1-13. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:ES:PDF> (consultado el 12 de noviembre de 2013).
- 56 En esta propuesta, la ICS proponía que en el período 2012-2014 se utilizase el modelo de disponibilidad del combustible propuesto por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil que cumpla las disposiciones del anexo VI del Convenio MARPOL para llevar a cabo un estudio preliminar que establezca hipótesis de disponibilidad de combustible en el período 2015-2016.
- 57 En esta propuesta, los Estados Unidos manifestaban su oposición a iniciar en fecha temprana la evaluación de la disponibilidad de fueloil que cumpla las disposiciones del anexo VI del Convenio MARPOL ya que los resultados de un análisis preliminar anterior aportarían escaso valor al evaluar la disponibilidad del combustible en 2020, por varios motivos.
- 58 Hasta ahora, solo la ECA de América del Norte está designada para controlar los NO_x. Los países que rodean el mar Báltico, por medio de la Comisión de Helsinki, están debatiendo si convertirlo en ECA. Para una información más detallada, véase *Lloyd's List* (2013).
- 59 Los límites del nivel III son casi un 70% inferiores a los del nivel II, por lo que requieren otras tecnologías adicionales.
- 60 Para un panorama de las disposiciones sobre descargas del anexo V revisado del Convenio MARPOL, véase UNCTAD (2012a), cuadro 5.1, pág. 116.
- 61 De acuerdo con esta circular, hasta el 31 de diciembre de 2015 el agua de lavado de las bodegas de carga que hayan contenido previamente cargas sólidas a granel consideradas perjudiciales para el medio marino deberán descargarse fuera de las zonas especiales y bajo determinadas condiciones. En la circular también se instó a las Partes en el anexo V del Convenio MARPOL a que se aseguraran de proveer instalaciones adecuadas en los puertos y las terminales para la recepción de residuos de cargas sólidas a granel, incluidos los contenidos en el agua de lavado.
- 62 El Convenio internacional de Hong Kong para el reciclado seguro y ambientalmente racional de buques, de 2009.
- 63 Estas son las “Directrices de 2012 para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques” (OMI, 2012a, anexo 4), las “Directrices de 2012 para la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques” (OMI, 2012a, anexo 5), las “Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos” (OMI, 2012a, anexo 3) y las “Directrices de 2011 para la elaboración del plan de reciclaje del buque” (OMI, 2011a, anexo 2).
-

- 64 El Convenio de Hong Kong está abierto a la adhesión desde el 1 de septiembre de 2010 y todavía no ha entrado en vigor. Entrará en vigor 24 meses después de la fecha en que 15 Estados, que representen el 40% del tonelaje de la flota mercante mundial, se hayan hecho partes del mismo. El 30 de junio de 2013 solo Noruega se había adherido al Convenio.
- 65 El grupo se creó inicialmente durante el 64º período de sesiones del MEPC para elaborar valores umbral y exenciones aplicables a los materiales que deben enumerarse en los inventarios de materiales potencialmente peligrosos y examinar la necesidad de enmendar en consecuencia las "Directrices de 2011 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos".
- 66 El Convenio BWM todavía no ha entrado en vigor. El 30 de junio de 2013, 37 Estados, que suman el 30,32% del tonelaje total de la flota mercante mundial, lo habían ratificado. El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en la que no menos de 30 Estados, cuyas flotas mercantes en conjunto sumen no menos del 35% del arqueo bruto de la flota mercante mundial, se hayan hecho partes en el mismo. Varias delegaciones habían indicado anteriormente que esperaban presentar pronto sus instrumentos de ratificación en la OMI, ya que el proceso de ratificación en sus países estaba muy avanzado o en la fase final. Véase también UNCTAD (2011b).
- 67 Estos sistemas de gestión del agua de lastre fueron propuestos por China, los Países Bajos, Noruega y la República de Corea. La información detallada sobre dichos sistemas puede encontrarse en los documentos respectivos presentados durante los períodos de sesiones 64º y 65º del MEPC, disponibles en www.imo.org.
- 68 Estos sistemas fueron propuestos por China, Dinamarca, el Japón, los Países Bajos y la República de Corea. La información detallada sobre dichos sistemas puede encontrarse en los documentos respectivos presentados durante los períodos de sesiones 64º y 65º del MEPC, disponibles en www.imo.org. En los últimos años la OMI ha dado el visto bueno a muchos sistemas de gestión del agua de lastre. Algunos fueron retirados del mercado después porque no funcionaban adecuadamente tras su instalación a bordo.
- 69 Que se celebrará del 25 de noviembre al 4 de diciembre de 2013.
- 70 Se puede obtener copia de estas circulares BWM (BWM.2/Circ.42-45) en: www.imo.org.
- 71 Puede consultarse una versión actualizada del Marco SAFE, de junio de 2012, en el documento OMA (2012a).
- 72 El pilar 1 se basa en el modelo de la Iniciativa por la seguridad de los contenedores, que fue introducida en 2002 en los Estados Unidos. El pilar 2 toma como modelo el programa de la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT), introducido en 2001 en los Estados Unidos. Para una información más detallada sobre esta cuestión y un análisis de las principales características de la seguridad aduanera de la cadena de suministro, a saber, la información anticipada sobre la carga, la gestión de riesgos, la inspección de la carga y los Operadores Económicos Autorizados (OEA), véase el estudio de la OMA Núm.18, "*The Customs Supply Chain Security Paradigm and 9/11: Ten Years On and Beyond*", de septiembre de 2011, disponible en: www.wcoomd.org. Puede hallarse un resumen de los diversos programas de seguridad de los Estados Unidos, adoptados después del 11 de septiembre, en UNCTAD (2004).
- 73 El 30 de junio de 2013, 168 de los 179 Miembros de la OMA habían manifestado su propósito de aplicar el Marco SAFE.
- 74 Véase también *El Transporte Marítimo 2011*, pág. 135. El *SAFE Package* (Paquete SAFE) tiene los siguientes componentes: *SAFE Framework of Standards, Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management, AEO Implementation Guidance, AEO Compendium, Model AEO Appeal Procedures, AEO Benefits: A contribution from the WCO Private Sector Consultative Group, Guidelines for the Purchase and Deployment of Scanning/Imaging Equipment, SAFE Data Element Maintenance Mechanism, Trade Recovery Guidelines*, y *FAQ for Small and Medium Enterprises*. Puede consultarse en: www.wcoomd.org/home_pfoverviewboxes_safepackage.htm.
- 75 Para más información, véase el sitio web de la OMA: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- 76 El concepto de Operadores Económicos Autorizados del Marco SAFE proviene del Convenio de Kyoto revisado, que contiene normas sobre "personas autorizadas" y programas nacionales.
- 77 Para más información sobre el concepto de reconocimiento mutuo en general, así como sobre las directrices para concluir un acuerdo de reconocimiento mutuo, incluidas en el SAFE Package, y sobre el estudio de la OMA Núm.18 sobre esta cuestión, véase UNCTAD (2012a), págs.118 y 119.
- 78 Los Estados Unidos y Nueva Zelandia concluyeron el primer acuerdo de reconocimiento mutuo en junio de 2007. El 30 de junio de 2012 se habían concluido 19 acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo y estaban en fase de negociación 10 más entre las siguientes partes: China-Unión Europea, China-Japón, Japón-Malasia, China-República de Corea, Hong Kong (China)-República de Corea, India-República de Corea, Israel-República de Corea, Nueva Zelandia-Singapur, Noruega-Suiza y Singapur-Estados Unidos.
- 79 Porque 27 países de la Unión Europea tienen un programa común uniforme de OEA.
- 80 De acuerdo con la información ofrecida por la secretaría de la OMA. Para más información, véase el último "*Compendium of AEO Programmes*" (OMA, 2012b).
-

- 81 Para más información, véase OMA, 2013a, 2013b, 2013c y 2013d.
- 82 Véase en particular UNCTAD (2011a), donde se ofrece un análisis de los cambios más importantes que introduce la enmienda al Código Aduanero, pág. 136.
- 83 Para más información, véase http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- 84 La Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera de la Comisión Europea ha puesto a disposición de la UNCTAD una copia redactada del documento.
- 85 Véase Comisión Europea (2013), pág. 10.
- 86 Para consultar los antecedentes, véase también Comisión Europea (2012).
- 87 Véase el artículo del Presidente y el Director Ejecutivo del Consejo Internacional de Navieras (Koch C, 2013). Los miembros del Consejo Internacional de Navieras explotan aproximadamente el 90% de la capacidad mundial de transporte de línea.
- 88 De acuerdo con la información proporcionada por la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera de la Comisión Europea, el 25 de junio de 2013 se habían presentado 15.359 solicitudes de certificado de OEA y se habían concedido 13.104 en total. El número total de solicitudes rechazadas el 15 de junio de 2013 era de 1.523 (el 10% de las solicitudes recibidas) y el número total de certificados revocados era de 691 (el 5,3% de los certificados concedidos). El desglose por tipos de certificado era: de Simplificación Aduanera y Protección y Seguridad, AEO-F 6023 (49%); de Simplificación Aduanera, AEO-C 5969 (48%); y de Protección y Seguridad, AEO-S 354 (3%).
- 89 Puede consultarse el cuestionario de autoevaluación en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_es.pdf (consultado el 18 de noviembre de 2013). También se pueden consultar unas notas explicativas en: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_es.pdf (consultado el 18 de noviembre de 2013).
- 90 La Unión Europea ya ha suscrito acuerdos de reconocimiento mutuo con el Japón, Noruega, Suiza y los Estados Unidos. Hay negociaciones en curso con China y pronto se iniciarán con el Canadá. Los Estados Unidos, además de con la Unión Europea, tienen acuerdos de reconocimiento mutuo con el Canadá, China, la Provincia china de Taiwán, el Japón, Jordania, Nueva Zelanda y la República de Corea.
- 91 En mayo de 2013, 10.512 empresas se habían hecho miembros del C-TPAT, que representaban más del 50% (en valor) de las mercancías importadas en los Estados Unidos. En marzo de 2013, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) había firmado acuerdos de reconocimiento mutuo con el Canadá, China, la Provincia china de Taiwán, la Unión Europea, el Japón, Jordania, Nueva Zelanda y la República de Corea. Para más información, véase www.cbp.gov.
- 92 Para más información, véase el sitio web de la CBP, en: http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/coac/coac_13_meetings/may22_meeting_dc (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- 93 Celebrado del 26 al 30 noviembre de 2012.
- 94 Celebrado del 12 al 21 de junio de 2013.
- 95 El Código se firmó y entró en vigor en 22 Estados signatarios: Angola, Benin, Cabo Verde, Camerún, Chad, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Níger, Nigeria, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.
- 96 La versión completa del Código está disponible en: <https://195.24.195.238/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english> (consultado el 19 de noviembre de 2013). Véase también MarineLink.com (2013).
- 97 Celebrado del 15 al 19 de abril de 2013.
- 98 En el documento se proporciona información de la UNODC. Pueden encontrarse observaciones escritas a este documento en el documento OMI (2013q). El Comité tomó nota con pesar de que la OTAN había informado a la secretaria de que no contaba con registros ni información de interés y de que no se había recibido ninguna respuesta de la Fuerza Naval Europea en Somalia.
- 99 Véase OMI (2013a), págs. 11 y 12.
- 100 Las respuestas a este cuestionario proporcionadas por los Estados Miembros están disponibles en el sitio web de la OMI, en: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-received-on-Private%20Armed%20Security.aspx> (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- 101 Véase: <http://unicri.it/topics/piracy/database/> (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- 102 Respecto de la inclusión en esta base de datos de legislaciones nacionales sobre la piratería, esta información puede encontrarse en la base de datos creada por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, disponible en: http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm (consultado el 19 de noviembre de 2013).
-

- 103 Para más información, véase OMI (2013a), págs. 13 a 17.
- 104 En las Directrices (OMI, 2013s) se han refundido e integrado las directrices más importantes de las Directrices de recuperación del comercio de la OMA, el Programa de recuperación económica del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico y la ISO 28002:2011.
- 105 Este cuestionario se ultimó durante la reunión entre períodos de sesiones del Grupo de Trabajo sobre seguridad marítima y piratería.
- 106 El texto completo del informe está disponible en el sitio web del Centro Internacional de los Derechos de la Gente de Mar, en: www.seafarersrights.org (consultado el 19 de noviembre de 2013).
- 107 Para más información, véase OMI (2013a), págs. 7 a 10.
- 108 El contenido de este y de los siguientes párrafos se basa en la comparación de la revisión 12 y la revisión 16 del proyecto de texto de negociación refundido (TN/TF/165).
- 109 Esta sección se basa en un informe de la UNCTAD de próxima aparición, "The competitiveness' new frontier: Implementing trade facilitation in developing countries".
- 110 El texto completo de la declaración está disponible en: http://www.wto.org/spanish/news_s/news13_s/fac_08jul13_s.htm (consultado el 20 de noviembre de 2013).
-

6

ACCESO SEGURO DE LOS PAÍSES SIN LITORAL A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

El paso por territorios costeros del comercio de los países sin litoral para acceder a servicios de transporte marítimo se rige normalmente por una máxima: las mercancías en tránsito y sus medios de transporte pueden circular libres de derechos y por las rutas más convenientes. Sin embargo, la aplicación en la práctica de esta norma básica choca con numerosas dificultades operativas, lo que eleva los costes del transporte y alarga la duración de los trayectos, lo que lastra la competitividad comercial y, en última instancia, el desarrollo económico de los países sin litoral. Durante el pasado decenio y bajo el Programa de Acción de Almaty lanzado en 2003, nuevos instrumentos analíticos y amplias investigaciones sobre el terreno han aportado un conocimiento mejor de los mecanismos que explican las deficiencias detectadas. Entre otras cosas, han demostrado que los interesados en sacar rédito económico pueden actuar a la contra y hacer que las operaciones de tránsito sean innecesariamente complejas e impredecibles, en contra de los esfuerzos de gobiernos y empresas. Por tanto, al exponer las fuerzas en conflicto que intervienen a lo largo de las cadenas de tránsito, muestran que el comercio de los países sin litoral padece en primer lugar de la poca fiabilidad debida a la falta de cooperación entre los distintos interesados, lo que a menudo explica los elevados costes del transporte y la larga duración de las operaciones de tránsito.

En el presente capítulo se ofrece un panorama general de estas conclusiones y, en base a ellas, se explora un paradigma nuevo que debería permitir una transformación radical de los sistemas de transporte de tránsito, proporcionando a los países sin litoral un acceso seguro a las cadenas mundiales de valor y permitiéndoles actuar de otra forma que como meros suministradores de materias primas.

El enfoque propuesto pretende hacer de la predictibilidad de las cadenas logísticas de tránsito una prioridad para los gobiernos, tanto de los países sin litoral como de los países de tránsito, en asociación con empresas, operadores portuarios y compañías marítimas, que son quienes más se beneficiarían de tal avance, así como una prioridad de la nueva agenda de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que se adoptará en 2014.

A. OBSTÁCULOS A LAS CADENAS DE TRÁNSITO

Son bien conocidos los muchos obstáculos que se encuentra el comercio de los países sin litoral cuando transita por otros territorios. Entre estos se cuentan las largas distancias, inadecuados servicios e infraestructuras de transporte o marcos institucionales y operativos de tránsito deficientes. Hasta hace poco, los costes más altos y los tiempos mayores se consideraban motivos que explicaban la falta de competitividad de las empresas de los países sin litoral. Sin embargo, en el último decenio, nuevas investigaciones y estudios sobre el terreno de la economía local de tránsito (Limao, 2001; Faye y otros, 2004; Collier, 2007; Arvis y otros, 2011; UNCTAD 2013) ponen de manifiesto que el principal impedimento que encuentran las industrias de los países en desarrollo sin litoral, en su intento de incorporarse a las cadenas de valor, tanto a nivel regional como mundial, es la falta de fiabilidad de los sistemas logísticos de tránsito. A continuación se examinan brevemente otras conclusiones.

1. Distancias, duración de los trayectos y costes del transporte

En muchos países en desarrollo sin litoral, los centros de producción y de consumo están situados a más de 800 kilómetros (km) del puerto marítimo más cercano (cuadro 6.1), lo que se traduce en dos días de trayecto o más. Aunque sigan siendo una excepción las distancias extremadamente largas, entre 2.500 km y 6.000 km, o las distancias menores de 500 km, en todos los casos la distancia del mar no solo añade costes y tiempo de viaje sino que también tiene consecuencias a nivel operativo: los trayectos largos implican menos viajes de ida y vuelta de un vehículo determinado en un periodo determinado de tiempo, que tiene a menudo que volver vacío realizando trayectos largos y costosos lo que, en último término, reporta menos beneficios al dueño. Esta consecuencia disuade de invertir para renovar vehículos y provoca que los servicios ofrecidos sean de peor calidad, con equipos antiguos, poco fiables y poco respetuosos con el medio ambiente. En algunos casos, que se examinan a continuación, los reglamentos proteccionistas vigentes han contribuido a que se mantengan flotas de camiones anticuados (Arvis y otros, 2010; Kunaka y otros, 2013).

Es habitual que se alegue la lejanía del mar para explicar la desventaja que sufre el comercio con origen y destino a los territorios sin litoral a causa de la larga

Cuadro 6.1. Distancia de los puertos de una selección de países en desarrollo sin litoral

<i>País en desarrollo sin litoral</i>	<i>Puertos</i>	<i>Distancia (km)</i>	<i>Modo</i>
Afganistán	2	1 200-1 600	carretera
Armenia	2	800-2 400	ferrocarril, carretera
Azerbaijan	2	800	ferrocarril, carretera
Bhután	1	800	ferrocarril, carretera
Bolivia (Estado Plurinacional de)	8	500-2 400	ferrocarril, río, carretera
Botswana	4	950-1 400	ferrocarril, carretera
Burkina Faso	5	1 100-1 900	ferrocarril, carretera
Burundi	2	1 500-1 850	lago, ferrocarril, carretera
Chad	2	1 800-1 900	ferrocarril, carretera
Etiopía	3	900-1 250	ferrocarril, carretera
ex República Yugoslava de Macedonia	1	600	rail, road
Kirguistán	4	4 500-5 200	ferrocarril, carretera
Lesotho	2	500	ferrocarril, carretera
Malawi	3	600-2 300	ferrocarril, carretera
Mali	6	1 200-1 400	ferrocarril, carretera
Mongolia	4	1 700-6 000	ferrocarril, carretera
Nepal	2	1 100-1 200	ferrocarril, carretera
Niger	3	900-1 200	ferrocarril, carretera
Paraguay	4	1 200-1 400	rail, river, road
República Centroafricana	2	1 500-1 800	ferrocarril, carretera
República de Moldova	2	800	ferrocarril, carretera
República Democrática Popular Lao	3	600-750	ferrocarril, carretera
Rwanda	2	1 500-1 700	lake, rail, road
Swazilandia	4	250-500	rail, road
Tayikistán	3	1 500-2 500	rail, road
Turkmenistán	3	4 500	rail, road
Uganda	2	1 300-1 650	lake, rail, road
Uzbekistán	3	2 700	rail, road
Zambia	8	1 300-2 100	rail, road
Zimbabwe	3	850-1 550	rail, road

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de la Comisión Económica para África, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, la CEPAL y el Banco Mundial.

duración de los trayectos y los elevados costes del transporte. Este coste y el tiempo añadido, que están ampliamente documentados (Arvis y otros, 2010, 2011), se han considerado por lo general excesivos si se comparan con los datos de los países costeros por los que cruzan las cargas de los países sin litoral o con los niveles de referencia internacionales que se utilizan en las comparaciones entre países. Ambos tipos de comparación llevan a la conclusión de que la diferencia

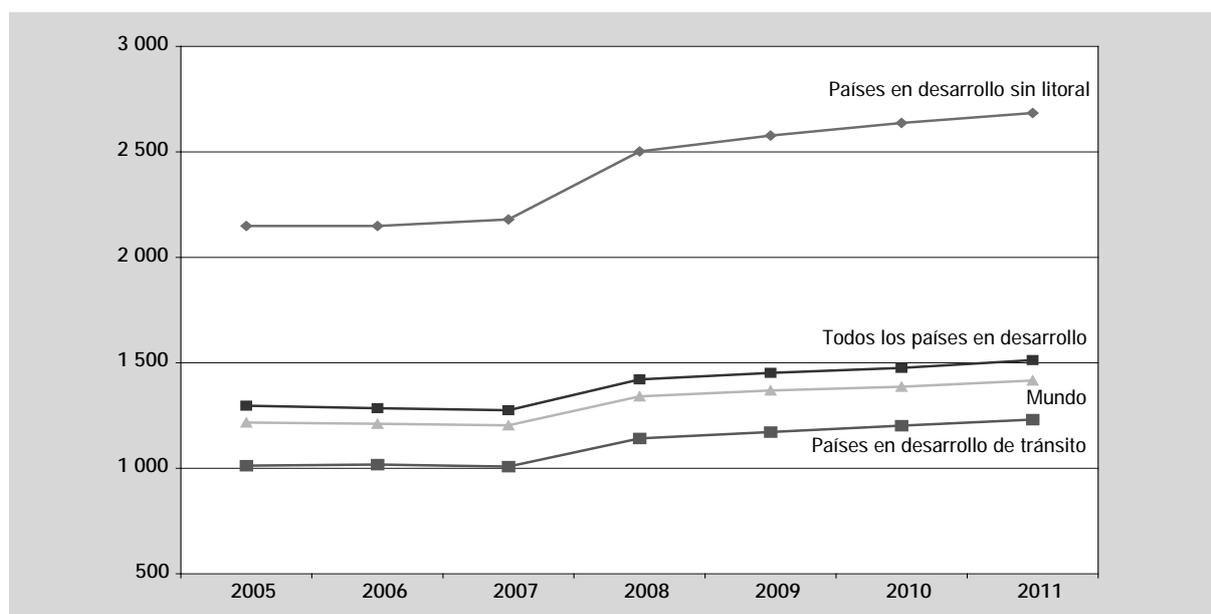
de costes y de tiempo que supone la lejanía del mar no puede negarse y que constituye una seria desventaja.

No obstante, dada la forma en que se obtienen estas cifras, dichas comparaciones pueden inducir a error. El tiempo y los costes del transporte establecidos para el comercio de los países costeros normalmente reflejan el transporte oceánico a un puerto marítimo de entrada en el país costero. Ello no incluye los pasos necesarios, y el tiempo y los costes conexos, que tienen que dar las empresas de los países costeros para recibir las mercancías en sus locales, como la descarga del buque, el almacenamiento en los puertos, los procedimientos de despacho de aduanas y el transporte interno. En contraste, las cifras de los países sin litoral sí incluyen todas las tasas portuarias y otros costes, y tiempo, asociados a la manipulación y el transporte de la carga, necesarios para hacer llegar las mercancías a su destino último en el interior. La utilización de datos que no reflejan un contenido

similar en términos de tiempo y de costes cuando se comparan los resultados del tráfico comercial en los países sin litoral y en los países costeros da como resultado diferencias de costes (gráfico 6.1) y diferencias de tiempo (cuadro 6.2).

Un panorama rápido de estudios recientes sobre corredores de tránsito muestra que los costes de explotación de camiones y ferrocarriles (toneladas/km), en los países de tránsito y sin litoral, siguen muy próximos o incluso por debajo de los promedios mundiales o de los índices de referencia de los países en desarrollo (UNCTAD, 2013). Si los costes de los transportistas son parecidos pero los usuarios pagan unos fletes mucho más caros que en circunstancias comparables en otras partes del mundo, entonces la distancia no puede explicar por sí sola los incrementos de los costes del transporte que muestran los países sin litoral, superiores al 60% y con un promedio del 45% (gráfico 6.2). En otras palabras, además del factor de la distancia, la

Gráfico 6.1. Coste de las importaciones (dólares por contenedor)



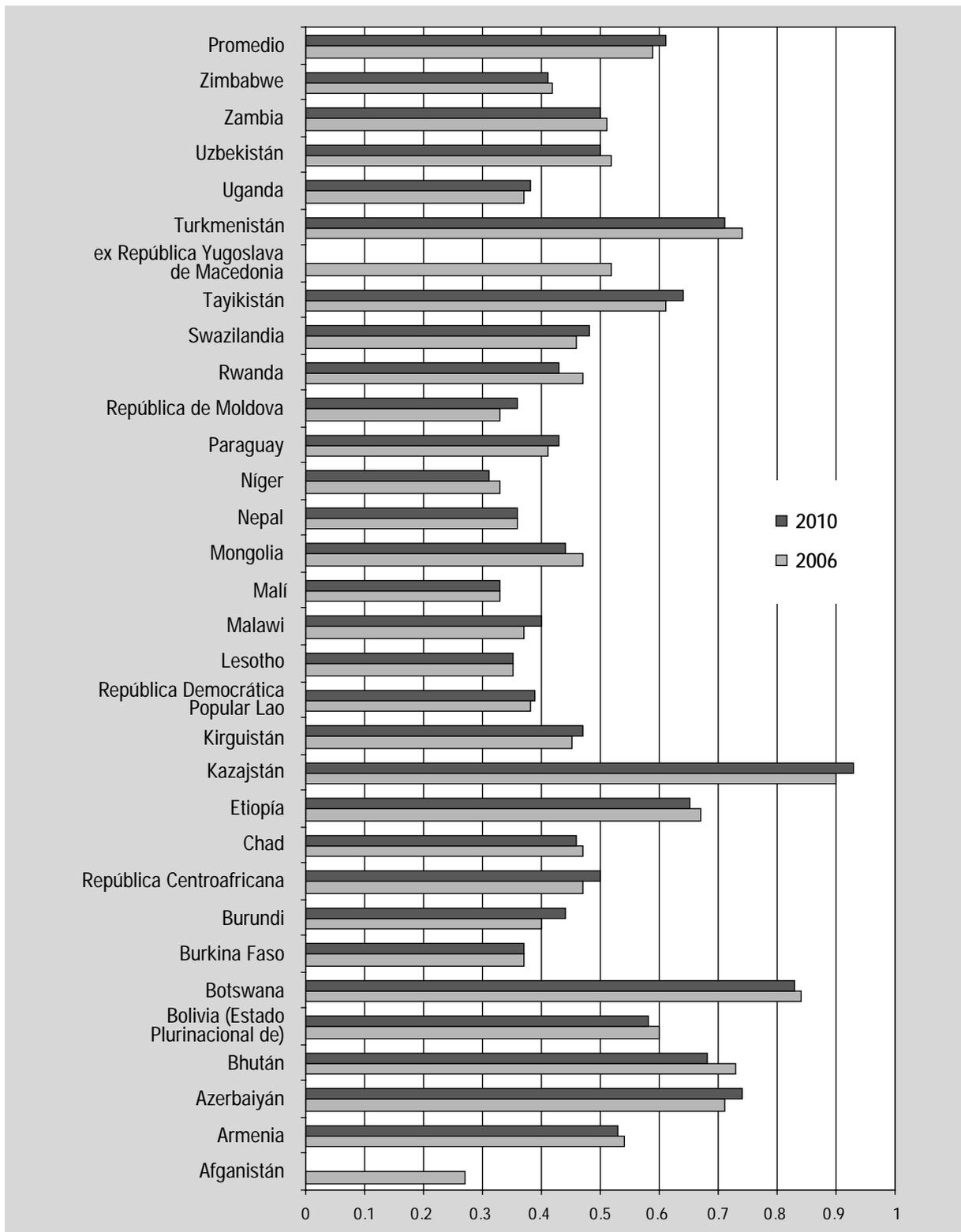
Fuente: Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (OHRLLS) 2013, en base a los indicadores del Banco Mundial.

Cuadro 6.2. Número de días necesarios para exportar

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Países en desarrollo sin litoral	49	49	48	48	46	44	43
Países en desarrollo de tránsito	30	27	26	25	24	23	23
Todos los países en desarrollo	32	30	29	28	27	26	26
Mundo	28	26	25	25	24	23	23

Fuente: OHRLLS, en base a los indicadores del Banco Mundial.

Gráfico 6.2. Encarecimiento del transporte por no tener litoral (relación)



Fuente: OHRLLS, 2013.

Nota: Por ejemplo, un valor del 0,5 significa que el coste del transporte es un 50% más caro en un país sin litoral que en una economía costera representativa. En 2010 no hubo datos disponibles de la ex República Yugoslava de Macedonia y del Afganistán.

diferencia entre los costes que pagan por un servicio equivalente de transporte las empresas de los países en desarrollo sin litoral y las de los países en desarrollo costeros tiene que ser debida a otros factores no vinculados a la lejanía del mar. Este es precisamente uno de los resultados más importantes de los últimos estudios en este ámbito: otros factores que la distancia y los costes del transporte explican que el comercio de los países en desarrollo sin litoral se encarezca. Estos factores han de buscarse en el contexto en que se desenvuelven las operaciones de tránsito y, entre otros, resultan fundamentales los marcos reglamentarios.

2. Incidencia de las medidas reglamentarias sobre el tránsito

Las fronteras pueden ser algo más que simples demarcaciones políticas. Fijan también los límites de diferentes negocios y de culturas tecnológicas y administrativas. Cruzar una frontera supone entrar en espacios de mercado diferenciados, donde las prácticas se rigen por otros principios y donde intervienen reglas distintas. Las mercancías en tránsito y sus transportistas deben adaptarse a estas reglas y normas cambiantes. La investigación ha aclarado hasta cierto punto las consecuencias de las reglas y los procedimientos que se aplican a las cargas en tránsito.

Estos estudios también muestran que los operadores del sector privado, que funcionan bajo la protección de marcos reglamentarios restrictivos y consiguen posiciones monopolistas u oligopolistas en el mercado, con las que pretenden obtener beneficios, pueden convertirse en los opositores más fuertes a cualquier tipo de esfuerzo de facilitación que introduzca transparencia y sencillez en el sistema de tránsito (Arvis y otros, 2011). Aunque actualmente el transporte por carretera sea el modo predominante de los sistemas de transporte de tránsito que abastecen a los países sin litoral, también es uno de los factores principales de los elevados fletes que las empresas de estos países pagan por los servicios de transporte. Los costes logísticos del tránsito, que incluyen todos los diferentes pasos de las operaciones de tránsito, podrían de hecho reducirse considerablemente y funcionar de modo más respetuoso con el medio ambiente si se mejorase la eficiencia de las operaciones de transporte por carretera o si se diseñasen sistemas que apostasen por un cambio del modo de transporte para recurrir al ferrocarril o al tráfico fluvial.

En un estudio reciente del Banco Mundial (Kunaka y otros, 2013) se muestra que, aunque se haya puesto mucha atención en la infraestructura de carreteras, en muchos casos la gestión de los servicios internacionales de transporte por carretera sigue basándose en reglamentos que favorecen las restricciones de acceso al mercado para proteger a los transportistas nacionales. Por eso muchos acuerdos bilaterales que regulan el transporte por carretera, incluidos acuerdos de tránsito, se han convertido en barreras a la facilitación del tránsito, incluso en marcos económicos integrados. Aunque la reciprocidad y la territorialidad sean principios fundamentales de los instrumentos bilaterales, los acuerdos pueden establecer restricciones operativas implícitas en el trato reservado a la nacionalidad del operador o el país de matrícula de los vehículos, los derechos de circulación por determinadas rutas, las cuotas impuestas al número de viajes, los volúmenes de carga, la capacidad de carga o el número de permisos concedidos a transportistas para realizar operaciones transfronterizas de transporte, lo que provoca que se hagan viajes de vuelta sin carga, distorsiones de la capacidad de carga disponible, interrupciones de las cadenas de suministro o su fragmentación por la imposición de transbordos, fletes elevados que no se corresponden con los costes de explotación reales, mayor duración de los trayectos y, en general, una incertidumbre mayor de las corrientes de carga.

B. LOS COSTES DE LA FALTA DE FIABILIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO

Como ya se ha mencionado anteriormente, la distancia también acarrea otros problemas. Cuanto más larga es la carretera o el camino, mayor es la posibilidad de que surja algún imprevisto que provoque una perturbación del transporte. Esta probabilidad de incidentes significa que habrá más incertidumbre sobre los tiempos del transporte, debido a los mayores riesgos de fallos mecánicos y a los accidentes que derivan del cansancio de los conductores tras muchas horas de trabajo o como consecuencia de carreteras en mal estado o de la falta de mantenimiento de las vías de ferrocarril. Las rutas largas son también un factor de riesgo de robo y de que se produzcan numerosas paradas a lo largo del camino debidas a controles, básculas o estaciones ferroviarias, y a pasos fronterizos. Sin embargo, muchas de estas paradas también se pueden producir en distancias

bastante cortas y siguen siendo independientes de los controles oficiales del transporte de tránsito. No obstante, han de reconocerse como una excepción natural las paradas para descanso que los conductores deben hacer a lo largo del trayecto (Fitzmaurice y Hartmann, 2013).

Como consecuencia de estos largos retrasos y de las incertidumbres que afectan a las entregas, las empresas de los países sin litoral tienen que soportar unos gastos considerables de mantenimiento de existencias que, a veces, pueden ser más elevados que los costes del transporte, que llegan a representar más del 10% del valor de las mercancías (Banco Mundial, 2013). Los costes de la logística de tránsito se originan principalmente en las relaciones e intereses que dominan las interacciones de los actores que intervienen en el corredor de la cadena de suministro: las empresas comerciantes, las empresas de transporte, los corredores de aduanas, los agentes transitarios, los bancos, las compañías de seguros, las aduanas y los organismos gubernamentales. Puesto que estas diferentes partes tienen diversos intereses creados, y a veces contrapuestos, la cadena de suministro de tránsito, que funciona a lo largo de grandes distancias, resulta relativamente compleja y, con frecuencia, se presenta como una secuencia fragmentada de pasos sucesivos pero desvinculados entre sí.

Otra fuente de gastos son los diversos pagos oficiales y oficiosos impuestos a lo largo de la ruta de tránsito (Arvis y otros, 2011). Por ejemplo, "En muchos entornos la complejidad de las cadenas de suministro significa que las empresas o sus transitarios tengan que dedicar más tiempo y personal a que las cosas se hagan, lo que hace subir los costes. Se ha puesto de manifiesto que en algunos casos, como en África Occidental, estos costes añadidos equivalen a los costes del transporte por carretera". Por tanto, las cadenas de tránsito tienen deficiencias o están sujetas "incluso a actividades de lucro y corrupción" (Banco Mundial, 2013).

Las cadenas de suministro, como los sistemas de tránsito que conectan los países sin litoral con los puertos de mar, precisan hechos predecibles para poder organizarlos y fijar su secuencia de modo eficiente. Las cadenas de valor de la producción mundial, que entrañan procesos distribuidos en diversos centros alejados geográficamente, dependen también del cumplimiento estricto de los plazos de entrega, tanto de los envíos como de las entregas. La falta de

previsibilidad de las entregas de mercancías en tránsito puede suponer el principal obstáculo para que los productores de los países sin litoral se incorporen a las cadenas de valor en otro nivel que el del primer eslabón, como productores de insumos primarios.

1. Diferentes puntos de vista

La fiabilidad puede no ser igualmente valiosa o relevante para las diferentes partes que intervienen a lo largo de la cadena de tránsito. Para las autoridades gubernamentales, puede significar la certeza de que se estén aplicando plenamente todas las normas relevantes. Para las aduanas, puede significar que el riesgo fiscal que supone la desviación hacia los mercados nacionales se reduzca al mínimo o esté plenamente cubierto por mecanismos de garantía. Para los organismos que se encargan de los riesgos sanitarios, la certeza puede significar que el país esté a salvo de posibles riesgos de contaminación animal o vegetal procedente de las mercancías en tránsito. Para las empresas de transporte y los servicios de apoyo al comercio que operan a lo largo de las rutas de tránsito, la previsibilidad puede significar que se puedan estimar los volúmenes de carga, lo que permite realizar inversiones y gestionar el negocio. Para los encargados de la planificación del transporte, los proveedores de servicios de infraestructura y los operadores de terminales, la previsibilidad puede significar estar seguros de que se hace el mejor uso de la infraestructura y de los equipos, y poder dimensionar correctamente su desarrollo. Para las empresas dedicadas al comercio, la previsibilidad significa que los tiempos de tránsito, que incluyen las fases de carga anteriores y posteriores al transporte, y la cadena logística sean seguros y fiables en términos de calidad y tiempo; también significa que las mercancías estén en manos de operadores cualificados y que lleguen a su destino en buenas condiciones. Para estas empresas, la poca fiabilidad de las cadenas de suministro de tránsito es más preocupante que los promedios de tiempo de tránsito. Por ejemplo, los minoristas, como los supermercados locales, deben almacenar existencias para varios meses en los países en desarrollo sin litoral, mientras que en los mercados desarrollados bastan existencias para unas pocas semanas (Banco Mundial, 2013).

De esta forma, la fiabilidad, junto con la rentabilidad y la rapidez, constituye el objetivo primario que pretenden conseguir los servicios de tránsito de la cadena de suministro que conectan los puertos marítimos y los países sin litoral. Como ya se ha mencionado, aunque

la multiplicidad de actores en la cadena y sus intereses creados, y a veces contrapuestos, sigan siendo una de las causas principales de la incertidumbre, existen maneras de transformar la mentalidad egoísta de ciertos actores en una concepción sistémica que compartan colectivamente.

2. Estrechar la cooperación

Ya en 2003, la UNCTAD desarrolló un modelo de gestión de la cadena de suministro aplicado a los servicios de transporte de tránsito (Hansen y Annovazzi-Jakab, 2008) que, emulando las líneas de montaje de los sectores industriales manufactureros, permitía la creación de consorcios y la cooperación entre los distintos interesados de los corredores de tránsito para mejorar sus operaciones. La metodología, que se basaba en la observación de la secuencia de intervenciones en las operaciones de tránsito, mostraba que los actores a lo largo de la cadena operaban conforme a una relación de usuario-proveedor o cliente-suministrador. Aunque sus actuaciones estén interrelacionadas y dependan unas de otras, a menudo no se producen de la manera y en el tiempo previstos por el usuario del servicio ofrecido. Ello se debe principalmente a la falta de transmisión de información entre los usuarios y los proveedores sobre sus necesidades y objetivos, lo que a su vez provoca una falta de confianza entre los actores. Estas disfunciones tienen como resultado dos que en el funcionamiento de la cadena de tránsito se produzcan dos tipos de actividades: las que añaden un valor a un determinado coste y las que añaden un coste sin ningún valor. Estas últimas se traducen en retrasos innecesarios, costes elevados y pérdida de eficiencia.

La UNCTAD ha aplicado este modelo de 2003 a 2007 en el marco de un proyecto de asistencia técnica realizado en tres corredores piloto. En el proyecto se puso de manifiesto que los consorcios, o plataformas de cooperación, permiten que los distintos interesados a lo largo de los corredores de tránsito adquieran un conocimiento global de sus funciones respectivas a lo largo de la cadena de suministro en su conjunto. También mostró el impacto de las acciones de sus miembros sobre el rendimiento de distintas partes de la cadena de tránsito, así como los beneficios derivados de optimizar colectivamente la cadena como un todo, en lugar de intentar maximizar los beneficios individuales. Estos esquemas de colaboración representan un paso fundamental para forjar una nueva visión y unos objetivos comunes para los diferentes actores de los sistemas de tránsito, con el propósito

común de acabar con la falta de fiabilidad del funcionamiento del tránsito.

3. Posibles soluciones

Incluso después de 10 años de esfuerzos continuos y de estudios detallados sobre el terreno, y a pesar de los avances logrados en muchos frentes, sigue reinando el escepticismo respecto de la posibilidad de encontrar soluciones efectivas y generales. Puesto que las posibles soluciones probablemente irían en contra de los intereses de los sectores del transporte, ya que romperían los acuerdos actuales de reparto de la carga o abrirían los mercados del transporte a extranjeros (Arvis y otros, 2011), algunos concluyen que las “estrategias factibles de implantación de mejoras en los corredores están extremadamente limitadas. Por un lado, el paquete de reformas debería cambiar el paradigma de organización del corredor e introducir una reglamentación de los incentivos basada en la calidad. Por otro lado, debería ofrecer alternativas a los numerosos operadores que parecen no cumplir los requisitos del sistema reformado de fletes y de tránsito”. Argumentan también que ello conllevaría una “transición en el mercado de servicios hacia algún tipo de estructura dual, en la que habría un sector moderno abierto a la competencia internacional y que cumpliría las normas de un sistema de vía rápida, mientras que el resto seguiría sometido a los procedimientos y controles antiguos” (Arvis y otros, 2011). El “resto” seguiría sometido a los acuerdos actuales que se remontan al decenio de 1970 y los primeros años del de 1980, en los que muchos sistemas de mercados de tránsito favorecían a los pequeños operadores independientes, al margen de la calidad de los servicios que prestaban.

C. MODELO PARA UN CAMBIO DE PARADIGMA DEL TRÁNSITO

A la vista de las posibles resistencias de algunos sectores de interesados en las cadenas de tránsito actualmente en funcionamiento, es probable que el cambio de paradigma de las operaciones de los corredores de tránsito necesite inspirarse, al menos en parte, en soluciones para los sistemas de transporte y de logística diferentes de las de los sistemas de tránsito y que han tenido éxito. La propuesta que se expone a continuación se basa en tres pilares que se inspiran, respectivamente, en el modelo de prácticas óptimas que brinda el alto rendimiento de la logística

integrada en el sector minero, los servicios regulares que ofrece el sector de las compañías marítimas de línea y una estación de conexiones continentales bajo la forma de un centro de agrupación de fletes, lo que se conoce también como un puerto seco.

Descrito brevemente, el modelo propuesto de marco de diseño puede entenderse como un tipo de sistema de cinta transportadora que proporciona una capacidad continua de transporte terrestre entre dos lugares a lo largo de un corredor de tránsito: un puerto marítimo de tránsito y un puerto seco continental conectados. El modelo también se podría aplicar entre dos puertos secos continentales, siempre que uno de ellos esté conectado a un puerto marítimo de tránsito. A continuación se exponen los fundamentos básicos de este modelo y algunos aspectos generales.

1. El concepto de cinta transportadora en el transporte marítimo

En 2011, una compañía marítima importante empezó a ofrecer un servicio diario de atención al cliente cuyo objetivo era garantizar un servicio de transporte con un horario establecido, basado en la frecuencia, la fiabilidad y la regularidad. En palabras de la empresa, estas tres cualidades básicas de cualquier sistema de transporte, y muy buscadas, se inspiraban en la propuesta de un cliente interesado en disfrutar de la flexibilidad de un servicio continuo, disponible a diario, que haría posible perder un buque un día pero a sabiendas de que habría otro disponible el día siguiente. La sugerencia era desarrollar un tipo de sistema de cinta transportadora en el que las mercancías se entregarían a la compañía de transporte marítimo de línea en cualquier momento, con la seguridad de que, en cualquier caso, saldrían poco después en buques que recalaban en puerto con regularidad. De esta forma, como en el funcionamiento de una cinta transportadora, las mercancías llegarían al final de la cinta en un determinado plazo. La compañía marítima apoyó la idea y explicó que conectar "cuatro puertos de Asia (Ningbo, Shanghai, Yantian y Tanjung Pelepas) y tres puertos europeos (Felixstowe, Rotterdam y Bremerhaven) equivale a crear una cinta transportadora oceánica gigante para atender a la ruta comercial más congestionada del mundo" (Maersk, 2011). Después de un año, y debido al escaso volumen de carga, el servicio tuvo que limitarse a cinco días a la semana; al mismo tiempo, se amplió a otros dos puertos a cada extremo de la cinta.

La justificación de que se garanticen la regularidad, la fiabilidad y la frecuencia se basa en el hecho de que es más importante que haya unos tiempos de transporte garantizados y predecibles que la rapidez. Esto es lo que realmente falta en los sistemas de tránsito que conectan los países sin litoral con los puertos marítimos de todo el mundo.

El concepto de cinta transportadora para un servicio de transporte regular puede trasladarse esencialmente del transporte marítimo a los servicios terrestres de transporte de tránsito. Debería funcionar como un servicio de enlace que conecta un puerto de tránsito con un punto de destino interior en un país sin litoral o dentro del propio país ribereño, como parte de un corredor de tránsito.

2. La cadena logística integrada en las operaciones mineras

En cierta medida, el funcionamiento de una cinta transportadora se parece al de las cadenas integradas de transporte intermodal en el sector de los minerales. Estos sistemas se han desarrollado para transportar cargas homogéneas, que están hechas de piezas, bolitas o unidades materiales constantes e idénticas unas de otras. Esta idea es la que explica el desarrollo de los contenedores como recipientes normalizados que unificarían la carga y que convertirían en uniformes las cargas fraccionadas a granel a efectos de los operadores de transporte. En esencia, la contenedorización de la carga es un método pensado para asegurar que diferentes cargas, fruta, componentes electrónicos, ropa o piezas de repuesto se manipulan con equipos y medios de transporte homologados. El contenedor es un intento logrado de hacer que la carga general se comporte como la carga a granel, en una escala diferente, pero que permite el transporte continuo de cargas por diferentes medios y a través de sistemas integrados de logística del transporte.

El enfoque de la cinta transportadora desarrollado por la compañía marítima antes mencionada, aplicado ahora al transporte de tránsito por tierra para conectar un puerto marítimo y un puerto seco interior, podría funcionar basándose en el modelo de transporte de la carga a granel, sin distinguir entre el tipo y el origen de los recipientes y garantizando a quien realiza el envío que las mercancías se entregarán en el otro extremo de la cinta, o bien el puerto de mar o bien el puerto seco, en determinado momento y conforme a un planteamiento de servicios regulares.

Esta idea ya fue examinada hace más de 10 años en un estudio de la CEPAL sobre las prácticas óptimas para el transporte intermodal (Rubiato, 2001). En el estudio se analizaba el transporte a puerto y su envío por mar de minerales extraídos, cobre y hierro, en Chile y el Brasil, respectivamente. Mientras que en el caso de Minera Escondida se describía la utilización de tuberías (tuberías para una solución de agua y mineral o “mineroductos”) para transportar el mineral de cobre licuado, en el caso de Vale (la compañía se llamaba por aquel entonces Vale Do Rio Doce) se presumía de los resultados impresionantes conseguidos con un sistema intermodal, en el que intervenían camiones, volquetes, transporte ferroviario y embarques oceánicos, conectados y articulados todos en torno a trenes de 160 vagones con capacidad de carga de 6.400 toneladas. Estos trenes de carga salían de la mina con una frecuencia de 45 minutos para recorrer los 700 km hasta el puerto de Tubarao y logrando transportar anualmente un total de 50 millones de toneladas, o 140.000 al día; en un plazo de dos o tres días se cargaban totalmente buques de navegación oceánica de 300.000 TPM (véase el gráfico 6.3).

Entre las enseñanzas aplicables a otros tipos de sistema de transporte que se pueden extraer de los sistemas de minería, es importante tener en cuenta para el transporte de tránsito las siguientes:

- *Asegurar corrientes de carga constantes, regulares y suficientes.* Cuando no se disponga de grandes volúmenes de carga de tránsito, los operadores de terminales en las centrales de carga o en los puertos secos (véase el cuadro 6.1) pueden ayudar a reunir los volúmenes necesarios para asegurar un uso más eficiente de los medios e infraestructuras de transporte;

- *Organizar el transporte en función de las necesidades de las empresas comerciantes.* Es fundamental en términos de costes del transporte y de valor final del producto pero también en términos de ritmo y periodicidad de las entregas, volúmenes y servicio que se presta a las empresas comerciantes conseguir que los medios de transporte sean los adecuados para cada producto específico, por ejemplo, camiones plataforma o vagones en el caso de contenedores que se utilicen para el tránsito;
- *Asegurar la interconectividad e interoperabilidad entre diferentes modos de transporte.* La compatibilidad entre diferentes modos es una condición básica para que funcionen los sistemas de transporte intermodal, como los utilizados en los corredores de tránsito. La adaptación de los medios y la gestión del sistema en su conjunto, preferiblemente bajo un mando central que puede ejercer un único operador o un consorcio, es una de las cuestiones mejor resueltas en las cadenas logísticas de transporte de graneles;
- *Funcionar con contratos y alianzas a largo plazo.* La garantía de unas corrientes de carga regulares permite establecer contratos y colaboraciones a largo plazo con diferentes empresas de transporte y de logística, y permite realizar inversiones en equipo de transporte y en tecnologías de gestión de la cadena de suministro;
- *Diseñar el sistema de transporte en colaboración con todos los interesados.* Las grandes compañías mineras mantienen una relación estrecha con muchos suministradores y establecen sus

Gráfico 6.3. Extracción de mineral de hierro y cadena intermodal de transporte



Fuente: Quintiq Inc., 2013.

sistemas de logística en colaboración con todos los socios interesados en la operación.

3. Aplicación del modelo de funcionamiento de las minas a la cadena logística mar-tierra

Aunque las operaciones específicas de los corredores de tránsito requieran un proceso empresarial organizado y diseñado al detalle para hacer una aplicación del modelo de cinta transportadora adaptado a las circunstancias concretas de cada caso, para que se realicen con éxito habrán de tener las siguientes características clave:

- *Frecuencia del servicio.* Debería adaptarse en primer lugar a los volúmenes y tipos de carga, orígenes y destinos existentes y potenciales conocidos. El diseño deberían validarlo quienes intervienen antes y después del transporte, incluidos los manipuladores de la carga y los operadores de terminales, los organismos gubernamentales, como las aduanas y otros organismos públicos interesados, en ambos extremos, el puerto de tránsito y el puerto seco interior. Según las necesidades estimadas, el servicio continuo de tránsito (la cinta transportadora) podría empezar a funcionar con una frecuencia de varios servicios semanales;
- *Elección de los modos de transporte.* Siempre que exista la posibilidad de transporte ferroviario, este debería utilizarse como modo primario para desarrollar el sistema. Ya existen ejemplos en otros lugares del mundo de conexiones regulares entre puertos marítimos y terminales en el interior, como la de Interporto, en Bolonia (Italia), donde diariamente hasta 15 trenes, compuestos de vagones plataforma para el transporte de contenedores, conectan esta plataforma multimodal de carga con diferentes puertos marítimos de Italia y de Europa Septentrional. Estos servicios regulares funcionan como una cinta transportadora. Las cargas se despachan desde los puertos secos hacia sus destinos finales por carretera o se transportan al puerto de tránsito cuando se trate de tráfico exterior. Siempre que el transporte por carretera siga siendo la opción principal o la única opción, debería diseñarse un sistema que permita el libre acceso a la carga de compañías de transporte terrestre especializadas, que se seleccionarían para que funcionen como operadores fiables

de comercio de tránsito, de acuerdo con criterios de calidad y de fiabilidad;

- *Corrientes ininterrumpidas de carga gracias a un servicio continuo de tránsito.* Para que el transporte de cargas en tránsito sea plenamente eficiente, estas deberían transitar ininterrumpidamente conforme a un programa de operadores fiables de comercio de tránsito (véase el recuadro 6.2). Esta cuestión ha sido objeto de examen en una investigación reciente de la UNCTAD (2013) en la que se propone un enfoque en tres niveles, que son la coordinación del tránsito mediante acuerdos de gestión de los corredores, el apoyo a los operadores de tránsito mediante programas aduaneros de gestión de riesgos y de operadores autorizados, y la creación de centros de transbordo a lo largo de los corredores.

4. Principales motores del desarrollo de sistemas de tránsito continuo

Los tres sectores principales que se beneficiarían del funcionamiento de un sistema de tránsito más predecible, tanto de los países sin litoral como de los países de tránsito son:

- *Los organismos gubernamentales y las autoridades de control* que se encargan de operaciones seguras y bien controladas tendrán en cuenta los beneficios que supone otorgar una mayor confianza a sectores del comercio, que en caso contrario librarían recursos importantes de elevada calificación a un tráfico más problemático. Como los volúmenes esperados de un comercio ordenado y mejor vigilado serían mayores, los ingresos también aumentarían. Por último, pero no menos importante, un sistema de tránsito continuo ofrece la posibilidad de construir un sistema seguro y que funcione sin interrupciones, recurriendo a alianzas entre el sector público y el privado en los países sin litoral y de tránsito;
- *Los comerciantes y fabricantes* de los países sin litoral serán los principales beneficiarios de la existencia de conexiones fiables y previsibles de tránsito. Un factor importante a tener en cuenta en la posibilidad de constituir una cadena mundial de valor es la existencia de un sistema de logística que funcione correctamente, lo que a su vez requiere que funcione el último eslabón, en nuestro caso, el del tránsito por tierra. El coste de las existencias también se beneficiaría de la disponibilidad

de una logística fiable, que reduciría la necesidad de mantener grandes existencias. A lo largo del tiempo, y gracias a los mayores beneficios que obtendrían los transportistas de las inversiones, los costes del transporte también disminuirían, lo que daría como resultado que bajaran los fletes. La previsibilidad también permite acuerdos estables, entre ellos, contratos a largo plazo entre transportistas marítimos y proveedores de servicios de transporte, que darían lugar a que los transportistas y los operadores de terminales de carga inviertan en las flotas y en equipo de manipulación;

- *Las compañías de transporte marítimo de línea y los operadores de terminales, incluidos los puertos marítimos y los puertos secos.* Todos ellos y en particular los operadores de comercio contenedorizado encontrarán desde el primer momento una considerable ventaja práctica en conseguir que los contenedores salgan y entren en el puerto en los plazos previstos. Un sistema de funcionamiento continuo en que los recipientes salgan del puerto con menores tiempos de espera, lo que incrementa la capacidad de carga y almacenaje de las terminales marítimas y, en último extremo, aumenta la eficiencia de las operaciones de los buques en los puertos. Por último, interesa directamente a los transportistas marítimos, ansiosos de atraer carga con origen y destino en los mercados interiores que haya un mayor volumen de tráfico, como muestra su presencia actual en países sin litoral (véase el cuadro 6.3).

5. Requisitos para el establecimiento de un sistema de tránsito continuo

En la etapa de diseño conceptual, que tendrá que adaptarse a las necesidades y capacidades locales en cada caso, es necesario para establecer un sistema de tránsito continuo que existan y estén preparados para entrar en funcionamiento tres elementos:

Una terminal de carga, o puerto seco, en el interior del país sin litoral o del país de tránsito, junto con un corredor de tránsito, unida físicamente con el puerto marítimo de tránsito mediante sistemas adecuados de transporte (véase el recuadro 6.1);

Un marco reglamentario que permita el tránsito ininterrumpido de mercancías gracias a un programa de operadores fiables de comercio de tránsito que tendrá que adoptarse a escala regional o bilateral (véase el recuadro 6.2);

Cuadro 6.3. Presencia de las principales compañías de transporte marítimo de línea en países en desarrollo sin litoral, 2013 (número de oficinas)

<i>Países en desarrollo sin litoral por región</i>	<i>Maerskline</i>	<i>MSC</i>	<i>CGM-CMA</i>
África (14)	11	8	2
Asia (13)	1	4	-
América Latina (2)	2	2	2
Total (31)	14	14	4

Fuente: Secretaría de la UNCTAD. Sitios web de las compañías de transporte marítimo antes mencionadas. Aparentemente los siguientes países en desarrollo sin litoral no tienen oficinas filiales locales de ninguna de estas tres principales compañías de transporte marítimo de contenedores: el Afganistán, Bhután, Tayikistán, Lesotho y Swazilandia (a los que probablemente atienden agencias situadas en la vecina Sudáfrica).

Un marco para las empresas de logística que asegure la integración sin dificultades de los distintos interesados y de las diversas etapas de la cadena de tránsito, incluidos actores públicos y privados. Si existen corredores de tránsito y sus correspondientes autoridades de gestión, estas serán los interlocutores naturales durante la fase de diseño y desarrollo del sistema de tránsito continuo. Las autoridades de gestión del corredor pueden ponerse en contacto con los comerciantes, las empresas de logística y las compañías de transporte marítimo para diseñar un sistema viable económicamente, que quizá exija que se formalice a través de instrumentos bilaterales o regionales.

D. CONCLUSIONES

Gracias al Programa de Acción de Almaty, durante los últimos diez años se han logrado avances considerables en el conocimiento de la ampliación del acceso de los países sin litoral a los servicios de transporte marítimo y en las soluciones prácticas para ello. Investigaciones minuciosas de campo han permitido entender las características y la gran complejidad de las operaciones de tránsito, su fragmentación a causa de las diferentes partes individuales interesadas y las relaciones a veces conflictivas entre las empresas y el sector público.

Paradójicamente, mientras que uno de los avances más importantes en el análisis se logró aplicando a las operaciones de tránsito un enfoque sistémico basado en la idea de una cadena de suministro, las soluciones elegidas han seguido siendo parciales y afectando solo a una parte de la cadena de tránsito.

Recuadro 6.1. Terminales en el interior

Las terminales en el interior se han convertido en una parte intrínseca del sistema de transporte, en particular en las regiones por donde circula el tráfico de mercancías y que dependen mucho del comercio. La unificación de los sistemas de distribución de cargas marítimas y terrestres ha propiciado el establecimiento de puertos interiores que se integren con la terminal marítima y permitan el acceso eficiente al mercado interior del tráfico marítimo de entrada y salida. Como la terminal en el interior es básicamente una prolongación en tierra de algunas actividades portuarias, la expresión "puerto seco" se ha generalizado. Sin embargo, no parece que haya consenso sobre la terminología, lo que ha producido una gran variedad de expresiones para designarlas, como puertos secos, terminales interiores, puertos interiores, centros de distribución en el interior, centros logísticos interiores y plataformas multimodales de carga en el interior. Al margen de la terminología utilizada, un nudo interior tiene que reunir tres características fundamentales:

- La construcción o ampliación de una terminal intermodal con instalaciones para recibir el tráfico ferroviario o de gabarras;
- La conexión con una terminal portuaria por medio de servicios de ferrocarril, gabarra o camión;
- La existencia de una diversidad de actividades logísticas de apoyo que organice la carga en tránsito.

La especialización funcional de las terminales interiores se ha relacionado con la formación de agrupaciones de actividades logísticas. Se han convertido en excelentes ubicaciones para relacionar entre sí a toda una serie de empresas auxiliares y logísticas. Las terminales interiores forman parte de una estrategia de regionalización de los puertos que contribuye a la ampliación de su zona de influencia. Cada puerto seco se encuentra en un contexto económico, geográfico y reglamentario local o regional que no solo define las funciones que desempeña sino sus relaciones con los puertos marítimos. Solo se puede tener éxito en la utilización de las prácticas óptimas si se tiene en cuenta la relativa singularidad de cada puerto seco.

Fuente: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/ch4a4en.html>.

Recuadro 6.2. Proyecto de programa de operadores fiables de comercio de tránsito

El modelo de los operadores económicos autorizados, establecido en el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas como modelo de producción y distribución a escala internacional, constituye una opción viable para desarrollar un mecanismo de tramitación de los procedimientos aduaneros de tránsito que se adapte a las necesidades de los comerciantes de países sin litoral. En el marco de un programa de operadores fiables de comercio de tránsito se pueden aplicar a los operadores de comercio de tránsito, incluidos los comerciantes, los transportistas y los operadores logísticos, algunos principios básicos:

- La inclusión automática en el programa: Los operadores fiables que tengan buenos antecedentes de cumplimiento deben ser automáticamente incluidos en estos programas siempre que se sometan a un examen periódico por la autoridad gubernamental competente de su seguridad física;
- Centrarse en la entidad, no en la transacción: Los procedimientos de gestión de las fronteras deben estar diseñados de forma que se centren en el riesgo que supone el operador fiable de comercio de tránsito y se ponga así término al examen de las transacciones una por una;
- Certificación regional: Las autoridades aduaneras deben aceptar, en el marco de programas regionales, una sola solicitud de operador fiable de comercio de tránsito para todas las entidades que el solicitante enumere en la comunidad regional y reconocer en todos los países miembros la condición otorgada en un país asociado;
- Gestión coordinada de las fronteras: La condición de operador fiable de comercio de tránsito debe ser otorgada por las autoridades pertinentes de gestión de las fronteras atendiendo a razones coordinadas con el fin de evitar que se dupliquen los procedimientos en las fronteras;
- Garantía de tránsito ininterrumpido: Los envíos de comerciantes que tengan reconocida la condición de operador fiable de comercio de tránsito a comerciantes que también tengan reconocida la condición de operadores fiables de comercio de tránsito por medio de proveedores de logística que tengan reconocida la condición de operador fiable de comercio de tránsito no deben ser interceptados por ningún organismo por ningún motivo salvo en caso de pruebas claras de delito o amenaza del mismo. La seguridad de un tránsito sin interrupciones debe ser una característica básica de cualquier programa de operadores fiables de comercio de tránsito y debe apoyarse en parámetros públicos verificables.

Fuente: Adaptación del proyecto de documento de orientación política sobre operadores económicos autorizados (de próxima aparición).

Las mejoras han afectado sobre todo a administraciones bien establecidas y mejor estructuradas, como las autoridades aduaneras o portuarias. Estas administraciones se han beneficiado de las tecnologías modernas que han mejorado por igual las técnicas y procesos de gestión gracias a la privatización de los puertos o a la utilización en las aduanas del programa SIDUNEA. En la mayoría de los casos, sin embargo, otros sectores, principalmente el del transporte por carretera y los servicios auxiliares, que son fundamentales para que las operaciones de tránsito sean eficientes, es decir, los agentes de aduanas y los transitarios, se han quedado atrás.

Ha llegado el momento de diseñar un nuevo paradigma para el sistema de comercio de tránsito en los países sin litoral que les permita operar en cadenas de tránsito más fiables. El enfoque basado en un sistema de cinta transportadora supondrá diseñar un sistema abierto a todo tipo de carga en tránsito, que se base en un programa de operadores fiables de comercio de tránsito que garantice un tráfico ininterrumpido de tránsito entre el puerto marítimo y el interior, y viceversa. El enfoque propuesto asegurará no solo la fiabilidad de las operaciones de tránsito sino que además

aportará mayor calidad a los servicios, hará disminuir el tráfico a pesar de que los volúmenes transportados sean superiores y de este modo hará que se reduzca la huella de carbono.

La Conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty, que se celebrará en 2014, según decisión de la Asamblea General en sus resoluciones 66/214 y 67/222, es una buena oportunidad para incluir el diseño de este paradigma en un nuevo marco global de cooperación en el transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el nuevo decenio y conseguir un mayor acceso a los servicios internacionales de transporte marítimo de los países en desarrollo sin litoral.

Los sistemas de tránsito pueden incorporar las prácticas óptimas de otros sistemas de transporte y de logística, como las cadenas de valor y de transporte del sector marítimo o de mineral de hierro, y combinar su experiencia para desarrollar cadenas logísticas de comercio de tránsito fiables y predecibles con objeto de incrementar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral con el transporte marítimo.

REFERENCIAS

- Arvis J. F., Carruthers R., Smith G. y Willoughby C. (2011). *Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century*. Direction in Development. Banco Mundial. Washington, D.C.
- Arvis, J. F., Raballand G. y Marteau J. (2007). *The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability*. Direction in Development. World Bank Policy Research Working Paper 4258. Junio. Banco Mundial. Washington, D.C.
- Banco Mundial. 2013. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. Contribución del Banco Mundial a la ejecución del Programa de Acción de Almaty. Informe preparativo del examen global decenal. Banco Mundial. Washington, D.C.
- Cámara de Comercio Internacional (de próxima aparición). "Draft policy position paper on authorized economic operators".
- Collier P. (2007). "Africa's economic growth: Opportunities and constraints". *African Development Review*. 19(1):6-25. Abril.
- Faye M., McArthur J., Sachs J., y Snow T. (2004). "The challenges facing landlocked developing countries. Journal of Human Development". 5(1):31-68. Marzo.
- Fitzmaurice M. y Hartmann O. (2013). *Border Crossing Monitoring along the Northern Corridor*. SSATP (Africa Transport and Policy Programme). Working Paper 96. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial. Washington, D.C. Abril.
- Hansen P. y Annovazzi-Jakab L. (2008) (UNCTAD) "Facilitating cross-border movement of goods: A sustainable approach". En: *The Global Enabling Trade Report 2008*. World Economic Forum. Ginebra, Suiza.
- Kunaka C., Tanase V., Latrille P. y Krausz P. (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. Banco Mundial. Washington, D.C.
- Limao N. y Venables A. J. (2001). "Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade". *World Bank Economic Review*. 15: 451-479.
- Maersk (2011). "Daily Maersk: Introducing absolute reliability". Nota de prensa. 9 de septiembre.
- OHRLLS (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the Development Costs of Being Landlocked*. UN-OHRLLS. Nueva York.
- Quintiq Inc., (2013). Disponible en: <http://www.quintiq.com/industries/mining.html?keyword=%2Bcopper%20%2Btransport&matchtype=b&creative=33464640814&gclid=CJ--p7yKk7gCFUxe3godlSEAuw> (consultado el 11 de noviembre de 2013).
- Rubiato Elizalde J. M. (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Serie de Recursos Naturales e Infraestructura, N° 33. Publicación de las Naciones Unidas. N° de venta. S.01.II.G.154. Santiago de Chile.
- UNCTAD (2013) *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. Transport and Trade Facilitation Series No. 4. UNCTAD/DTL/TLB/2012/1. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra.
-



ANEXO ESTADÍSTICO

I.	<i>Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas).....</i>	170
II a)	<i>Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB).....</i>	175
II b)	<i>Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM).....</i>	180
II c)	<i>Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques).....</i>	185
III.	<i>Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013.....</i>	190
IV.	<i>Tráfico portuario contenedorizado (por orden alfabético)</i>	196
V.	<i>Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético).....</i>	198

Anexo I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas)

Región	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo y gas			Total mercancías cargadas	Petróleo y gas			Total mercancías descargadas
		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca	
Economías desarrolladas									
América del Norte	2006	22,2	86,4	436,8	545,4	501,0	155,7	492,1	1 148,7
	2007	24,9	91,3	516,7	632,9	513,5	156,1	453,1	1 122,7
	2008	24,1	119,0	549,4	692,5	481,3	138,9	414,3	1 034,5
	2009	23,9	123,8	498,5	646,1	445,2	132,0	306,4	883,6
	2010	25,5	126,9	530,1	682,5	465,2	113,7	331,0	909,9
	2011	24,3	154,4	599,4	778,0	413,0	113,9	368,6	895,5
	2012	26,0	148,4	626,8	801,2	410,5	114,1	360,8	885,4
Europa	2006	100,9	235,8	768,6	1 105,2	535,6	281,9	1 245,2	2 062,7
	2007	96,9	253,3	776,6	1 126,8	492,2	262,2	1 154,7	1 909,2
	2008	88,2	261,5	751,1	1 100,8	487,9	273,0	1 213,1	1 974,0
	2009	78,1	236,0	693,8	1 008,0	467,9	281,8	935,0	1 684,6
	2010	93,7	266,3	735,1	1 095,1	484,2	280,6	1 044,1	1 808,9
	2011	77,9	269,8	748,7	1 096,3	457,9	336,5	1 049,7	1 844,1
	2012	78,9	271,0	798,4	1 148,3	463,7	318,1	1 067,2	1 849,0
Japón e Israel	2006	0,0	10,0	153,1	163,1	219,3	84,4	559,6	863,3
	2007	0,0	14,4	161,2	175,7	213,3	88,5	560,9	862,6
	2008	0,0	21,0	162,0	183,0	254,7	92,8	548,8	896,2
	2009	0,0	19,3	139,8	159,0	190,7	102,3	417,0	710,0
	2010	0,0	24,7	148,4	173,1	191,1	109,6	480,4	781,2
	2011	0,0	17,4	146,8	164,2	187,1	113,6	478,1	778,8
	2012	0,0	15,5	164,0	179,5	192,9	124,6	508,4	825,9
Australia y Nueva Zelandia	2006	9,9	4,2	632,7	646,8	26,2	13,5	50,2	90,0
	2007	13,3	4,0	656,3	673,6	27,0	17,3	51,7	96,0
	2008	16,7	3,8	718,5	739,1	27,3	19,2	56,7	103,2
	2009	12,9	4,8	723,4	741,1	21,5	13,8	60,8	96,1
	2010	16,7	4,3	893,6	914,6	24,8	18,7	60,9	104,5
	2011	15,3	10,4	918,2	943,9	27,5	17,3	69,0	113,9
	2012	16,7	12,5	1 004,8	1 033,9	30,5	16,8	71,1	118,5
Total parcial: economías desarrolladas	2006	132,9	336,4	1 991,3	2 460,5	1 282,0	535,5	2 347,2	4 164,7
	2007	135,1	363,0	2 110,8	2 608,9	1 246,0	524,0	2 220,5	3 990,5
	2008	129,0	405,3	2 181,1	2 715,4	1 251,1	523,8	2 233,0	4 007,9
	2009	115,0	383,8	2 055,5	2 554,3	1 125,3	529,9	1 719,2	3 374,4
	2010	135,9	422,3	2 307,3	2 865,4	1 165,4	522,6	1 916,5	3 604,5
	2011	117,5	451,9	2 413,1	2 982,5	1 085,6	581,3	1 965,4	3 632,3
	2012	121,6	447,3	2 594,0	3 162,9	1 097,7	573,7	2 007,5	3 678,8

Anexo I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas) (continuación)

Región	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo y gas			Total mercancías cargadas	Petróleo y gas			Total mercancías descargadas
		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca	
Economías en desarrollo									
Economías en transición	2006	123,1	41,3	245,9	410,3	5,6	3,1	61,9	70,6
	2007	124,4	39,9	243,7	407,9	7,3	3,5	66,0	76,8
	2008	138,2	36,7	256,6	431,5	6,3	3,8	79,2	89,3
	2009	142,1	44,4	318,8	505,3	3,5	4,6	85,3	93,3
	2010	150,2	45,9	319,7	515,7	3,5	4,6	114,0	122,1
	2011	132,6	42,0	330,5	505,0	4,2	4,4	148,1	156,7
	2012	136,6	41,1	364,4	542,1	3,8	4,0	141,4	149,2
África del Norte	2006	117,4	63,8	77,2	258,5	6,0	13,3	142,0	161,3
	2007	116,1	61,8	80,2	258,1	7,5	14,6	155,4	177,4
	2008	113,2	61,3	77,2	251,8	11,3	16,1	151,1	178,5
	2009	101,1	64,9	71,3	237,3	12,2	14,3	156,2	182,7
	2010	94,4	65,5	76,2	236,1	11,3	14,4	171,1	196,8
	2011	73,7	40,9	83,0	197,7	8,2	14,9	128,0	151,1
	2012	108,5	42,4	90,0	240,8	9,0	15,4	134,4	158,8
África Occidental	2006	110,6	12,6	39,8	162,9	5,4	14,2	62,4	82,0
	2007	110,1	10,3	46,5	166,9	7,6	17,1	67,8	92,6
	2008	111,8	9,1	54,2	175,1	6,8	13,5	61,5	81,8
	2009	104,4	10,5	41,4	156,2	6,8	10,8	66,2	83,8
	2010	112,1	13,5	56,0	181,5	7,4	12,8	92,3	112,5
	2011	115,0	18,1	57,4	190,5	5,1	15,5	87,7	108,3
	2012	111,9	18,4	64,3	194,6	5,7	16,6	91,5	113,8
África Oriental	2006	11,8	1,1	29,0	42,0	2,1	7,7	18,2	28,0
	2007	13,6	1,2	23,3	38,1	2,1	8,3	19,8	30,3
	2008	19,7	0,8	27,8	48,2	1,8	7,9	23,8	33,5
	2009	19,0	0,6	18,3	37,8	1,7	9,2	24,4	35,3
	2010	19,0	0,5	29,5	49,1	1,9	8,6	26,3	36,8
	2011	20,0	1,0	16,7	37,7	1,4	9,6	39,0	50,0
	2012	22,0	1,1	16,8	39,9	1,5	10,4	42,1	54,0
África Central	2006	114,0	2,6	6,3	122,8	2,1	1,7	7,3	11,2
	2007	122,7	2,6	7,8	133,1	2,8	1,9	7,7	12,3
	2008	134,2	5,8	9,0	149,0	1,7	2,8	8,9	13,5
	2009	129,3	2,0	8,5	139,7	1,9	2,7	10,9	15,5
	2010	125,3	7,2	9,7	142,1	1,4	2,3	8,3	12,0
	2011	129,3	6,0	9,3	144,7	1,4	3,8	12,5	17,8
	2012	127,3	6,8	11,4	145,4	0,9	4,4	14,2	19,4

Anexo I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas) (continuación)

Región	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo y gas			Total mercancías cargadas	Petróleo y gas			Total mercancías descargadas
		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca	
África del Sur	2006	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2007	0,0	5,9	129,9	135,8	25,6	2,6	39,1	67,4
	2008	0,3	6,2	136,0	142,5	23,4	3,1	42,8	69,3
	2009	0,3	5,1	131,5	136,8	22,0	2,7	44,8	69,4
	2010	0,3	5,4	139,5	145,1	20,8	2,3	35,7	58,8
	2011	0,0	2,5	150,7	153,2	21,7	2,5	26,8	51,0
	2012	0,5	3,9	162,1	166,5	18,9	5,0	37,9	61,7
Total parcial: países en desarrollo de África	2006	353,8	86,0	282,2	721,9	41,3	39,4	269,1	349,8
	2007	362,5	81,8	287,6	732,0	45,7	44,5	289,8	380,0
	2008	379,2	83,3	304,2	766,7	45,0	43,5	288,1	376,6
	2009	354,0	83,0	271,0	708,0	44,6	39,7	302,5	386,8
	2010	351,1	92,0	310,9	754,0	42,7	40,5	333,7	416,9
	2011	338,0	68,5	317,2	723,7	37,8	46,3	294,1	378,2
	2012	370,1	72,6	344,6	787,3	35,9	51,7	320,1	407,7
América Central y el Caribe	2006	108,4	34,6	73,5	216,6	18,5	42,1	101,5	162,2
	2007	100,4	32,4	75,2	208,1	38,8	44,5	103,1	186,5
	2008	89,1	41,0	84,4	214,5	35,7	47,0	103,5	186,2
	2009	75,1	27,4	71,0	173,4	33,6	46,8	87,2	167,6
	2010	75,9	29,3	81,3	186,5	34,7	51,4	99,4	185,5
	2011	80,1	31,7	89,0	200,8	35,7	47,5	121,2	204,4
	2012	75,0	33,9	98,3	207,2	37,7	49,8	126,0	213,5
América del Sur: costa septentrional y oriental	2006	110,8	49,1	499,5	659,4	16,9	10,3	116,2	143,5
	2007	120,2	47,8	530,7	698,7	19,9	10,8	125,3	156,1
	2008	112,6	40,5	560,2	713,2	22,7	13,9	128,3	165,0
	2009	119,0	38,8	524,4	682,2	19,6	14,5	94,8	128,9
	2010	123,5	42,6	620,6	786,8	17,5	11,4	144,2	173,1
	2011	126,7	36,3	661,6	824,6	22,2	13,1	163,2	198,5
	2012	125,6	40,8	681,0	847,4	25,0	13,8	159,1	197,9
América del Sur: costa occidental	2006	32,1	10,2	112,4	154,8	14,1	7,7	45,9	67,8
	2007	31,6	10,5	118,3	160,4	17,2	8,7	47,5	73,4
	2008	32,9	11,5	136,0	180,4	15,8	9,0	60,9	85,7
	2009	31,7	7,8	134,7	174,2	11,1	12,3	52,0	75,4
	2010	42,1	13,2	144,0	199,3	17,6	12,0	60,6	90,1
	2011	47,1	15,5	151,3	213,9	13,2	13,3	78,9	105,4
	2012	50,1	16,9	165,6	232,6	14,8	15,8	96,6	127,1

Anexo I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas) (continuación)

Región	Año	Mercancías cargadas				Mercancías descargadas			
		Petróleo y gas			Total mercancías cargadas	Petróleo y gas			Total mercancías descargadas
		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a	Carga seca	
Total parcial: países en desarrollo de América	2006	251,3	93,9	685,5	1 030,7	49,6	60,1	263,7	373,4
	2007	252,3	90,7	724,2	1 067,1	76,0	64,0	275,9	415,9
	2008	234,6	93,0	780,6	1 108,2	74,2	69,9	292,7	436,8
	2009	225,7	74,0	730,1	1 029,8	64,4	73,6	234,0	371,9
	2010	241,6	85,1	846,0	1 172,6	69,9	74,7	304,2	448,7
	2011	253,8	83,5	901,9	1 239,2	71,1	73,9	363,4	508,3
	2012	250,7	91,6	944,9	1 287,2	77,5	79,4	381,6	538,5
Asia Occidental	2006	729,1	158,1	151,0	1 038,2	27,0	50,3	296,5	373,8
	2007	753,7	155,2	179,5	1 088,5	34,4	51,2	344,4	430,0
	2008	714,0	159,8	181,9	1 055,7	30,6	54,5	349,8	434,9
	2009	717,0	135,8	172,4	1 025,2	22,3	53,1	320,1	395,6
	2010	720,4	152,7	183,8	1 056,9	30,2	55,6	343,7	429,6
	2011	737,4	147,9	212,1	1 097,4	22,3	54,6	365,3	442,2
	2012	784,0	153,6	229,1	1 166,7	20,9	59,2	397,4	477,5
Asia Meridional y Oriental	2006	132,3	102,5	922,6	1 157,3	411,3	104,0	1 482,0	1 997,4
	2007	128,1	104,7	959,7	1 192,5	455,0	106,9	1 674,7	2 236,7
	2008	130,7	103,0	943,0	1 176,7	420,5	124,3	1 811,2	2 356,0
	2009	107,6	115,2	823,7	1 046,5	498,8	126,1	2 034,0	2 659,0
	2010	128,7	111,8	964,0	1 204,5	514,5	143,2	2 198,7	2 856,4
	2011	112,5	110,1	952,2	1 174,7	546,7	154,0	2 357,2	3 057,9
	2012	64,9	114,9	955,8	1 135,6	571,9	163,8	2 563,1	3 298,7
Asia Sudoriental	2006	59,8	96,5	721,3	877,6	114,4	94,4	326,8	535,6
	2007	56,4	98,2	779,0	933,6	131,3	102,6	363,0	596,9
	2008	58,1	75,8	837,3	971,2	114,6	108,0	348,5	571,0
	2009	47,7	94,7	840,3	982,7	115,2	90,7	332,0	537,9
	2010	58,4	73,7	701,0	833,2	107,0	134,2	311,0	552,3
	2011	66,1	130,2	858,3	1 054,6	128,8	119,5	360,4	608,7
	2012	55,8	129,1	889,6	1 074,5	121,0	118,5	380,5	620,0
Total parcial: países en desarrollo de Asia	2006	921,2	357,0	1 794,8	3 073,1	552,7	248,8	2 105,3	2 906,8
	2007	938,2	358,1	1 918,3	3 214,6	620,7	260,8	2 382,1	3 263,6
	2008	902,7	338,6	1 962,2	3 203,6	565,6	286,8	2 509,5	3 361,9
	2009	872,3	345,8	1 836,3	3 054,3	636,3	269,9	2 686,2	3 592,4
	2010	907,5	338,3	1 848,8	3 094,6	651,8	333,1	2 853,4	3 838,2
	2011	916,0	388,2	2 022,6	3 326,7	697,8	328,0	3 082,9	4 108,8
	2012	904,7	397,5	2 074,5	3 376,7	713,8	341,5	3 340,9	4 396,2

Anexo I. Comercio marítimo mundial, por grupos de países (millones de toneladas) (continuación)

Región	Año	Mercancías cargadas			Total mercancías cargadas	Mercancías descargadas			Total mercancías descargadas
		Petróleo y gas		Carga seca		Petróleo y gas		Carga seca	
		Crudo	Productos del petróleo y gas ^a			Crudo	Productos del petróleo y gas ^a		
Países en desarrollo de Oceanía	2006	1,2	0,1	2,5	3,8	0,0	6,7	6,2	12,9
	2007	0,9	0,1	2,5	7,1	0,0	7,0	6,5	13,5
	2008	1,5	0,1	2,6	4,2	0,0	7,1	6,7	13,8
	2009	1,5	0,2	4,6	6,3	0,0	3,6	9,5	13,1
	2010	1,5	0,2	4,8	6,5	0,0	3,7	9,7	13,4
	2011	1,6	0,2	5,3	7,1	0,0	3,9	9,6	13,5
	2012	1,6	0,8	6,6	9,0	0,0	4,6	8,6	13,3
Total parcial: economías y territorios en desarrollo	2006	1 527,5	537,1	2 765,0	4 829,5	643,6	355,1	2 644,3	3 642,9
	2007	1 553,9	530,7	2 932,6	5 020,8	742,4	376,3	2 954,3	4 073,0
	2008	1 518,0	515,1	3 049,6	5 082,6	684,9	407,2	3 097,0	4 189,1
	2009	1 453,5	502,9	2 842,0	4 798,4	745,3	386,9	3 232,1	4 364,2
	2010	1 501,6	515,6	3 010,5	5 027,8	764,4	452,0	3 500,9	4 717,3
	2011	1 509,4	540,4	3 247,0	5 296,8	806,7	452,1	3 750,0	5 008,8
	2012	1 527,2	562,5	3 370,6	5 460,3	827,3	477,2	4 051,2	5 355,7
Total mundial	2006	1 783,4	914,8	5 002,1	7 700,3	1 931,2	893,7	5 053,4	7 878,3
	2007	1 813,4	933,5	5 287,1	8 034,1	1 995,7	903,8	5 240,8	8 140,2
	2008	1 785,2	957,0	5 487,2	8 229,5	1 942,3	934,9	5 409,2	8 286,3
	2009	1 710,5	931,1	5 216,4	7 858,0	1 874,1	921,3	5 036,6	7 832,0
	2010	1 787,7	983,8	5 637,5	8 408,9	1 933,2	979,2	5 531,4	8 443,8
	2011	1 759,5	1 034,2	5 990,5	8 784,3	1 896,5	1 037,7	5 863,5	8 797,7
	2012	1 785,4	1 050,9	6 329,0	9 165,3	1 928,7	1 054,9	6 200,1	9 183,7

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos facilitados por los países informantes, según están publicados en los sitios web de los gobiernos y de los puertos, y por fuentes especializadas. Las cifras de 2012 son estimaciones basadas en datos preliminares o en los del último año sobre el que hay datos disponibles. Las estadísticas históricas del volumen total mundial del comercio marítimo internacional pueden consultarse electrónicamente en <http://stats.unctad.org/seabornetrade>.

^a Comprende GNL, GLP, nafta, gasolina, combustible de aviación, queroseno, derivados ligeros del petróleo, derivados pesados del petróleo y otros.

Anexo II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Angola	170	10		10		150
Argelia	757	11	88	66		592
Benin	1					1
Cabo Verde	35	3		13		19
Camerún	327			1		326
Comoras	686	113	93	373	4	102
Congo	1					1
Côte d'Ivoire	2	1				1
Djibouti	7	3		0		3
Egipto	1 171	149	595	140	52	236
Eritrea	12	2		10		1
Etiopía	160	27		133		
Gabón	211	0		5		205
Gambia	11					11
Ghana	22	2		4		16
Guinea	4					4
Guinea-Bissau	2			1		1
Guinea Ecuatorial	16	4		4		8
Kenya	9	1				8
Liberia	127 109	39 100	36 834	1 573	40 386	9 216
Libia	753	522		8		224
Madagascar	22	4		12		6
Marruecos	254	5		12	47	190
Mauricio	104	43		0		61
Mauritania	1			0		1
Mozambique	19			11		8
Namibia	8			5		3
Nigeria	2 120	299	10	10		1 801
República Democrática del Congo	9	1		0		7
República Unida de Tanzania	4 774	4 360	67	271	38	39
Santo Tomé y Príncipe	20			19		1
Senegal	9	0		1		8
Seychelles	337	293		4		40
Sierra Leona	1 157	166	172	488	222	110
Somalia	1			0		0
Sudáfrica	70	12		0		58
Sudán	25			21		3
Togo	536	267	41	166	20	42
Túnez	359		17	88		254
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA Total	141 290	45 397	37 917	3 453	40 767	13 756

Anexo II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1			1		
Antigua y Barbuda	10 934	38	949	4 044	5 596	306
Antillas Neerlandesas	5					5
Argentina	350	200	14	53		83
Aruba	0					0
Bahamas	54 511	18 433	10 370	826	1 550	23 332
Barbados	1 023	144	397	223	73	185
Belice	1 638	92	367	856	30	293
Bolivia (Estado Plurinacional de)	322	42	201	63	5	10
Brasil	2 303	971	241	201	308	582
Chile	549	238	160	67	30	55
Colombia	85	5		46		33
Costa Rica	5			2		3
Cuba	30	0		23		7
Curaçao	1 297	117	40	146	6	988
Dominica	1 143	353	691	40		60
Ecuador	239	205		5		30
El Salvador	0					0
Granada	1			1		1
Guatemala	1	0				1
Guyana	34	6		16		12
Haití	1			1		
Honduras	470	89	17	242	2	121
Islas Caimán	3 592	298	859	4		2 431
Islas Malvinas (Falkland)	10			0		10
Islas Turcas y Caicos	1			0		1
Islas Virgenes Británicas	7			1		6
Jamaica	161		81	20	58	2
México	1 336	638	109	40		549
Nicaragua	2	1		0		1
Panamá	227 754	34 016	116 085	6 918	34 451	36 285
Paraguay	54	4		36	7	7
Perú	269	186		17	12	53
República Dominicana	99	80		14		5
Saint Kitts y Nevis	898	183	228	287	16	185
San Vicente y las Granadinas	3 505	66	952	1 101	193	1 194
Suriname	5	2		3		0
Trinidad y Tabago	45	3		1		42

Anexo II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Uruguay	64	7		8		48
Venezuela (República Bolivariana de)	1 111	450	100	194	5	361
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA Total	313 853	56 865	131 861	15 500	42 341	67 285
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Afganistán	2					2
Arabia Saudita	1 157	377		220	172	388
Bahrein	534	81	33	1	255	164
Bangladesh	1 049	44	678	265	28	34
Brunei Darussalam	542	5		6		531
Camboya	1 731	54	202	1 310	28	137
China	44 223	8 166	22 928	3 421	5 221	4 487
Emiratos Árabes Unidos	990	203	64	70	247	405
Filipinas	4 711	283	2 400	789	296	943
India	9 534	4 734	2 746	560	269	1 226
Indonesia	10 776	2 361	1 330	2 658	1 233	3 194
Irán (República Islámica del)	1 492	156	126	448	631	131
Iraq	92	18		23		50
Jordania	73			52		21
Kuwait	2 473	1 886	46	7	313	221
Libano	133	0	14	109	5	3
Malasia	7 817	2 577	140	325	466	4 308
Maldivas	83	7		61	7	7
Mongolia	426	42	169	167	12	35
Myanmar	164	3		139		22
Omán	27	2		2		23
Pakistán	391	175	177	13		26
Provincia china de Taiwán	2 338	142	1 156	106	801	131
Qatar	903	303	70	1	235	295
RAE de Hong Kong (China)	77 904	14 243	44 474	2 015	14 479	2 692
RAE de Macao (China)	2					2
República Árabe Siria	111		12	96		3
República de Corea	11 149	781	6 530	1 148	1 037	1 652
República Democrática Popular Lao	0			0		
República Popular Democrática de Corea	701	61	47	547	11	36
Singapur	58 090	20 411	16 507	1 207	11 379	8 586
Sri Lanka	173	8	58	71	16	20
Tailandia	3 040	886	894	400	218	643
Turquía	6 858	1 268	3 056	1 567	541	426

Anexo II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Viet Nam	4 512	925	978	1 871	147	590
Yemen	221	17		5		199
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA	254 420	60 220	104 837	19 684	38 045	31 635
Total						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Islas Cook	330	0	190	110	5	25
Fiji	30			9		21
Guam	1					1
Islas Marianas Septentrionales	0					0
Islas Marshall	85 443	32 263	31 405	972	7 428	13 375
Islas Salomón	5			2		2
Kiribati	290	48	30	102	4	107
Micronesia (Estados Federados de)	9			8		1
Nueva Caledonia	4			2		2
Papua Nueva Guinea	115	2		73	21	19
Polinesia Francesa	14			11		3
Samoa	11			9		2
Tonga	42	3		31		9
Tuvalu	1 438	618	219	125	3	473
Vanuatu	2 225	4	1 115	34	25	1 046
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA	89 956	32 937	32 958	1 488	7 487	15 086
Total						
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	15 053	372	442	337	13 354	548
Australia	1 612	85	136	141		1 251
Austria	0					0
Bélgica	4 532	987	1 691	203	99	1 551
Bermudas	11 503	1 256	2 067	17	513	7 649
Bulgaria	357	8	246	83		20
Canadá	2 831	632	234	1 001	15	950
Chipre	20 464	3 364	10 085	1 087	4 434	1 493
Dinamarca	11 530	2 931	166	455	6 788	1 191
Eslovaquia	33			28		5
Eslovenia	3					3
España	2 792	588	8	237	53	1 906
Estados Unidos de América	11 279	2 244	264	2 573	2 530	3 669
Estonia	290	10		22	3	256
Finlandia	1 737	338	118	766	10	505
Francia	6 197	1 975	178	266	2 117	1 660
Gibraltar	2 451	447	236	682	520	566
Grecia	42 569	24 129	13 844	363	2 232	2 002
Groenlandia	5			3		3
Irlanda	177	0	75	71		30

Anexo II a) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TB) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Isla de Man	13 759	5 931	4 686	394	618	2 130
Islandia	16	0		1		15
Islas Feroe	218	36		56	24	102
Israel	291	3		11	268	9
Italia	18 098	4 579	4 309	2 750	861	5 598
Japón	15 732	2 691	4 897	1 801	100	6 244
Letonia	152	7		16		129
Lituania	354	1	64	194	10	85
Luxemburgo	1 498	209	58	456	166	609
Malta	44 113	13 697	18 966	2 181	4 707	4 562
Mónaco	0					0
Noruega	17 112	4 208	3 648	616	42	8 597
Nueva Zelanda	172	64		31	14	64
Países Bajos	7 759	297	471	3 424	1 169	2 397
Polonia	102	6		37		58
Portugal	1 131	310	86	150	33	553
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	19 417	1 485	2 092	1 256	10 243	4 341
Reunión	2					2
Rumania	141	8		73		60
Suecia	3 243	337	17	1 161		1 728
Suiza	714	51	511	82	56	14
ECONOMÍAS DESARROLLADAS	279 438	73 283	69 593	23 027	50 978	62 557
Total						
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	63			62		1
Azerbaiyán	768	250		131		386
Belarús	34		31			3
Croacia	1 382	591	629	36		126
Federación de Rusia	6 052	1 478	296	2 453	63	1 762
Georgia	321	17	39	226	6	33
Kazajstán	104	53				51
Montenegro	51		43	6		2
República de Moldova	480	9	57	366	8	40
Turkmenistán	75	29		9		37
Ucrania	595	23		357		215
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN	9 924	2 451	1 094	3 646	76	2 657
Total						
Pabellón desconocido	2 652	414	28	361	11	1 839
Total mundial	1 091 534	271 568	378 287	67 159	179 706	194 814

Anexo II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Argelia	739	17	150	66		507
Angola	312	16		13		283
Benin	0					0
Cabo Verde	28	4		18		5
Camerún	655			2		653
Comoras	937	218	159	454	5	101
Congo	0					0
Côte d'Ivoire	10	1				9
Djibouti	7	5		1		1
Egipto	1 722	255	1 075	139	63	190
Eritrea	14	3		10		0
Etiopía	223	42		181		
Gabón	404	0		5		399
Gambia	3					3
Ghana	25	4		5		16
Guinea	6					6
Guinea-Bissau	1			1		
GuineaEcuatorial	13	7		3		4
Kenya	7	2				5
Liberia	198 032	71 083	67 047	2 058	47 298	10 545
Libia	1 408	989		12		408
Madagascar	26	6		15		5
Marruecos	128	7		11	55	55
Mauricio	135	76				59
Mauritania	1			1		0
Mozambique	21			15		6
Namibia	3			2		1
Nigeria	3 600	485	13	15		3 086
República Democrática del Congo	11	2		1		8
República Unida de Tanzania	8 815	8 291	105	350	49	20
Santo Tomé y Príncipe	27			26		1
Senegal	5	0		2		3
Seychelles	585	529		4		53
Sierra Leona	1 521	254	280	607	251	128
Somalia	1			0		0
Sudáfrica	63	17		0		45
Sudán	28			26		1
Togo	832	484	65	228	24	31
Túnez	367		26	48		292
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA Total	220 716	82 799	68 922	4 318	47 745	16 932

Anexo II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	1			1		
Antigua y Barbuda	14 142	57	1 565	5 207	7 057	255
Antillas Neerlandesas	4					4
Argentina	533	351	24	77		81
Aruba	0					0
Bahamas	73 702	34 105	17 754	845	1 801	19 198
Barbados	1 485	220	686	305	107	167
Belice	2 196	148	591	1 112	44	300
Bolivia (Estado Plurinacional de)	536	67	370	87	7	6
Brasil	3 232	1 569	398	247	398	621
Chile	804	399	262	64	38	40
Colombia	115	9		62		44
Costa Rica	2			1		0
Cuba	40	1		32		7
Curaçao	2 133	169	74	212	9	1 670
Dominica	2 037	618	1 301	61		57
Ecuador	364	343		6		15
El Salvador						
Granada	1			1		0
Guatemala	1	1				0
Guyana	42	8		19		14
Haití	1			1		
Honduras	645	161	28	350	2	104
Islas Caimán	4 310	552	1 368	6		2 384
Islas Malvinas (Falkland)	6			1		5
Islas Turcas y Caicos	0			0		0
Islas Vírgenes Británicas	2			1		1
Jamaica	224		128	24	72	1
México	1 835	1 054	195	21		565
Nicaragua	3	1		1		0
Panamá	350 506	62 112	212 504	9 131	38 183	28 576
Paraguay	56	6		42	6	1
Perú	403	302		21	15	66
República Dominicana	166	149		16		1
Saint Kitts y Nevis	1 231	292	374	323	19	222
San Vicente y las Granadinas	4 919	103	1 563	1 496	252	1 505
Suriname	7	3		3		0
Trinidad y Tabago	26	4		1		21

Anexo II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Uruguay	43	10		11		22
Venezuela (República Bolivariana de)	1 679	783	175	308	6	407
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA Total	467 431	103 599	239 361	20 092	48 014	56 365
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Afganistán	2					2
Arabia Saudita	1 421	659		214	185	362
Bahrein	640	154	44	2	280	160
Bangladesh	1 656	80	1 137	368	38	33
Brunei Darussalam	449	7		8		434
Camboya	2 319	82	324	1 780	36	98
China	68 642	14 104	39 654	4 490	6 274	4 120
Emiratos Árabes Unidos	1 287	341	86	77	271	511
Filipinas	6 417	441	3 927	1 057	352	641
India	15 876	8 569	4 908	799	345	1 254
Indonesia	14 267	3 894	2 303	3 362	1 629	3 080
Irán (República Islámica del)	1 965	263	218	601	774	109
Iraq	110	28		31		51
Jordania	61			53		8
Kuwait	4 169	3 510	78	7	330	244
Libano	142	1	23	108	6	3
Malasia	10 508	4 588	243	433	585	4 660
Maldivas	124	15		92	9	7
Mongolia	643	73	277	235	16	42
Myanmar	182	5		163		15
Omán	14	3		2		10
Pakistán	693	322	321	18		31
Provincia china de Taiwán	3 487	210	2 130	152	926	68
Qatar	1 224	546	116	1	266	295
RAE de Hong Kong (China)	129 806	26 115	81 416	2 662	16 473	3 140
RAE de Macao (China)	2					2
República Árabe Siria	169		19	149		2
República de Corea	17 720	1 308	12 087	1 693	1 304	1 328
República Democrática Popular Lao	2			2		
República Popular Democrática de Corea	1 008	100	82	782	14	30
Singapur	89 697	36 893	30 164	1 455	13 408	7 779
Sri Lanka	239	15	99	94	17	14
Tailandia	4 811	1 590	1 435	584	287	914
Turquía	10 215	2 185	5 279	1 783	683	285

Anexo II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Viet Nam	7 284	1 532	1 631	3 092	193	835
Yemen	442	28		4		410
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA	397 695	107 662	188 000	26 353	44 701	30 977
Total						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Islas Cook	479	0	302	148	6	23
Fiji	15			6		9
Guam	0					0
Islas Marianas Septentrionales	0					0
Islas Marshall	140 016	59 377	57 022	1 230	8 761	13 626
Islas Salomón	3			2		1
Kiribati	367	81	47	131	4	103
Micronesia (Estados Federados de)	8			7		1
Nueva Caledonia	4			3		0
Papua Nueva Guinea	138	3		91	29	15
Polinesia Francesa	10			9		1
Samoa	10			9		0
Tonga	47	3		40		4
Tuvalu	2 351	1 123	361	163	5	698
Vanuatu	2 887	6	1 832	37	29	983
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA	146 335	60 595	59 564	1 877	8 833	15 465
Total						
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Australia	1 947	133	193	132		1 489
Alemania	17 128	567	856	260	15 100	346
Austria						
Bélgica	6 913	1 906	3 278	127	122	1 479
Bermudas	12 378	2 316	4 016	7	539	5 501
Bulgaria	483	11	383	76		13
Canadá	3 371	1 035	371	1 362	15	589
Chipre	31 706	5 854	18 161	1 329	5 300	1 063
Dinamarca	13 860	4 781	326	270	7 577	906
Eslovaquia	46			40		6
Eslovenia	1					1
España	2 572	1 017	11	198	66	1 281
Estados Unidos de América	12 353	3 669	435	2 761	2 767	2 723
Estonia	75	16		15	3	41
Finlandia	1 338	569	180	426	14	150
Francia	7 434	3 655	344	123	2 342	971
Gibraltar	2 829	660	408	745	635	380
Grecia	75 424	45 278	26 134	330	2 448	1 234
Groenlandia	4			3		1
Irlanda	244	0	113	103		28
Isla de Man	22 629	10 638	8 821	441	627	2 103

Anexo II b) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (miles de TPM) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Islandia	11	0		1		9
Islas Feroe	219	52		72	30	64
Israel	318	5		14	294	5
Italia	20 612	7 865	7 886	1 626	961	2 273
Japón	20 409	5 013	9 020	2 798	100	3 478
Letonia	72	9		22		42
Lituania	289	2	94	129	14	51
Luxemburgo	1 601	329	97	219	194	762
Malta	68 831	24 647	33 978	2 476	5 291	2 440
Mónaco						
Noruega	20 974	7 443	6 125	506	47	6 854
Nueva Zelandia	166	98		23	17	28
Países Bajos	8 712	462	813	4 309	1 359	1 769
Polonia	75	9		33		34
Portugal	1 225	564	149	202	40	270
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	21 095	2 320	3 899	980	11 206	2 690
Reunión	1					1
Rumania	149	11		61		76
Suecia	1 887	511	21	688		667
Suiza	1 144	80	865	106	79	15
ECONOMÍAS DESARROLLADAS	380 526	131 525	126 974	23 011	57 186	41 830
Total						
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	93			92		1
Azerbaiyán	684	355		131		197
Belarús	58		55			2
Croacia	2 269	1 092	1 096	43		39
Federación de Rusia	6 784	2 112	422	2 783	66	1 401
Georgia	442	29	61	314	7	31
Kazajstán	128	91				37
Montenegro	77		70	6		1
República de Moldova	566	16	102	410	10	27
Turkmenistán	92	41		10		41
Ucrania	607	40		400		167
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN	11 801	3 777	1 807	4 189	83	1 945
Total						
Pabellón desconocido	4 279	786	44	504	14	2 931
Total mundial	1 628 783	490 743	684 673	80 345	206 577	166 445

Anexo II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA						
Argelia	111	9	4	12		86
Angola	49	8		15		26
Benin	5					5
Cabo Verde	39	3		18		18
Camerún	16			4		12
Comoras	272	17	4	138	1	112
Congo	5					5
Côte d'Ivoire	9	2				7
Djibouti	14	1		1		12
Egipto	384	39	17	35	3	290
Eritrea	9	1		4		4
Etiopía	10	1		9		
Gabón	24	1		10		13
Gambia	8					8
Ghana	42	2		8		32
Guinea	1					1
Guinea-Bissau	9			7		2
Guinea Ecuatorial	28	3		7		18
Kenya	23	2				21
Liberia	3 144	749	819	140	1 001	435
Libia	91	12		7		72
Madagascar	39	4		23		12
Marruecos	85	1		7	6	71
Mauricio	26	2		1		23
Mauritania	5			2		3
Mozambique	25			11		14
Namibia	6			2		4
Nigeria	374	65	1	16		292
República Democrática del Congo	13	1		1		11
República Unida de Tanzania	198	50	6	82	6	54
Santo Tomé y Príncipe	18			15		3
Senegal	21	1		3		17
Seychelles	24	8		6		10
Sierra Leona	392	54	12	221	9	96
Somalia	4			1		3
Sudáfrica	71	5		2		64
Sudán	17			3		14
Togo	101	10	3	63	4	21
Túnez	59		1	13		45
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ÁFRICA Total	5 771	1 051	867	887	1 030	1 936

Anexo II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA						
Anguila	2			2		
Antigua y Barbuda	1 302	6	39	774	403	80
Argentina	148	27	1	17		103
Aruba	1					1
Bahamas	1 446	270	322	161	53	640
Barbados	133	10	16	71	4	32
Belice	829	64	23	447	6	289
Bolivia (Estado Plurinacional de)	92	14	5	53	1	19
Brasil	619	47	11	66	13	482
Chile	172	14	8	41	3	106
Colombia	94	7		25		62
Costa Rica	10			2		8
Cuba	39	1		14		24
Curaçao	127	6	1	48	1	71
Dominica	117	16	16	28		57
Ecuador	80	37		7		36
El Salvador	2					2
Granada	6			3		3
Guatemala	6	1				5
Guyana	52	4		31		17
Haití	3			3		
Honduras	645	100	1	332	1	211
Islas Caimán	174	6	27	3		138
Islas Malvinas (Falkland) ^a	3			1		2
Islas Turcas y Caicos	3			1		2
Islas Virgenes Británicas	20			3		17
Jamaica	26		4	4	9	9
México	525	38	4	20		463
Nicaragua	5	1		1		3
Panamá	8 580	955	2 772	1 601	734	2 518
Paraguay	47	4		26	2	15
Perú	78	10		2	1	65
República Dominicana	27	1		6		20
Saint Kitts y Nevis	246	41	12	99	2	92
San Vicente y las Granadinas	1 046	21	51	340	21	613
Suriname	10	3		5		2
Trinidad y Tabago	104	1		3		100

Anexo II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Uruguay	44	4		6		34
Venezuela (República Bolivariana de)	244	20	2	38	2	182
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE AMÉRICA Total	17 107	1 729	3 315	4 284	1 256	6 523
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA						
Afganistán	3					3
Arabia Saudita	286	31		14	3	238
Bahrein	232	5	2	4	5	216
Bangladesh	269	61	27	111	4	66
Brunei Darussalam	81	3		17		61
Camboya	785	31	18	628	7	101
China	3 727	526	778	805	193	1 425
Emiratos Árabes Unidos	547	41	4	78	4	420
Filipinas	1 383	203	72	589	18	501
India	1 385	117	76	378	15	799
Indonesia	6 293	477	57	1 943	175	3 641
Irán (República Islámica del)	552	14	5	246	18	269
Iraq	75	5		10		60
Jordania	25			9		16
Kuwait	137	24	2	17	4	90
Libano	50	1	2	38	1	8
Malasia	1 539	169	6	210	35	1 119
Maldivas	69	16		38	2	13
Mongolia	168	31	9	73	3	52
Myanmar	85	5		44		36
Omán	39	2		9		28
Pakistán	50	5	6	3		36
Provincia china de Taiwán	328	28	29	65	27	179
Qatar	106	7	3	3	11	82
RAE de Hong Kong (China)	2 221	323	1 014	228	319	337
RAE de Macao (China)	1					1
República Árabe Siria	63		1	48		14
República de Corea	1 894	310	145	448	88	903
República Democrática Popular Lao	1			1		
República Popular Democrática de Corea	265	33	3	198	2	29
Singapur	3 339	743	348	139	345	1 764
Sri Lanka	77	10	5	16	1	45
Tailandia	755	239	44	128	19	325
Turquía	1 365	197	114	514	40	500

Anexo II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Viet Nam	1 772	118	58	1 337	22	237
Yemen	32	4		3		25
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE ASIA	29 999	3 779	2 828	8 392	1 361	13 639
Total						
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA						
Islas Cook	106	1	12	57	1	35
Fiji	40			17		23
Guam	3					3
Islas Marianas Septentrionales	1					1
Islas Marshall	2 064	639	742	77	238	368
Islas Salomón	20			13		7
Kiribati	96	24	3	41	1	27
Micronesia (Estados Federados de)	17			13		4
Nueva Caledonia	12			2		10
Papua Nueva Guinea	130	4		67	6	53
Polinesia Francesa	16			10		6
Samoa	9			4		5
Tonga	40	3		21		16
Tuvalu	216	45	11	43	1	116
Vanuatu	421	1	37	10	1	372
ECONOMÍAS EN DESARROLLO DE OCEANÍA	3 191	717	805	375	248	1 046
Total						
ECONOMÍAS DESARROLLADAS						
Alemania	781	42	7	93	272	367
Australia	502	7	6	73		416
Austria	1					1
Bélgica	216	13	21	23	4	155
Bermudas	168	24	26	1	13	104
Bulgaria	95	10	16	21		48
Canadá	634	30	11	99	1	493
Chipre	1 030	103	279	179	212	257
Dinamarca	663	133	3	105	98	324
Eslovaquia	18			15		3
Eslovenia	8					8
España	522	37	1	48	5	431
Estados Unidos de América	3 462	71	9	158	66	3 158
Estonia	83	7		5	1	70
Finlandia	281	12	6	102	1	160
Francia	547	42	2	77	27	399
Gibraltar	304	61	6	136	39	62
Grecia	1 551	458	258	197	35	603
Groenlandia	8			5		3
Irlanda	88	1	8	30		49
Isla de Man	422	131	78	64	9	140

Anexo II c) Flotas mercantes del mundo, por pabellones de matrícula, grupos de economías y tipos de buque, a 1 de enero de 2013 (número de buques) (continuación)

	Total	Petroleros	Graneleros	Buques de carga general	Portacontenedores	Otros tipos de buque
Islandia	26	1		5		20
Islas Feroe	76	3		29	3	41
Israel	39	5		3	5	26
Italia	1 506	192	99	155	21	1 039
Japón	5 379	1 108	82	2 090	1	2 098
Letonia	58	8		9		41
Lituania	71	1	5	35	1	29
Luxemburgo	174	14	3	22	7	128
Malta	1 794	420	543	398	114	319
Mónaco	1					1
Noruega	1 593	123	98	306	2	1 064
Nueva Zelanda	91	5		13	2	71
Países Bajos	1 250	28	12	605	64	541
Polonia	172	9		18		145
Portugal	249	14	3	48	6	178
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	1 346	104	38	181	186	837
Reunión	7					7
Rumania	152	10		17		125
Suecia	417	56	1	90		270
Suiza	39	4	21	9	2	3
ECONOMÍAS DESARROLLADAS	25 824	3 287	1 642	5 464	1 197	14 234
Total						
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN						
Albania	68			65		3
Azerbaiyán	306	51		35		220
Belarús	7		1			6
Croacia	264	20	22	53		169
Federación de Rusia	2 324	386	21	859	10	1 048
Georgia	192	8	4	107	2	71
Kazajstán	94	8				86
Montenegro	14		2	3		9
República de Moldova	142	4	3	121	2	12
Turkmenistán	59	7		4		48
Ucrania	492	16		139		337
ECONOMÍAS EN TRANSICIÓN	3 962	500	53	1 386	14	2 009
Total						
Pabellón desconocido	1 088	113	2	326	3	644
Total mundial	86 942	11 176	9 512	21 114	5 109	40 031

Fuente: Clarkson Research Services.

Para más datos y otros años véase: <http://stats.unctad.org/fleet>.

Nota: Todos los buques mercantes de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB, excluidos los buques que navegan en aguas interiores, los buques de pesca, los buques militares, los yates, las plataformas marítimas fijas y móviles, y las gabarras de suministro (pero no las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga, y las dragas).

^a La soberanía de las Islas Malvinas (Falkland) es objeto de litigio entre el Gobierno de la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013

País o territorio de propiedad	Alemania			Antigua y Barbuda			Bahamas			China		
	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%
Alemania	396	16 642	97,6	1 103	13 118	92,9	22	956	1,3	–	–	–
Arabia Saudita	–	–	–	–	–	–	18	5 283	7,2	–	–	–
Bélgica	–	–	–	–	–	–	12	167	0,2	–	–	–
Bermudas	–	–	–	–	–	–	82	11 418	15,5	–	–	–
Brasil	–	–	–	–	–	–	12	991	1,3	–	–	–
Canadá	–	–	–	–	–	–	41	3 530	4,8	–	–	–
China	1	13	0,1	–	–	–	11	93	0,1	2 665	66 936	98,2
Chipre	1	75	0,4	3	30	0,2	2	11	–	–	–	–
Dinamarca	5	19	0,1	12	75	0,5	53	909	1,2	–	–	–
Emiratos Árabes Unidos	–	–	–	1	2	–	41	1 582	2,1	–	–	–
Estados Unidos de América	–	–	–	8	29	0,2	115	3 284	4,5	–	–	–
Federación de Rusia	1	5	–	5	31	0,2	6	121	0,2	–	–	–
Francia	–	–	–	–	–	–	13	543	0,7	–	–	–
Grecia	1	40	0,2	4	73	0,5	193	14 070	19,1	–	–	–
India	–	–	–	1	8	0,1	4	76	0,1	–	–	–
Indonesia	1	42	0,2	–	–	–	1	12	–	1	3	–
Irán (República Islámica del)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Italia	2	1	–	1	7	0,1	11	867	1,2	–	–	–
Japón	–	–	–	–	–	–	93	7 149	9,7	1	46	0,1
Kuwait	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Malasia	–	–	–	–	–	–	4	87	0,1	–	–	–
Mónaco	–	–	–	–	–	–	17	1 028	1,4	–	–	–
Noruega	1	2	–	13	73	0,5	185	4 086	5,5	–	–	–
Omán	–	–	–	–	–	–	1	82	0,1	–	–	–
Países Bajos	1	8	–	22	126	0,9	20	2 115	2,9	–	–	–
Provincia china de Taiwán	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	201	0,3
RAE de Hong Kong (China)	2	135	0,8	6	74	0,5	–	–	–	21	667	1,0
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	–	–	–	8	72	0,5	128	3 529	4,8	–	–	–
República de Corea	–	–	–	–	–	–	4	306	0,4	–	–	–
Singapur	–	–	–	1	11	0,1	20	601	0,8	3	149	0,2
Suecia	2	3	–	–	–	–	9	400	0,5	–	–	–
Suiza	1	43	0,3	2	29	0,2	2	117	0,2	–	–	–
Tailandia	–	–	–	–	–	–	3	305	0,4	–	–	–
Turquía	–	–	–	11	61	0,4	5	122	0,2	–	–	–
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	1	2	–	–	–	–
Total de los 35 principales países o territorios	415	17 029	99,9	1 201	13 818	97,8	1 129	63 842	86,7	2 694	68 002	99,7
Otros propietarios	2	23	–	63	277	2	214	9 825	13	–	–	–
Propietarios desconocidos	–	–	–	6	30	–	2	2	–	22	173	–
Total de los pabellones de matrícula	417	17 052	100	1 270	14 126	100	1 345	73 670	100	2 716	68 176	100

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013 (continuación)

País o territorio de propiedad	Chipre			Dinamarca (DIS)			Estados Unidos de América			Grecia		
	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%
Alemania	153	2 539	8,0	1	105	0,8	5	202	1,7	-	-	-
Arabia Saudita	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Bélgica	8	43	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bermudas	1	300	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brasil	4	13	-	-	-	-	8	23	0,2	-	-	-
Canadá	24	772	2,4	-	-	-	5	81	0,7	-	-	-
China	12	417	1,3	-	-	-	-	-	-	1	12	-
Chipre	183	6 178	19,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinamarca	5	16	-	348	12 688	92,6	24	1 257	10,7	1	12	-
Emiratos Árabes Unidos	14	171	0,5	-	-	-	2	4	-	-	-	-
Estados Unidos de América	4	14	-	-	-	-	766	8 640	73,9	7	611	0,8
Federación de Rusia	44	2 155	6,8	-	-	-	-	-	-	1	1	-
Francia	7	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grecia	190	12 702	40,1	5	214	1,6	1	47	0,4	825	69 645	92,6
India	13	808	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Indonesia	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	-	-
Irán (República Islámica del)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italia	7	19	0,1	2	91	0,7	-	-	-	-	-	-
Japón	11	523	1,7	-	-	-	-	-	-	3	149	0,2
Kuwait	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malasia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mónaco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	1 050	1,4
Noruega	47	314	1,0	9	65	0,5	1	20	0,2	-	-	-
Omán	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Países Bajos	64	623	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Provincia china de Taiwán	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RAE de Hong Kong (China)	5	292	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	44	2 490	7,9	3	142	1,0	5	772	6,6	24	3 600	4,8
República de Corea	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Singapur	7	214	0,7	-	-	-	11	623	5,3	-	-	-
Suecia	4	12	-	22	396	2,9	-	-	-	-	-	-
Suiza	4	145	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tailandia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turquía	2	22	0,1	-	-	-	1	1	-	-	-	-
Viet Nam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total de los 35 principales países o territorios	857	30 797	97,3	390	13 702	100,0	830	11 677	99,8	870	75 081	99,8
Otros propietarios	61	862	3	2	4	-	5	8	-	3	4	-
Propietarios desconocidos	1	5	-	-	-	-	3	13	-	12	125	-
Total de los pabellones de matrícula	919	31 665	100	392	13 707	100	838	11 698	100	885	75 209	100

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013 (continuación)

País o territorio de propiedad	Isla de Man			Islas Marshall			Italia			Japón		
	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%
Alemania	48	1 059	4,7	261	11 918	8,5	9	57	0,3	–	–	–
Arabia Saudita	–	–	–	4	93	0,1	–	–	–	–	–	–
Bélgica	–	–	–	2	67	–	–	–	–	–	–	–
Bermudas	13	3 704	16,4	36	5 783	4,1	–	–	–	–	–	–
Brasil	–	–	–	7	1 381	1,0	–	–	–	–	–	–
Canadá	1	21	0,1	17	752	0,5	–	–	–	–	–	–
China	–	–	–	25	1 380	1,0	1	13	0,1	2	12	0,1
Chipre	–	–	–	45	2 748	2,0	–	–	–	–	–	–
Dinamarca	53	778	3,4	11	585	0,4	4	44	0,2	–	–	–
Emiratos Árabes Unidos	–	–	–	46	1 309	0,9	–	–	–	–	–	–
Estados Unidos de América	–	–	–	252	20 666	14,8	5	74	0,4	–	–	–
Federación de Rusia	–	–	–	9	349	0,2	–	–	–	–	–	–
Francia	–	–	–	5	997	0,7	12	42	0,2	–	–	–
Grecia	63	6 433	28,4	496	32 524	23,2	7	436	2,1	–	–	–
India	–	–	–	10	820	0,6	–	–	–	–	–	–
Indonesia	–	–	–	4	112	0,1	1	5	–	2	9	0,1
Irán (República Islámica del)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Italia	1	82	0,4	8	721	0,5	673	19 098	93,5	–	–	–
Japón	16	2 267	10,0	90	6 558	4,7	6	375	1,8	738	17 216	99,3
Kuwait	–	–	–	5	323	0,2	–	–	–	–	–	–
Malasia	–	–	–	16	600	0,4	–	–	–	–	–	–
Mónaco	–	–	–	42	3 348	2,4	1	40	0,2	–	–	–
Noruega	58	1 431	6,3	88	6 184	4,4	1	13	0,1	2	73	0,4
Omán	–	–	–	6	1 911	1,4	–	–	–	–	–	–
Países Bajos	–	–	–	28	931	0,7	–	–	–	–	–	–
Provincia china de Taiwán	–	–	–	10	1 868	1,3	–	–	–	4	10	0,1
RAE de Hong Kong (China)	–	–	–	13	424	0,3	–	–	–	–	–	–
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	130	5 354	23,7	31	1 858	1,3	1	1	–	–	–	–
República de Corea	4	563	2,5	105	12 344	8,8	–	–	–	2	5	–
Singapur	3	166	0,7	106	7 319	5,2	–	–	–	–	–	–
Suecia	1	37	0,2	4	92	0,1	1	7	–	–	–	–
Suiza	–	–	–	18	472	0,3	2	16	0,1	–	–	–
Tailandia	–	–	–	2	93	0,1	–	–	–	1	3	–
Turquía	–	–	–	95	5 539	4,0	7	56	0,3	–	–	–
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total de los 35 principales países o territorios	391	21 895	96,8	1 897	132 067	94,3	731	20 277	99,2	751	17 328	100,0
Otros propietarios	17	724	3	119	7 867	6	6	153	1	2	2	–
Propietarios desconocidos	–	–	–	3	67	–	2	5	–	2	5	–
Total de los pabellones de matrícula	408	22 619	100	2 019	140 002	100	739	20 435	100	755	17 334	100

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013 (continuación)

País o territorio de propiedad	Liberia			Malta			Noruega (NIS)			Panamá		
	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%
Alemania	1 298	65 927	33,3	111	2 661	3,9	–	–	–	29	2 506	0,7
Arabia Saudita	–	–	–	–	–	–	3	112	0,6	21	836	0,2
Bélgica	1	179	0,1	4	41	0,1	–	–	–	5	325	0,1
Bermudas	10	2 525	1,3	3	206	0,3	4	678	3,8	18	3 633	1,0
Brasil	20	3 182	1,6	–	–	–	5	15	0,1	26	2 517	0,7
Canadá	1	31	–	3	168	0,2	–	–	–	10	251	0,1
China	92	6 972	3,5	18	594	0,9	–	–	–	838	31 057	8,9
Chipre	23	1 066	0,5	34	1 448	2,1	–	–	–	16	757	0,2
Dinamarca	5	188	0,1	30	1 081	1,6	10	289	1,6	55	2 204	0,6
Emiratos Árabes Unidos	75	9 225	4,7	2	15	–	–	–	–	180	3 898	1,1
Estados Unidos de América	89	5 852	3,0	24	673	1,0	4	105	0,6	121	4 500	1,3
Federación de Rusia	92	8 350	4,2	73	656	1,0	1	5	–	44	667	0,2
Francia	2	231	0,1	8	545	0,8	–	–	–	10	52	–
Grecia	618	42 583	21,5	510	33 856	49,2	2	152	0,8	491	23 229	6,6
India	7	524	0,3	2	162	0,2	–	–	–	49	2 467	0,7
Indonesia	2	214	0,1	1	13	–	–	–	–	47	1 380	0,4
Irán (República Islámica del)	–	–	–	36	3 475	5,1	–	–	–	8	74	–
Italia	24	1 058	0,5	50	1 377	2,0	–	–	–	33	701	0,2
Japón	113	9 159	4,6	13	818	1,2	–	–	–	2 481	158 909	45,4
Kuwait	–	–	–	10	1 309	1,9	–	–	–	6	276	0,1
Malasia	3	7	–	–	–	–	–	–	–	27	518	0,1
Mónaco	22	2 399	1,2	8	165	0,2	–	–	–	9	569	0,2
Noruega	32	1 236	0,6	95	1 213	1,8	455	15 769	87,2	79	3 079	0,9
Omán	–	–	–	6	1 912	2,8	–	–	–	17	2 229	0,6
Países Bajos	76	2 229	1,1	19	320	0,5	1	5	–	42	1 240	0,4
Provincia china de Taiwán	114	12 446	6,3	–	–	–	–	–	–	413	17 424	5,0
RAE de Hong Kong (China)	2	335	0,2	–	–	–	–	–	–	153	6 075	1,7
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	120	7 369	3,7	63	1 310	1,9	5	213	1,2	76	3 192	0,9
República de Corea	6	623	0,3	5	25	–	–	–	–	572	42 544	12,2
Singapur	45	4 231	2,1	3	136	0,2	–	–	–	238	8 327	2,4
Suecia	1	134	0,1	5	78	0,1	25	669	3,7	8	198	0,1
Suiza	13	511	0,3	29	515	0,7	1	44	0,2	192	12 127	3,5
Tailandia	–	–	–	–	–	–	–	–	–	19	126	–
Turquía	19	375	0,2	296	9 645	14,0	–	–	–	148	1 785	0,5
Viet Nam	2	71	–	–	–	–	–	–	–	45	1 032	0,3
Total de los 35 principales países o territorios	2 927	189 231	95,6	1 461	64 417	93,6	516	18 054	99,8	6 526	340 703	97,4
Otros propietarios	166	8 577	4	232	4 357	6	9	26	–	503	8 130	2
Propietarios desconocidos	4	204	–	7	25	–	1	6	–	81	1 001	–
Total de los pabellones de matrícula	3 097	198 012	100	1 700	68 798	100	526	18 086	100	7 110	349 833	100

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013 (continuación)

País o territorio de propiedad	Pabellón de matrícula			RAE de Hong Kong (China)			Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte			República de Corea			Singapur		
	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%	Número de buques	Miles de TPM	%
Alemania	18	1 237	1,0	65	1 966	9,4	1	122	0,7	29	691	0,8			
Arabia Saudita	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	17	–			
Bélgica	36	2 482	1,9	–	–	–	–	–	–	13	719	0,8			
Bermudas	16	1 804	1,4	3	487	2,3	–	–	–	7	374	0,4			
Brasil	–	–	–	–	–	–	–	–	–	15	5 131	5,7			
Canadá	13	477	0,4	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
China	1078	74 189	57,2	3	208	1,0	–	–	–	40	3 582	4,0			
Chipre	18	1 099	0,8	–	–	–	–	–	–	13	234	0,3			
Dinamarca	49	3 432	2,6	42	1 937	9,2	–	–	–	170	13 742	15,4			
Emiratos Árabes Unidos	10	702	0,5	–	–	–	–	–	–	15	217	0,2			
Estados Unidos de América	66	6 032	4,6	6	111	0,5	–	–	–	17	590	0,7			
Federación de Rusia	1	8	–	–	–	–	–	–	–	6	300	0,3			
Francia	1	58	–	35	2 565	12,2	–	–	–	18	522	0,6			
Grecia	35	1 983	1,5	2	75	0,4	–	–	–	29	828	0,9			
India	–	–	–	2	27	0,1	1	52	0,3	36	2 229	2,5			
Indonesia	5	117	0,1	–	–	–	2	5	–	49	858	1,0			
Irán (República Islámica del)	17	722	0,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Italia	–	–	–	8	166	0,8	–	–	–	6	286	0,3			
Japón	102	5 411	4,2	1	151	0,7	5	178	1,0	158	9 582	10,7			
Kuwait	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Malasia	10	533	0,4	–	–	–	–	–	–	57	5 624	6,3			
Mónaco	–	–	–	1	19	0,1	–	–	–	8	219	0,2			
Noruega	34	1 930	1,5	38	689	3,3	–	–	–	129	3 380	3,8			
Omán	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–			
Países Bajos	1	4	–	20	208	1,0	–	–	–	1	1	–			
Provincia china de Taiwán	46	4 196	3,2	5	352	1,7	1	79	0,5	85	4 196	4,7			
RAE de Hong Kong (China)	269	15 769	12,2	4	44	0,2	–	–	–	6	63	0,1			
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13	612	0,5	415	10 448	49,9	–	–	–	13	481	0,5			
República de Corea	26	797	0,6	1	141	0,7	764	16 624	96,5	12	334	0,4			
Singapur	68	5 058	3,9	1	16	0,1	2	19	0,1	1 090	32 711	36,6			
Suecia	–	–	–	28	232	1,1	–	–	–	15	338	0,4			
Suiza	9	337	0,3	1	37	0,2	–	–	–	–	–	–			
Tailandia	1	5	–	–	–	–	2	6	–	35	983	1,1			
Turquía	–	–	–	1	5	–	–	–	–	5	220	0,2			
Viet Nam	–	–	–	–	–	–	2	12	0,1	–	–	–			
Total de los 35 principales países o territorios	1 942	128 993	99,4	682	19 883	94,9	780	17 098	99,2	2 080	88 453	99,0			
Otros propietarios	17	708	1	32	1 063	5	4	53	–	43	921	1			
Propietarios desconocidos	1	36	–	1	1	–	23	82	–	2	6	–			
Total de los pabellones de matrícula	1 960	129 737	100	715	20 947	100	807	17 233	100	2 125	89 381	100			

Anexo III. Nacionalidad efectiva de las 20 principales flotas según el pabellón de matrícula, a 1 de enero de 2013 (continuación)

País o territorio de propiedad	Pabellón de matrícula		Total de los 20 principales registros		Todos los demás pabellones		Total	
	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM
Alemania	3 549	121 707	284	4 072	3 833	125 779		
Arabia Saudita	50	6 342	137	1 466	187	7 808		
Bélgica	81	4 023	164	4 705	245	8 729		
Bermudas	193	30 913	17	1 983	210	32 896		
Brasil	97	13 253	213	2 900	310	16 153		
Canadá	115	6 083	236	3 139	351	9 222		
China	4 787	185 478	526	4 601	5 313	190 079		
Chipre	338	13 646	37	278	375	13 924		
Dinamarca	877	39 256	114	1 459	991	40 715		
Emiratos Árabes Unidos	386	17 124	313	2 349	699	19 474		
Estados Unidos de América	1 484	51 180	459	7 098	1 943	58 278		
Federación de Rusia	283	12 646	1 444	6 739	1 727	19 384		
Francia	111	5 571	298	5 436	409	11 007		
Grecia	3 472	238 888	223	5 963	3 695	244 851		
India	125	7 174	617	15 267	742	22 441		
Indonesia	117	2 777	1 413	12 525	1 530	15 301		
Irán (República Islámica del)	61	4 271	168	11 046	229	15 317		
Italia	826	24 474	58	869	884	25 343		
Japón	3 831	218 491	160	5 324	3 991	223 815		
Kuwait	21	1 908	55	4 993	76	6 900		
Malasia	117	7 368	497	9 747	614	17 115		
Mónaco	115	8 839	11	319	126	9 158		
Noruega	1 267	39 556	641	6 436	1 908	45 992		
Omán	30	6 134	4	5	34	6 139		
Países Bajos	295	7 812	912	8 860	1 207	16 673		
Provincia china de Taiwán	681	40 772	133	3 488	814	44 260		
RAE de Hong Kong (China)	481	23 877	85	448	566	24 325		
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	1 079	41 443	158	8 862	1 237	50 305		
República de Corea	1 501	74 306	75	790	1 576	75 096		
Singapur	1 598	59 579	290	4 573	1 888	64 153		
Suecia	125	2 597	214	3 848	339	6 445		
Suiza	274	14 392	56	1 259	330	15 651		
Tailandia	63	1 521	352	4 576	415	6 097		
Turquía	590	17 832	990	11 259	1 580	29 091		
Viet Nam	50	1 117	791	6 846	841	7 963		
Total de los 35 principales países o territorios	29 070	1 352 349	12 145	173 527	41 215	1 525 876		
Otros propietarios	1 500	43 584	3 677	38 999	5 177	82 583		
Propietarios desconocidos	173	1 785	557	3 512	730	5 297		
Total de los pabellones de matrícula	30 743	1 397 718	16 379	216 037	47 122	1 613 756		

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD, con datos de Clarkson Research Services.

Nota: Buques de carga de un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB.

Anexo IV. Tráfico portuario contenedorizado (por orden alfabético)

País/territorio	2010	2011	Posición 2011 (2010)
Albania	86 875	91 827	112 (113)
Alemania	14 821 767	17 218 712	8 (9)
Antigua y Barbuda	24 615	26 018	123 (123)
Antillas Neerlandesas	93 603		127 (111)
Arabia Saudita	5 313 141	5 694 538	25 (26)
Argelia	279 785	295 733	90 (89)
Argentina	2 021 676	2 159 110	41 (42)
Aruba	130 000	137 410	106 (107)
Australia	6 668 075	7 011 581	21 (20)
Austria	350 461	370 437	77 (77)
Bahamas	1 125 000	1 189 125	52 (53)
Bahrein	289 956	306 483	87 (87)
Bangladesh	1 356 099	1 431 851	49 (48)
Barbados	80 424	85 008	114 (114)
Bélgica	10 984 824	11 034 037	13 (13)
Belice	31 919	34 200	122 (122)
Benin	316 744	334 798	84 (84)
Brasil	8 138 608	8 536 262	18 (18)
Brunei Darussalam	99 355	105 018	109 (109)
Bulgaria	142 611	150 740	103 (104)
Camboya	224 206	236 986	94 (95)
Camerún	285 070	301 319	89 (88)
Canadá	4 829 806	5 058 741	28 (28)
Chile	3 171 959	3 450 401	33 (34)
China	130 290 443	143 896 697	1 (1)
Colombia	2 443 786	2 402 742	38 (38)
Congo	338 916	358 234	81 (81)
Costa Rica	1 013 483	1 065 468	56 (55)
Côte d'Ivoire	607 730	642 371	70 (69)
Croacia	137 048	144 860	105 (106)
Cuba	228 346	246 773	92 (93)
Curaçao		90 000	113 (127)
Chipre	349 357	360 652	80 (78)
Dinamarca	709 147	753 035	61 (60)
Djibouti	600 000	634 200	71 (70)
Ecuador	1 221 849	1 081 169	54 (51)
Egipto	6 709 053	7 737 183	19 (19)
El Salvador	145 774	154 083	102 (103)
Emiratos Árabes Unidos	15 176 524	16 780 386	9 (8)
Eslovenia	476 731	589 314	73 (73)
España	12 613 016	13 837 160	10 (11)
Estados Unidos de América	42 337 513	42 999 149	2 (2)
Estonia	151 969	197 717	96 (102)
Federación de Rusia	3 199 980	3 448 947	34 (33)
Filipinas	4 947 039	5 264 086	27 (27)
Finlandia	1 247 521	1 326 840	50 (49)
Francia	5 346 800	5 362 900	26 (25)
Gabón	153 657	162 415	101 (101)
Georgia	226 115	239 004	93 (94)
Ghana	647 052	683 934	66 (66)
Grecia	1 165 185	1 973 864	44 (52)
Guadalupe	165 665	175 108	100 (100)
Guam	183 214	193 657	98 (99)
Guatemala	1 012 360	1 070 065	55 (56)
Guyana Francesa	47 512	50 220	120 (120)
Honduras	619 867	655 199	68 (67)
India	9 752 908	9 979 224	14 (15)
Indonesia	8 482 636	8 966 146	16 (17)
Irán (República Islámica del)	2 592 522	2 740 296	35 (35)
Irlanda	790 067	763 280	60 (59)
Islandia	192 778	193 500	99 (96)
Islas Caimán	40 281	42 577	121 (121)
Israel	2 281 552	2 394 000	39 (39)
Italia	9 787 403	9 529 351	15 (14)
Jamaica	1 891 770	1 999 601	43 (43)
Japón	18 098 346	19 417 757	7 (7)
Jordania	619 000	654 283	69 (68)
Kenya	696 000	735 672	62 (61)
Kuwait	991 545	1 048 063	57 (57)
Letonia	256 713	305 339	88 (90)
Libano	949 155	1 034 249	58 (58)
Libia	184 585	195 106	97 (98)
Lituania	294 954	311 766	86 (86)
Madagascar	141 093	149 135	104 (105)
Malasia	18 267 475	20 139 382	6 (6)
Maldivas	65 016	68 722	118 (118)
Malta	2 450 665	2 444 981	37 (37)
Marruecos	2 058 430	2 083 000	42 (41)
Mauricio	332 662	350 624	82 (82)
Mauritania	65 705	69 450	117 (117)
México	3 693 956	4 080 434	30 (32)
Mozambique	254 701	269 219	91 (92)
Myanmar	190 046	200 879	95 (97)
Namibia	256 319	107 606	107 (91)
Nicaragua	68 545	72 452	116 (116)
Nigeria	101 007	106 764	108 (108)
Noruega	330 873	349 733	83 (83)
Nueva Caledonia	90 574	95 277	111 (112)
Nueva Zelanda	2 463 278	2 516 706	36 (36)
Omán	3 893 198	3 632 940	32 (30)
Países Bajos	11 345 167	12 072 696	12 (12)
Pakistán	2 149 000	2 193 403	40 (40)
Panamá	6 003 298	6 911 325	22 (22)
Papua Nueva Guinea	295 286	313 598	85 (85)
Paraguay	8 179	8 645	125 (125)
Perú	1 534 056	1 814 743	45 (45)
Polinesia Francesa	68 889	72 816	115 (115)
Polonia	1 045 232	1 214 034	51 (54)
Portugal	1 622 247	1 758 167	46 (44)

Anexo IV. Tráfico portuario contenedorizado (por orden alfabético) <i>(continuación)</i>			
	2010	2011	Posición 2011 (2010)
Provincia china de Taiwán	12 736 855	13 473 418	11 (10)
Qatar	346 000	365 722	79 (80)
RAE de Hong Kong (China)	23 699 242	24 384 000	4 (4)
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	8 590 282	8 920 679	17 (16)
República Árabe Siria	649 005	685 998	65 (65)
República de Corea	18 542 804	20 833 508	5 (5)
República Dominicana	1 382 680	1 461 492	48 (47)
República Unida de Tanzania	429 285	453 754	76 (76)
Rumania	556 694	662 796	67 (72)
San Vicente y las Granadinas	18 852	19 927	124 (124)
Santa Elena	650	687	126 (126)
Santa Lucía	52 479	58 539	119 (119)
Senegal	349 231	369 137	78 (79)
Singapur	29 178 500	30 727 702	3 (3)
Sri Lanka	4 000 000	4 262 887	29 (29)
Sudáfrica	3 806 427	3 990 193	31 (31)
Sudán	439 100	464 129	75 (75)
Suecia	1 390 504	1 515 217	47 (46)
Suiza	99 048	104 694	110 (110)
Tailandia	6 648 532	7 171 394	20 (21)
Trinidad y Tabago	573 217	605 890	72 (71)
Túnez	466 398	492 983	74 (74)
Turquía	5 574 018	5 990 103	24 (24)
Ucrania	659 541	696 641	64 (64)
Uruguay	671 952	861 164	59 (62)
Venezuela (República Bolivariana de)	1 226 508	1 162 326	53 (50)
Viet Nam	5 983 583	6 335 437	23 (23)
Yemen	669 021	707 155	63 (63)
Total	540 816 751	580 022 280	

Anexo V. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético)

Pais o territorio	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Albania	0,40	0,40	0,40	2,28	1,98	2,30	4,34	4,54	0,53	4,43
Alemania	76,59	78,41	80,66	88,95	89,26	84,30	90,88	93,32	90,63	88,61
Angola	9,67	10,46	9,46	9,90	10,22	11,31	10,71	11,27	13,95	13,80
Antigua y Barbuda	2,33	2,56	2,43	3,76	3,82	2,66	2,40	2,40	2,41	2,43
Arabia Saudita	35,83	36,24	40,66	45,04	47,44	47,30	50,43	59,97	60,40	59,67
Argelia	10,00	9,72	8,70	7,86	7,75	8,37	31,45	31,06	7,80	6,91
Argentina	20,09	24,95	25,58	25,63	25,70	25,99	27,61	30,62	34,21	33,51
Aruba	7,37	7,52	7,53	5,09	5,09	3,52	5,34	6,21	6,03	6,30
Australia	26,58	28,02	26,96	26,77	38,21	28,80	28,11	28,34	28,81	29,87
Bahamas	17,49	15,70	16,19	16,45	16,35	19,26	25,71	25,18	27,06	26,41
Bahrein	5,39	4,34	4,44	5,99	5,75	8,04	7,83	9,77	17,86	17,90
Bangladesh	5,20	5,07	5,29	6,36	6,40	7,91	7,55	8,15	8,02	7,96
Barbados	5,47	5,77	5,34	5,79	5,36	4,75	4,20	5,85	4,82	5,18
Bélgica	73,16	74,17	76,15	73,93	77,98	82,80	84,00	88,47	78,85	82,21
Belice	2,19	2,59	2,62	2,61	2,32	2,30	3,95	3,85	9,99	10,32
Benin	10,13	10,23	10,99	11,16	12,02	13,52	11,51	12,69	15,04	14,28
Bermudas	1,54	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57	15,92
Brasil	25,83	31,49	31,61	31,64	30,87	31,08	31,65	34,62	38,53	36,88
Brunei Darussalam	3,91	3,46	3,26	3,70	3,68	3,94	5,12	4,68	4,44	4,61
Bulgaria	6,17	5,61	4,47	4,83	5,09	5,78	5,46	5,37	6,36	5,89
Cabo Verde	1,90	2,28	2,76	2,45	3,63	5,13	3,69	4,24	4,48	4,12
Camboya	3,89	3,25	2,93	3,25	3,47	4,67	4,52	5,36	3,45	5,34
Camerún	10,46	10,62	11,41	11,65	11,05	11,60	11,34	11,40	13,44	10,85
Canadá	39,67	39,81	36,32	34,40	34,28	41,34	42,39	38,41	38,29	38,44
Chile	15,48	15,53	16,10	17,49	17,42	18,84	22,05	22,76	32,98	32,98
China	100,00	108,29	113,10	127,85	137,38	132,47	143,57	152,06	156,19	157,51
Chipre	14,39	18,53	17,39	18,01	11,81	13,31	16,20	17,12	16,02	16,39
Colombia	18,61	19,20	20,49	21,07	21,64	23,18	26,13	27,25	37,25	37,49
Comoras	6,07	5,84	5,39	5,51	5,15	5,00	5,74	7,14	5,17	5,21
Congo	8,29	9,10	9,12	9,61	11,80	11,37	10,45	10,78	12,57	15,82
Costa Rica	12,59	11,12	15,08	15,34	12,78	14,61	12,77	10,69	14,13	14,00
Côte d'Ivoire	14,39	14,52	12,98	14,98	16,93	19,39	17,48	17,38	16,45	17,55
Croacia	8,58	12,19	10,47	12,33	15,36	8,48	8,97	21,75	21,38	20,44
Cuba	6,78	6,51	6,43	6,71	6,12	5,92	6,57	6,55	5,96	5,77
Curaçao (hasta 2010 Antillas Neerlandesas)	8,16	8,23	7,82	9,22	8,56	8,57	7,97	8,14	6,59	8,14
Dinamarca	11,56	24,25	25,39	22,10	26,49	27,68	26,76	26,41	44,71	38,67
Djibouti	6,76	7,59	7,36	10,45	10,43	17,98	19,55	21,02	16,56	20,29
Dominica	2,33	2,51	2,33	2,40	2,31	2,73	1,88	2,08	2,08	1,59
Ecuador	11,84	12,92	14,17	14,30	13,16	17,09	18,73	22,48	23,05	21,74
Egipto	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	47,55	51,15	57,39	57,48
El Salvador	6,30	7,32	8,07	7,90	8,67	10,34	9,64	12,02	8,75	8,36
Emiratos Árabes Unidos	38,06	39,22	46,70	48,21	48,80	60,45	63,37	62,50	61,09	66,97

Anexo V. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético) (continuación)

Pais o territorio	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Eritrea	3,36	1,58	2,23	0,00	3,26	3,26	0,02	4,02	4,17	4,02
Eslovenia	13,91	13,91	11,03	12,87	15,66	19,81	20,61	21,93	21,94	20,82
España	54,44	58,16	62,29	71,26	67,67	70,22	74,32	76,58	74,44	70,40
Estados Unidos de América	83,30	87,62	85,80	83,68	82,45	82,43	83,80	81,63	91,70	92,80
Estonia	7,05	6,52	5,76	5,78	5,48	5,71	5,73	5,84	5,43	6,44
Federación de Rusia	11,90	12,72	12,81	14,06	15,31	20,64	20,88	20,64	37,01	38,17
Fiji	8,26	8,32	7,24	7,35	10,31	8,74	9,44	9,23	12,39	12,05
Filipinas	15,45	15,87	16,48	18,42	30,26	15,90	15,19	18,56	17,15	18,11
Finlandia	9,45	10,16	8,58	10,70	9,72	10,15	8,36	11,27	15,51	9,34
Francia	67,34	70,00	67,78	64,84	66,24	67,01	74,94	71,84	70,09	74,94
Gabón	8,78	8,76	8,72	8,57	8,93	9,16	8,55	7,97	9,23	8,95
Gambia	4,91	6,13	4,80	4,74	4,97	7,53	5,38	5,24	7,81	5,89
Georgia	3,46	3,81	2,94	3,22	4,03	3,83	4,02	3,79	4,99	4,17
Ghana	12,48	12,64	13,80	14,99	18,13	19,33	17,28	18,01	17,89	19,35
Granada	2,30	2,52	3,37	4,09	4,20	4,13	3,71	3,93	4,04	4,59
Grecia	30,22	29,07	31,29	30,70	27,14	41,91	34,25	32,15	45,50	45,35
Groenlandia	2,32	2,32	2,27	2,27	2,36	2,27	2,27	2,30	2,30	2,30
Guam	10,50	10,52	9,56	8,73	8,56	8,57	8,78	8,76	8,41	7,85
Guatemala	12,28	13,85	18,13	15,40	15,44	14,73	13,33	20,88	20,07	20,28
Guinea	6,13	6,89	8,71	8,47	6,41	8,32	6,28	6,21	7,42	8,06
Guinea-Bissau	2,12	5,19	5,03	5,22	5,34	3,54	3,50	4,07	4,31	4,00
Guinea Ecuatorial	4,04	3,87	3,76	3,36	3,86	3,73	4,37	3,68	4,54	4,02
Guyana	4,54	4,37	4,60	4,51	4,36	4,34	3,95	3,96	4,06	4,31
Haití	4,91	3,43	2,91	2,87	3,44	4,40	7,58	4,75	5,08	5,12
Honduras	9,11	8,64	8,29	8,76	9,26	10,68	9,09	9,42	10,03	10,73
India	34,14	36,88	42,90	40,47	42,18	40,97	41,40	41,52	41,29	44,35
Indonesia	25,88	28,84	25,84	26,27	24,85	25,68	25,60	25,91	26,28	27,41
Irán (República Islámica del)	13,69	14,23	17,37	23,59	22,91	28,90	30,73	30,27	22,62	21,30
Iraq	1,40	1,63	4,06	2,61	1,20	5,11	4,19	4,19	7,10	5,69
Irlanda	8,78	9,66	8,18	8,85	7,64	7,60	8,53	5,94	12,99	12,68
Islandia	4,72	4,88	4,75	4,72	4,72	4,73	4,70	4,68	4,68	4,66
Islas Caimán	1,90	2,23	1,79	1,78	1,78	1,76	2,51	4,03	4,07	1,34
Islas Feroe	4,22	4,40	4,43	4,45	4,20	4,20	4,21	4,20	4,21	4,21
Islas Marianas Septentrionales	2,17	2,20	1,85	2,86	3,76	3,76	3,43	3,65	3,44	1,37
Islas Marshall	3,49	3,68	3,26	3,06	3,06	2,85	2,83	3,08	2,91	2,91
Islas Salomón	3,62	4,29	3,97	4,13	4,16	3,96	5,57	5,87	6,07	6,04
Islas Virgenes de los Estados Unidos	1,77	3,00	3,22	3,76	3,81	3,70	3,32	3,39	3,34	3,37
Israel	20,37	20,06	20,44	21,42	19,83	18,65	33,20	28,49	31,24	32,42
Italia	58,13	62,20	58,11	58,84	55,87	69,97	59,57	70,18	66,33	67,26
Jamaica	21,32	21,99	23,02	25,50	18,23	19,56	33,09	28,16	21,57	25,32
Japón	69,15	66,73	64,54	62,73	66,63	66,33	67,43	67,81	63,09	65,68
Jordania	11,00	13,42	12,98	16,46	16,37	23,71	17,79	16,65	22,75	22,68

Anexo V. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético) (continuación)

Pais o territorio	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kenya	8,59	8,98	9,30	10,85	10,95	12,83	13,09	12,00	11,75	11,38
Kiribati	3,06	3,28	3,05	3,06	3,06	2,85	2,86	3,11	2,91	2,91
Kuwait	5,87	6,77	4,14	6,22	6,14	6,54	8,31	5,60	6,60	7,12
Letonia	6,37	5,82	5,10	5,87	5,52	5,18	5,98	5,51	5,45	4,07
Libano	10,57	12,53	25,57	30,01	28,92	29,55	30,29	35,09	43,21	43,16
Liberia	5,29	5,95	4,55	4,50	4,25	5,49	5,95	6,17	8,11	5,88
Libia	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	5,38	6,59	7,51	7,29
Lituania	5,22	5,88	5,66	6,83	7,76	8,11	9,55	9,77	9,55	5,84
Madagascar	6,90	6,83	8,31	7,97	7,82	8,64	7,38	7,72	11,80	11,85
Malasia	62,83	64,97	69,20	81,58	77,60	81,21	88,14	90,96	99,69	98,18
Maldivas	4,15	4,08	3,90	4,75	5,45	5,43	1,65	1,62	1,60	8,12
Malta	27,53	25,70	30,32	29,53	29,92	37,71	37,53	40,95	45,02	49,79
Marruecos	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,40	49,36	55,13	55,09	55,53
Mauricio	13,13	12,26	11,53	17,17	17,43	14,76	16,68	15,37	23,86	24,72
Mauritania	5,36	5,99	6,25	7,90	7,93	7,50	5,61	5,62	8,20	6,53
México	25,29	25,49	29,78	30,98	31,17	31,89	36,35	36,09	38,81	41,80
Micronesia (Estados Federados de)	2,80	2,87	1,94	3,13	3,85	3,85	3,43	3,62	3,58	2,17
Montenegro (hasta 2009 Serbia y Montenegro)	2,92	2,92	2,96	2,96	3,20	0,02	4,48	4,04	1,35	2,35
Mozambique	6,64	6,71	6,66	7,14	8,81	9,38	8,16	10,12	9,82	10,23
Myanmar	3,12	2,47	2,54	3,12	3,63	3,79	3,68	3,22	4,20	6,00
Namibia	6,28	6,61	8,52	8,37	11,12	13,61	14,45	12,02	15,18	15,50
Nicaragua	4,75	5,25	8,05	7,89	8,91	10,58	8,68	8,41	8,23	8,30
Nigeria	12,83	12,79	13,02	13,69	18,30	19,89	18,28	19,85	21,81	21,35
Noruega	9,23	8,31	7,34	7,80	7,91	7,93	7,93	7,32	5,31	5,28
Nueva Caledonia	9,83	10,34	9,00	8,81	9,23	8,74	9,37	9,17	9,41	9,23
Nueva Zelandia	20,88	20,58	20,71	20,60	20,48	10,59	18,38	18,50	19,35	18,95
Omán	23,33	23,64	20,28	28,96	30,42	45,32	48,52	49,33	47,25	48,46
Países Bajos	78,81	79,95	80,97	84,79	87,57	88,66	89,96	92,10	88,93	87,46
Pakistán	20,18	21,49	21,82	24,77	24,61	26,58	29,48	30,54	28,12	27,71
Palau	1,04	1,04	1,87	3,07	3,79	3,79	3,43	3,62	3,58	2,17
Panamá	32,05	29,12	27,61	30,53	30,45	32,66	41,09	37,51	42,38	44,88
Papua Nueva Guinea	6,97	6,40	4,67	6,86	6,92	6,58	6,38	8,83	6,86	6,61
Perú	14,79	14,95	16,33	16,90	17,38	16,96	21,79	21,18	32,80	32,84
Polinesia Francesa	10,46	11,14	8,91	8,60	9,01	8,39	8,88	8,59	10,86	9,90
Polonia	7,28	7,53	7,50	7,86	9,32	9,21	26,18	26,54	44,62	38,03
Portugal	17,54	16,84	23,55	25,42	34,97	32,97	38,06	21,08	46,23	46,08
Provincia china de Taiwán	59,56	63,74	65,64	62,43	62,58	60,90	64,37	66,69	66,62	64,23
Puerto Rico	14,82	15,23	14,68	15,96	15,62	10,92	10,65	10,70	13,67	9,71
Qatar	2,64	4,23	3,90	3,59	3,21	2,10	7,67	3,60	6,53	3,35
RAE de Hong Kong (China)	94,42	96,78	99,31	106,20	108,78	104,47	113,60	115,27	117,18	116,63
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	81,69	79,58	81,53	76,77	77,99	84,82	87,53	87,46	84,00	87,72

Anexo V. Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD (por orden alfabético) (continuación)										
Pais o territorio	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
República Árabe Siria	8,54	11,84	11,29	14,20	12,72	11,03	15,17	16,77	15,64	16,53
República de Corea	68,68	73,03	71,92	77,19	76,40	86,67	82,61	92,02	101,73	100,42
República Democrática del Congo	3,05	3,03	2,66	2,68	3,36	3,80	5,24	3,73	4,05	4,01
República Dominicana	12,45	13,95	15,19	19,87	20,09	21,61	22,25	22,87	23,72	25,57
República Unida de Tanzania	8,10	8,59	8,71	10,58	10,46	9,54	10,61	11,49	11,07	11,10
Rumania	12,02	15,37	17,61	22,47	26,35	23,34	15,48	21,37	23,28	25,73
Saint Kitts y Nevis	5,49	5,32	5,59	6,16	6,19	3,08	2,84	2,66	2,67	2,58
Samoa	5,44	5,33	5,09	6,50	6,66	4,62	5,18	4,56	4,39	4,19
Samoa Americana	5,17	5,30	4,86	6,28	6,44	4,60	4,85	4,56	4,39	4,19
San Vicente y las Granadinas	3,56	3,58	3,40	4,34	4,52	4,13	3,72	3,95	4,02	4,10
Santa Lucía	3,70	3,72	3,43	4,21	4,25	4,25	3,77	4,08	4,55	4,93
Santo Tomé y Príncipe	0,91	1,28	1,57	1,64	2,54	2,38	3,33	2,13	2,28	6,87
Senegal	10,15	10,09	11,24	17,08	17,64	14,96	12,98	12,27	13,59	11,08
Seychelles	4,88	4,93	5,27	5,29	4,49	4,90	5,16	6,45	6,50	8,08
Sierra Leona	5,84	6,50	5,12	5,08	4,74	5,56	5,80	5,41	7,40	5,15
Singapur	81,87	83,87	86,11	87,53	94,47	99,47	103,76	105,02	113,16	106,91
Somalia	3,09	1,28	2,43	3,05	3,24	2,82	4,20	4,20	4,34	4,20
Sri Lanka	34,68	33,36	37,31	42,43	46,08	34,74	40,23	41,13	43,43	43,01
Sudáfrica	23,13	25,83	26,21	27,52	28,49	32,07	32,49	35,67	36,83	43,02
Sudán	6,95	6,19	5,67	5,66	5,38	9,28	10,05	9,33	12,75	8,42
Suecia	14,76	26,61	28,17	25,82	30,27	31,34	30,58	30,02	49,45	42,32
Suriname	4,77	4,16	3,90	4,29	4,26	4,16	4,12	4,16	4,48	4,91
Tailandia	31,01	31,92	33,89	35,31	36,48	36,78	43,76	36,70	37,66	38,32
Togo	10,19	10,62	11,09	10,63	12,56	14,42	14,24	14,08	14,07	14,76
Tonga	3,81	4,75	4,45	4,07	4,23	3,99	3,73	3,72	3,37	3,17
Trinidad y Tabago	13,18	10,61	11,18	13,72	12,88	15,88	15,76	17,89	18,90	17,26
Túnez	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	6,46	6,33	6,35	5,59
Turquía	25,60	27,09	27,09	32,60	35,64	31,98	36,10	39,40	53,15	52,13
Ucrania	11,18	10,81	14,88	16,73	23,62	22,81	21,06	21,35	24,47	26,72
Uruguay	16,44	16,58	16,81	21,28	22,88	22,28	24,46	24,38	32,00	31,37
Vanuatu	3,92	4,48	4,41	4,34	4,36	4,22	3,75	3,70	3,88	3,42
Venezuela (República Bolivariana de)	18,22	19,90	18,62	20,26	20,46	20,43	18,61	19,97	18,93	18,90
Viet Nam	12,86	14,30	15,14	17,59	18,73	26,39	31,36	49,71	48,71	43,26
Yemen	19,21	10,18	9,39	14,28	14,44	14,61	12,49	11,89	13,19	19,00

Fuente: UNCTAD, con datos de CI-Online y Lloyd's List Intelligence.

Nota: Para más detalles, véase: <http://stats.unctad.org/lsci>.

CUESTIONARIO

El transporte marítimo

Con el fin de mejorar la calidad y la pertinencia de *El Transporte Marítimo*, la secretaría de la UNCTAD le agradecería que nos diera a conocer sus opiniones sobre la presente publicación. Le rogamos que cumplimente el siguiente cuestionario y lo remita a:

Readership Survey
División de Tecnología y Logística
UNCTAD
Palacio de las Naciones, Oficina E.7041
CH-1211 Genève 10, Suiza
Fax: +41 22 917 0050
Correo electrónico: rmt@unctad.org

Muchas gracias por su amable cooperación.

1. ¿Cómo evaluaría usted esta publicación?

	Excelente	Buena	Suficiente	Insuficiente
Presentación y redacción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cobertura de temas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad del análisis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calidad general	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. ¿Cuáles son en su opinión los puntos fuertes de esta publicación?

3. ¿Cuáles son en su opinión los puntos débiles de esta publicación?

4. ¿Para qué fines utiliza principalmente esta publicación?

Análisis e investigación Educación y capacitación
Formulación y gestión de políticas Otros fines (*sírvase precisar*) _____

5. ¿Con cuántas personas comparte o a cuántas personas transmite *El Transporte Marítimo*?

Menos de 10 Entre 10 y 20 Más de 20

6. ¿Cuál de las esferas siguientes describe mejor su ámbito de trabajo?

- | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|---|--------------------------|
| Administración pública | <input type="checkbox"/> | Empresa pública | <input type="checkbox"/> |
| Organización no gubernamental | <input type="checkbox"/> | Institución académica o de investigación | <input type="checkbox"/> |
| Organización internacional | <input type="checkbox"/> | Medios de comunicación | <input type="checkbox"/> |
| Institución de empresa privada | <input type="checkbox"/> | Otros ámbitos (<i>sírvase precisar</i>) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. Información personal

Nombre (opcional): _____

Correo electrónico (opcional): _____

País del que es residente: _____

8. ¿Desea formular algún otro comentario?

CÓMO OBTENER ESTA PUBLICACIÓN

Las publicaciones que están en venta pueden adquirirse de los distribuidores de publicaciones de las Naciones Unidas en todo el mundo.

También puede escribirse a:

United Nations Publications Sales and Marketing Office
300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J
New York, New York 10017
Estados Unidos de América

Tel: +1 212 963 8302

Fax: +1 212 963 3489

Correo electrónico: publications@un.org

<https://unp.un.org/>



Para obtener más información sobre la labor de la UNCTAD
relacionada con la logística comercial véase:

<http://unctad.org/ttl>

El Transporte Marítimo 2013 figura en:

<http://unctad.org/rmt>

E-mail:

rmt@unctad.org

Para obtener más información y suscribirse a la
UNCTAD Transport Newsletter, sírvase visitar:

<http://unctad.org/transportnews>

1351751 (S)

ISBN 978-92-1-312388-1

