

Comercio y parque de contenedores

Rafael López del Paso

Resumen: Esta nota tiene como finalidad mostrar la relevancia del tráfico marítimo en el comercio internacional y el papel que ha desempeñado los contenedores en su extensión.

Palabras clave: Comercial mundial; Tráfico marítimo; Contenedores.

Códigos JEL: F10.

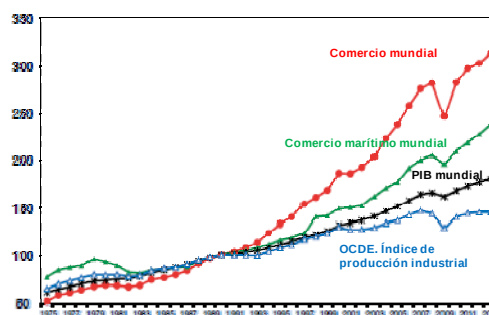
El desarrollo de los procesos de liberalización e internacionalización de las economías, en un primer estadio, y de globalización a en una fase posterior, ha dado lugar a una expansión del comercio, tanto de bienes finales como de carácter intermedio, ensanchando los límites de los mercados en proporciones en las que no lo habían hecho en el transcurso de la historia, alcanzando cotas que hasta hace poco resultaban inimaginables.

En este proceso de ampliación de las posibilidades de transformación, consumo e intercambio han desempeñado un papel crucial los puertos marítimos, al permitir la adopción de métodos de transporte ágiles, baratos y seguros, debido a las ventajas que ofrecen en la organización logística. Su relevancia en los cambios en la visión moderna del transporte, junto con el bajo coste de los fletes -sirva como ejemplo, que el transporte marítimo de una mercancía desde China hasta Europa es menor que el que se hubiera incurrido al realizarlo en camión a una distancia de 500 kilómetros (Piqueras y Sanchís, 2003), explican que, actualmente; 1) en términos de volumen, el 80% del tráfico comercial mundial se canaliza a través del mar y los ríos, esto es, más de 9.000 millones de toneladas, 6 veces más que en 1980 y, 2) éste muestre un crecimiento superior al del PIB mundial (gráfico 1) (UNCTAD, 2014).

Sin embargo, los beneficios de la expansión del comercio marítimo mundial no se ha distribuido de forma uniforme, al articularse en torno a los que ha venido a denominarse la «gran triada»: Norteamérica, Europa Occidental y Lejano Oriente (Rocca, 2000), donde se materializan en torno al 90% de los intercambios. La conexión entre los puntos nucleares de este espacio marino se lleva a cabo a través de un corredor principal, que marca las rutas

principales, apoyándose en doce puertos situados estratégicamente que actúan como plataformas de transbordo y en torno a ochenta adicionales que facilitan las labores de redistribución (esquema 1).

Gráfico 1: Crecimiento comparado del comercio, transporte marítimo y PIB mundiales, y del índice de producción industrial de la OCDE. 1975-2013 (1990 = 100)



Fuente: UNTACC (2014).

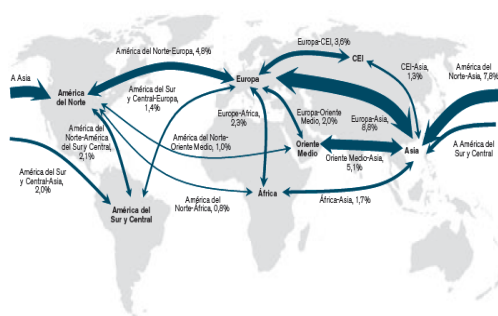
Esquema 1: Principales rutas marítimas.



• Fuente: Kauffman Foundation (2013).

Atendiendo a lo anterior, como puede observarse en el esquema 2, las tres relaciones bilaterales más importantes del comercio mundial son las existentes entre Asia y Europa (el 8,8% del comercio mundial en 2013), Asia y América del Norte (el 7,8%) y Asia y el Oriente Medio (el 5,1%) (OMC, 2014).

Esquema 2: Participación entre regiones geográficas en el comercio mundial. 2013



Fuente: OMC (2014).

Esta revolución del transporte marítimo y fluvial encuentra su origen en la extensión generalizada del contenedor, creado en 1956 en EE.UU. por Malcom McLean, como envase y unidad de carga y contabilidad, dadas las ventajas que ofrece para el transporte intermodal sin que se produzca ruptura de carga. Su importancia es tal, que analizando la evolución del parque de contenedores se puede atisbar el comportamiento futuro a corto y a medio plazo de la movilidad mundial de mercancías.

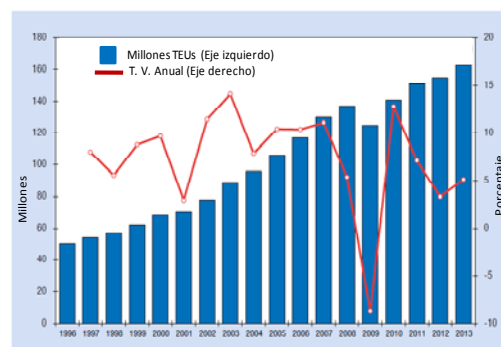
Aun cuando existen dos modalidades¹, el más utilizado es el TEU (Twenty Feet Equivalent Units) o 20", cuyas medidas estándar, según el sistema métrico decimal, son 5'896 metros de largo, 2'340 metros de ancho y 2'274 metros de alto, lo que se traduce en un continente de en 31,4 m³, y una capacidad máxima, sobre mercancía estándar de 28'3 Toneladas Métricas.

En 2013, el parque mundial de TEU superaba las 160 millones de unidades, frente a los 45 millones existentes en 1990. Por su parte, el movimiento portuario de contenedores se elevó a 608 millones. Atendiendo a su distribución, China ocupa la primera posición con 155,0 millones de unidades

¹ El segundo tipo de contenedor es el de 40 pies de longitud, cuya capacidad es equivalente al de 2 TEU. La necesidad de adaptarse a otros tipos de carga y exigencias de determinados métodos de transporte está dando lugar a la construcción de contenedores de 35", 45", 48" pies. Sin embargo, en la elaboración de las estadísticas se toma como referencia los TEU o equivalentes.

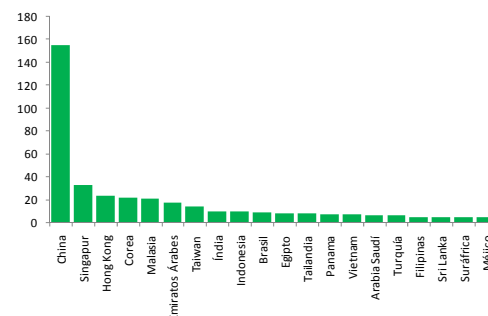
(25,7% del total, seguida de Singapur (32,4 millones), Hong Kong (23,1 millones), Corea (21,5 millones) y Malasia (20,9 millones) (gráfico 2). Con 252,9 millones de unidades, estos cinco países asiáticos concentran el 40,2% del comercio mundial con contenedores. El primer país europeo en el ranking es Rusia, puesto 21 (3,9 millones), no apareciendo España entre los 79 primeros países.

Gráfico 2: Evolución del parque mundial de contenedores



Fuente: UNTACC (2014).

Gráfico 3: TOP 20 de países por contenedores. 2013. Millones de TEUs



Fuente: UNTACC (2014).

Las estimaciones realizadas por diferentes organismos internacionales apuntan a que, en 2014, el número de contenedores en circulación podrá superar las 500 millones de unidades, dando cobertura a más del 60% del comercio que se lleve a cabo a escala mundial (UNCTAD, 2014). En este proceso expansionista, que vendrá precedido de reordenación de las rutas se espera que resulten beneficiarán los puertos españoles, tanto por la potenciación de las de establecidas alrededor del mundo, por su proximidad a Gibraltar, como las de carácter pendular entre continentes, al poder actuar como puntos de intercambio de líneas Este-Oeste con líneas Norte-Sur y viceversa.

A la luz de los desarrollos del comercio marítimo y sus previsiones futuras, y sus efectos sobre el crecimiento económico sobre los países abiertos al mar, resultan ilustrativas las palabras con las que Cristóbal Colón presentaba su proyecto de viaje al Nuevo Mundo en las principales Cortes europeas, «El mar da a cada hombre una nueva esperanza, como el dormir le da sueños».

Referencias bibliográficas

KAUFFMAN FOUNDATION (2013): «FastTac Program».

OMC (2014): «Informe sobre el comercio mundial 2013».

PIQUERAS, J. y SANCHÍS, C. (2003): «El tráfico marítimo de contenedores. Valencia en la red portuaria mundial», Cuadernos de Geografía, nº 73/74, págs. 147-182.

ROCCA, G. (2000): «Globalizzazione, regionalizzazione e spazio relazionale. Il caso delle rotte maritimo-commerciali tra Genova, l'Europa e le Americhe», Bollettino della Società Geografica Italiana, serie XII, vol. 4, págs. 461-476.

UNCTAD (2014): «Review of maritime transport 2013».

