

PANORAMA GENERAL

INFORME
SOBRE EL
TRANSPORTE
MARÍTIMO

2022



**Naciones
Unidas**

PANORAMA GENERAL

INFORME
SOBRE EL
TRANSPORTE
MARÍTIMO

2022



**Naciones
Unidas**

Ginebra, 2022

© 2022, Naciones Unidas

La presente obra está disponible en libre acceso de conformidad con la licencia Creative Commons creada para las organizaciones intergubernamentales, disponible en <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Las denominaciones empleadas en esta obra y la forma en que aparecen presentados los datos que figuran en sus mapas no implican, de parte 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.

La mención de cualquier empresa o proceso autorizado no implica el respaldo de las Naciones Unidas.

Quedan permitidas las fotocopias y las reproducciones de extractos debidamente citadas.

Esta publicación ha sido objeto de revisión editorial externa.

Publicación de las Naciones Unidas editada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

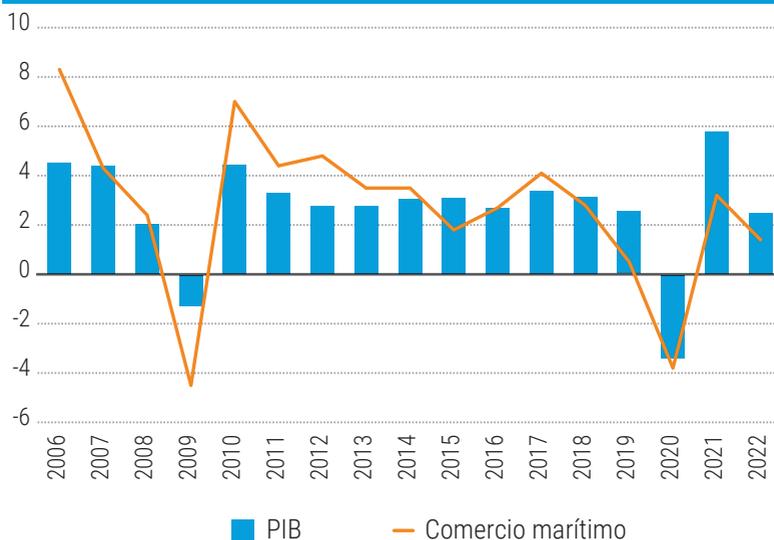
UNCTAD/RMT/2022 (Overview)

SORTEAR LAS TURBULENCIAS DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO

Si bien el comercio marítimo se recuperó en 2021, en 2022 se enfrenta a un complejo entorno operativo plagado de riesgos e incertidumbres

Tras una contracción del 3,8 % en 2020, el comercio marítimo internacional se recuperó en 2021 con un crecimiento aproximado del 3,2 %, y alcanzó un total de 11.000 millones de toneladas (gráfico 1). Dichas cifras distan levemente de los niveles pre-COVID-19, debido a que el comercio todavía se hallaba lastrado por una pandemia prolongada y por el bloqueo sin precedentes del sistema logístico mundial provocado por una amplia reactivación de la demanda y una grave escasez de

Gráfico 1 Comercio marítimo internacional y producto interno bruto (PIB) mundial, años indicados (variación porcentual anual)



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de UNCTADstat y de números anteriores del *Informe sobre el transporte marítimo*. Las cifras correspondientes al PIB de 2022 se basan en el cuadro 1.1, Crecimiento de la producción global en 1991-2023, del *Informe sobre el comercio y el desarrollo 2022* de la UNCTAD.

capacidad de la oferta. El crecimiento se vio impulsado principalmente por el aumento de la demanda de carga contenedorizada. También se produjo un incremento del transporte de gas y graneles secos, frente a una disminución del tráfico de crudo.

Según las previsiones de la UNCTAD, en 2022 el crecimiento del comercio marítimo se moderará al 1,4 %, y en el período de 2023-2027 aumentará a razón de un 2,1 % anual, lo que representa un ritmo menor que el promedio del 3,3 % de los tres decenios anteriores. Durante años, el segmento que creció con mayor rapidez fue el comercio contenedorizado, cuyo crecimiento en 2022 se situará en un tibio 1,2 %, para luego remontar ligeramente al 1,9 % en 2023. La desaceleración prevista no se debe únicamente a los confinamientos provocados por la pandemia, sino también a potentes vientos contrarios en el terreno de la macroeconomía y a un debilitamiento de la economía china. Además, el aumento de la inflación y el costo de la vida ha llevado a los consumidores a gastar menos, y el gasto se ha desviado en cierta medida de los bienes a los servicios.

En 2022, el panorama operativo sigue siendo complejo. A nivel mundial, la inflación y el costo de la vida no dejan de aumentar. En China, que es el mayor exportador del mundo, una política de cero COVID ha provocado cierres y perturbaciones en la producción, la logística y las cadenas de suministro. En Ucrania, un gran exportador de alimentos, los puertos del mar Negro han estado cerrados desde que comenzó la guerra.

El transporte marítimo también se ha visto afectado por acciones colectivas y huelgas en varios puertos del mundo, por ejemplo, en Alemania, el Reino Unido, la República de Corea y Sudáfrica. Al mismo tiempo, también han dejado sentir su impacto varios fenómenos meteorológicos extremos, como inundaciones, huracanes y olas de calor en Australia, el Brasil, el Pakistán, África Oriental, Europa y los Estados Unidos.

Todos estos problemas conllevarán ulteriores dificultades para las cadenas mundiales de suministro y la logística, y por ende para el comercio marítimo. En el cuarto trimestre de 2022, las previsiones relativas al crecimiento se habían revisado a la baja, y se temía que la economía mundial pudiera entrar en una situación de recesión y estanflación.

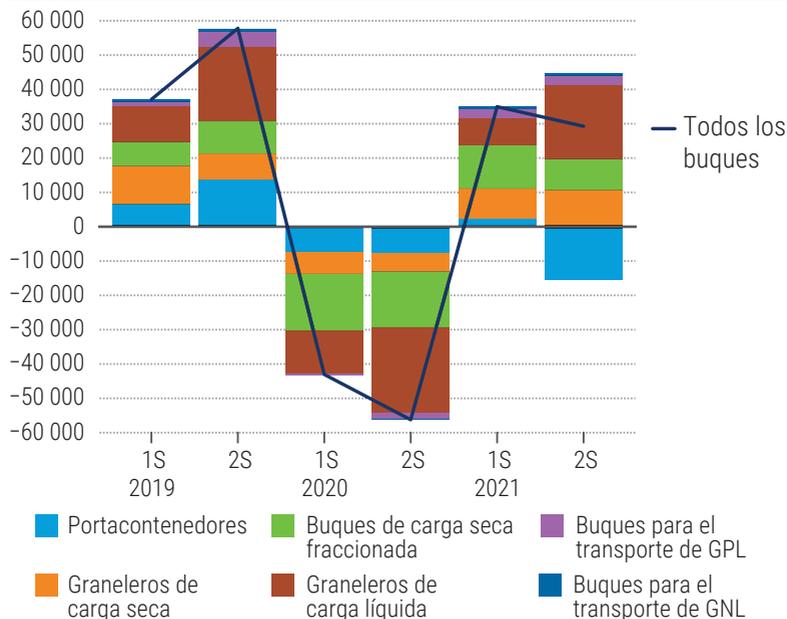
Hasta cierto punto, el comercio en toneladas-milla se está manteniendo gracias a la sustitución de mercados y proveedores. Ante las medidas restrictivas económicas y de otro tipo impuestas a la Federación de Rusia, el país ha comenzado a buscar mercados alternativos y los importadores

Europeos están barajando otras fuentes de suministro. La demanda de toneladas-milla también podría aumentar como consecuencia de que los países africanos se abastezcan de cereales en lugares más lejanos.

Las escalas cambian por el aumento de la congestión y las variaciones en la conectividad del transporte marítimo de línea

Al igual que el comercio marítimo, las escalas se recuperaron en 2021 en un contexto único de congestión portuaria, en el cual las zonas críticas fueron los Estados Unidos, Europa y China (gráfico 2). En Europa del Norte, algunas navieras quisieron ganar en eficiencia limitando el número de escalas por rotación. Ello supuso un incremento del volumen del intercambio de carga en cada escala, más horas de trabajo en las

Gráfico 2 Cambios en las escalas por semestre, total mundial
Primer semestre de 2019–segundo semestre de 2021
 (en comparación con el mismo período del año anterior)



Fuente: UNCTAD, en base a datos proporcionados por MarineTraffic.

Nota: Buques de un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB, salvo buques de pasaje y buques de carga rodada.

terminales y una mayor presión para los grandes puertos. Los efectos de la congestión y los bloqueos se propagaron a sectores como los del automóvil, la sanidad y la electrónica, y se manifestaron especialmente en una grave escasez de semiconductores.

Desde que comenzaron las perturbaciones logísticas a finales de 2020, la conectividad del transporte marítimo de línea ha disminuido a nivel mundial, aunque con diferencias en función de los países. El país más conectado del mundo siguió siendo China, con una ventaja aún mayor que en años anteriores. Por su parte, la India amplió sus conexiones regionales al aumentar su capacidad portuaria. Asimismo, en el Norte de África, el continuo desarrollo de las infraestructuras portuarias contribuyó a mitigar el impacto de la pandemia.

Dichos logros contrastaron con la pérdida de conectividad en otros lugares, entre los que figuran incluso economías de primer orden. Por ejemplo, en los Estados Unidos de América, los resultados operativos de los puertos de contenedores se vieron limitados por la precariedad de las infraestructuras portuarias de la Costa Oeste, derivada de años de bajas inversiones. Sin embargo, el panorama era aún peor en algunos países en desarrollo: a lo largo del período en cuestión, la mayor parte de África y América Latina y el Caribe experimentó una gran disminución de sus conexiones directas.

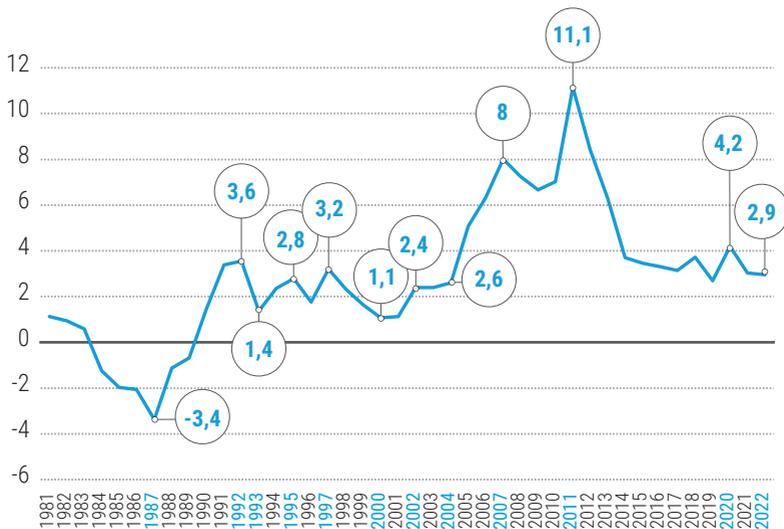
La recuperación del comercio se ve obstaculizada por un escaso crecimiento de la flota

En 2021, la flota mercante mundial creció menos de un 3 %, lo que representa la segunda tasa de crecimiento más baja desde 2005 (gráfico 3). Los que más crecieron fueron los buques para el transporte de gas licuado, gracias a la demanda mundial de gas, seguidos de los portacontenedores y los graneleros.

Desde 2011, se ha producido un envejecimiento de la flota. El promedio de edad actual ponderado por el número de buques es de 21,9 años y si se pondera por la capacidad de carga es de 11,5 años. Los graneleros son los buques más nuevos, seguidos de los portacontenedores y los petroleros, con un promedio de 11,1, 13,7 y 19,7 años, respectivamente (gráfico 4).

El aumento del promedio de edad de los buques se ha debido entre otros motivos a las dudas de los propietarios, especialmente en el sector del

Gráfico 3 Crecimiento anual de la flota mercante, 1981-2021
Tasa de crecimiento (en porcentaje del TPM)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos proporcionados por Clarkson Research.

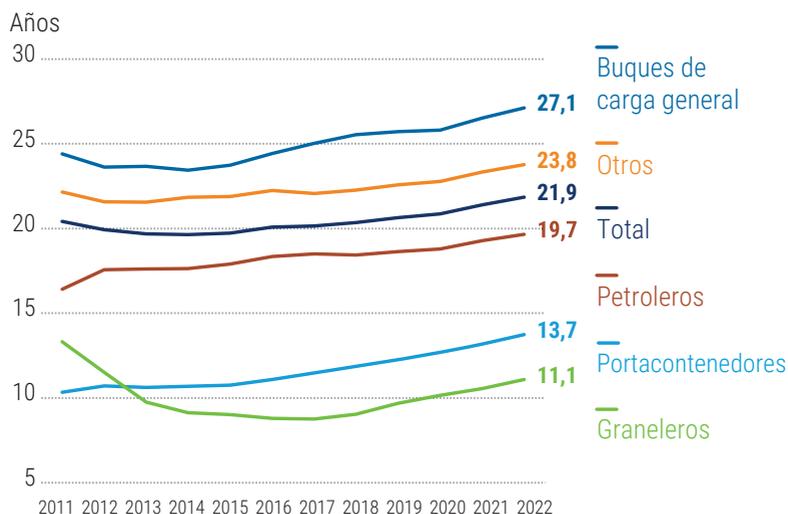
Nota: Buques de navegación marítima con propulsión propia de un arqueo bruto igual o superior a 100 TB, a 1 de enero de 2022.

transporte de graneles secos y líquidos, sobre la evolución de la tecnología y los combustibles más rentables, así como sobre los cambios en la reglamentación y los precios del carbono. Para beneficiarse de los elevados precios de los fletes y las tarifas de fletamento vigentes, los propietarios han optado por mantener activos sus antiguos buques. En términos de tonelaje bruto, en 2020 las entregas se contrajeron, pero en 2021 registraron un aumento del 5,2%. Sin embargo, el volumen de construcción naval se mantiene por debajo de los niveles del período 2014-2017.

La recuperación del comercio marítimo se enfrenta a una congestión portuaria sin precedentes y a la escasa fiabilidad de los programas de operaciones

El bloque logístico mundial comenzó a finales de 2020 y se intensificó en 2021. Los puertos se hallaban congestionados y tenían dificultades para responder al aumento de la demanda, ya que a menudo ni las terminales ni

Gráfico 4 Promedio de edad de la flota mercante, ponderado por el número de buques, por tipo de buque, 2011-2022



Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos proporcionados por Clarksons Research.

sus conexiones con el interior disponían de suficientes equipos, personal y espacios de almacenamiento. Como consecuencia de ello, en 2021 el retraso promedio en el transporte de contenedores se duplicó. En las rutas entre el Lejano Oriente y América del Norte, entre el primer trimestre de 2020 y el último trimestre de 2021, los retrasos pasaron de 2 a 12 días. Asimismo, entre 2020 y 2021, la mediana de tiempo de permanencia en puerto de los portacontenedores aumentó un 13,7 % (cuadro 1).

En un principio, la congestión portuaria se concentró en tres zonas críticas: China, Europa del Norte y la Costa Oeste de los Estados Unidos Sin embargo, cuando las compañías de transporte desplazaron sus buques a las rutas con más tráfico y rentabilidad entre los Estados Unidos y China, hubo otros países que sufrieron todavía más. Por ejemplo, África y América Latina y el Caribe perdieron más del 10 % de sus conexiones directas con los servicios de línea (gráfico 5). Muchos países en desarrollo se encontraron con retrasos en la llegada de los buques y con una escasez de contenedores.

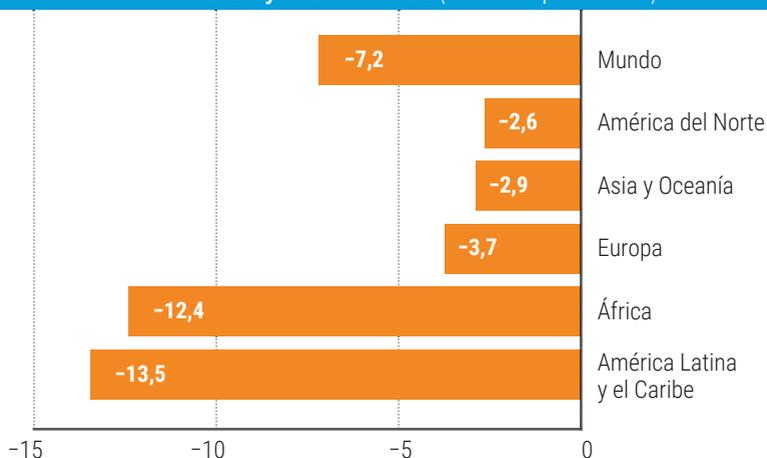
Cuadro 1 Tiempo en puerto, edad y tamaño de los buques, por tipo de buque, 2021 (total mundial)

Tipo de buque	Mediana de tiempo en puerto (días)	Mediana de tiempo en puerto, variación anual (%)	Tamaño medio de los buques (TB)	Tamaño máximo de los buques (TB)	Capacidad de carga media por buque (TPM)	Capacidad de carga máxima de los buques (TPM)	Capacidad de carga media por portacontenedor (TEU)
Portacontenedores	0,80	13,7	37 223	237 200			3 431
Buques de carga seca fraccionada	1,17	2,1	5 463	91 784	7 427	116 173	
Graneleros de carga seca	2,11	2,3	32 011	204 014	57 268	404 389	
Buques para el transporte de GNL	1,13	0,9	95 356	168 189	74 522	155 159	
Buques para el transporte de GPL	1,03	-1,5	10 541	61 000	11 799	64 220	
Graneleros de carga líquida	0,98	1,3	15 739	170 618	27 275	323 183	
Todos los buques	1,05	4,8	21 732	237 200	26 997	404 389	3 431

Fuente: UNCTAD, en base a datos proporcionados por MarineTraffic.

Nota: Buques de un arqueado bruto igual o superior a 1.000 TB, salvo buques de pasaje y buques de carga rodada.

Gráfico 5 Número de servicios directos por región entre el 3T de 2020 y el 2T de 2022 (variación porcentual)



Fuente: UNCTAD, en base a datos proporcionados por MDS Transmodal.

Además, las navieras en busca de una mayor rentabilidad cambiaron sus pautas de actividad y dejaron de hacer escala en determinados puertos. Desde que comenzó la pandemia, la fiabilidad de los programas de operaciones ha disminuido de forma constante, lo que se ha traducido en unas pérdidas para los expedidores de entre 5.000 y 10.000 millones de dólares. Los expedidores se han quejado de esa falta de fiabilidad, así como de la reducción de la capacidad de transporte, especialmente por cuanto respecta a los países en desarrollo más pequeños y vulnerables, y de los elevados recargos por demora y detención, y han solicitado a los Gobiernos que lleven a cabo una vigilancia más estrecha del sector.

La congestión y los problemas logísticos persisten en 2022, dando lugar a una reorganización de las rutas y a la creación de nuevos servicios regionales en Asia

En 2022, la pandemia continuó provocando perturbaciones en las cadenas de suministro y en el transporte marítimo, ya que muchos buques se hallaban bloqueados en los puertos. A lo largo del período 2016-2019, la congestión portuaria había varado en puerto al 32 % de la capacidad mundial de portacontenedores, pero en julio de 2022, esa proporción alcanzó el 37 %. En la primavera de 2022, la política de cero COVID de China supuso la introducción de sendos confinamientos en las ciudades de Shenzhen y Shanghái, dos de sus mayores centros manufactureros y comerciales, lo que obligó a las empresas de transporte a redirigir sus buques a puertos alternativos como el de Ningbo. A fin de colmar los vacíos surgidos a raíz del desplazamiento de los buques a las rutas más lucrativas del comercio Este-Oeste, las navieras regionales de Asia pusieron en marcha nuevos servicios entre los países asiáticos o mejoraron los ya existentes añadiendo escalas adicionales.

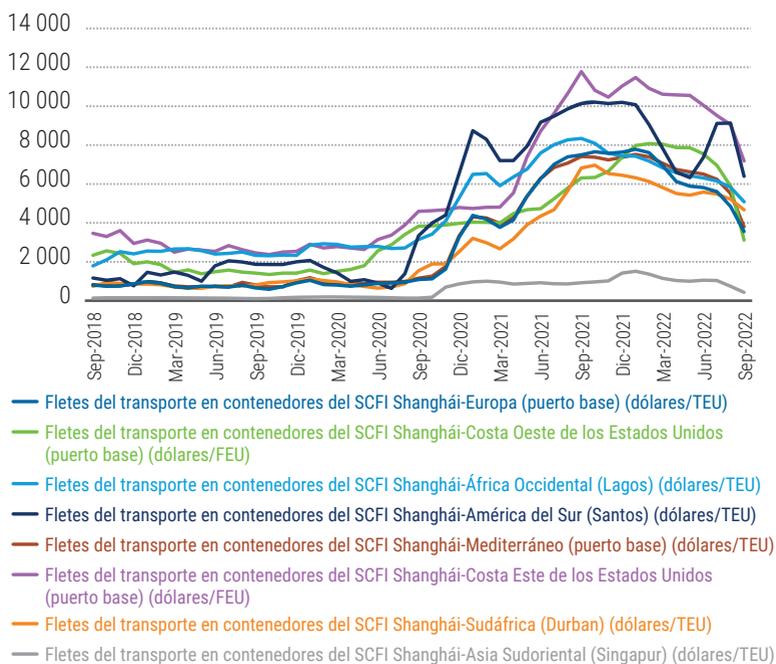
Los fletes del transporte en contenedores alcanzan máximos históricos

En 2021, la escasa capacidad de transporte y las continuas perturbaciones provocadas por la COVID-19, combinadas con el repunte de los volúmenes comerciales, hicieron que los fletes del transporte en contenedores se situaran en niveles récord. A mediados de 2021, los fletes se habían cuadruplicado con respecto a sus niveles prepandémicos. Las empresas dedicadas al transporte de contenedores también experimentaron gastos adicionales, lo que no impidió que registrasen beneficios sin precedentes.

Los fletes al contado del transporte en contenedores se dispararon en la mayoría de las rutas, incluidas las dirigidas a regiones en desarrollo. Por ejemplo, los fletes por TEU en la ruta de China a América del Sur (Santos) en 2019 rondaban los 2.000 dólares, pero en diciembre de 2020 se situaron en 6.543 dólares y en diciembre de 2021 llegaron a 10.196 dólares. En ese mismo período, de diciembre de 2020 a diciembre de 2021, los fletes por TEU en la ruta de Shanghái a Sudáfrica (Durban) pasaron de 2.521 dólares a 6.450 dólares y en la ruta de Shanghái a África Occidental (Lagos) pasaron de 2.521 dólares a 7.452 dólares (gráfico 6).

A mediados de 2022, muchas de las condiciones surgidas a raíz de la pandemia habían comenzado a desaparecer. Las limitaciones de capacidad disminuían, los fletes al contado se estaban moderando

Gráfico 6 Fletes al contado del Índice de Fletes de Carga Contenerizada de Shanghái (SCFI), septiembre de 2018 a septiembre de 2022, rutas indicadas



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, en base a datos de Clarkson Shipping Intelligence Network.

(sin por ello llegar a los niveles prepandémicos) y los volúmenes habían dejado de aumentar tan rápido. La reducción de la congestión portuaria libera una mayor oferta de servicios de transporte y ayuda a eliminar los bloqueos logísticos y la crisis de las cadenas de suministro. No obstante, la logística y las condiciones del comercio marítimo podrían deteriorarse en función del estado de la economía mundial.

Divergencia en la evolución de los fletes a la sombra de una volatilidad y una incertidumbre elevadas

A comienzos de 2022, los fletes del transporte en contenedores eran altos y volátiles, si bien comenzaron a disminuir en el segundo trimestre del año. En el futuro, los fletes dependerán de varios factores que, tanto si actúan juntos como en solitario, apuntan a una mayor volatilidad de los fletes y a una tendencia general a la baja en algunos segmentos. Entre ellos figuran una mayor incertidumbre en relación con la demanda, el grado de congestión de los puertos, las posibles nuevas perturbaciones de las cadenas de suministro y los efectos de la guerra de Ucrania, así como unos mayores costos de combustible.

A comienzos de 2022, los fletes ya habían comenzado a disminuir en algunas rutas, y a partir de mediados de año se desplomaron drásticamente. En el espacio de cuatro semanas entre agosto y septiembre, se produjo una caída de dos dígitos. En la tercera semana de septiembre, el Índice de Fletes de Carga Contenerizada de Shanghái cayó cerca del 60 %, pero las tarifas en cuestión siguen duplicando los promedios de antes de la pandemia.

Cabe esperar que los fletes del transporte en contenedores sigan bajando a medida que el comercio de mercancías se vaya normalizando y entren en el mercado nuevos buques. Con todo, los fletes y su volatilidad dependerán cada vez más de la reglamentación ambiental. En 2023, las medidas de la Organización Marítima Internacional (OMI) relativas al índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) y a los indicadores de intensidad de carbono (CII) entrarán en vigor para todo tipo de buques. Es probable que la capacidad de transporte se vea reducida, ya que dichas medidas impondrán velocidades de navegación más lentas para ahorrar combustible y exigirán reformar o reciclar algunos buques.

En el caso del transporte de graneles secos, en septiembre de 2022, los fletes se moderaron como resultado de una menor congestión y una desaceleración de la economía china. En el futuro, la demanda se verá

afectada por la persistencia de la pandemia y por sus efectos en las cadenas de suministro, así como por una desaceleración económica mundial y por la volatilidad de los precios de los productos básicos, mientras que la oferta dependerá del crecimiento de la flota, que en 2022 tan solo registró un aumento del 3,6 % en las entregas. Los fletes para el transporte de graneles secos también están experimentando perturbaciones debido a la guerra de Ucrania, así como por el alza de los gastos operacionales provocada por la transición energética y la nueva normativa ambiental.

En cuanto a los petroleros, cabe esperar que los fletes aumenten como resultado de un posible incremento de la demanda y del comercio de petróleo y de resultados de una reorganización de los flujos petroleros mundiales derivada de la guerra de Ucrania. Además, es probable que se produzca una pérdida relativa de capacidad, ya que la normativa de la OMI sobre el EEXI y los CII dejará fuera del mercado a los petroleros antiguos.

Las medidas de facilitación del comercio digital aceleran el despacho aduanero y el levante de las mercancías, sobre todo durante las emergencias

En muchos casos, es posible atenuar las perturbaciones de las cadenas de suministro y los bloqueos logísticos mediante la facilitación del comercio, especialmente en los países en desarrollo y menos adelantados, y en particular a través de la digitalización, que aumenta la transparencia, agiliza el despacho, permite la gestión de riesgos y la tramitación previa a la llegada y hace posibles procesos más reactivos y ágiles. De hecho, si la pandemia de COVID-19 se hubiera producido unos decenios antes, el descalabro habría sido mucho mayor.

Varias soluciones de facilitación del comercio tienen como objetivo específico abreviar los tiempos de espera y despacho en los puertos. Algunas agilizan procesos documentales como la tramitación previa a la llegada mediante documentos y pagos electrónicos. Otras posibilitan la separación entre el levante y el despacho, con lo que las mercancías se pueden trasladar directamente a los almacenes de importadores acreditados a la espera del despacho, a menudo sin ser sometidas a inspecciones físicas. La facilitación del comercio también prevé medidas específicas para las remesas de material sanitario, los artículos de socorro y las cargas perecederas a través de la agilización de los trámites.

La guerra de Ucrania trastorna el suministro de alimentos y energía y hace que la atención se focalice sobre el transporte marítimo

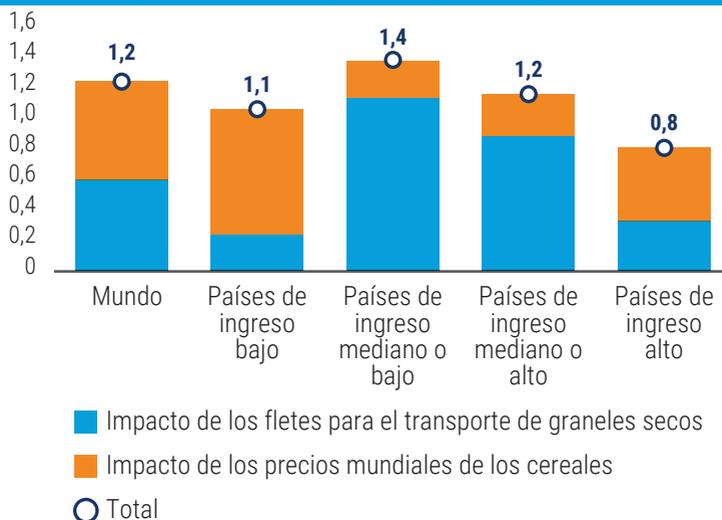
La guerra de Ucrania y las restricciones económicas conexas están afectando al transporte marítimo mucho más allá de Europa y de la zona del conflicto. La guerra ha hecho mella en la confianza de las empresas a nivel mundial y ha dado alas a la incertidumbre y a la volatilidad. Los efectos se han propagado a los mercados de productos básicos y los parqués financieros, así como a las cadenas de suministro, con graves consecuencias para la seguridad alimentaria y energética, así como por cuanto respecta a la inflación y el costo de la vida. La inflación ya había comenzado a aumentar en 2021 en un contexto de fletes altos, pero la guerra de Ucrania incrementó aún más los precios de los productos básicos y la inflación, lo que planteó una perspectiva de estanflación y recesión mundial.

Ucrania y la Federación de Rusia figuran entre los graneros del mundo; producen cerca del 30 % del trigo y la cebada mundiales, una quinta parte del maíz y aproximadamente la mitad del aceite de girasol. La Federación de Rusia también es un importante proveedor de otros productos fundamentales: junto con Belarús, el país exporta casi una quinta parte de los fertilizantes del mundo; además, está entre los primeros exportadores de gas natural y es el segundo exportador de petróleo a nivel internacional. Así pues, el conflicto tiene graves consecuencias para el tráfico de productos básicos y para la seguridad alimentaria, y ha situado el transporte marítimo y los puertos en el primer plano de la atención pública.

La guerra hizo que se suspendiera el transporte de cereales a través de los puertos del mar Negro, lo que resultó nefasto para los países pobres. En 2021, las exportaciones de cereales de Ucrania habían rondado 4,2 millones de toneladas mensuales, es decir, 50 millones de toneladas anuales. A comienzos de marzo de 2022, se hallaban reducidas a cero. Los precios de los alimentos, que ya habían subido, se dispararon.

Los fletes para el transporte de graneles secos también aumentaron debido a la guerra de Ucrania, el incremento del costo de la energía y la prolongación de la pandemia. Según una simulación de la UNCTAD, el alza de los precios de los cereales y los fletes para el transporte de graneles secos puede contribuir a elevar los precios al consumo de los alimentos un 1,2 % (gráfico 7). La subida de los precios será levemente

Gráfico 7 Efectos del alza de los fletes para el transporte de graneles secos y los precios mundiales de los cereales en los precios al consumo de los alimentos, grupos de países indicados (variación porcentual)

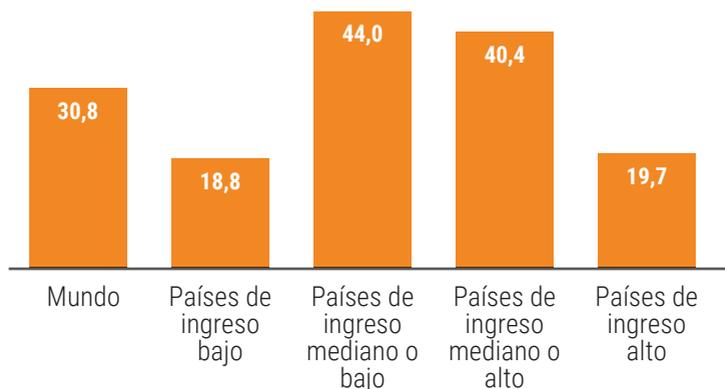


Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de Shipping Intelligence Network de Clarkson's Research, International Financial Statistics, Direction of Trade Statistics e Índice de Precios al Consumidor del FMI, UNCTADstat, así como la Solución Comercial Integrada Mundial, Commodity Price Data (The Pink Sheet) y A Global Database of Inflation del Banco Mundial.

superior en los países de ingreso mediano, cuyas importaciones de alimentos dependen en mayor medida del transporte de graneles secos (gráfico 8). Los países de ingreso bajo tienen poca capacidad para procesar los alimentos primarios, por lo que importan más alimentos elaborados, los cuales llegan en contenedores (gráfico 9).

El panorama mejoró en julio de 2022, cuando las Naciones Unidas, la Federación de Rusia, Türkiye y Ucrania firmaron la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro. La Iniciativa permite reanudar las exportaciones de cereales, otros alimentos y fertilizantes como el amoníaco de Ucrania al resto del mundo a través de un corredor humanitario seguro desde los tres puertos ucranianos clave de Chornomorsk, Odesa y Yuzhny/Pivdennyi. Para supervisar el cumplimiento del acuerdo, se creó un centro conjunto de coordinación en Estambul. Los embarques supervisados en el marco de la Iniciativa

Gráfico 8 Proporción de cereales importados por graneleros en el total de las importaciones de alimentos, grupos de países indicados, 2019 (en porcentaje)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de Sea/Net y de los balances alimentarios de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

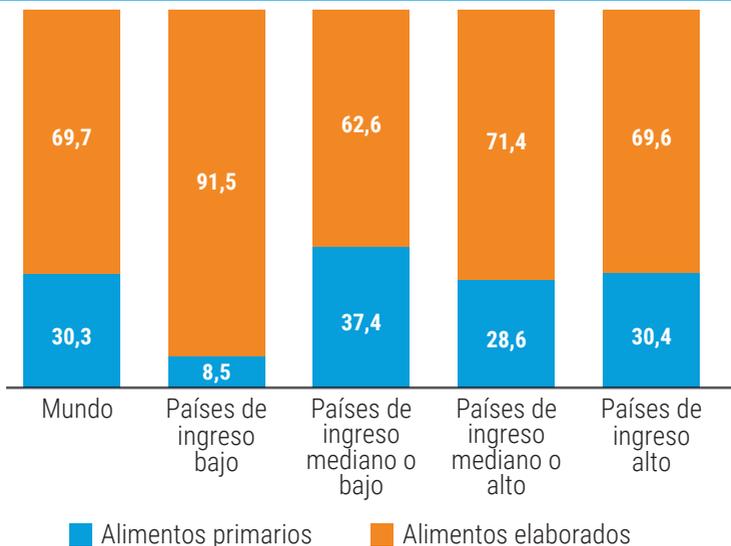
comenzaron el 1 de agosto. El 12 de octubre, habían salido de Ucrania 7,2 millones de toneladas de cereales y otros alimentos. De ese modo se liberó algo de espacio en los silos ucranianos, todavía ocupados por cosechas anteriores, pero es necesario exportar más cereales para hacer sitio a la nueva cosecha. La reanudación de la exportación de fertilizantes es igualmente importante.

Uno de los principales obstáculos para los buques cerealeros que salen de los puertos ucranianos del mar Negro son los seguros. Los buques procedentes de la Federación de Rusia también deben pagar elevadas primas.

La guerra altera las pautas comerciales y provoca perturbaciones en las cadenas de suministro

Tras declararse la guerra en Ucrania, las pautas comerciales han comenzado a cambiar, ya que los compradores han optado por buscar proveedores alternativos, a menudo más alejados, y ello se ha traducido en una cantidad adicional toneladas-milla. Por ejemplo, Nigeria ha comenzado a abastecerse de potasa en el Canadá, y Egipto está importando trigo de la India, al igual que varios países de Asia Oriental.

Gráfico 9 Proporción de alimentos primarios y alimentos elaborados en las importaciones de alimentos principalmente destinados al consumo de los hogares, grupos de países indicados, 2020 (en porcentaje)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en la Solución Comercial Integrada Mundial del Banco Mundial.

Los países africanos están importando más cereales del Brasil, y se espera que China pase a surtir de maíz en el Brasil y compre más de los Estados Unidos. Por su parte, la Unión Europea seguramente también importará más maíz del Brasil y de los Estados Unidos.

El comercio de petróleo y de gas también se está reconfigurando, ya que la guerra ha supuesto todo un reto para el suministro energético mundial. Es probable que las restricciones impuestas a las exportaciones rusas impulsen la demanda mundial de carbón y estimulen la inversión en electricidad renovable, lo que a su vez aumentará la demanda de metales pertenecientes al grupo de los graneles secundarios.

El conflicto también ha afectado al sector de los contenedores. Nueve de las diez grandes compañías internacionales de transporte de contenedores han suspendido sus actividades en la región del mar

Negro, y otras empresas de logística han abandonado el mercado ruso. Como consecuencia de ello, entre el primer y el segundo semestre de 2022, Ucrania perdió todas sus conexiones con los servicios de línea. En ese mismo período, la Federación de Rusia perdió el 50 % de los servicios de línea que recalaban en sus puertos del mar Negro, el mar Báltico y la costa oriental del país.

La disminución de las conexiones directas con la zona del mar Negro ha afectado a la logística mundial y ha ampliado la congestión portuaria en Europa. En el futuro, es previsible que la guerra tenga repercusiones más profundas en el transporte de contenedores, ya que una prolongación del conflicto limitará el crecimiento económico mundial, restará poder adquisitivo a los consumidores y reducirá la demanda. Además, conllevará un aumento de los precios del petróleo, la inflación y el costo de la vida, y una mayor incertidumbre económica y entre los inversores.

La Federación de Rusia y Ucrania no están muy integradas en las redes mundiales del transporte de contenedores. Sin embargo, ambos países producen metales empleados en el sector del automóvil y las renovables, por lo que la guerra está ampliando las perturbaciones en las cadenas mundiales de suministro.

A ello se añade que las restricciones han dificultado la utilización por los expedidores y los proveedores de servicios logísticos de la ruta de ferrocarril China-Europa que pasa por la Federación de Rusia. No obstante, se están buscando nuevas alternativas, como el Corredor Central de Transporte Transcaspiano.

La gente de mar se ve afectada por una pandemia que no termina y por las nuevas perturbaciones

En 2022, en base a las enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19, los Gobiernos, la gente de mar y los armadores convinieron en modificar el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el trabajo marítimo para reforzar las políticas de salud y seguridad a bordo, y mejorar el acceso de la gente de mar a la atención médica en tierra y a las líneas de comunicación con sus seres queridos. La Cámara Naviera Internacional también publicó unas orientaciones para los armadores y las navieras en relación con la salud y el bienestar de la gente de mar, y las buenas prácticas de vacunación. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado un documento orientativo sobre el manejo de la COVID-19 a bordo de cargueros y pesqueros, y ha puesto en

marcha la elaboración de un instrumento internacional sobre preparación y respuesta frente a pandemias.

En abril de 2022, la OMI aprobó una resolución para facilitar la evacuación de la gente de mar de las zonas de guerra en el mar Negro y el mar de Azov y sus alrededores. La Organización también ha alentado a continuar los esfuerzos por establecer corredores marítimos seguros y evacuar a la gente de mar de las zonas afectadas, y ha publicado orientaciones sobre las repercusiones que tiene la situación en el mar Negro y el mar de Azov en los certificados de seguro u otras garantías financieras.

Las perturbaciones relacionadas con la pandemia afectan a los contratos comerciales internacionales

Más del 80 % del volumen del comercio mundial de mercancías se mueve por mar y gran parte del comercio de mercancías a nivel mundial se lleva a cabo en un régimen de coste, seguro y flete (CIF) y franco a bordo (FOB), de lo cual se deduce que la pandemia tiene consecuencias jurídicas para muchos contratos comerciales estrechamente interconectados. En todos los casos en que el cumplimiento se ve modificado, retrasado o imposibilitado, surgen consecuencias jurídicas y reclamaciones de una gran complejidad jurisdiccional que hacen más necesario recurrir a una costosa resolución de controversias.

Los riesgos comerciales derivados de la pandemia deberían repartirse de manera equitativa mediante cláusulas contractuales redactadas al efecto, pero las condiciones varían en función del tipo de contrato de que se trate y del poder de negociación relativo de las partes. Los Gobiernos también pueden brindar asistencia, por ejemplo, reforzando los mecanismos formales e informales de resolución de controversias y estudiando la posibilidad de introducir unos montos determinados para controlar los recargos por demora en la gestión de contenedores generados en los puertos afectados por una pandemia.

EL COMERCIO MARÍTIMO EN UN MUNDO IMPREVISIBLE QUE CAMBIA CON RAPIDEZ

Es un hecho pues que los sistemas del transporte y el comercio marítimos están evolucionando en un complejo contexto económico mundial en el que no dejan de recibir los embates de sucesivas perturbaciones, pero también se están redefiniendo de resultados de otros factores mundiales

capaces de desencadenar cambios estructurales, como el cambio climático y la transición energética, la necesidad de sostenibilidad y resiliencia, la digitalización y el comercio electrónico, y la creciente consolidación del mercado y del sector.

La expansión del comercio electrónico sobrevive a la pandemia impulsado por la transformación de los hábitos de consumo y la tecnología

La pandemia ha dado lugar a un auge del comercio electrónico de bienes de consumo transportados en contenedores. Si bien la pandemia va remitiendo y la economía mundial está volviendo a activarse, esa tendencia continúa. Cada vez más expedidores, minoristas y gestores de las cadenas de suministro adaptan sus operaciones y calibran sus sistemas logísticos en consecuencia.

Por ejemplo, las grandes compañías marítimas han comenzado a ampliar sus actividades, entrando en ámbitos como el transporte aéreo, las entregas de último tramo y la logística para el comercio electrónico. En 2021, Maersk, la segunda empresa de transporte marítimo de contenedores del mundo, adquirió varias compañías de logística para el comercio electrónico, incluida una empresa emergente de logística en la nube especializada en soluciones tecnológicas de almacenamiento de empresa a consumidor para el sector de la moda.

Dado que en el comercio electrónico los plazos son determinantes, las navieras y los operadores portuarios tendrán que acelerar sus servicios para seguir siendo competitivos y diferenciarse. Ello conllevará cambios en las pautas del transporte marítimo y las operaciones portuarias, así como una ampliación de la capacidad de almacenamiento. En el futuro, las herramientas digitales que posibiliten el crecimiento del comercio electrónico, la colaboración y el intercambio de datos serán importantes para aprovechar plenamente los beneficios de un segmento en alza como es el comercio electrónico.

La digitalización transforma el comercio y el transporte

Las perturbaciones están impulsando la utilización de tecnologías que permiten gestionar las complejidades de la planificación del transporte y las operaciones de las cadenas de suministro. En un momento marcado por la COVID y la guerra, el aumento de las expectativas de celeridad en las entregas hace que se coticen alto valores como la eficiencia, la

optimización, la fiabilidad, la visibilidad, la resiliencia, la previsibilidad y la sostenibilidad. Para bandearse en este nuevo contexto, las empresas de transporte marítimo deberán encontrar nuevos modelos de negocio y utilizar tecnologías digitales más avanzadas.

Las compras digitales impulsan el comercio. Al mismo tiempo, es probable que los flujos comerciales se vean limitados por otras tecnologías, como la automatización, la cual podría reducir la necesidad de deslocalizar la producción para aprovechar unos costos laborales más bajos. En cualquier caso, el transporte y el comercio marítimos tendrán que adaptarse a la tecnología, y un importante aspecto en ese sentido es la protección de las infraestructuras y los sistemas de información y comunicaciones contra las amenazas a la ciberseguridad, más presentes ahora que nunca.

Así pues, los Gobiernos y las organizaciones internacionales deben hacer todo lo posible por cerrar las brechas digitales en el transporte y la logística y asegurar que los países en desarrollo puedan subirse al tren de la digitalización.

Las frecuentes perturbaciones y los riesgos geopolíticos impulsan el debate sobre la reconfiguración de las cadenas de suministro

Las limitaciones del modelo justo a tiempo en las cadenas de suministro no solo han sido evidenciadas por la pandemia, sino también por otros fenómenos disruptivos observados durante el último decenio, entre los que no faltan los terremotos, las inundaciones, el bloqueo de pasos marítimos estratégicos, las tensiones comerciales y las medidas de restricción del comercio.

En 2022, las cadenas de suministro también se vieron amenazadas por el deterioro del contexto geopolítico, especialmente en el caso de quienes dependían de uno o dos proveedores, ya fuese para producir alimentos, energía o piezas y componentes. Los riesgos se manifestaron en la escasez de semiconductores registrada en 2021 y 2022, cuyos efectos se propagaron a múltiples sectores, entre los que destacan los del automóvil, la electrónica y la sanidad.

Estos acontecimientos han reavivado el debate sobre la globalización y el futuro de las cadenas de suministro ajustadas. En lugar de basar su actividad en modelos *just-in-time* o justo a tiempo, algunas empresas han comenzado a replantearse sus operaciones y a estudiar la posibilidad de

adoptar un modelo de negocio *just-in-case* al margen del *just-enough* (mantener un inventario que permita cubrir toda clase de eventualidades frente a un inventario estrictamente suficiente), y están buscando otras maneras de ganar en resiliencia y aumentar la integridad y la continuidad de las cadenas de suministro. En lugar de buscar las soluciones de menor costo, cada vez más empresas se decantan por las opciones del "mejor costo" en las que los costos de producción y transporte se sopesan teniendo en cuenta factores como la resiliencia de las cadenas de suministro y la sostenibilidad ambiental.

Si bien el debate sigue abierto, de momento no hay indicios de que los productores vayan a abandonar en masa la fabricación en lugares lejanos. La relocalización no está al alcance de todos los fabricantes, ya que los proveedores nacionales deben ser capaces de ampliar rápidamente sus operaciones y generar los conocimientos especializados necesarios. Dadas las circunstancias, es de esperar que los cambios en el abastecimiento se den de manera más gradual.

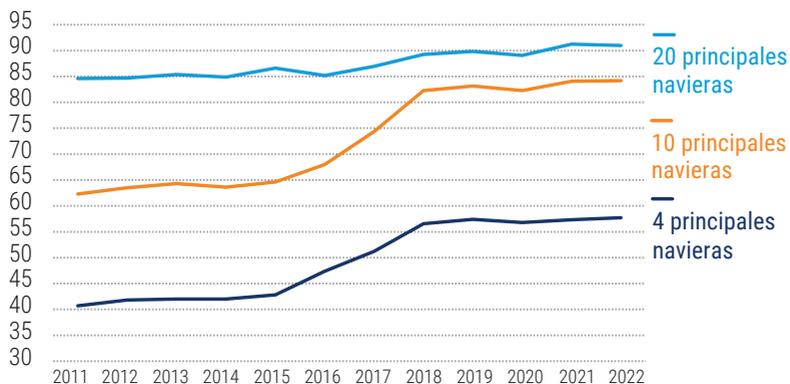
Las autoridades deben asegurar la competitividad de los mercados frente a la consolidación del sector

A menudo como reacción a un exceso de capacidad, el sector del transporte en contenedores ha experimentado una consolidación horizontal mediante fusiones y adquisiciones que se ha registrado igualmente en actividades distintas del transporte marítimo. Los transportistas marítimos también han emprendido iniciativas de integración vertical, invirtiendo en las operaciones de terminales y en otros servicios logísticos. Además, colaboran entre sí en el marco de consorcios y alianzas.

Por ese motivo, entre los años 1996 y 2022, las 20 navieras más importantes ampliaron su participación en la capacidad de carga contenedorizada, que pasó del 48 % al 91 %. Asimismo, durante los últimos cinco años, las 4 principales navieras aumentaron sus cuotas de mercado, llegando a controlar más de la mitad de la capacidad mundial (gráfico 10).

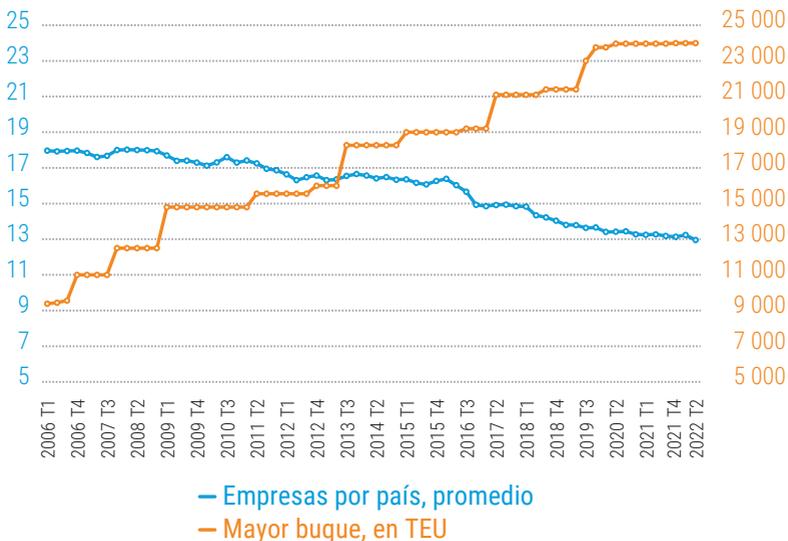
Una consideración importante es el número de empresas que ofrecen sus servicios en cada país, que en general ha ido a la baja. Como se observa en el gráfico 11, entre 2006 y 2022, el promedio de empresas pasó de 18 a 13. Al mismo tiempo, el tamaño máximo de los buques prácticamente se triplicó. Los buques están aumentando de tamaño más rápidamente de

Gráfico 10 Cuotas de mercado de las 4, 10 y 20 principales navieras, 2011-2022 (en porcentaje)



Fuente: UNCTAD, en base a datos proporcionados por Alphaliner.

Gráfico 11 Promedio de empresas proveedoras de servicios por país y tamaño del mayor buque, 1T 2006-2T 2022



Fuente: UNCTAD, en base a datos proporcionados por MDS Transmodal.

lo que crecen los volúmenes, lo cual tiende a excluir a los competidores de menor tamaño. En comparación con 2006, el número de empresas que ofrecían sus servicios a importadores y exportadores aumentó en 56 países, pero disminuyó en otros 110, y especialmente en varios pequeños Estados insulares en desarrollo, donde un duopolio compuesto únicamente por dos navieras se convirtió en un monopolio de una.

La integración vertical ha permitido que las cuatro principales empresas de transporte de contenedores ofrezcan más a menudo sus propios servicios de terminal. Actualmente, los dos principales operadores de terminales de contenedores en términos de tráfico son China Cosco Shipping y APM Terminals, que están afiliadas a dos grandes navieras de nacionalidad china y danesa, respectivamente.

La fórmula de colaboración más habitual son las alianzas estratégicas. Desde 2015, la proporción de capacidad mundial controlada por las navieras que participan en ese tipo de alianzas ha rebasado el 80 %. Actualmente, las nueve principales empresas de transporte de contenedores organizan sus servicios en la ruta Este-Oeste a través de tres alianzas estratégicas en las que no hay pequeñas navieras.

La integración ha situado a los transportistas y a sus alianzas en una mejor posición de cara a las autoridades portuarias, ya que ahora tienen doble peso en la mesa de negociaciones, por una parte, como arrendatarios de las terminales y, por otra, como proveedores de servicios de transporte.

Para cumplir los objetivos relacionados con el clima, las navieras y los puertos recurren a los combustibles alternativos

Los propietarios de buques van a tener que cumplir una normativa ambiental más estricta. El 1 de enero de 2023, entran en vigor tres nuevas normas de la OMI cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector marítimo y el impacto ambiental de los buques. Una de ellas es la regla relativa a los CII, en base a la cual entre el 30 % y el 40 % de los portacontenedores y los graneleros de carga seca se consideraron no reglamentarios en 2021.

La manera más inmediata de reducir las emisiones es la navegación lenta. Sin embargo, los propietarios también pueden dotar a sus buques de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético para posibilitar la utilización de combustibles alternativos como el GNL, el metanol, el amoníaco o la electricidad, o realizar cambios operativos. Ello supondrá un

aumento de los costos y afectará a la cobertura de los seguros , así como al acceso a la inversión y el capital en el futuro.

Los combustibles alternativos actualmente cuestan entre dos y cinco veces más que los combustibles convencionales, de modo que todavía no son viables desde un punto de vista comercial. De cualquier manera, los propietarios pueden mantener abiertas sus opciones mediante los buques de combustible mixto. A 1 de marzo de 2022, cerca del 40 % de la cartera de pedidos eran buques capaces de funcionar con uno o más combustibles. Para aumentar el uso de combustibles alternativos, los puertos deben facilitar infraestructuras de suministro de energías de bajas emisiones.

Los puertos, las navieras y todas las entidades que intervienen en las cadenas de suministro marítimas pueden redefinir la competitividad del transporte marítimo de bajas emisiones. No obstante, ello podría crear un sistema de dos niveles en el que tan solo una pequeña parte de puertos y corredores estén preparados para funcionar con energías alternativas, lo cual limitaría el número de rutas posibles.

La mitigación y la adaptación al cambio climático en el transporte marítimo: dos caras de la misma moneda

La adaptación de los puertos a los efectos del cambio climático es algo que preocupa cada vez más tanto a los responsables de políticas como al sector, pero los avances al respecto son lentos. Existe un riesgo creciente de que los puertos se vean amenazados por los efectos del cambio climático, lo cual podría tener importantes consecuencias para el desarrollo sostenible de las naciones más vulnerables.

En la Conferencia de las Partes sobre el Cambio Climático COP26, celebrada en Glasgow, se presentó la Declaración de Clydebank, cuyo objetivo era establecer antes de 2025 seis corredores marítimos verdes con cero emisiones (rutas marítimas completamente libres de carbono entre dos o más puertos). También en la Conferencia, el Foro de Vulnerabilidad Climática, integrado por más de 50 países en desarrollo, publicó la Declaración de Dacca-Glasgow, en la cual se solicitaba a la OMI que trabajase con miras a establecer un gravamen obligatorio sobre los gases de efecto invernadero (GEI) para el transporte marítimo internacional.

Con el fin de acelerar los esfuerzos de mitigación del cambio climático, la OMI ha comenzado a elaborar la versión revisada de la Estrategia

inicial sobre la reducción de las emisiones de GEI con miras a su examen en 2023, así como varias medidas a medio plazo, entre las que figuran algunas medidas de mercado. Además, hay propuestas para constituir un panel internacional de investigación y desarrollo marítimos y un fondo conexo que podría financiar la obtención de tecnologías de cero emisiones de GEI disponibles para todos los países. Otras medidas de mercado propuestas consisten en utilizar los fondos generados para financiar las inversiones destinadas a la adaptación al cambio climático, especialmente en las economías más vulnerables. En la Unión Europea, se están evaluando propuestas reglamentarias para ampliar el régimen de comercio de derechos de emisión comunitario a las actividades del transporte marítimo; de aprobarse, la normativa resultante podría tener importantes repercusiones para el comercio intra y extracomunitario.

Reducir la contaminación procedente de los buques

Además de emitir CO₂, los buques constituyen una importante fuente de contaminación atmosférica. Desde 2020, a fin de cumplir el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78), los buques de todo el mundo se han visto obligados a utilizar combustibles con un contenido de azufre de menos del 0,5 %. En 2021, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI aprobó la versión actualizada de las directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, así como una resolución en la que instó a utilizar voluntariamente combustibles o métodos de propulsión alternativos más limpios que pudieran contribuir a la reducción de las emisiones de carbono negro procedentes de los buques cuando operasen en el Ártico o en sus proximidades.

Otra importante forma de contaminación marítima es la derivada de los vertidos de hidrocarburos para combustible. La OMI sigue trabajando en la elaboración de un manual de reclamaciones relativo al Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, el cual rige la responsabilidad civil vinculada a los vertidos de hidrocarburos para combustible de buques distintos de los petroleros. En las actividades que se vayan a realizar a tal fin, deberá procurarse que el manual responda efectivamente a las necesidades y las dudas de los autores de las reclamaciones, en particular en los países en desarrollo vulnerables. En noviembre de 2021, frente a la incesante crisis de la contaminación plástica, la OMI aprobó una estrategia para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques. Asimismo, en marzo de 2022, el Programa de las Naciones

Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) aprobó una resolución con el fin de comenzar a trabajar en la creación de un instrumento internacional jurídicamente vinculante para poner fin a la contaminación por plásticos. También prosiguen las deliberaciones sobre la elaboración del texto de un instrumento internacional jurídicamente vinculante en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.

El transporte marítimo debe seguir el ritmo de los cambios y garantizar la resiliencia

Ante un panorama operativo en rápida transformación caracterizado por repentinas turbulencias, el sector del transporte y el comercio marítimos, expedidores, navieras y puertos inclusive, no tiene más alternativa que seguir el ritmo de los cambios. El regreso a la normalidad de antes de la COVID y de la guerra parece cada vez menos probable, de modo que las partes interesadas en el comercio marítimo tendrán que dar con fórmulas para conciliar una serie de objetivos y prioridades nuevos y a menudo contrapuestos.

En gran medida impulsadas por la pandemia, las partes interesadas del sector ya han comenzado un proceso de reorientación y remodelación de sus planes y estrategias. Si bien el ritmo puede variar entre los distintos segmentos y las partes interesadas, gran parte del sector del transporte marítimo está empezando a otorgar mayor prioridad a las relaciones con los clientes, la gestión de riesgos, la solidez de la planificación, la preparación, la resiliencia y la digitalización. También son cada vez más los que reinventan su imagen y su oferta de servicios abriéndose a nuevos ámbitos empresariales y explorando nuevas fronteras a través del control de las cadenas de suministro de extremo a extremo.

El sector marítimo también debería desarrollar las competencias de las mujeres y alcanzar la igualdad de género

El sector portuario sigue siendo predominantemente masculino. El cuadro de mando integral portuario del programa TrainForTrade de la UNCTAD reúne datos de 58 entidades portuarias y en 2021 reveló que las mujeres tan solo constituían el 17 % de la fuerza de trabajo portuaria total. La mayoría ocupaba puestos gerenciales, un ámbito de actividad

en el que las mujeres representaban el 43 % de los trabajadores, si bien su proporción era mayor en Asia, donde ascendía al 60 %. Sin embargo, en la manipulación de la carga y las operaciones portuarias, las mujeres solo representaban el 8 % y el 6 %, respectivamente.

Los puertos deben llevar a cabo más actividades de formación tanto para hombres como para mujeres. En 2020 y 2021, la formación tan solo representó una pequeña proporción de los costos laborales, lo que se debió en parte a que los puertos reasignaron fondos a la gestión de la pandemia y recurrieron a formaciones en línea y a distancia más baratas.

ESFERAS DE ACCIÓN PRIORITARIAS

1. *Los Gobiernos deberían controlar la pandemia y mitigar sus efectos en los más vulnerables*

- Para ello es necesario un mayor acceso a las vacunas, las pruebas y las terapias, sobre todo en los países en desarrollo. Los Gobiernos deberán reducir a un mínimo los confinamientos y las restricciones que podrían perjudicar indebidamente la recuperación en las economías vulnerables.

2. *Apoyar el crecimiento, proteger a los más pobres y promover el comercio*

- Promover el crecimiento económico y reforzar los marcos macroeconómicos, sin por ello dejar de controlar la inflación y reducir la vulnerabilidad financiera.
- Ayudar a los más vulnerables a través de medidas para promover una mayor seguridad alimentaria y reducir la pobreza.
- Evitar las restricciones a las exportaciones y las importaciones que complican las turbulencias.

3. *Solventar las limitaciones de las infraestructuras y los servicios de la oferta*

- Antes de una inversión, estudiar detenidamente los cambios que pueden producirse en la demanda de transporte marítimo.
- Mejorar las infraestructuras de transporte, aumentar la productividad y el rendimiento de los puertos, crear conectividad, ampliar el espacio y la capacidad de almacenamiento, minimizar los problemas de escasez de mano de obra y equipos, y en general lograr que los puertos y sus conexiones con el interior sean más eficientes y adecuados para gestionar las variaciones de la demanda.
- Desarrollar y mejorar las infraestructuras portuarias y las conexiones con el interior con la colaboración del sector privado.
- Desarrollar las flotas y los servicios de transporte marítimo a nivel regional para afrontar los elevados costos del transporte y otras dificultades de los países en desarrollo.

4. *Introducir soluciones de facilitación del comercio y el transporte en puertos y fronteras*

- Agilizar los procesos mediante la digitalización, especialmente a través de la tramitación previa a la llegada y los pagos y documentos electrónicos. Simplificar continuamente los trámites y requisitos y eliminar los que ya no son necesarios. Al barajar una medida comercial, optar por la que represente la menor restricción del comercio.
- Adoptar sistemas de logística comercial inteligente y verde y eliminar los obstáculos jurídicos y reglamentarios para la utilización de los documentos electrónicos.
- Facilitar los relevos y poner fin a la crisis de los cambios de tripulación mediante una acción colectiva de los Gobiernos y el sector.
- Coordinar esfuerzos, mejorar la colaboración, compartir información y prepararse para la adopción de soluciones coordinadas. Emplear plataformas digitales con datos en tiempo real y ventanillas únicas electrónicas basadas en el sistema AIS/GIS.

5. *Avanzar hacia un futuro de energías limpias y bajas emisiones*

- Establecer un marco normativo mundial previsible para invertir en la transición energética y la descarbonización.
- Dar a conocer la nueva reglamentación de la OMI y fomentar su implementación y cumplimiento.
- Ayudar a los puertos de los países en desarrollo a aprovechar la transición energética y la descarbonización.

6. *Impulsar la digitalización y aprovechar las oportunidades del comercio electrónico*

- Ayudar a los países en desarrollo a ampliar el uso de la digitalización y del comercio electrónico, y a adoptar una logística marítima inteligente. Ofrecer más formación, especialmente para la utilización de las nuevas tecnologías.
- Mejorar la facilitación del comercio y las infraestructuras y servicios logísticos, en particular en lo que respecta a la logística de último tramo.

7. Realizar un seguimiento de los fletes y los recargos

- Realizar un seguimiento de las tendencias sectoriales y, de ser necesario, adoptar medidas para garantizar una situación de igualdad de condiciones que no excluya a las pequeñas empresas, en particular en el caso de las partes interesadas en los países en desarrollo.
- Establecer herramientas de seguimiento y parámetros del desempeño, incluidos índices y observatorios de fletes a nivel regional.
- Introducir unos montos determinados para controlar los recargos por demora en la gestión de contenedores en los puertos, y reforzar los mecanismos formales e informales de resolución de controversias.

8. Velar por la competitividad de los mercados

- Crear capacidad entre los reguladores nacionales, las autoridades de la competencia y las autoridades portuarias, especialmente en los pequeños Estados insulares en desarrollo y en los países menos adelantados, e introducir índices de los costos de los fletes más transparentes, parecidos a los que ya existen para las principales rutas del transporte marítimo.
- Las autoridades de la competencia y las autoridades portuarias deberían colaborar para responder a la integración vertical de las navieras con medidas para proteger la competencia.
- Fortalecer la cooperación internacional para erradicar las prácticas anticompetitivas transfronterizas en el transporte marítimo, entre otras cosas en base al Conjunto de Principios y Normas sobre Competencia de las Naciones Unidas, aprovechando igualmente los conocimientos técnicos de la UNCTAD.

9. Fomentar la resiliencia

- Definir una visión y una estrategia de movilización de los recursos a largo plazo para lograr cadenas de suministro marítimas resilientes y sostenibles.
- Ayudar a los países en desarrollo a aumentar su capacidad de previsión, preparación, respuesta y recuperación ante grandes amenazas que comporten múltiples riesgos promoviendo sistemas de transporte marítimo ágiles y resilientes.

- Invertir en la gestión de riesgos y la preparación ante las emergencias en caso de producirse una pandemia u otros eventos que den lugar a perturbaciones en los puertos y las cadenas de suministro marítimas.
- Ampliar las actividades de creación de capacidad y la financiación asequible de infraestructuras para posibilitar la adaptación al cambio climático y aumentar la resiliencia de los puertos y otras infraestructuras de transporte fundamentales en los países en desarrollo.
- Al reconfigurar las cadenas de suministro y decidir dónde situar la producción para contar con cadenas de suministro más resilientes, conviene estudiar detenidamente las opciones para conciliar eficiencia y rentabilidad con consideraciones de seguridad nacional, autonomía, autosuficiencia y resiliencia.
- Emplear a más mujeres en los puertos y ampliar la formación del personal como estrategia para incrementar la resiliencia.

10. Revitalizar la cooperación multilateral

- Crear marcos de cooperación multilateral más sólidos y eficaces que permitan reducir los conflictos y las perturbaciones y acelerar una recuperación mundial robusta e inclusiva, además de afrontar el cambio climático y sus efectos y llevar a cabo la transición al crecimiento con bajas emisiones de carbono.

Informe sobre el Transporte Marítimo 2022:

unctad.org/rmt

Correo electrónico: rmt@unctad.org

Para obtener más información sobre la labor de la UNCTAD relacionada con la logística comercial, véase unctad.org/tti



Para obtener más información y suscribirse a la UNCTAD Transport Newsletter, véase:

unctad.org/transportnews