

2024

Informe sobre el transporte marítimo

Navegar por los puntos de
estrangulamiento marítimos

PANORAMA GENERAL



**Naciones
Unidas**

2024

Informe sobre el transporte marítimo

Navegar por los puntos de
estrangulamiento marítimos

PANORAMA GENERAL



**Naciones
Unidas**

Ginebra, 2024

© 2024, 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.

La versión original de 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/2024 (Overview)

Prólogo



El transporte marítimo es la principal arteria del comercio mundial. Las intrincadas redes de rutas marítimas, puertos y puntos de estrangulamiento marítimos han hecho posible la globalización y reforzado la interconexión de la economía mundial. Sin embargo, el sector se enfrenta a numerosos retos que amenazan la eficiencia, fiabilidad, resiliencia y sostenibilidad del transporte marítimo.

Una de las características clave del transporte marítimo es su dependencia de los puntos de estrangulamiento, pasos marítimos estratégicos y estrechos como el canal de Suez y el canal de Panamá. Estas vías de navegación críticas proporcionan atajos a los largos viajes marítimos intercontinentales y reducen el tiempo y los costos. Sin embargo, el papel esencial de estos puntos de estrangulamiento los hace especialmente vulnerables a las perturbaciones —climáticas, económicas, geopolíticas u operacionales—, con graves consecuencias para el transporte marítimo mundial.

Como ejemplo, el bloqueo del canal de Suez en 2021 por el Ever Given, un gran portacontenedores, puso de relieve las graves implicaciones de tales perturbaciones para el comercio y la economía global. Los retrasos, los obstáculos logísticos, los costos y las pérdidas financieras que se derivan de las perturbaciones marítimas suelen ser considerables. Sin embargo, justo después de recuperarse de los trastornos provocados por la pandemia de COVID-19 y de haber empezado a adaptarse a los nuevos cambios en los patrones comerciales desencadenados por la guerra en Ucrania, las cadenas de suministro y el comercio mundiales tienen ante sí una nueva oleada de perturbaciones.

Los recientes desafíos que enfrentan desde finales de 2023 el mar Rojo y el canal de Suez como consecuencia de los ataques perpetrados por los huzíes contra buques que cruzaban esa vía de navegación han añadido más complejidad al panorama de las operaciones marítimas. Los ataques han hecho que los buques de la mayoría de los segmentos de la flota eviten el mar Rojo y el canal de Suez y naveguen alrededor del cabo de Buena Esperanza. Esto ha provocado un aumento de las distancias y los tiempos de tránsito, así como de los gastos operacionales para las compañías navieras, los puertos y el comercio. Los ataques han agravado los desafíos ambientales del sector debido a las emisiones de carbono adicionales generadas por el mayor consumo de combustible y el aumento de la velocidad de navegación necesario para cumplir los plazos acordados. Por otro lado, la reducción del nivel del agua en el canal de Panamá —conector crucial de los océanos Atlántico y Pacífico— provocó la reducción del número de tránsitos diarios de buques y el desvío del comercio marítimo hacia rutas más largas.

La escalada de costos derivada de las perturbaciones en los puntos de estrangulamiento marítimos se traduce en un aumento de las tarifas de transporte marítimo que inevitablemente se repercute a los consumidores. Además de la incertidumbre y la volatilidad, esta situación



exacerba la inflación y socava el crecimiento económico, afectando en particular a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos adelantados (PMA).

El transporte marítimo también se enfrenta al doble reto de la descarbonización y la necesidad de hacer una transición hacia fuentes de energía más limpias. La urgencia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y revisar la dependencia de la industria de los combustibles fósiles tradicionales nunca ha sido más crítica. Es necesario actuar con rapidez, lo que exigirá cambios operacionales significativos, innovación, inversiones en una flota nueva y más joven y, sobre todo, una transición hacia tecnologías más limpias y buques equipados para funcionar con combustibles alternativos. Aunque la factura de esta transformación será considerable, rehuir los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del sector no es una opción posible. No actuar pondría en peligro la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible mundiales y amenazaría nuestros objetivos climáticos colectivos.

Construir un transporte marítimo sostenible y resiliente no es solo una opción, sino una necesidad estratégica. Para que las cadenas mundiales de suministro estén preparadas para el futuro es preciso reforzar los puntos de estrangulamiento marítimos, que son vitales para la resiliencia del comercio marítimo. Para lograr unos puntos de estrangulamiento marítimos más sólidos, fiables y resilientes es necesario que la logística y el transporte marítimos adopten tecnologías verdes, la digitalización y una mayor cooperación internacional. También se necesita una inversión significativa, aprovechar los datos y la inteligencia y garantizar la colaboración entre todas las partes interesadas: compañías navieras, puertos, responsables políticos, Gobiernos, entidades comerciales y gestores de la cadena de suministro.

Mientras el sector navega por estas complejidades, en un mundo en el que las perturbaciones se están convirtiendo en parte de la “nueva normalidad”, la priorización de la transición energética y el fomento de un transporte y una logística ágiles y resilientes contribuirán en gran medida a que el comercio global y la economía mundial prosperen, al tiempo que resisten y se adaptan a los choques y perturbaciones.

En el *Informe sobre el transporte marítimo 2024* se analizan los múltiples retos a los que se enfrenta el transporte marítimo en la actualidad. Se ofrece información sobre las tendencias actuales y las perspectivas del transporte y el comercio marítimos. Se analizan los trastornos que están causando en el comercio marítimo las perturbaciones, incluidas las que afectan los puntos de estrangulamiento marítimos. Se examinan las implicaciones para la flota marítima, que posibilita el comercio internacional y está en primera línea del cambio de ruta de los buques. Se analizan las implicaciones de la subida de las tarifas del transporte marítimo para los precios al consumo, y la manera en que esto afecta especialmente el PIB de los PEID y los PMA. Además, se describe la manera en que el seguimiento, la medición y la elaboración de informes sobre el rendimiento portuario pueden tomar el pulso al sector marítimo y contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluidos los relacionados con la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres. Se subraya la importancia de la facilitación del transporte y el comercio a través de los puertos y las conexiones con el interior para la sostenibilidad, la eficiencia y la resiliencia.

Estoy convencida de que esta edición del *Informe sobre el transporte marítimo* contribuirá a comprender mejor los principales acontecimientos, a informar los debates y a agilizar los avances hacia la sostenibilidad y la resiliencia del transporte marítimo, centrándose especialmente en el papel fundamental de los puntos de estrangulamiento marítimos.



Rebeca Grynspar
Secretaria General de la UNCTAD

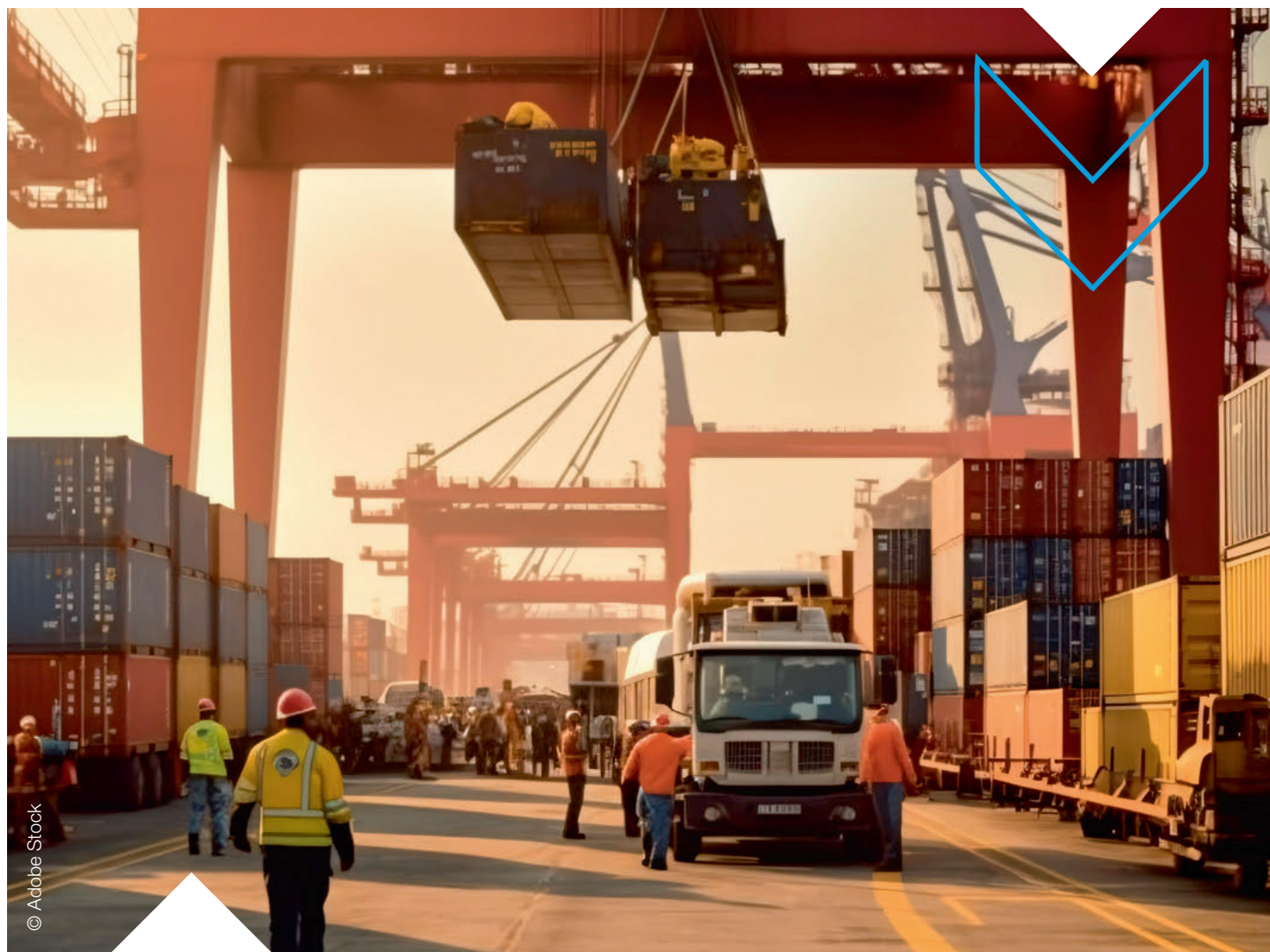




Índice

Prólogo.....	iii
Los flujos comerciales marítimos se recuperaron en 2023 y el comercio en toneladas-milla creció a un ritmo más rápido	1
Se prevé un crecimiento constante del comercio marítimo en 2024, pero persisten los vientos en contra	2
El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio globalizado, y la navegación fluida a través de los puntos de estrangulamiento marítimos es crucial	4
Los problemas en el mar Rojo, el canal de Suez y el canal de Panamá han trastornado las redes mundiales de transporte y comercio marítimos	5
Los fletes de transporte de contenedores alcanzan nuevos máximos en 2024	7
Los fletes de carga seca a granel siguen fluctuando	9
Los fletes petroleros suben pero permanecen muy volátiles en 2024	11
Si se mantienen, las subidas de los fletes pueden exacerbar la inflación en los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados y frenar el crecimiento económico.....	12
Es importante comprender los factores determinantes de los costos del transporte marítimo para mitigarlos	14
La capacidad de la flota naviera creció más rápido que el comercio marítimo en 2023.....	15
La capacidad de la flota mundial pertenece predominantemente a las economías desarrolladas, pero enarbola sobre todo pabellones de países en desarrollo	16
La flota mundial envejece; los objetivos ambientales se endurecen, pero los avances hacia la renovación de la flota siguen siendo lentos	17
Las escalas portuarias de contenedores y buques tanque en todo el mundo alcanzaron niveles récord en 2023	18
Los países asiáticos son los mejor conectados; Viet Nam registra el mayor aumento de la conectividad a largo plazo	19
Los indicadores clave son cruciales para el seguimiento, la medición y la notificación del rendimiento portuario	21
Se necesitan más esfuerzos para lograr la paridad de género en el sector portuario	23
La facilitación del comercio puede mejorar la conectividad de los puertos con el interior.....	24
Hay que aprovechar las soluciones de transporte intermodal para aumentar la eficiencia entre los puertos y el interior.....	24
Se deben tener en cuenta las implicaciones de los riesgos climáticos y meteorológicos para el derecho marítimo comercial	26
Hay que combatir las matriculaciones y registros fraudulentos de buques	27
Recomendaciones.....	28





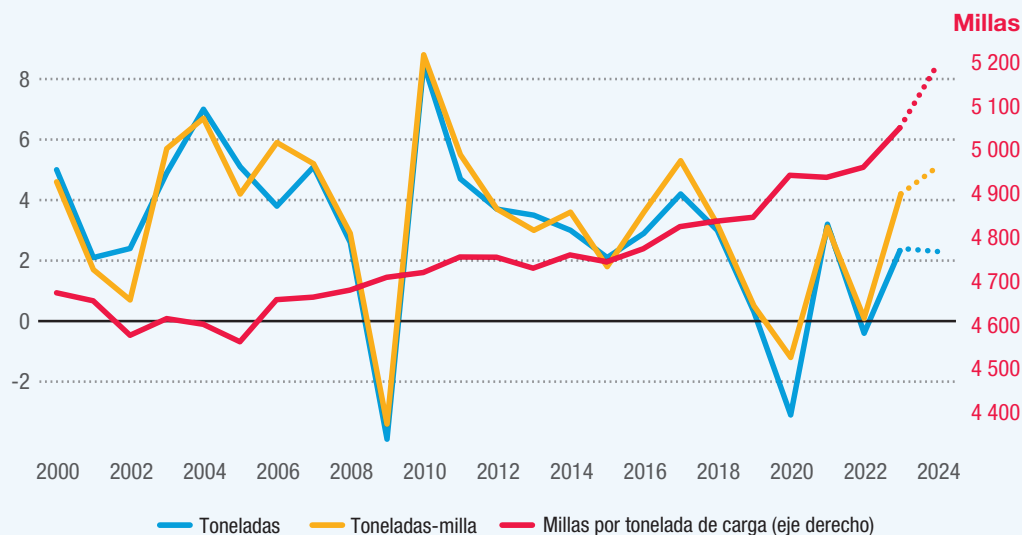
Los flujos comerciales marítimos se recuperaron en 2023 y el comercio en toneladas-milla creció a un ritmo más rápido

El comercio marítimo global repuntó en 2023, después de la contracción marginal del año anterior. Los volúmenes alcanzaron 12.292 millones de toneladas en 2023, lo que representó un aumento interanual del 2,4 %. El comercio en toneladas-milla (una medida de los envíos marítimos ajustados a la distancia) creció a un ritmo más rápido que el comercio en toneladas. El total estimado de toneladas-milla alcanzó 62.037 millones en 2023, lo que supone un aumento del 4,2 % respecto a 2022 (figura 1). El crecimiento se debió a la recuperación de la economía mundial, así como al aumento de la demanda provocado por el cambio de ruta de los buques. En conjunto, la guerra en Ucrania, las perturbaciones en el mar Rojo y la reducción del nivel del agua en el canal de Panamá han provocado que el transporte marítimo y el comercio se desplacen hacia rutas más largas. Las distancias medias recorridas por tonelada de carga siguieron aumentando en 2023, parte de una tendencia que comenzó unas dos décadas antes, con distancias que pasaron de un promedio de 4.675 millas en 2000 a 5.186 millas en 2024.



Figura 1

Crecimiento del comercio marítimo, en toneladas y toneladas-milla, y distancia media recorrida por tonelada de carga: el comercio recibe un impulso en 2023 y 2024 debido al cambio a rutas marítimas más largas
(Variación porcentual interanual)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network (serie cronológica, julio de 2024).

Nota: Las cifras relativas a 2024 son previsiones.

Se prevé un crecimiento constante del comercio marítimo en 2024, pero persisten los vientos en contra

Según las previsiones de la UNCTAD, el comercio marítimo total crecerá un 2 % en 2024, gracias a la fuerte demanda de grandes graneles como el mineral de hierro, el carbón, los cereales, el petróleo y las mercancías transportadas en contenedores. La UNCTAD también prevé que el comercio en contenedores repunte un 3,5 %, después del crecimiento del 0,3 % en 2023. El crecimiento previsto se ve respaldado por las tendencias de la economía mundial, cierta relajación de los vientos económicos en contra, como la inflación, y un aumento moderado de las exportaciones de una serie de proveedores de gas natural licuado, entre ellos la Federación de Rusia y los Estados Unidos de América.

Más allá de 2024, la UNCTAD espera que el comercio marítimo aumente en un promedio anual del 2,4 % entre 2025 y 2029, mientras que el comercio en contenedores se prevé que aumente un 2,7 %. Este crecimiento se verá además respaldado por los avances tecnológicos, la transición a energías más limpias y el desarrollo de las infraestructuras. El crecimiento previsto a mediano plazo dependerá de la evolución de los riesgos a la baja. Entre ellos figuran la guerra en Ucrania, el aumento de las tensiones geopolíticas y las incertidumbres económicas actuales.

En el lado positivo, se prevé que continúe la recuperación del comercio mundial de mercancías, impulsada por las exportaciones de las principales economías asiáticas, especialmente en el sector tecnológico. Sectores como la energía verde y los productos relacionados con la



inteligencia artificial están en expansión, al tiempo que apoyan el crecimiento del comercio. Las posibles bajadas de los tipos de interés en los Estados Unidos y la depreciación del dólar podrían aumentar la competitividad de las exportaciones estadounidenses, mientras que una moderación gradual de la inflación mundial y la mejora de las previsiones económicas podrían contribuir a un entorno más estable.

Es necesario vigilar la evolución de la relación entre la producción económica mundial y el comercio marítimo. En 2023 los volúmenes de comercio marítimo crecieron a un ritmo más lento que el producto interno bruto (PIB), tendencia diferente a la observada desde 2006 (figura 2). En esta relación influyen factores tanto estructurales como cíclicos, lo que plantea la cuestión de si podría producirse una disociación entre el comercio marítimo y el PIB.

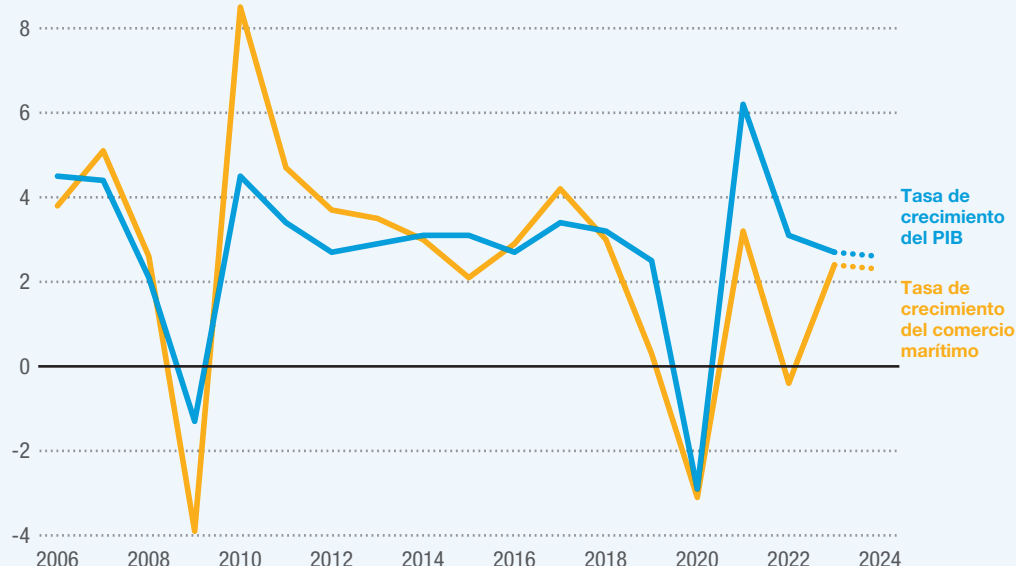
En 2010 se observó por primera vez un cambio en la relación entre el comercio de mercancías y el PIB, con un crecimiento del comercio a un ritmo relativamente más lento que el del PIB. Desde 2018 se ha hecho más evidente el debilitamiento de la relación entre el comercio marítimo y el PIB. También influyen las presiones inflacionistas —que afectaron negativamente el consumo de bienes intensivos en comercio—, la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), las recientes perturbaciones de las cadenas mundiales de suministro y un ritmo más lento de globalización del comercio de bienes en comparación con el de servicios. La agenda climática también está impulsando una reducción de las industrias intensivas en transporte marítimo, como las de combustibles fósiles. El creciente proteccionismo comercial y la mayor localización de las cadenas de suministro podrían limitar el crecimiento del comercio marítimo. Sin embargo, algunas estrategias de reducción de riesgos en la cadena de suministro podrían implicar distancias más largas, mientras que el aumento del comercio de bienes —vinculado a la transición hacia una energía más limpia— podría ser un factor compensatorio.



Figura 2

El comercio marítimo internacional y el producto interno bruto mundial evolucionan a la par, pero a un ritmo divergente

(Variación porcentual interanual)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD. Cifras del comercio marítimo basadas en datos de Clarksons Research Shipping Intelligence Network (serie cronológica, julio de 2024). Proyecciones de cifras del PIB basadas en datos de UNCTADstat y, para 2023 y 2024, en el cuadro I (crecimiento de la producción mundial, 1991-2024) de UNCTAD Trade and Development Report Update, abril de 2024.



El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio globalizado, y la navegación fluida a través de los puntos de estrangulamiento marítimos es crucial

El comercio marítimo ha resultado muy afectado por la nueva oleada de perturbaciones en el mar Rojo, el canal de Suez y el canal de Panamá. Estas perturbaciones han afectado el número de tránsitos diarios de buques, las rutas marítimas y las distancias recorridas por los buques y la carga. Los factores del cambio climático, los conflictos y las tensiones geopolíticas plantean algunos de los riesgos más importantes que enfrenta actualmente el comercio marítimo mundial. Estos factores han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de los puntos de estrangulamiento marítimos internacionales y siguen amenazando la fiabilidad de estas rutas cruciales, al tiempo que ejercen presión sobre las cadenas mundiales de suministro.

Los puntos de estrangulamiento marítimos son puntos críticos a lo largo de las rutas de transporte. Facilitan el paso de importantes volúmenes comerciales y conectan el mundo. Debido a la escasez de rutas alternativas, las perturbaciones en los puntos de estrangulamiento

repercuten negativamente en las cadenas de suministro y provocan consecuencias sistémicas que afectan la seguridad alimentaria, el suministro energético y la economía global.

Las perturbaciones de las rutas marítimas y los puntos de estrangulamiento también provocan cambios en la configuración de las redes y patrones comerciales. Por ejemplo, la guerra en Ucrania y la limitación del transporte marítimo en el mar Negro han llevado a Egipto a abastecerse de cereales en el Brasil o los Estados Unidos en lugar de en Ucrania, y los envíos de petróleo de la Federación de Rusia se han dirigido a China y la India en lugar de a Europa.

Desde 2023 los Estrechos Turcos han sufrido perturbaciones debidas a las tensiones geopolíticas, el aumento del tráfico marítimo, problemas ambientales y retos relacionados con las infraestructuras. En septiembre de 2023, Türkiye puso en marcha una normativa que incluye normas ambientales y protocolos de seguridad reforzados, y se han producido retrasos y congestiones en el período de adaptación a esta normativa.

El canal de Suez y el canal de Panamá sufrieron nuevas perturbaciones en 2023 y 2024 debido a las tensiones geopolíticas y a la reducción del nivel del agua, respectivamente. Mientras tanto, el conflicto actual en Oriente Medio ha aumentado el riesgo de perturbaciones en el estrecho de Ormuz, mientras que la piratería sigue afectando el estrecho de Malaca.

Los problemas en el mar Rojo, el canal de Suez y el canal de Panamá han trastornado las redes mundiales de transporte y comercio marítimos

Desde finales de noviembre de 2023, los ataques a buques en el mar Rojo han mermado la navegación en el estrecho de Bab el-Mandeb y el canal de Suez, obligando a las compañías navieras a desviarse por el cabo de Buena Esperanza. Al mismo tiempo, el canal de Panamá ha reducido los tránsitos diarios de buques debido a la sequía provocada por el cambio climático. Alrededor del 10 % del comercio marítimo mundial en volumen y del 22 % del comercio en contenedores cruzan anualmente el canal de Suez. El canal de Panamá facilita aproximadamente el 3 % del volumen del comercio marítimo mundial.

En junio de 2024, los tránsitos por el canal de Panamá y el canal de Suez se habían reducido en más de la mitad en comparación con los máximos alcanzados en diciembre de 2021 y mayo de 2023 (figura 3). La mayor parte del descenso en el canal de Suez se ha producido desde diciembre de 2023, con el inicio de las perturbaciones en el mar Rojo; los tránsitos de buques por el canal de Panamá han disminuido en los dos últimos años.

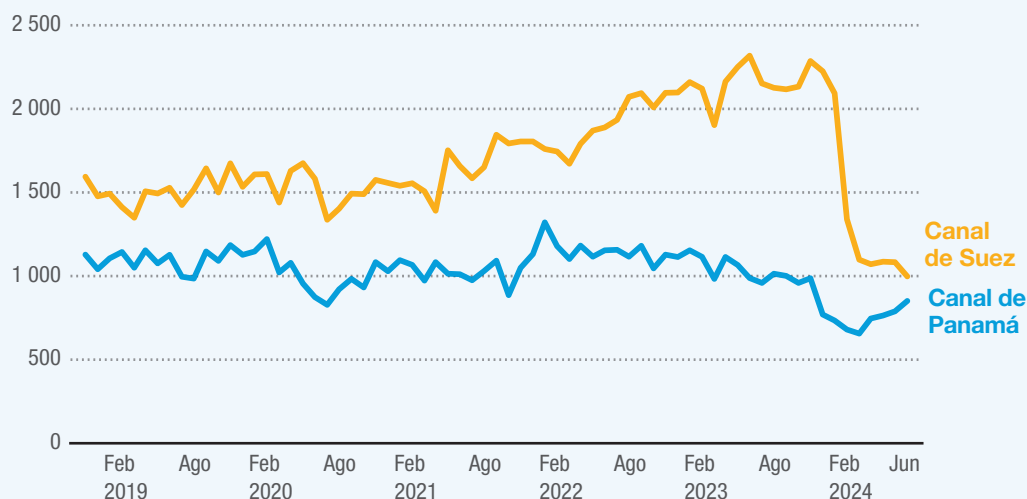
El desvío de los buques alrededor de África aumenta la distancia y prolonga los tiempos de tránsito, al tiempo que incrementa la demanda mundial de buques en un 3 % y la de portacontenedores en un 12 %. Esto refleja el aumento de la demanda de toneladas-milla para los buques y portacontenedores de todo el mundo en junio de 2024, en comparación con la demanda si no hubiera habido necesidad de evitar el mar Rojo y el canal de Suez. El desvío de los buques también provoca cambios operacionales e ineficiencias del mercado, como la congestión de los puertos y el aumento de los costos. Las rutas más largas aumentan los costos de los salarios de la tripulación, el fletamento, los seguros y el combustible. El cambio de ruta de los buques también amenaza la seguridad de la gente de mar, aumenta la exposición a incidentes de piratería, genera más emisiones de gases de efecto invernadero, dificulta el cumplimiento de las normas ambientales y crea problemas de gestión de la capacidad.

▼
Desde enero de 2024, la situación del canal de Panamá ha mejorado debido al inicio de la temporada de lluvias, combinado con las medidas de ahorro de agua aplicadas por la Autoridad del Canal de Panamá



Figura 3

Canales de Panamá y Suez: número de tránsitos de buques por mes



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

En un entorno operacional muy perturbado, deben hacerse esfuerzos para que los puntos de estrangulamiento marítimos y las cadenas de suministro sean resilientes y fiables. Para ello deben intervenir todas las partes interesadas, incluidos los Gobiernos, la industria del transporte marítimo, los gestores de las infraestructuras y las autoridades que gestionan los pasos marítimos. Entre las acciones clave figuran las siguientes:

- Utilizar la tecnología, los datos, la previsión de la demanda y los sistemas de alerta temprana para mejorar la preparación y optimizar la capacidad en los puntos de estrangulamiento.
- Empezar iniciativas de colaboración entre gestores, operadores y usuarios de los puntos de estrangulamiento marítimos para gestionar los riesgos y responder a las perturbaciones.
- Ampliar y combinar los modos de transporte para reducir la dependencia de los puntos de estrangulamiento y eludir las perturbaciones.
- Mejorar las infraestructuras, incluida la capacidad portuaria, los lugares de almacenamiento, los oleoductos y las instalaciones de toma de combustible, para reducir la congestión y crear reservas que reduzcan al mínimo las situaciones de falta de combustible o los retrasos causados por las perturbaciones.
- Velar por que se reconozca el papel de los trabajadores de la cadena de suministro y por que se les remunere adecuadamente; así se puede evitar la escasez de fuerza de trabajo en momentos críticos, que puede agravar las perturbaciones de la cadena de suministro.
- Evitar la dependencia de una única fuente de insumos diversificando el abastecimiento y los lugares de fabricación o las fuentes y tipos de combustible.
- Aumentar los niveles de existencias para mejorar la capacidad de absorción de las perturbaciones en la cadena de suministro.
- Diversificar las rutas marítimas para evitar la dependencia excesiva de un número limitado de puertos principales; elaborar planes de contingencia que prevean el uso de rutas y puertos alternativos.
- Aumentar la cooperación entre los actores de la cadena de suministro marítima para optimizar la eficiencia de la cadena de suministro, reducir los tiempos de tránsito y disminuir los costos de transporte.
- Mejorar la colaboración internacional.

Los fletes de transporte de contenedores alcanzan nuevos máximos en 2024

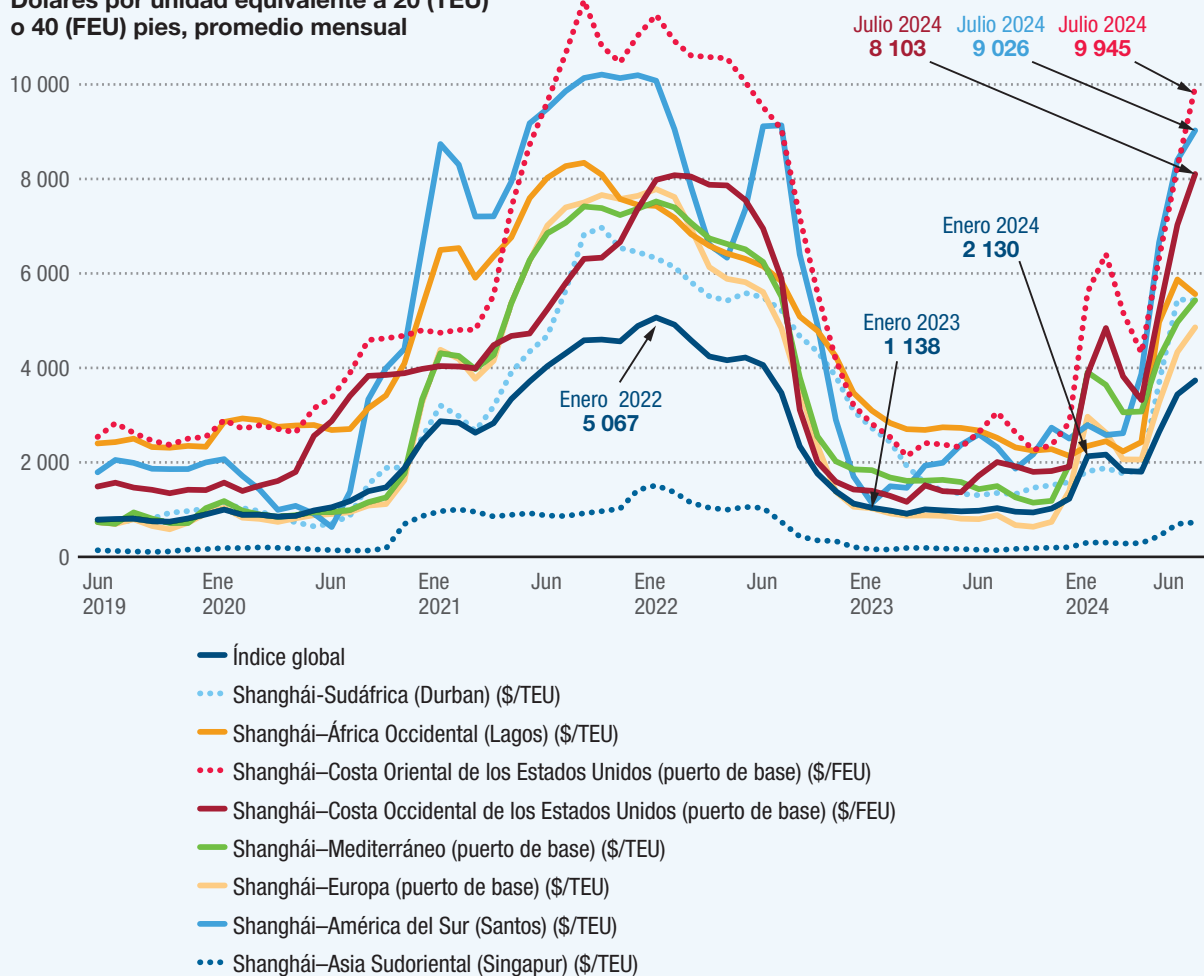
En 2023 los fletes de transporte marítimo de contenedores se estabilizaron tras los excepcionales máximos alcanzados en 2021 y 2022. El Índice de Fletes de Contenedores de Shanghái, principal indicador de las tarifas al contado del transporte de contenedores desde Shanghái (China) a varios puertos importantes de todo el mundo, se mantuvo relativamente estable en 2023, con un promedio de alrededor de 1.000 puntos (figura 4). Esta cifra contrasta con el pico de unos 5.067 puntos alcanzado en enero de 2022, aunque el índice volvió a repuntar a finales de 2023 debido a las perturbaciones en el mar Rojo y el canal de Suez que ampliaron las distancias medias recorridas por los buques.



Figura 4

Tarifas al contado del Índice de Fletes de Contenedores de Shanghái

Dólares por unidad equivalente a 20 (TEU)
o 40 (FEU) pies, promedio mensual



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network.



En enero de 2024, el Índice se situó en un promedio de 2.130 puntos, más del doble del nivel de diciembre de 2023, aunque más del 50 % por debajo del máximo alcanzado durante la pandemia de COVID-19. Los fletes volvieron a dispararse en mayo de 2024, alcanzando un promedio aproximado de 2.644 puntos, debido a las subidas generales de tarifas y a la coincidencia con la temporada alta del comercio de contenedores, junto con diversos costos adicionales, como los relacionados con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, los peajes del canal de Panamá y el aumento de las primas de seguro por riesgo de guerra. Los fletes al contado se vieron afectados en la mayoría de las rutas. Las tarifas de fletamento respondieron inicialmente con lentitud a la perturbación en el mar Rojo, pero empezaron a subir a partir de enero de 2024.

Desde mediados de diciembre de 2023 hasta junio de 2024, la demanda de capacidad adicional de portacontenedores aumentó alrededor de un 12 % como consecuencia del aumento de las distancias debido a las perturbaciones. Además de absorber el exceso de capacidad, los desvíos provocaron un aumento de la velocidad de los buques para cumplir los plazos de entrega (la velocidad de navegación aumentó aproximadamente un 25 %, de 16 a 20 nudos) y la triplicación de la toma de combustible, lo que a su vez incrementó los fletes y los costos de transporte.

A mediados de junio de 2024, la congestión portuaria significaba que en los buques anclados en los fondeaderos (zonas de aguas profundas, normalmente frente a las costas) esperaban 2,5 millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU). Esa cifra representaba el 8,4 % de la capacidad mundial y también contribuyó al aumento de los fletes.

Al principio de la perturbación en el mar Rojo había suficiente capacidad de contenedores en el mercado para manejar el tonelaje adicional necesario para desviarse por el cabo de Buena Esperanza. Sin embargo, cualquier otra perturbación podría afectar gravemente las cadenas de suministro y provocar un aumento adicional de los fletes.

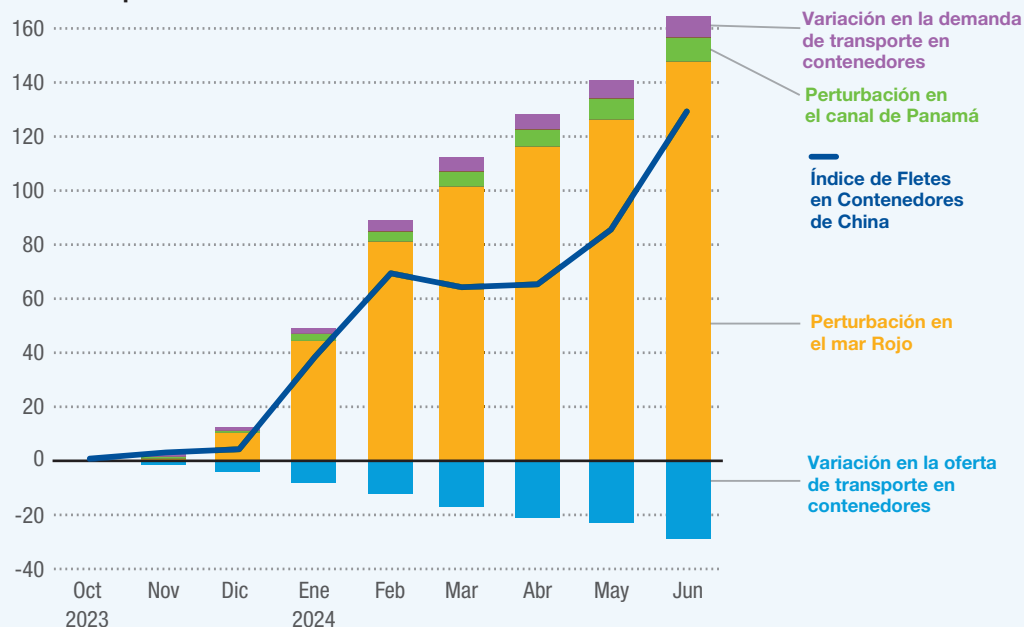
El análisis de la UNCTAD muestra que, entre octubre de 2023 y junio de 2024, las perturbaciones en el mar Rojo y el canal de Suez tuvieron un mayor impacto en el Índice de Fletes en Contenedores de China, indicador clave de los fletes del transporte marítimo de contenedores. Esta perturbación contribuyó en 148 puntos porcentuales al aumento acumulado del 120 % del Índice (figura 5). La perturbación en el canal de Panamá también contribuyó al aumento del Índice, pero en menor medida, con 9 puntos porcentuales. El impacto de estas perturbaciones en los fletes de contenedores fue compensado en parte por el aumento de la capacidad de oferta de los buques portacontenedores; cuando el desvío de los buques para evitar los puntos de estrangulamiento marítimos aumentó las distancias recorridas y la demanda de capacidad de carga, el mercado lo absorbió utilizando la capacidad adicional disponible. La capacidad adicional mitigó la subida del Índice en aproximadamente un 30 %.



Figura 5

Índice de Fletes en Contenedores de China y desglose

Variación porcentual acumulada



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network y en Maritech Services Limited, Sea.

Notas: Variaciones acumuladas desde octubre de 2023. Desestacionalizadas. La suma de los cuatro componentes presentados no coincide totalmente con el impacto combinado porque "otros" impactos logísticos no están incluidos en la cifra.

Los fletes de carga seca a granel siguen fluctuando

El mercado de fletes de carga seca a granel experimentó una gran volatilidad en 2023, con tarifas generalmente más bajas que en años anteriores. El Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico, que mide los costos de transporte marítimo de materias primas como el carbón, el mineral de hierro y los cereales, se situó en un promedio de 1.398 puntos en 2023. Esta cifra es inferior al promedio de 2022 (1.930) y se aproxima al promedio decenal (1.318) (figura 6). En el primer semestre de 2024, el Índice alcanzó un promedio de 1.867 puntos, frente a los 1.142 del mismo período de 2023. Se prevé que el Índice sea más de un 34,5 % superior para todo el año, en comparación con el promedio de 2023. Estas tendencias reflejan las continuas perturbaciones en los dos puntos de estrangulamiento marítimos del mar Rojo y el canal de Panamá, así como factores de la oferta y la demanda como la demanda de graneles secos de China y las posibles perturbaciones meteorológicas que afectan a exportadores clave como Australia, el Brasil e Indonesia.





Figura 6

Máximos y mínimos del Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

Según el análisis de la UNCTAD, el impacto de la perturbación en el canal de Panamá en los fletes de carga seca a granel alcanzó su punto máximo en enero de 2024, contribuyendo con 49 puntos porcentuales al aumento acumulado del 45 % del Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico entre noviembre de 2023 y enero de 2024 (figura 7). La subida de los fletes se ralentizó significativamente entre abril de 2024 y junio de 2024, a medida que disminuían las restricciones en el canal. La perturbación en el mar Rojo ha tenido un impacto menor en los fletes de carga seca a granel, contribuyendo en 26 puntos porcentuales al aumento del índice en marzo de 2024. El impacto de la perturbación en el canal de Panamá en los fletes de carga seca a granel fue más pronunciado, en parte porque el comercio en contenedores puede utilizar el puente terrestre norteamericano, mientras que el comercio de carga seca a granel no puede transportarse fácilmente por esa ruta alternativa.

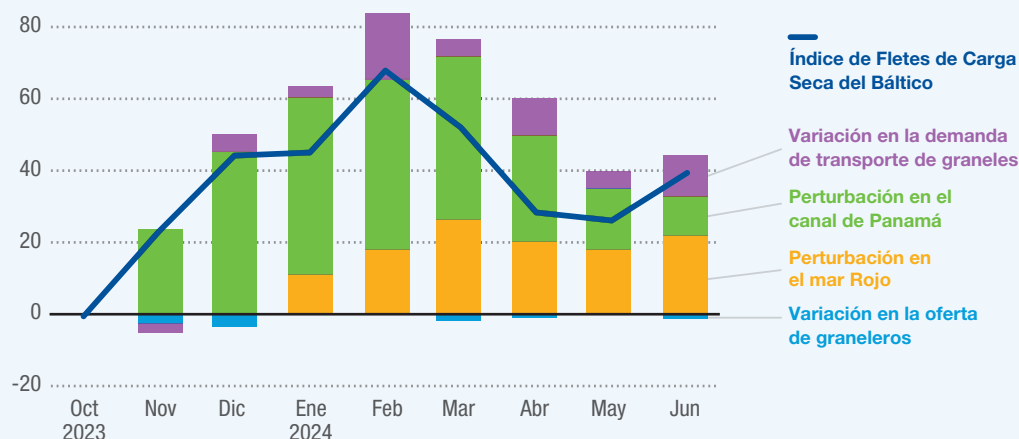




Figura 7

Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico y desglose

Variación porcentual acumulada



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network y en Maritech Services Limited, Sea.

Notas: Variaciones acumuladas desde octubre de 2023. Desestacionalizadas. La suma de los cuatro componentes presentados no coincide totalmente con el impacto combinado porque "otros" impactos logísticos no están incluidos en la cifra.

Los fletes petroleros suben pero permanecen muy volátiles en 2024

En 2023 los fletes petroleros bajaron, pero se mantuvieron en un nivel elevado y con una gran volatilidad. En esta tendencia influyeron los efectos de la geopolítica, el desvío de la carga desde la Federación de Rusia, el aumento de las distancias, el descenso de la oferta de la Organización de Países Exportadores de Petróleo Plus, el crecimiento de la oferta de petróleo del Atlántico, las normativas ambientales, la incertidumbre económica y el modesto crecimiento de la flota de buques tanque.

Las utilidades al contado de los buques tanque de crudo (pagos obtenidos por los buques tanque de crudo por viaje) superaron a los de los buques tanque para productos petrolíferos (buques que transportan productos refinados del petróleo, como el combustible diésel). Las utilidades medias al contado de los buques tanque de crudo aumentaron hasta 53.541 dólares diarios en 2023, un 21 % más que en 2022, mientras que las utilidades de los buques tanque para productos petrolíferos disminuyeron un 14 % hasta 32.181 dólares diarios, todavía por encima del promedio decenal debido a las mayores distancias de viaje y al crecimiento limitado de la flota (figura 8). Las menores utilidades al contado en junio y agosto de 2024 reflejan factores estacionales, una menor demanda de importación de crudo en China y una reducción de las exportaciones de productos petrolíferos de la Federación de Rusia. Los mercados de buques tanque siguen a un alto nivel, con utilidades por encima de los promedios a largo plazo.

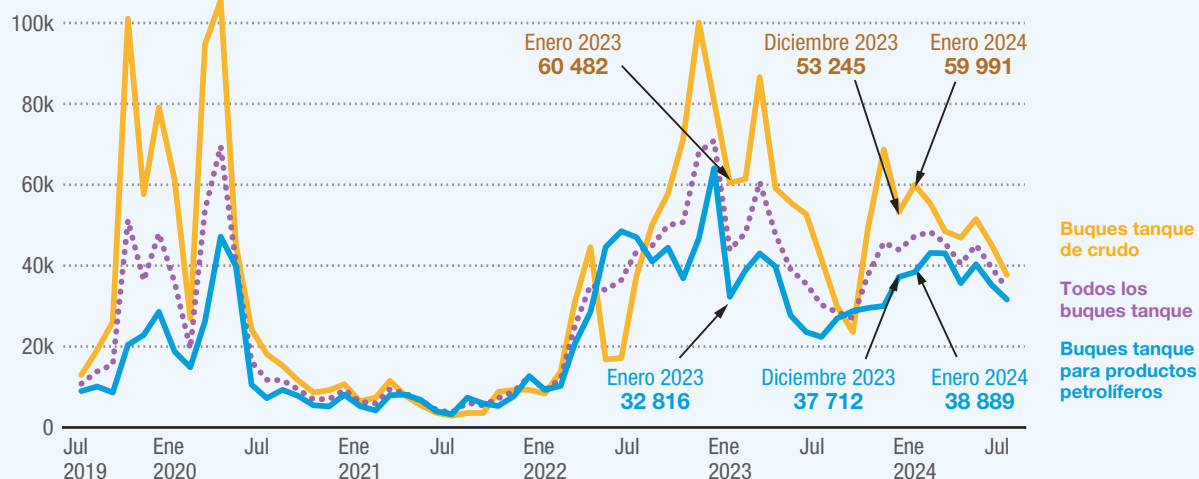




Figura 8

Utilidades medias de los buques tanque de crudo y para productos petrolíferos, muy volátiles en 2023 y 2024

Dólares por día



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

Nota: Utilidades medias en toda la gama de tamaños de buques tanque, ponderadas por el número de buques de cada sector.

Si se mantienen, las subidas de los fletes pueden exacerbar la inflación en los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados y frenar el crecimiento económico

Para finales de 2025 se prevé que los niveles mundiales de precios al consumo aumenten un 0,6 % debido a las perturbaciones en el mar Rojo y el canal de Panamá (figura 9). La UNCTAD da por supuesto que el impacto combinado en los fletes de las dos perturbaciones —una contribución de 157 puntos porcentuales al aumento del Índice de Fletes en Contenedores de China y de 33 puntos porcentuales al aumento del Índice de Fletes de Carga Seca del Báltico entre octubre de 2023 y junio de 2024— se mantendrá a lo largo del período. Esta hipótesis es conservadora, ya que los fletes ya han seguido aumentando en junio de 2024. Si los fletes suben más allá de la hipótesis actual, el impacto en los precios al consumo mundiales será mayor que el previsto en el presente análisis.



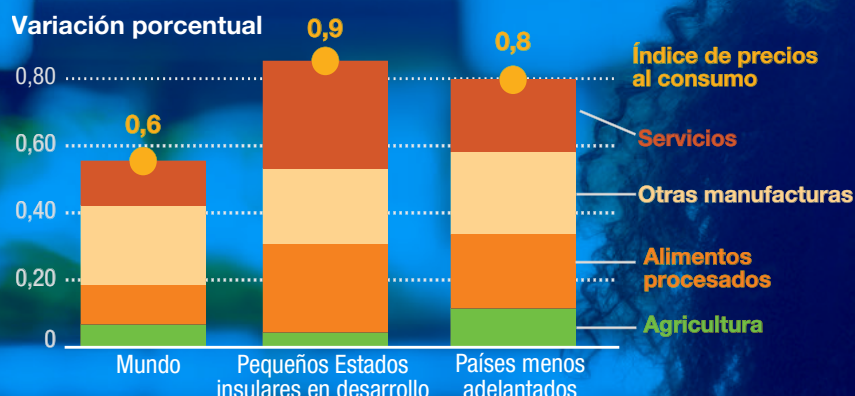
Las economías de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) serían las más afectadas, con un impacto simulado en los precios al consumo del 0,9 %, ya que dependen del transporte marítimo. Se prevé que los precios de los alimentos procesados aumenten un 1,3 % en los PEID, lo que contribuirá en 0,26 puntos porcentuales al incremento general de los precios al consumo, ya que los PEID dependen en gran medida de las importaciones de alimentos procesados por vía marítima. Se prevé que en los países menos adelantados (PMA) la subida de los precios al consumo sea del 0,8 %, superior al promedio mundial. De este aumento, solo los precios de los alimentos agregarán 0,34 puntos porcentuales. Esto pone de relieve el importante riesgo para la seguridad alimentaria de los PEID y los PMA asociado a las perturbaciones en los puntos de estrangulamiento mundiales. Se prevé que el PIB real disminuya un 0,06 % en todo el mundo, con un impacto negativo en los PEID dos veces superior al promedio mundial. Los PEID dependen del comercio marítimo y tienen una capacidad limitada para sustituir los bienes importados mediante la producción nacional.



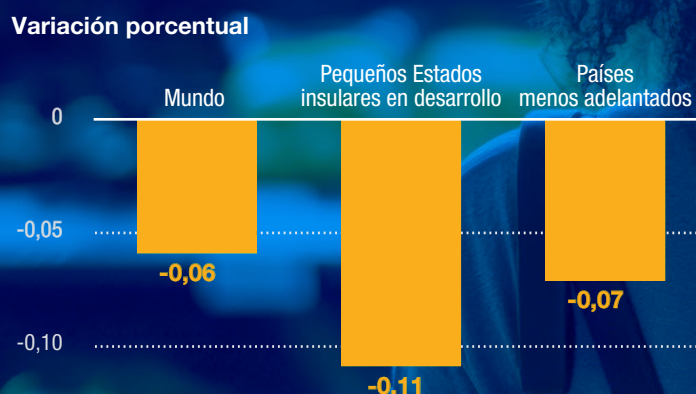
Figura 9

Impacto del aumento de los fletes de transporte marítimo debido a las perturbaciones en el mar Rojo y el canal de Panamá en los niveles de precios al consumo y el producto interno bruto real

a) Impacto en el índice de precios al consumo y desglose



b) Impacto en el producto interno bruto real



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en la base de datos de la versión 11 del GTAP y en otros datos proporcionados por Clarksons Research Shipping Intelligence Network y Maritech Services Limited, Sea.
Notas: Mediana del impacto en todas las economías del grupo económico respectivo.



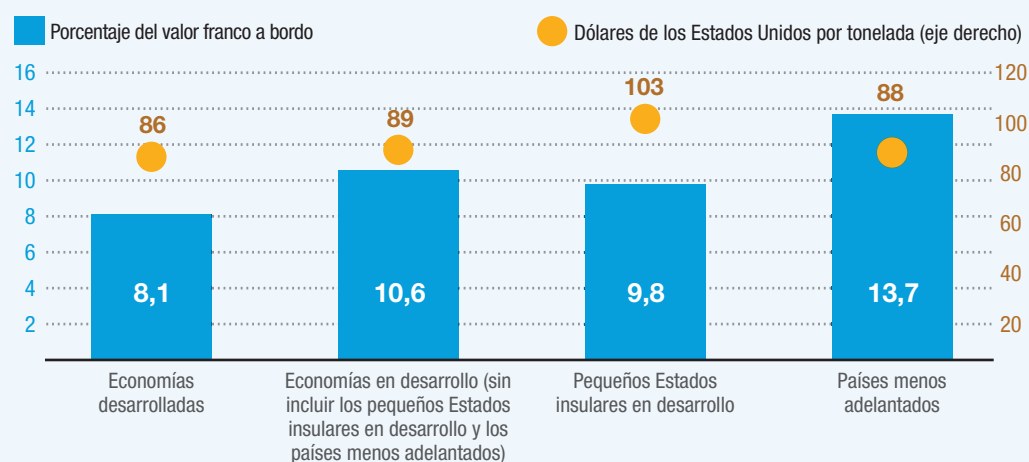
Es importante comprender los factores determinantes de los costos del transporte marítimo para mitigarlos

Los datos de la UNCTAD muestran que, entre 2016 y 2021, las economías desarrolladas tuvieron los costos de transporte marítimo más bajos, con un 8,1 % del valor franco a bordo (FOB) (el costo de las mercancías antes de ser cargadas en un buque). En cambio, los PMA se enfrentaron a los costos medios más elevados, un 13,7 % del valor FOB. Las economías en desarrollo, excluidos los PEID y los PMA, tuvieron unos costos de transporte marítimo del 10,6 %, y los PEID del 9,8 % (figura 10). Si el nivel inicial de los costos de transporte en un país es del 10,6 % del valor FOB (cifra habitual en las economías en desarrollo, excluidos los PEID y los PMA), el aumento de la relación entre la inversión en infraestructuras de transporte marítimo y las exportaciones desde el rango percentil más bajo (0 a 20) a un rango más alto (60 a 80) podría reducir los costos de transporte en 1,2 puntos porcentuales. Los costos de transporte pasarían entonces del 10,6 % del valor FOB al 9,4 %.



Figura 10

Mediana de los costos de transporte marítimo de mercancías importadas por grupo económico, 2016-2021: los países menos adelantados son los que más pagan



Fuente: UNCTAD y Banco Mundial, Trade-and-Transport Dataset.

Nota: Los costos de transporte (porcentaje del valor franco a bordo y dólares de los Estados Unidos por tonelada) se calculan mediante los dos pasos siguientes: a) los costos de transporte de cada economía de destino en un año concreto se calculan mediante un promedio ponderado de todos los productos básicos y todos los asociados comerciales (economías de origen); b) los costos de transporte se agregan tomando las medianas de todos los años y economías de destino dentro de los grupos económicos respectivos.



La capacidad de la flota naviera creció más rápido que el comercio marítimo en 2023

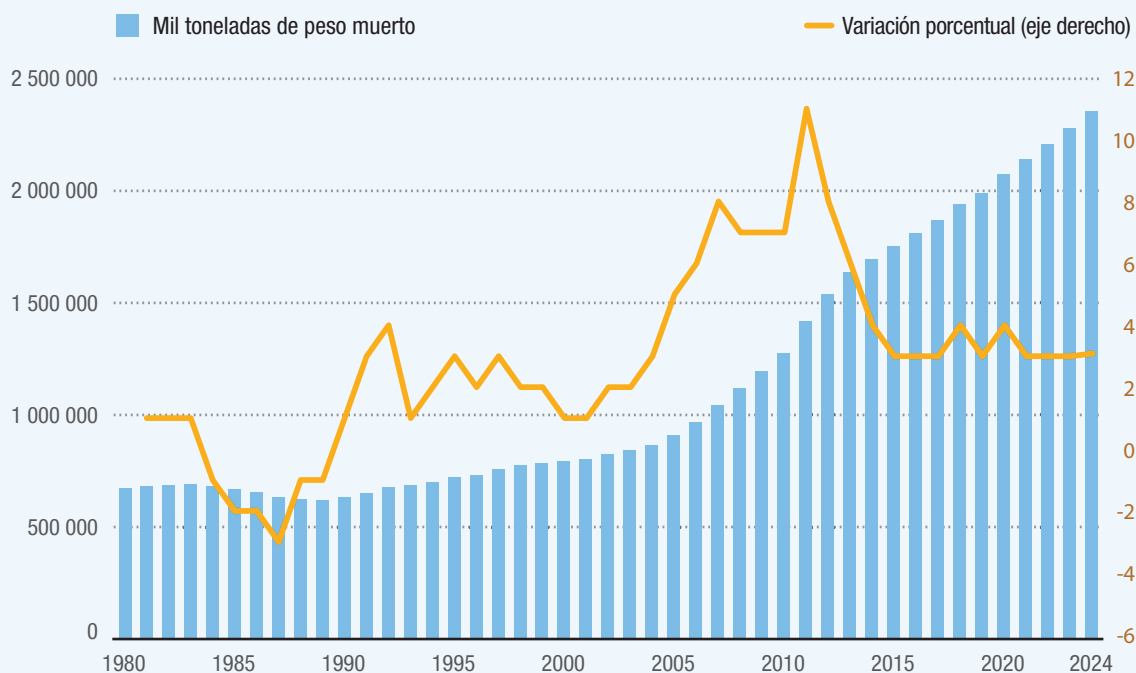
La flota mundial creció un 3,4 % en 2023, más rápido que el comercio marítimo pero por debajo del crecimiento medio de la flota entre 2005 y 2023 (figura 11). La capacidad total de carga alcanzó los 2.400 millones de toneladas, impulsada por el crecimiento de los portacontenedores y los buques de transporte de gas natural licuado. Los graneleros y los petroleros siguieron representando la mayor parte de la capacidad de la flota naviera mundial.

El cambio de ruta de los buques ha hecho que aumenten las distancias recorridas y la demanda de capacidad naviera. Esto ha contribuido a absorber el exceso de capacidad naviera imperante y a aplazar los problemas de gestión del exceso de capacidad. Sin embargo, cuando se ralentice el desvío de buques, es probable que vuelvan los problemas de exceso de capacidad.



Figura 11

Tendencias en el crecimiento anual de la flota mundial: la capacidad sigue creciendo en 2023 y 2024, pero por debajo del promedio a largo plazo



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en Clarksons Research Shipping Intelligence Network.

La capacidad de la flota mundial pertenece predominantemente a las economías desarrolladas, pero enarbola sobre todo pabellones de países en desarrollo

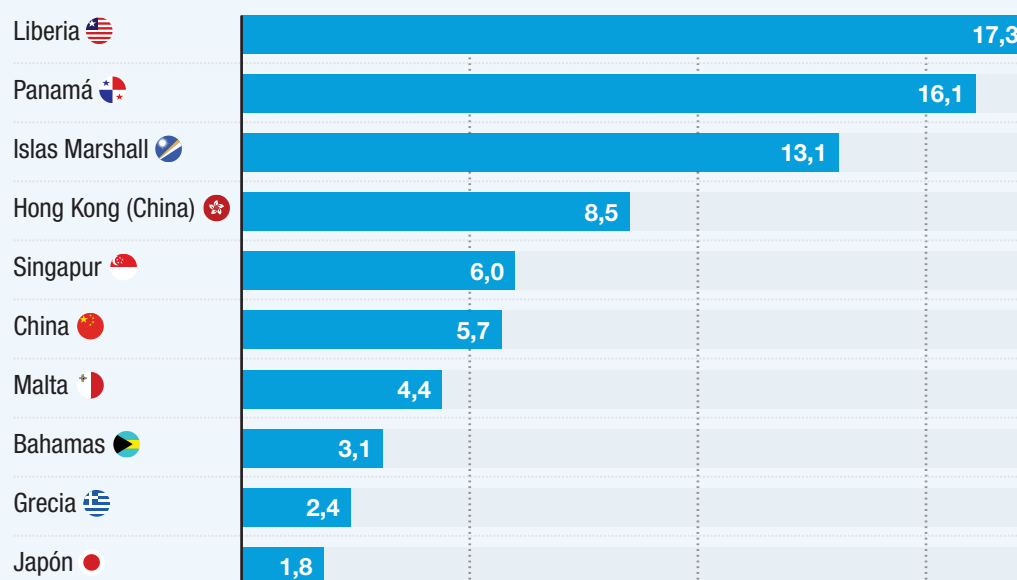
En 2023, los 35 principales registros de pabellón representaban el 94 % de la flota mundial. Dieciocho de los principales registros procedían de economías en desarrollo y representaban el 76 % de la capacidad naviera. Los 10 pabellones principales abarcan más del 78 % de la capacidad mundial y pertenecen a países que cuentan con registros tanto abiertos (es decir, que permiten el registro de buques de propiedad extranjera) como nacionales (figura 12). La propiedad de la flota mundial se concentra en las economías desarrolladas, aunque algunas economías en desarrollo también figuran en la lista de los 10 primeros países y territorios propietarios de buques (figura 13).



Figura 12

Diez pabellones principales, por toneladas de peso muerto, porcentaje del total mundial, al 1 de enero de 2024

(Porcentaje)



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

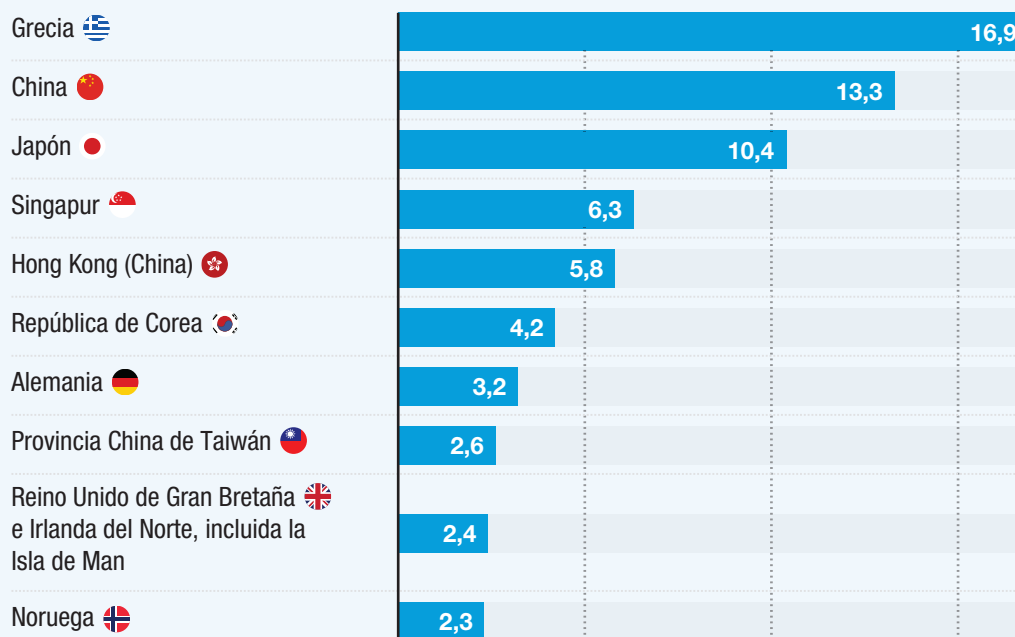




Figura 13

Diez principales países propietarios de buques del mundo, por toneladas de peso muerto, porcentaje del total mundial, al 1 de enero de 2024

(Porcentaje)



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

La flota mundial envejece; los objetivos ambientales se endurecen, pero los avances hacia la renovación de la flota siguen siendo lentos

A principios de 2024, la cartera mundial de pedidos de buques se situaba en un moderado 12 % de la capacidad activa de la flota mundial. Destacaban los pedidos de buques de doble combustible, y continuaba la adopción de tecnologías de ahorro de energía. Alrededor del 50 % del tonelaje bruto encargado podía adaptarse para el uso de combustibles alternativos y más del 14 % ya podía utilizar combustibles alternativos.

La actual incertidumbre sobre los combustibles y la tecnología del futuro, las limitaciones de capacidad de los astilleros mundiales, los elevados costos de construcción, los bajos niveles de actividad de desguace de buques y el aumento de la demanda ajustada a la distancia están retrasando las decisiones de los armadores sobre la renovación de la flota. En 2023 y el primer semestre de 2024, la actividad de desguace de buques siguió siendo baja, ya que los fletes



eran altos y se encontraban nuevas oportunidades de empleo para los buques más antiguos, derivadas del cambio de ruta de los buques.

Las tendencias de la capacidad mundial de construcción naval también influyen en las pautas de renovación de la flota. La capacidad mundial de los astilleros está actualmente desequilibrada, con algunos sobrecargados y otros infrautilizados. En 2023, China, el Japón y la República de Corea seguían dominando el mercado de la construcción naval y representaban alrededor del 95 % de la producción mundial. En 2023, por primera vez, China suministró más del 50 % del tonelaje construido.

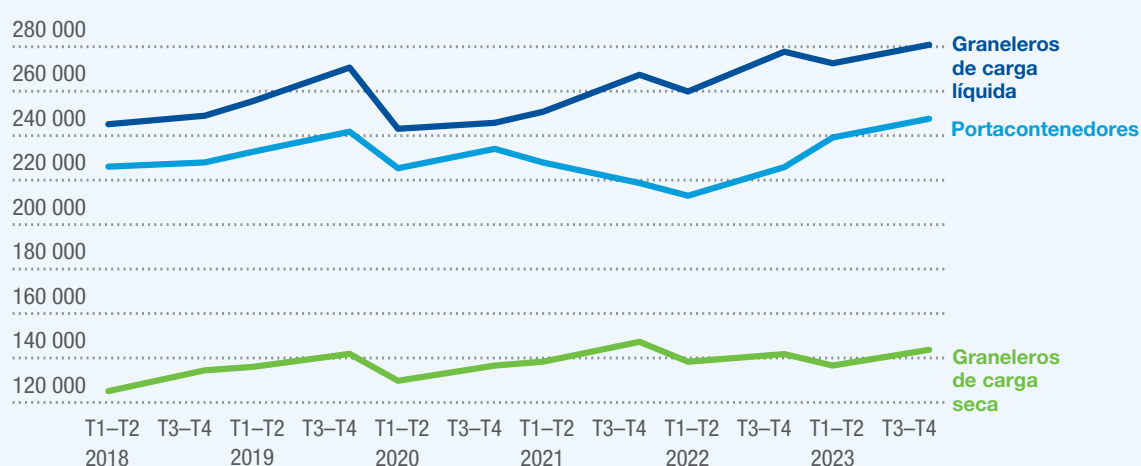
Las escalas portuarias de contenedores y buques tanque en todo el mundo alcanzaron niveles récord en 2023

En 2023 y principios de 2024 aumentaron las escalas portuarias y la actividad de manipulación de carga, y mejoró la conectividad del transporte marítimo. Las escalas portuarias de portacontenedores repuntaron y alcanzaron niveles récord en 2023, tras un descenso en 2021 y en el primer semestre de 2022. Las escalas aumentaron hasta casi 250.000 en el segundo semestre de 2023 (figura 14). Las escalas de buques tanque también aumentaron, mientras que las visitas portuarias de graneleros de carga seca se mantuvieron estables.



Figura 14

Escalas portuarias por semestre, total mundial



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos facilitados por MarineTraffic.

Nota: Buques de tonelaje bruto igual o superior a 1.000 t.

Abreviación: T, trimestre.





Los países asiáticos son los mejor conectados; Viet Nam registra el mayor aumento de la conectividad a largo plazo

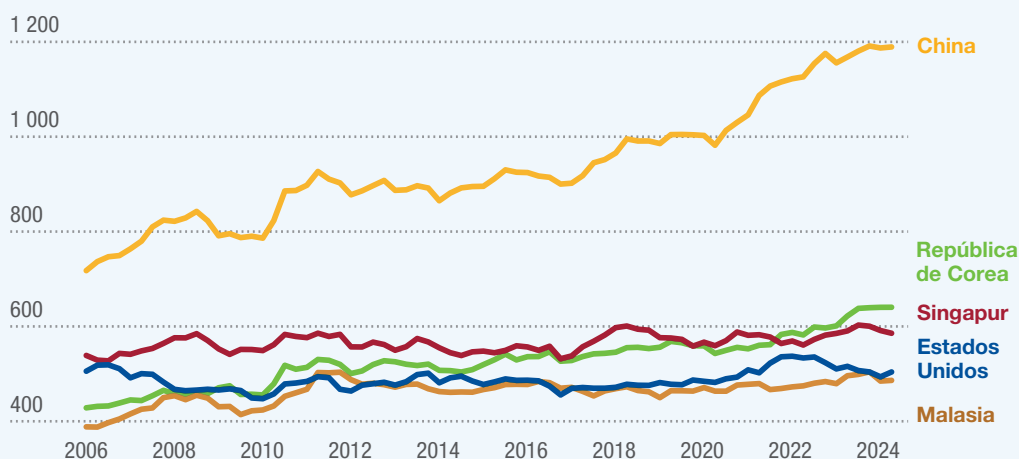
En el segundo trimestre de 2024, varios países asiáticos siguieron figurando entre los diez países mejor conectados en el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea, con China en primer lugar, seguida de la República de Corea y Singapur (figura 15). Los Estados Unidos ocupaban el cuarto lugar, mientras que los países europeos más conectados eran España, el Reino Unido y el Reino de los Países Bajos. Los mayores aumentos en las diez primeras economías se observaron en Viet Nam (casi el triple), China (66 %) y la República de Corea (50 %). En los tres casos, la mejora en la clasificación se debió al aumento del tamaño de los buques, la capacidad desplegada, el número de proveedores de servicios y las escalas semanales.



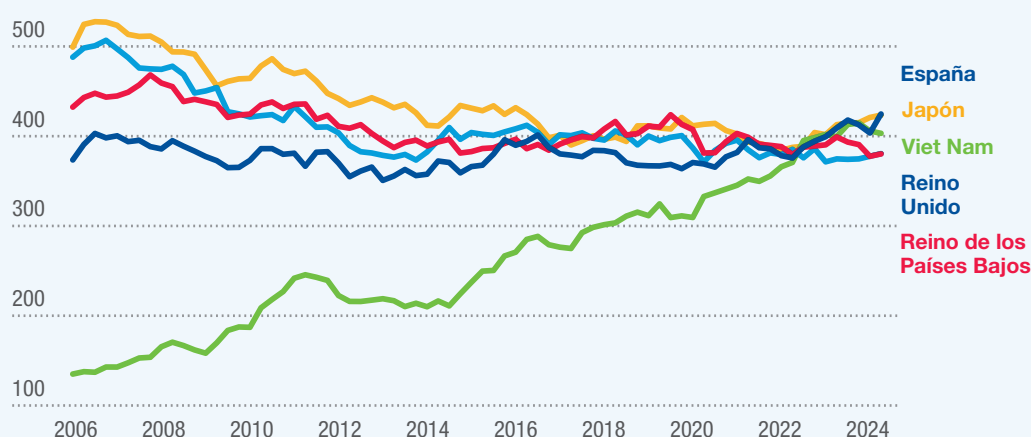
Figura 15

Diez primeras economías del Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea

Economías en los puestos 1° a 5°



Economías en los puestos 6° a 10°



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos facilitados por MDS Transmodal.

Nota: El Índice se fija en 100 para el valor medio de la conectividad del país en el primer trimestre de 2023.

La conectividad media de los PEID, excluidos los PEID con funciones portuarias centrales, como la República Dominicana, Jamaica, Mauricio y Singapur, es más de diez veces inferior a la conectividad media del resto del mundo (países distintos de los PEID, República Dominicana, Jamaica, Mauricio y Singapur). En los diez últimos años, el promedio del Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea de los PEID (excluyendo a la República Dominicana, Jamaica, Mauricio y Singapur) ha disminuido un 9 % y el promedio del Índice del resto del mundo (países distintos de los PEID, República Dominicana, Jamaica, Mauricio y Singapur) ha aumentado un 7 %.



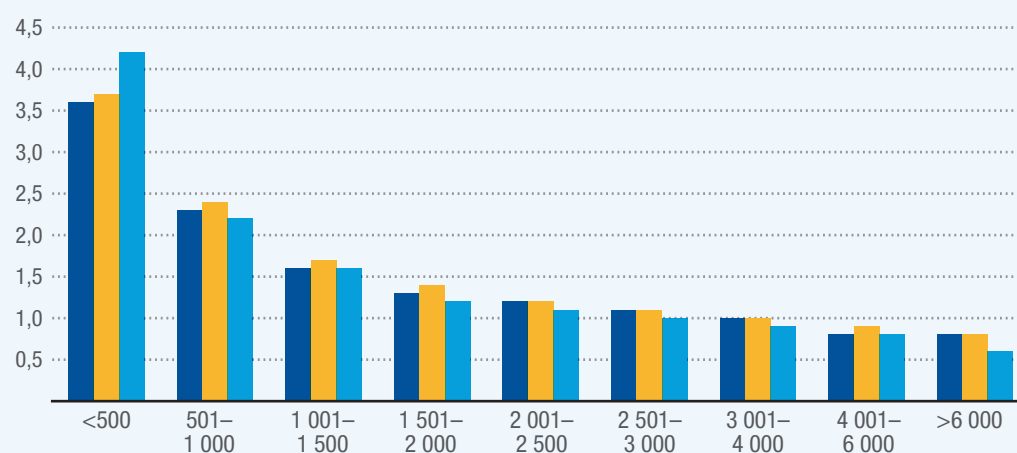
Los contenedores se mueven con mayor rapidez en los buques de mayor tamaño, sobre todo porque los puertos más grandes suelen encargarse de las actividades de transbordo y utilizan operaciones paralelas de grúa y automatización (figura 16).



Figura 16

Tiempo medio necesario para mover un contenedor por escala portuaria, por tamaño de escala, 25 primeras economías

■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de S and P Global Port Performance Programme.

Nota: Nueve categorías de tamaño de escala basadas en el número total de contenedores movidos durante una escala portuaria, independientemente del tamaño del contenedor, que van desde <500 movimientos (primera categoría) a >6.000 movimientos (última categoría).

Los indicadores clave son cruciales para el seguimiento, la medición y la notificación del rendimiento portuario

En 2023 TrainForTrade revisó la gama de indicadores y medidas utilizados para evaluar el rendimiento portuario en todo el mundo, y añadió tres nuevas categorías: gobernanza, resiliencia y sostenibilidad ambiental. Los indicadores de rendimiento portuario seleccionados entre 2016 y 2023 en todos los miembros del cuadro de mando de rendimiento portuario se muestran en la figura 17. En cuanto al componente financiero, por ejemplo, algunos puertos han mostrado un crecimiento imprevisible, pero han mantenido márgenes operativos estables. En 2023 las utilidades antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones como proporción de los ingresos totales se situaron en el 51 %, con un rendimiento mediano por tonelada de 4,4 dólares. Las tasas portuarias (ingresos por cargas y buques procedentes de los cánones de infraestructura) se mantuvieron dentro de una horquilla constante, en el 45 % de los ingresos totales, frente al 44 % en 2022.





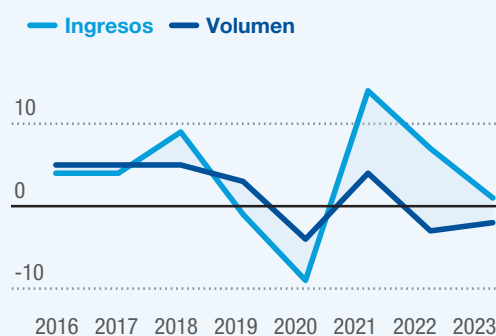
Figura 17

Indicadores de rendimiento portuario seleccionados del cuadro de mando integral portuario, valor mediano de todas las entidades informantes

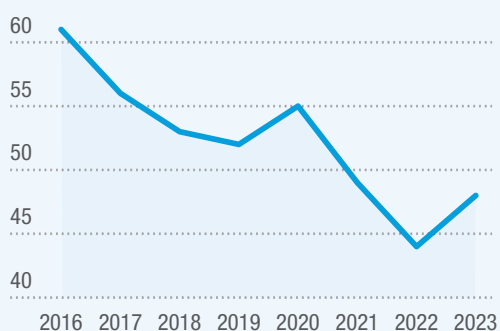
EBITDA como proporción de los ingresos
(Porcentaje)



Volumen e ingresos
(Variación porcentual, mediana)



Derechos portuarios como proporción
de los ingresos
(Porcentaje)



Ingresos brutos por tonelada
(Dólares de los Estados Unidos)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de las entidades portuarias que informan al cuadro de mando integral portuario.

Nota: Los valores de volumen e ingresos se calculan como la mediana de la variación porcentual interanual en todos los puertos, para minimizar el sesgo debido a la disponibilidad de datos de las entidades portuarias informantes. Datos resumidos sin aplicar ninguna metodología para tratar los datos que faltan.

Abreviación: EBITDA = utilidades antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones.



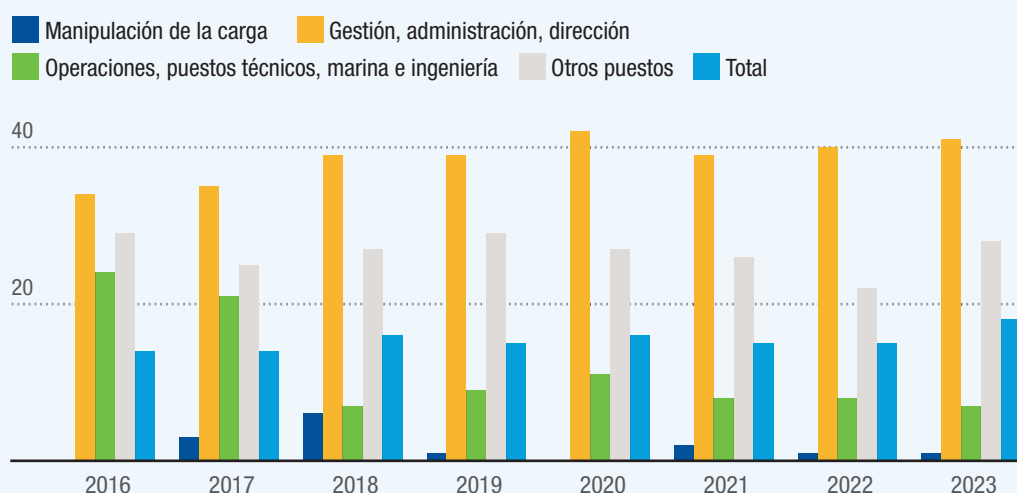
Se necesitan más esfuerzos para lograr la paridad de género en el sector portuario

En 2023 la proporción media de mujeres empleadas en los puertos era del 18 % (figura 18). En los puestos directivos y administrativos, el porcentaje era del 41 %. Muchas categorías laborales siguen necesitando mejores estrategias para atraer a más mujeres a estos puestos.



Figura 18

Participación de las mujeres en la fuerza de trabajo portuaria, mediana de todos los puertos



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de las entidades portuarias que informan al cuadro de mando integral portuario.

Nota: Datos resumidos sin aplicar ninguna metodología para tratar los datos que faltan.





La facilitación del comercio puede mejorar la conectividad de los puertos con el interior

La facilitación del comercio y del transporte de tránsito puede mejorar la conectividad de los puertos con el interior y el rendimiento de los puertos marítimos. Pueden lograrse eficiencias aplicando medidas de facilitación del comercio y el transporte como las descritas en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

Las mejoras pueden consistir en agilizar los procesos aduaneros y de conformidad comercial. Entre ellas figuran la automatización de los procedimientos aduaneros y de conformidad comercial (por ejemplo, mediante ventanillas únicas), la aplicación de un programa de operadores autorizados, la disponibilidad de sistemas de tránsito eficientes, la reducción del tiempo de despacho de la carga, la mejora de la coordinación entre los sectores público y privado y el refuerzo de la cooperación regional.

Hay que aprovechar las soluciones de transporte intermodal para aumentar la eficiencia entre los puertos y el interior

La integración de distintos modos de transporte permite el movimiento fluido de la carga. El uso de contenedores hace más fluido el transporte multimodal, reduce la congestión en los puertos y minimiza los tiempos de tránsito. Sin embargo, los largos plazos de entrega de los contenedores vacíos siguen siendo motivo de preocupación, ya que interrumpen las operaciones y aumentan los costos.

Los corredores de transporte pueden ayudar a resolver algunos de estos problemas, ya que mejoran la conectividad del transporte y contribuyen a la integración del mercado y la cadena de suministro, al tiempo que se centran generalmente en las necesidades de los países sin litoral.





Los puertos secos actúan como extensiones en el interior de los puertos marítimos, gestionando la carga, el almacenamiento y las inspecciones reglamentarias lejos de los puertos marítimos. Esta descentralización beneficia a los países sin litoral. Por ejemplo, la red de puertos secos de China y los depósitos interiores de contenedores de la India han contribuido a mejorar el comercio (figura 19).

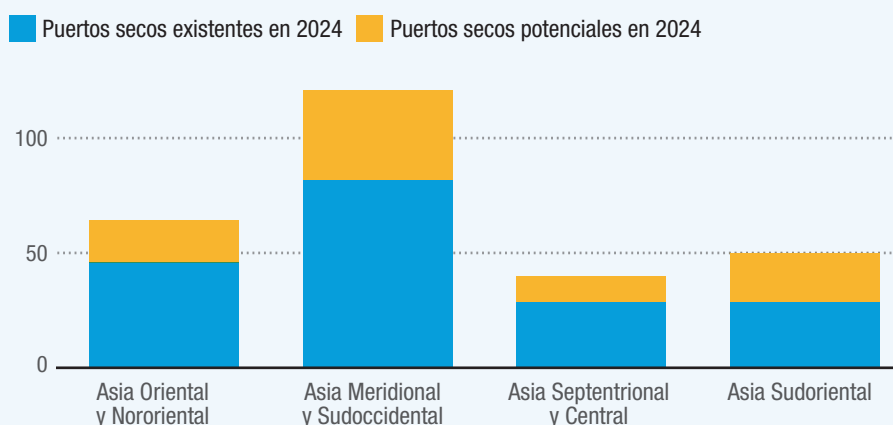
Es crucial invertir en infraestructuras e instalaciones de corredores de transporte como puertos secos, depósitos interiores de contenedores y redes de transporte terrestre. Las asociaciones público-privadas pueden ayudar a conseguir la construcción de infraestructuras de calidad, atraer la inversión privada, aprovechar los conocimientos técnicos y colmar las lagunas en materia de infraestructuras. Sin embargo, la participación del sector privado plantea retos a los reguladores, que deben garantizar la competitividad de los mercados.

También es importante reducir al mínimo las estructuras de mercado que impiden la conectividad del interior, como los regímenes de reserva de carga para las empresas de transporte por carretera y las restricciones cuantitativas y los regímenes de precios para el transporte interior.



Figura 19

Número de puertos secos en Asia y el Pacífico, por subregiones



Fuente: Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), 2022, Strengthening Port- Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region (Bangkok).



Se deben tener en cuenta las implicaciones de los riesgos climáticos y meteorológicos para el derecho marítimo comercial

Las proyecciones recientes muestran que es probable que los fenómenos meteorológicos extremos aumenten con el cambio climático. Estos y otros peligros, como las olas largas y los cambios de energía y dirección de las olas y el oleaje, plantean mayores riesgos de seguridad para las operaciones portuarias y navales.

▼
Debido al cambio climático, es cada vez más probable que los fenómenos meteorológicos extremos que suponen un peligro para los buques en puerto sean más frecuentes o graves que el pasado

El aumento de los riesgos e impactos relacionados con el clima y las condiciones meteorológicas puede dar lugar a una mayor incidencia de pérdidas y/o daños de la carga, mayores riesgos en el transporte de la carga de cubierta y desafíos particulares para la seguridad de las operaciones de atraque, carga y descarga, junto con mayores riesgos de retrasos e interrupciones, accidentes marítimos, contaminación ambiental, encalladuras y vertidos de combustible, con implicaciones potenciales en todos los casos para las obligaciones contractuales, la responsabilidad y la indemnización y los litigios conexos.

Los impactos del cambio climático también pueden dar lugar a importantes riesgos comerciales que deben ser asumidos por las partes comerciales. Los riesgos pertinentes no son nuevos por naturaleza, pero tienen mayor importancia si es probable que se materialicen en mayor medida o con mayor frecuencia. Con el aumento de los riesgos relacionados con el clima y la meteorología, la asignación de riesgos comerciales establecida entre las partes en virtud de una serie de contratos que funcionan a la par (incluido el transporte de mercancías por mar en virtud de contratos de fletamento o conocimientos de embarque y la venta internacional de mercancías en condiciones de embarque) puede que ya no sea adecuada y deba ajustarse.

Para mitigar la exposición a pérdidas comerciales potencialmente importantes derivadas de daños, retrasos e interrupciones relacionados con el clima y la meteorología, y para evitar largas y costosas controversias y litigios, se aconseja a las partes comerciales que revisen y ajusten los contratos. En su caso, deben considerar la inclusión de cláusulas especializadas cuidadosamente redactadas que tengan en cuenta los riesgos futuros y prevean una asignación del riesgo comercial adecuadamente equilibrada a la luz de la evolución de las circunstancias. Las organizaciones del sector pueden desempeñar un papel importante en este contexto, elaborando cláusulas tipo adecuadas para su incorporación en los contratos mercantiles; en este proceso deben participar todas las partes interesadas, de modo que se tengan debidamente en cuenta todos los intereses legítimos respectivos.

Además, a la luz de los largos horizontes de planificación y vida útil de las infraestructuras, el empeoramiento de las previsiones climáticas y el costo de la inacción, la adopción de medidas de adaptación oportunas y eficaces para los puertos debería ser una prioridad urgente para los Gobiernos, así como para las entidades públicas y privadas con intereses en el transporte y el comercio internacionales. En este contexto, el financiamiento específico de la adaptación y el fomento de la capacidad de los puertos de los países en desarrollo, así como una acción política eficaz, pueden desempeñar un papel importante para promover y garantizar la resiliencia climática de los puertos y reducir y mitigar los riesgos relacionados con las operaciones portuarias y de los buques y las pérdidas asociadas.

Hay que combatir las matriculaciones y registros fraudulentos de buques

La matriculación fraudulenta de buques es un importante problema mundial que afecta a la seguridad y protección marítimas, el control de la contaminación, el bienestar de la gente de mar y la gobernanza de los océanos. Esta cuestión ha cobrado importancia ante el aumento de los incidentes y la aparición de una “flota oscura” que realiza operaciones clandestinas para evitar las sanciones y los elevados costos de los seguros. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha estado trabajando para hacer frente a este problema y ha instado a los Estados miembros y a las partes interesadas a que promuevan acciones para prevenir las operaciones ilegales en el sector marítimo.

Desde 2018 el Comité Jurídico de la OMI se ha centrado en la lucha contra las matriculaciones y registros fraudulentos de buques, por ejemplo mediante la creación de un módulo específico en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima, para mantener y publicar la información de los registros. En 2024 el Comité Jurídico de la OMI examinó el informe final del grupo de estudio sobre la matriculación fraudulenta y los registros fraudulentos de buques preparado por la Universidad Marítima Mundial, la UNCTAD y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI.

En el informe, el grupo de estudio destacaba la ausencia de un marco jurídico internacional específico para abordar la cuestión de la matriculación fraudulenta de buques o regular el propio proceso de matriculación de buques. El grupo subrayó la necesidad de que los Estados de abanderamiento garanticen el cumplimiento de las normas internacionales y el papel de las autoridades del Estado rector del puerto en la identificación de matriculaciones fraudulentas. El grupo formuló una serie de recomendaciones, entre ellas una mayor transparencia en los registros de los armadores y el uso de la tecnología para detectar el fraude, así como sanciones más estrictas para disuadir las prácticas fraudulentas. Además, el grupo de estudio destacó la necesidad de la colaboración internacional, de realizar actualizaciones periódicas de la normativa y de implicar a las partes interesadas de los sectores público y privado. El grupo recomendó elaborar directrices o mejores prácticas para la matriculación de buques, que podrían desembocar en un tratado sobre la materia.

El Comité Jurídico de la OMI acordó seguir estudiando varias de las recomendaciones, entre ellas potenciar las herramientas existentes, como el control por el Estado rector del puerto y el registro sinóptico continuo, mejorar las comunicaciones sobre casos de matriculación fraudulenta, elaborar procedimientos armonizados y reforzar las inspecciones. El Comité señaló la necesidad de fomentar la capacidad, realizar campañas de sensibilización y facilitar el acceso a la información del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima. El Comité acordó elaborar directrices o mejores prácticas para la matriculación de buques, abordando cuestiones relacionadas con la seguridad, la protección del medio ambiente y el bienestar de la gente de mar. Un grupo por correspondencia, dirigido por el Reino Unido, se centrará en esta labor, considerando entre otras cuestiones la evolución moderna de la industria naviera y la necesidad de una “relación auténtica entre el Estado y el buque”, como exige la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.



Las prácticas de matriculación fraudulenta no solo ponen en peligro la seguridad y protección marítimas y el medio ambiente marino, sino también el bienestar de la gente de mar



Recomendaciones

Las intensas y frecuentes perturbaciones de 2023 y 2024 han puesto de relieve el papel que desempeñan unas redes de transporte marítimo que funcionen correctamente para el comercio mundial. Al mismo tiempo, la volatilidad de los fletes, los retrasos y la congestión, los esfuerzos en curso por descarbonizar el transporte marítimo, las tensiones geopolíticas y los cambios en la política comercial siguen definiendo las perspectivas del transporte y el comercio marítimos.

El transporte marítimo, los puertos y las conexiones con el interior deben equilibrar las preocupaciones a corto plazo con las aspiraciones a largo plazo, promoviendo un transporte y una logística sostenibles y resilientes para que las cadenas mundiales de suministro estén preparadas para el futuro.

Entre las acciones prioritarias figuran las siguientes:

1. Reforzar la resiliencia para abordar los puntos de estrangulamiento y las perturbaciones de la cadena de suministro

Elaborar estrategias de adaptación para gestionar los riesgos, mejorar la preparación y mitigar las perturbaciones derivadas de factores geopolíticos y del cambio climático. Supervisar los cambios del mercado, establecer planes de contingencia, realizar evaluaciones de riesgos y adoptar medidas proactivas. Prestar especial atención a la mitigación de los riesgos climáticos y meteorológicos que afectan las infraestructuras, operaciones y contratos marítimos y de transporte críticos.

2. Supervisar los mercados y controlar los costos

Supervisar las tendencias y analizar los datos para anticipar y minimizar el impacto de las perturbaciones en los servicios de transporte marítimo y los fletes. Es fundamental comprender el impacto de las subidas de los fletes inducidas por las perturbaciones en los costos de transporte y en los consumidores, ya que se ha comprobado que el aumento de los costos eleva los precios al consumo y socava el crecimiento económico. Supervisar los costos y la evolución de los mercados y evaluar las repercusiones en las economías vulnerables, como los PEID y los PMA.

3. Promover la renovación activa de la flota y su ecologización

Aumentar la seguridad regulatoria y proporcionar marcos normativos de apoyo para agilizar la transición a tecnologías de transporte marítimo con bajas emisiones de carbono y energéticamente eficientes. Abordar las limitaciones de la construcción y el desguace navales invirtiendo en infraestructuras, servicios, tecnología y fuerzas de trabajo y fomentando las asociaciones entre Gobiernos, constructores navales, armadores, proveedores y prestamistas. Fomentar las inversiones verdes y el financiamiento de la investigación para lograr la sostenibilidad del transporte marítimo y de las prácticas comerciales marítimas.

4. Invertir en las infraestructuras y el rendimiento portuarios

Aumentar las inversiones en las infraestructuras portuarias para reducir la congestión y mejorar la sostenibilidad y la resiliencia, incluida la resiliencia al cambio climático, y promover la eficiencia. Aprovechar la digitalización y la automatización para agilizar las operaciones y mejorar la manipulación de la carga. Fomentar las asociaciones público-privadas para colmar las lagunas en infraestructuras. Supervisar el rendimiento de los puertos adaptando los



indicadores recomendados a escala mundial para los puertos, manteniendo al mismo tiempo la comparabilidad internacional.

5. Mejorar la conectividad de los puertos con el interior

Agilizar los procesos aduaneros y fomentar la conectividad con el interior mediante una mejor digitalización, plataformas de partes interesadas, mercados de transporte terrestre competitivos, corredores de transporte y tránsito, puertos secos y una mayor facilitación del comercio y el transporte, para apoyar las conexiones de transporte intermodal.

6. Luchar contra la matriculación fraudulenta de buques

Reforzar la cooperación internacional y elaborar directrices sólidas para prevenir y combatir las prácticas fraudulentas de matriculación de buques, entre otras cosas mejorando los procesos de verificación y divulgando la información de los registros. Alentar a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que participen activamente en los trabajos pertinentes bajo los auspicios del Comité Jurídico de la OMI y, en colaboración con todas las partes interesadas, adopten las medidas necesarias, individual y colectivamente, para promover acciones eficaces de prevención y supresión de la matriculación fraudulenta, los registros fraudulentos y otros actos fraudulentos en el sector marítimo (la UNCTAD sigue proporcionando asesoramiento, orientación y apoyo intergubernamental conexos para contribuir a este proceso).

7. Evaluar y abordar las implicaciones de los crecientes riesgos climáticos para los contratos mercantiles marítimos

Velar por que se comprendan mejor y se aborden eficazmente las amplias implicaciones de derecho mercantil de los efectos relacionados con el clima en las operaciones portuarias y de transporte marítimo, a fin de minimizar las pérdidas conexas, evitar costosos litigios y mantener la fluidez del comercio mundial. Adoptar medidas a este respecto (por las partes comerciales, las asociaciones sectoriales y los responsables políticos), incluido el desarrollo de cláusulas contractuales de asignación de riesgos adecuadamente equilibradas y la promoción de evaluaciones eficaces de los riesgos climáticos para los puertos. Garantizar la prestación de asesoramiento, formación y capacitación en la materia, lo que es especialmente importante para los pequeños comerciantes de los países en desarrollo (la UNCTAD está dispuesta a proporcionar asistencia técnica y orientación en este contexto).

8. Proporcionar asistencia técnica y apoyo a los pequeños Estados insulares en desarrollo y a los países menos adelantados

Proporcionar asistencia técnica y apoyo, que incluya ayuda financiera y garantías, para ayudar a los PEID y los PMA a mitigar los choques logísticos mundiales y apoyar la descarbonización y la transición energética en el transporte marítimo y los puertos (la UNCTAD está colaborando con la OMI en una evaluación exhaustiva del impacto de la canasta de medidas candidatas a medio plazo para la reducción de los gases de efecto invernadero, incluidos los impactos en los PEID y los PMA). Centrar los esfuerzos en la resiliencia, la adaptación, la sostenibilidad, la conectividad, la accesibilidad, la energía, la seguridad alimentaria, la digitalización, la innovación, las finanzas sostenibles, el fomento de la capacidad, las asociaciones y la inclusividad, de conformidad con la declaración ministerial para mejorar el transporte y la logística en los PEID adoptada en el Foro sobre las Cadenas Mundiales de Suministro de la UNCTAD en 2024.







unctad.org

