

El transporte marítimo es la espina dorsal de la economía

[Kerry Lynn Nankivell](#)

Los aviones y los aeropuertos despiertan más interés, pero el transporte marítimo es la espina dorsal de la economía internacional. El resurgimiento de la piratería, la amenaza de interrupción del tráfico en los principales puertos y el inmenso tamaño de los cargueros hacen vulnerable un sistema lleno de agujeros.

Grandes terminales

En vez de llevar los contenedores directamente desde el origen al destino, es posible almacenarlos como unidades, trasladarlos de un centro a otro y, después, repartirlos entre pequeños puertos subsidiarios. La eficacia del sistema de contenedores –el 90% del transporte actual– ha reducido los costes del comercio marítimo y sostiene gran parte de la economía mundial. Pero un sistema tan centralizado es mucho más vulnerable a los trastornos en el suministro. Estados Unidos ha liderado varias iniciativas internacionales para asegurarse de localizar todos los posibles cargamentos marítimos de armas de destrucción masiva. Por ejemplo, la Iniciativa sobre Seguridad de Contenedores (CSI) que permite a los aduaneros vigilar todas las cargas con destino a EE UU.

**Fuente:**

Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Review of Maritime Transport, 2003; Departamento de Estado de EE UU.

[Descargar Imagen Ampliada](#)

Edad de oro de la piratería

Los ataques de piratas se han cuadruplicado en la última década y no hay duda de que se producen más de los que se denuncian. A veces, las navieras ocultan los asaltos para evitar que les suban las pólizas de los seguros. Los Estados con mayor piratería frente a sus costas suelen tener gobiernos débiles. Las aguas territoriales de Bangladesh, por ejemplo, son 30 veces menos extensas que las de India. Sin embargo, en 2003 sufrieron más del doble de abordajes. En 2004 el número de muertes relacionadas con los asaltos es el más alto de los 10 últimos años.



Fuente: Agencia
Marítima
Internacional.
Annual Piracy
Report, 2003.

Nuevas reglas

En octubre de 2001, las autoridades italianas descubrieron que un egipcio vivía en un contenedor totalmente equipado cuyo destino era Halifax (Canadá). Disponía de instrumentos de comunicación, mapas de aeropuertos, pases de seguridad y documentos que le identificaban como técnico de una línea aérea. Como consecuencia, el nuevo Código Internacional de Seguridad para Buques e Instalaciones Portuarias fijó unas normas mundiales de seguridad en este ámbito.



Fuente:

Organización
para la
Cooperación y el
Desarrollo
Económico,
julio 2003.

[Descargar](#)

[Imagen Ampliada](#)

Banderas de conveniencia

La flota mercante mundial se puede clasificar según dos criterios: por la nacionalidad de los armadores y por la bandera. Con frecuencia, las navieras de los países desarrollados fletan sus buques bajo las banderas de otros Estados para aprovechar unos sistemas fiscales más generosos o unos criterios ambientales y laborales menos exigentes. Esta libertad de matriculación cuenta con la oposición de algunos gobiernos y ONGs, pero sigue siendo una práctica arraigada.

Armadores

Nacionalidad	Número buques
Grecia	2.973
Japón	2.671
Alemania	2.160
China	2.133
Rusia	1.655

Banderas

Bandera	Número buques
Panamá	4.735
China	1.508
Liberia	1.447
Malta	1.207
Chipre	1.054

Fuente: Lloyds,
2004.

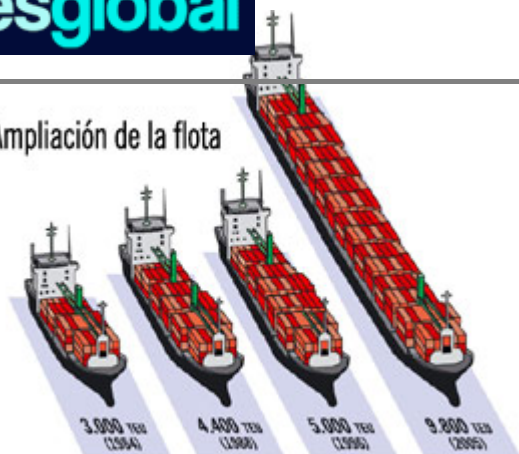
[Descargar](#)

[Imagen Ampliada](#)

Supercargueros

El comercio marítimo se duplica cada década desde 1945 y los armadores construyen buques cada vez mayores para adaptarse al *hambre* de mercancías en todo el mundo. China Shipping Group fletará muy pronto dos *monstruos* de 9.800 unidades equivalentes a 20 pies (TEU), los cargueros más grandes jamás salidos de una dársena. El gigantismo supone una presión constante para las autoridades portuarias. Casi todos los puertos mundiales tendrán que ampliar y profundizar sus instalaciones para albergar una flota mercante cada vez mayor.

Ampliación de la flota



Fuente: Centro de Investigación del Transporte, Universidad de Texas, Austin, Estados Unidos.

[Descargar Imagen Ampliada](#)

Los aviones y los aeropuertos despiertan más interés, pero el transporte marítimo es la espina dorsal de la economía internacional. El resurgimiento de la piratería, la amenaza de interrupción del tráfico en los principales puertos y el inmenso tamaño de los cargueros hacen vulnerable un sistema lleno de agujeros. [Kerry L. Nankivell](#)

Grandes terminales

En vez de llevar los contenedores directamente desde el origen al destino, es posible almacenarlos como unidades, trasladarlos de un centro a otro y, después, repartirlos entre pequeños puertos subsidiarios. La eficacia del sistema de contenedores –el 90% del transporte actual– ha reducido los costes del comercio marítimo y sostiene gran parte de la economía mundial. Pero un sistema tan centralizado es mucho más vulnerable a los trastornos en el suministro. Estados Unidos ha liderado varias iniciativas internacionales para asegurarse de localizar todos los posibles cargamentos marítimos de armas de destrucción masiva. Por ejemplo, la Iniciativa sobre Seguridad de Contenedores (CSI) que permite a los aduaneros vigilar todas las cargas con destino a EE UU.



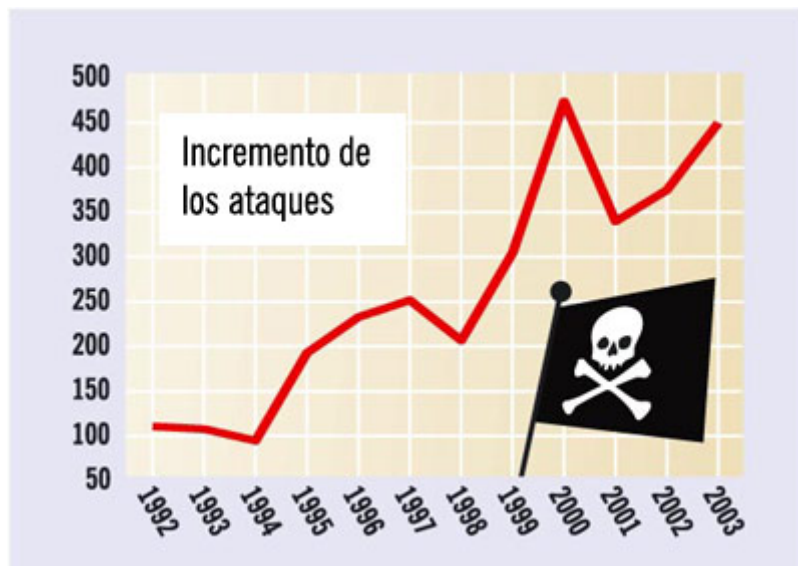
Fuente:

Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Review of Maritime Transport, 2003; Departamento de Estado de EE UU.

[Descargar Imagen Ampliada](#)

Edad de oro de la piratería

Los ataques de piratas se han cuadruplicado en la última década y no hay duda de que se producen más de los que se denuncian. A veces, las navieras ocultan los asaltos para evitar que les suban las pólizas de los seguros. Los Estados con mayor piratería frente a sus costas suelen tener gobiernos débiles. Las aguas territoriales de Bangladesh, por ejemplo, son 30 veces menos extensas que las de India. Sin embargo, en 2003 sufrieron más del doble de abordajes. En 2004 el número de muertes relacionadas con los asaltos es el más alto de los 10 últimos años.



Fuente: Agencia
Marítima
Internacional.
Annual Piracy
Report, 2003.

Nuevas reglas

En octubre de 2001, las autoridades italianas descubrieron que un egipcio vivía en un contenedor totalmente equipado cuyo destino era Halifax (Canadá). Disponía de instrumentos de comunicación, mapas de aeropuertos, pases de seguridad y documentos que le identificaban como técnico de una línea aérea. Como consecuencia, el nuevo Código Internacional de Seguridad para Buques e Instalaciones Portuarias fijó unas normas mundiales de seguridad en este ámbito.



Fuente:

Organización
para la
Cooperación y el
Desarrollo
Económico,
julio 2003.

[Descargar](#)

[Imagen Ampliada](#)

Banderas de conveniencia

La flota mercante mundial se puede clasificar según dos criterios: por la nacionalidad de los armadores y por la bandera. Con frecuencia, las navieras de los países desarrollados fletan sus buques bajo las banderas de otros Estados para aprovechar unos sistemas fiscales más generosos o unos criterios ambientales y laborales menos exigentes. Esta libertad de matriculación cuenta con la oposición de algunos gobiernos y ONGs, pero sigue siendo una práctica arraigada.

Armadores

Nacionalidad	Número buques
Grecia	2.973
Japón	2.671
Alemania	2.160
China	2.133
Rusia	1.655

Banderas

Bandera	Número buques
Panamá	4.735
China	1.508
Liberia	1.447
Malta	1.207
Chipre	1.054

Fuente: Lloyds, 2004.

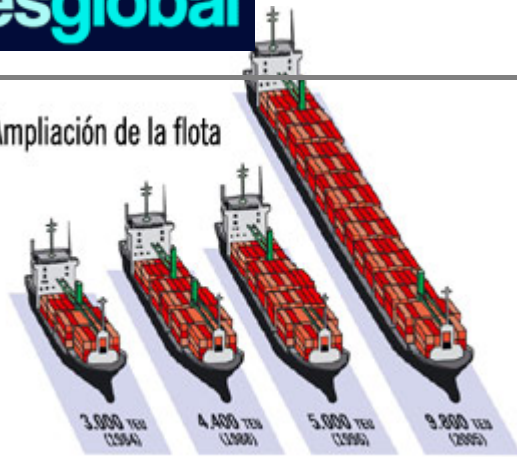
[Descargar](#)

[Imagen Ampliada](#)

Supercargueros

El comercio marítimo se duplica cada década desde 1945 y los armadores construyen buques cada vez mayores para adaptarse al *hambre* de mercancías en todo el mundo. China Shipping Group fletará muy pronto dos *monstruos* de 9.800 unidades equivalentes a 20 pies (TEU), los cargueros más grandes jamás salidos de una dársena. El gigantismo supone una presión constante para las autoridades portuarias. Casi todos los puertos mundiales tendrán que ampliar y profundizar sus instalaciones para albergar una flota mercante cada vez mayor.

Ampliación de la flota



Fuente: Centro de Investigación del Transporte,
Universidad de
Texas, Austin, EE UU.

[Descargar Imagen Ampliada](#)

Kerry Lynn Nankivell es investigadora
para el comandante de la Flota del Pacífico de Canadá.

Fecha de creación
10 septiembre, 2007