



# INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO

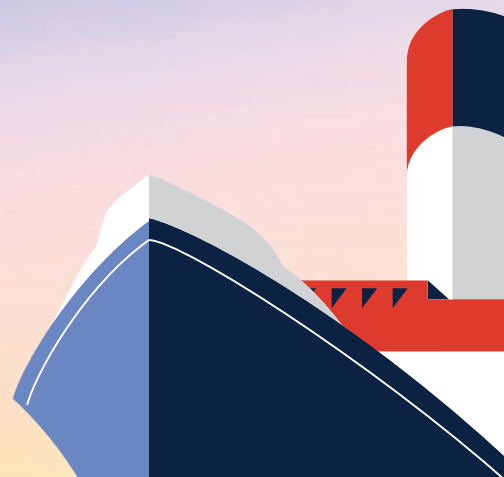
2021

**PANORAMA GENERAL**



NACIONES UNIDAS





# INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO

2021

**PANORAMA GENERAL**



NACIONES UNIDAS  
Ginebra, 2021

© 2021, 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/2021 (Overview) and Corr.1

## PANORAMA GENERAL

**El transporte marítimo ha desafiado las perturbaciones de la COVID-19. En 2020, los volúmenes cayeron menos aparatosamente de lo esperado, y a finales de año habían repuntado, sentando las bases de una transformación de las cadenas de suministro mundiales y estableciendo nuevas pautas del comercio marítimo internacional.**

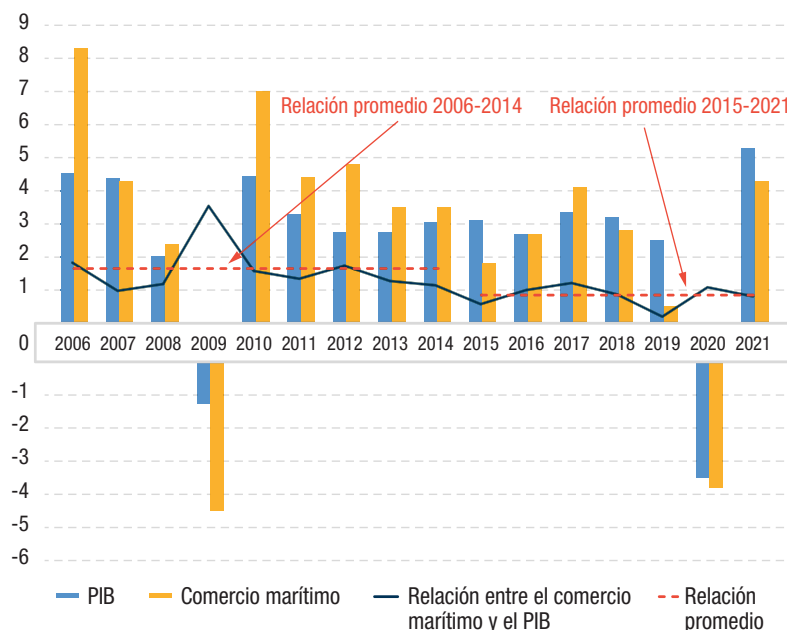
La pandemia de COVID-19 trastocó el transporte marítimo, pero sus efectos fueron menos dañinos de lo que se temía en un principio. El impacto en el primer semestre de 2020 provocó una contracción del comercio marítimo del 3,8 % en el año 2020; en cambio, en el segundo semestre se constató una recuperación incipiente, aunque asimétrica, y para el tercer trimestre, los volúmenes del comercio contenedorizado y de las mercancías transportadas a granel se habían renivelado, si bien todavía no se ha producido una recuperación total del transporte en buques tanque.

Si el comercio marítimo ha tenido mejores resultados de lo esperado, ha sido en parte porque la pandemia de COVID-19 ha evolucionado por fases y a distintos ritmos, y ha seguido trayectorias diferentes en los diversos mercados y regiones. El repunte de las corrientes comerciales también se debió a las amplias medidas de estímulo adoptadas y al aumento del gasto en bienes de consumo que supuso el incremento del comercio electrónico, especialmente en los Estados Unidos; en una fase posterior, hubo un optimismo más generalizado en las regiones avanzadas como consecuencia del despliegue de la vacunación, pero dicho fenómeno también vino dado en parte por el desbloqueo de la demanda acumulada de automóviles, por ejemplo, así como por la reconstitución de existencias y por el incremento de inventarios. El repunte fue bastante rápido, ya que, a diferencia de lo ocurrido en la

crisis financiera mundial de 2009, la desaceleración no se dio de forma simultánea en todos los países.

En 2021, en paralelo a la recuperación del comercio de mercancías y de la producción mundial, se espera que el comercio marítimo aumente un 4,3 % (gráfico 1). Las perspectivas a mediano plazo también son positivas, si bien se hallan sujetas a un cúmulo de riesgos e incertidumbres y se hallan moderadas por las previsiones de un menor crecimiento de la economía mundial. En los últimos 20 años, la tasa compuesta de crecimiento anual del comercio marítimo ha sido del 2,9 %, pero la UNCTAD prevé que durante el período 2022–2026 pase a situarse en un 2,4 %.

**Gráfico 1 Comercio marítimo mundial, producto interno bruto (PIB) mundial y relación entre el comercio marítimo y el PIB, 2006 a 2021**  
(Variación porcentual anual y relación)



Fuente: Cálculos de la UNCTAD, basados en datos del Informe sobre el Transporte Marítimo, varias ediciones; en datos de UNCTADstat y en el cuadro 1.1 del Informe sobre el Comercio y el Desarrollo 2021: De la recuperación a la resiliencia: la dimensión del desarrollo de la UNCTAD.

### ***El transporte marítimo ha salido bien librado de la pandemia, pero la gente de mar ha vivido una crisis humanitaria sin precedentes***

Si bien las empresas de transportes por lo general supieron amortiguar el golpe y la desestabilización, las actividades terrestres y portuarias tuvieron más dificultades para adaptarse, y la gente de mar se encontró en una situación precaria debido a la crisis mundial sin precedentes a la que dio lugar la pandemia en lo tocante a los cambios de tripulación. Los riesgos sanitarios y las restricciones a los viajes impidieron que cientos de miles de marinos regresaran a sus casas, y que otros tantos pudieran embarcarse y sustentar a sus familias.

### ***El sector más afectado ha sido el del transporte en buques tanque, pero el comercio contenedorizado, el transporte de gas y las mercancías transportadas a granel han acusado menos el golpe***

Los confinamientos, las restricciones a los viajes y los recortes de la producción han comprimido la demanda de combustible. En 2020, los embarques de petróleo crudo, productos derivados del petróleo y gas cayeron en conjunto un 7,7 %. En cambio, el comercio de graneles secos se vio menos afectado: gracias a la gran demanda china de mineral de hierro y de cereales, el comercio total de carga seca tan solo experimentó un descenso del 1,5 %. El comercio contenedorizado también resistió, y únicamente cayó un 1,1 %. El tráfico portuario mundial de contenedores disminuyó en una proporción similar, y en 2020 se situó en un total de 815,6 millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU).

### ***Los cuellos de botella logísticos y el alza vertiginosa de los costos, junto a la recuperación asimétrica, han supuesto una mayor incertidumbre***

El comercio marítimo capeó el temporal en 2020 y las perspectivas a corto plazo son positivas. Sin embargo, la recuperación a varias velocidades que se está perfilando es intrínsecamente frágil, debido al retraso de múltiples países y regiones. Además de la posibilidad de una nueva pandemia y de los peligros de la doble vía en materia de vacunación, que conlleva que los países en desarrollo sigan desfasados, existen otros riesgos que ensombrecen la recuperación. No todos los

países han podido desplegar amplias medidas de estímulo y ayuda, y una finalización extemporánea de las medidas de asistencia existentes en las economías avanzadas podría frenar el crecimiento y dificultar la incipiente recuperación. Los efectos negativos y positivos de la pandemia tardarán en desaparecer, y todavía no se sabe qué forma tendrá la nueva normalidad por cuanto respecta a la economía mundial.

La incipiente recuperación también se ha visto obstaculizada por los cuellos de botella en las cadenas de suministro. El repunte del comercio combinado con las limitaciones derivadas de la pandemia en el ámbito de las operaciones logísticas ha provocado una escasez de equipos y contenedores, así como una menor fiabilidad de los servicios, la congestión de los puertos y un aumento de los retrasos y de los tiempos de parada en puerto. En el sector del transporte, sin embargo, el alza vertiginosa de los fletes, los recargos y las tasas ha multiplicado la rentabilidad.

Los fletes aumentaron más todavía con el cierre del Canal de Suez en marzo de 2021. El buque portacontenedores Ever Given de 20.150 TEU quedó encallado en medio del canal y lo bloqueó, lo que retrasó a los buques con rumbo a Europa y redundó en mayores limitaciones de la capacidad de buques y puertos. Algunos buques tuvieron que seguir una ruta alternativa rodeando el Cabo de Buena Esperanza, lo que supuso una distancia añadida de hasta 7.000 millas.

Que la recuperación dure o no dependerá mucho de la evolución de la pandemia. Las nuevas olas de contagios y las bajas tasas de vacunación, especialmente en los países en desarrollo, han provocado nuevos confinamientos y cierres de fronteras. Para lograr una amplia recuperación será necesario un despliegue de la vacunación a nivel mundial. Según el Fondo Monetario Internacional, hacen falta 50.000 millones de dólares para acabar con la pandemia y asegurar la distribución de vacunas en los países en desarrollo. Ello no solo traería consigo beneficios a nivel sanitario, sino también a nivel económico, ya que equivaldría a un conjunto de medidas de estímulo a gran escala que podría acelerar la recuperación y generar unos 9 billones de dólares de producción mundial adicional para 2025.

A los marinos se les reconoce cada vez más la condición de trabajadores esenciales, ya que no solo están manteniendo en funcionamiento el transporte marítimo y el comercio, sino que además se encuentran en primera línea de la crisis sanitaria. Dado que la mayoría de la gente de mar



procede de regiones en desarrollo, la industria y el gobierno deberían actuar con rapidez para introducir planes de compra y distribución de vacunas.

### *Las perspectivas a más largo plazo se están reconfigurando debido a megatendencias estructurales que van más allá de la pandemia y de sus efectos inmediatos*

Los obstáculos logísticos provocados por los amplios vaivenes de la demanda se podrían terminar despejando a medida que las pautas del comercio mundial se normalicen. Sin embargo, la pandemia también ha acelerado megatendencias que, a más largo plazo, podrían transformar el panorama del transporte marítimo.

El trastorno de la COVID-19 ha puesto de manifiesto las vulnerabilidades de las cadenas de suministro existentes y ha agudizado la necesidad de lograr una mayor resiliencia. La COVID-19 ha puesto de relieve la importancia de garantizar la continuidad de las cadenas de suministro y la necesidad de potenciar su resiliencia, reactividad y agilidad.

Los debates sobre el futuro de la globalización han dado paso a voces partidarias de plantear la configuración de las cadenas de suministro ampliadas desde una nueva óptica para evitar una gran dependencia de proveedores lejanos. Algunos afirman que los procesos de relocalización y deslocalización de proximidad se acelerarán, lo que supondrá una profunda reconfiguración de las cadenas de suministro. Si bien las tendencias estructurales surgidas hace más de diez años que se han visto impulsadas por las últimas tensiones comerciales podrían dar lugar a cambios en las pautas y en las características de la globalización, es poco probable que ello suponga el final de la globalización en sí misma.

Puede que relocalizar la producción intensiva en mano de obra y de poco valor sea bastante sencillo, pero trasladar la producción y cambiar de proveedores en el caso de los productos manufacturados de medio y de gran valor añadido resulta más complicado. Es más probable que las empresas combinen el abastecimiento local e internacional, modificando sus estrategias en función del producto y de la geografía, y que utilicen una combinación de relocalización, diversificación, replicación y regionalización. Con todo, en el futuro próximo China seguirá siendo un importante centro fabril. La automatización podría hacer que la relocalización y la deslocalización de proximidad resulten más viables económicamente a más largo plazo. Asimismo, podrían surgir modelos

operativos híbridos justo a tiempo o “just in time” (el traslado del material tiene lugar justo antes de su utilización en el proceso de fabricación) y por si acaso o “just in case” (las empresas mantienen amplios inventarios para reducir al mínimo la probabilidad de quedarse sin existencias). La combinación de estas tendencias conllevará cambios en las distancias y en las rutas, hará más necesaria una mayor flexibilidad en los servicios de transporte marítimo y tendrá repercusiones en el tipo y el tamaño de los buques, los puertos de escala y las distancias recorridas.

La pandemia ha acelerado las tendencias preexistentes de digitalización y sostenibilidad ambiental. Los avances tecnológicos han permitido que continuase la actividad de transporte y portuaria al reducir al mínimo las interacciones y el contacto físico. Las nuevas tecnologías también han impulsado el auge del comercio en línea, que ha transformado los hábitos de compra y de consumo. El aumento del comercio en línea ha elevado la demanda de instalaciones de distribución y de almacenamiento gestionadas digitalmente que ofrecen servicios de valor añadido. Se espera que todos estos acontecimientos generen nuevas oportunidades de negocio para el sector marítimo y portuario, así como para otros actores en la cadena de suministro marítima.

La tecnología también será imprescindible para promover la sostenibilidad ambiental. Al diseñar sus medidas de estímulo y sus planes pospandémicos, muchos gobiernos tratan de aprovechar las sinergias entre la tecnología, la protección ambiental, la eficiencia y la resiliencia. Las empresas y los gobiernos reconocen que para adaptarse al mundo pospandémico y reconstruir para mejorar es necesario agregar valor económico, social y ambiental y crear nuevas oportunidades de negocio, como es el caso en particular del transporte marítimo.

### *La oferta no está a la altura de la demanda*

En 2020, la flota mercante mundial creció un 3 % hasta alcanzar 99.800 buques con un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas. En enero de 2021, la capacidad era de 2.130 millones de toneladas de peso muerto (TPM) (cuadro 1). A lo largo de 2020, la entrega de buques disminuyó un 12 %, lo cual se debió en parte a la escasez de mano de obra inducida por los confinamientos que trastocó la actividad del sector náutico. Los buques entregados fueron en su mayoría graneleros, seguidos de petroleros y portacontenedores. Ante la limitada oferta de buques nuevos, los propietarios y los operadores optaron por comprar más buques de segunda mano, lo que hizo subir los

precios. El reciclaje también aumentó en 2020, pero se mantuvo en niveles bajos en comparación con años anteriores.

Durante 2020, los nuevos pedidos mantuvieron la tendencia a la baja de los años anteriores y disminuyeron un 16 %. Sin embargo, a principios de 2021, las empresas de transporte marítimo reaccionaron a las limitaciones de capacidad multiplicando los nuevos pedidos, que en el caso de los portacontenedores alcanzaron niveles nunca vistos en los 20 últimos años. También aumentaron los pedidos de buques de gas natural licuado (GNL).

| <b>Cuadro 1 Flota mundial por principales tipos de buque, 2020-2021</b><br>(En miles de TPM y porcentajes) |                    |                    |   |
|--|--------------------|--------------------|---|
| <b>Principales tipos</b>   | <b>2020</b>        | <b>2021</b>        | <b>Variación porcentual entre 2021 y 2020</b> |
| Graneleros   | 879 725<br>42,47 % | 913 032<br>42,77 % | 3,79 %  |
| Petroleros   | 601 342<br>29,03 % | 619 148<br>29,00 % | 2,96 %  |
| Portacontenedores  | 274 973<br>13,27 % | 281 784<br>13,20 % | 2,48 %  |
| Otros:   | 238 705<br>11,52 % | 243 922<br>11,43 % | 2,19 %  |
| <i>Buques de suministro mar adentro</i>  | 84 049<br>4,06 %   | 84 094<br>3,94 %   | 0,05 %  |
| <i>Buques gaseros</i>  | 73 685<br>3,56 %   | 77 455<br>3,63 %   | 5,12 %  |
| <i>Buques tanque quimiqueros</i>   | 47 480<br>2,29 %   | 48 858<br>2,29 %   | 2,90 %  |
| <i>Otros/n.d.</i>  | 25 500<br>1,23 %   | 25 407<br>1,19 %   | -0,36 %                                       |
| <i>Transbordadores y buques de pasaje</i>  | 7 992<br>0,39 %    | 8 109<br>0,38 %    | 1,46 %  |
| Buques de carga general  | 76 893<br>3,71 %   | 76 754<br>3,60 %   | -0,18 %                                       |
| <b>Total mundial</b>   | <b>2 071 638</b>   | <b>2 134 640</b>   | <b>3,04 %</b>                                 |

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

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

Durante el segundo semestre de 2020 y principios de 2021, el comercio mundial experimentó una recuperación gradual, pero al ser la oferta menos elástica y al estar limitada por la congestión y por los retrasos relacionados con la COVID-19, se produjo un gran aumento de los fletes del transporte en contenedores.

El futuro equilibrio de la demanda y la oferta también se verá afectado por las prescripciones reglamentarias destinadas a alinear las operaciones marítimas con los objetivos de descarbonización. Esa nueva normativa introducida bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) exigirá la sustitución de parte de la flota existente, por lo que conllevará costos elevados. Ello no solo generará cierto grado de incertidumbre, sino que además podría reducir el capital disponible para ampliar la flota en caso de que aumente el comercio.

### ***La presión de los costos y los elevados fletes y recargos lastrarán a las pequeñas empresas y se harán sentir en los precios***

Desde el segundo semestre de 2020, se ha registrado un aumento de las tarifas de los fletes. Si bien la demanda de mercancías contenedorizadas ha sido mayor de lo esperado, la capacidad de transporte se ha visto limitada por cuellos de botella y por obstáculos logísticos, así como por la escasez de equipos para el transporte en contenedores. La escasa fiabilidad de la programación de las operaciones y la congestión de los puertos también han provocado un aumento de los recargos y de las tasas de demora y detención, entre otras.

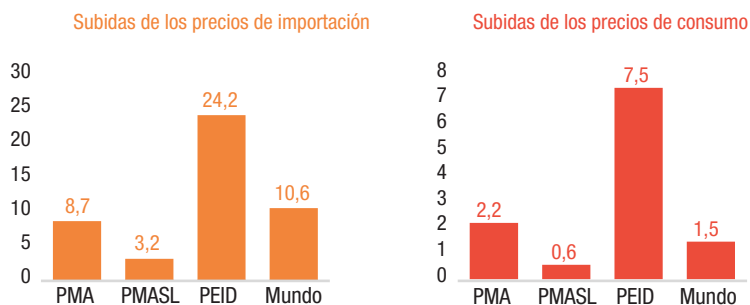
El alza de esos costos representa un problema para quienes se dedican al comercio y a la gestión de las cadenas de suministro, pero sobre todo para los pequeños expedidores, que muchas veces no tienen la misma capacidad que las grandes empresas para absorber los gastos adicionales y se encuentran en una posición de desventaja para negociar los precios y para reservar espacio a bordo. Así pues, los expedidores de menor tamaño con cargas poco rentables quizá tengan dificultades para obtener contratos de servicios y podrían ver erosionados sus márgenes.

Es de prever que los fletes se mantengan altos. La demanda es elevada y hay una creciente incertidumbre por lo que respecta a la oferta, en lo tocante a la eficiencia de los sistemas de transporte y las operaciones portuarias. Ante la presión de los costos y el persistente desajuste del mercado, es cada vez más importante vigilar el comportamiento

del mercado y garantizar la transparencia en el establecimiento de fletes, tasas y recargos. Hay quienes se han expresado a favor de una intervención de los gobiernos y de un mayor control por parte de las autoridades contra las prácticas comerciales desleales.

Si se mantiene la actual subida de los fletes del transporte en contenedores, los precios de importación y de consumo aumentarán considerablemente. Según indica el modelo de simulación de la UNCTAD, los precios de importación a nivel mundial aumentarán en promedio un 11 % como resultado del incremento de los fletes (gráfico 2). Los más afectados serán los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), cuyas importaciones de mercancías dependen sobre todo del transporte marítimo y que, según la simulación, afrontarán una subida acumulada del 24 % con un retardo temporal aproximado de un año.

**Gráfico 2** Simulación del impacto de la actual subida de los fletes del transporte en contenedores en los precios de importación y de consumo (En porcentajes)



**Fuentes:** El presente gráfico se basa en datos de *Shipping Intelligence Network* de Clarksons Research, *International Financial Statistics* y *Direction of Trade Statistics* del Fondo Monetario Internacional, UNCTADstat, y *Solución Comercial Integrada Mundial* y *Commodity Price Data (The Pink Sheet)* del Banco Mundial.

**Nota:** El impacto de las subidas de los fletes del transporte en contenedores en los precios se ha calculado en base al aumento del 243 % del índice de transporte de contenedores de exportación de China registrado entre agosto de 2020 y agosto de 2021. En el modelo de simulación se parte de que los fletes de agosto de 2021 se mantendrán durante el resto del período de simulación (desde septiembre de 2021 hasta diciembre de 2023), con todos los demás factores constantes a lo largo de todo el período de simulación (agosto de 2020 a diciembre de 2023).

El aumento de los fletes del transporte en contenedores también tendrá un efecto notable en los precios de consumo. Si estos fletes se mantienen tan elevados como ahora, los precios de consumo mundiales en 2023 serán un 1,5 % más elevados de lo que habrían sido si no se hubiera producido la subida de los fletes. Se prevé que los efectos sean mayores en el caso de las economías de menor tamaño que dependen en gran medida de las importaciones para satisfacer gran parte de sus necesidades de consumo. Cabe prever que el aumento acumulado de los precios de consumo en los PEID sea del 7,5 %, y del 2,2 % en los países menos adelantados (PMA).

Algunas mercancías se verán más afectadas que otras por la subida de los fletes del transporte en contenedores. Los más expuestos serán los productos fabricados mediante cadenas de suministro integradas. Los procesos de producción globalizados implican un mayor uso del transporte marítimo, ya que los bienes intermedios a menudo cruzan múltiples veces las fronteras dentro de una misma región o entre varias regiones distintas. Así sucede, por ejemplo, con las mercancías de Asia Oriental destinadas a los grandes mercados de América del Norte y Europa. En el caso de las computadoras y de los productos electrónicos y ópticos, el aumento del precio de consumo inducido por la actual subida de los fletes podría ser de un 11 %.

El encarecimiento del transporte marítimo también afectará a algunos productos de poco valor añadido: los precios de consumo de los muebles y de los productos textiles, de confección y de cuero podrían elevarse un 10 %. Dichos incrementos podrían erosionar las ventajas competitivas de las economías de menor tamaño que producen muchas de esas mercancías. Al mismo tiempo, estos países tendrán muchas más dificultades para importar la maquinaria de alta tecnología y los materiales industriales necesarios para ascender en la cadena de valor, diversificar sus economías y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Incluso en las principales economías, la persistencia de unos fletes elevados del transporte en contenedores y los desajustes del transporte marítimo a corto y mediano plazo amenazan con socavar la recuperación. Según un análisis de la UNCTAD, por ejemplo, en los Estados Unidos y en la zona del euro, una subida de los fletes del transporte en contenedores del 10 % podría desembocar en una contracción acumulada de la producción industrial de aproximadamente un 1 %.

## ***Los costos del transporte marítimo se mantienen más altos en las regiones en desarrollo debido a factores estructurales***

Si los fletes se hallan en cotas históricamente altas, se debe en buena parte a las perturbaciones provocadas por la pandemia y a las inesperadas fluctuaciones al alza de la demanda de transporte marítimo. Sin embargo, a más largo plazo, los precios del transporte y las tarifas portuarias vienen determinados por factores estructurales como las infraestructuras portuarias, las economías de escala, los desequilibrios comerciales o la facilitación del comercio y la conectividad, todo lo cual tiene efectos duraderos en los costos del transporte marítimo y en la competitividad comercial. Según un análisis basado en un nuevo conjunto de datos sobre los costos del transporte de la UNCTAD y del Banco Mundial, si se introdujeran mejoras estructurales de peso, los costos del transporte marítimo podrían rebajarse cerca de un 4 %. Así pues, las intervenciones y políticas relativas a los factores estructurales que determinan los costos del transporte marítimo pueden contribuir a suavizar los efectos de las perturbaciones y los factores cíclicos.

Otro elemento estructural que provocará un aumento de los precios es la nueva reglamentación destinada a descarbonizar el sector del transporte marítimo. Se espera que la medida a corto plazo destinada a reducir los gases de efecto invernadero recientemente aprobada por la OMI rebaje la velocidad media de navegación y aumente los costos del transporte marítimo, especialmente en el caso de los países en desarrollo, y en particular en los PEID.

## ***La COVID-19 ralentiza las actividades de buques y puertos***

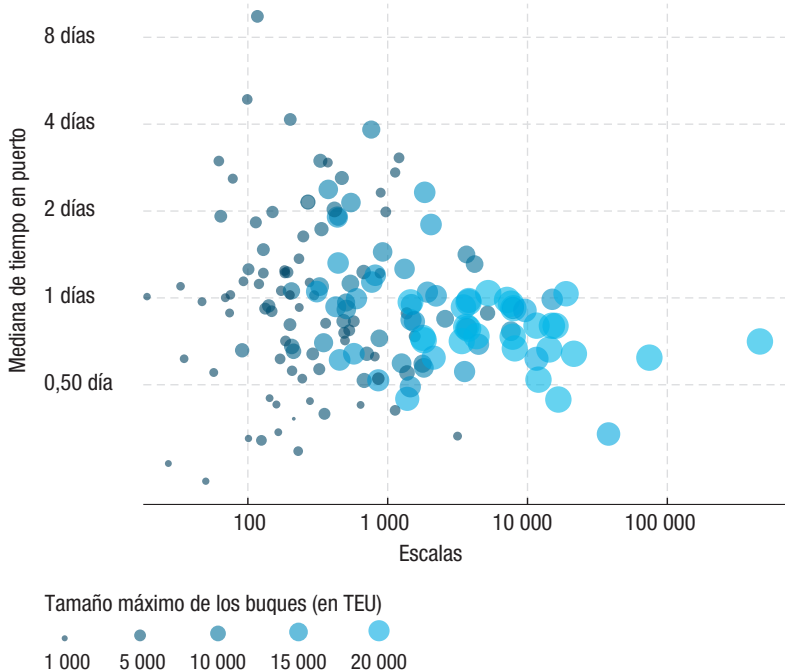
En el primer semestre de 2020, como resultado de la caída de la demanda de transporte marítimo, los buques cargueros hicieron menos escalas. Más adelante, el número de escalas se elevó, sobre todo en Europa, Asia Oriental y Asia Sudoriental, aunque sin regresar a los niveles prepandémicos.

En 2020, los operadores de terminales, las autoridades y los proveedores de servicios de transporte intermodal adoptaron medidas para contener la COVID-19 que hicieron que los buques tuvieran que pasar más tiempo en puertos que funcionaban más lentamente. Las mayores demoras las experimentaron los graneleros de carga seca, cuyas operaciones de

carga suelen estar menos automatizadas y requieren una mayor cantidad de mano de obra, por lo que se vieron ralentizadas como consecuencia de las medidas para reducir el contacto físico.

Los tiempos de permanencia de los buques en puerto pueden variar mucho entre los distintos países (gráfico 3). Un grupo de países con tiempos de permanencia de menor duración es el de los que reciben menos arribos, únicamente de buques pequeños y en los que se cargan o se descargan pocos contenedores en cada escala. Entre ellos figuran Dominica, Saint Kitts y Nevis y San Vicente y las Granadinas. Otro grupo de países con tiempos de permanencia cortos es el de los que tienen las

**Gráfico 3** Mediana de tiempo en puerto, número de escalas y tamaño máximo de los buques, por país, portacontenedores, 2020



*Fuente:* UNCTAD, con datos proporcionados por MarineTraffic. Ambos ejes en escala logarítmica.

*Nota:* Buques de un arqueo bruto igual o superior a 1.000 TB. Es posible consultar todo el cuadro de países en <http://stats.unctad.org/maritime>.



tecnologías y las infraestructuras portuarias más avanzadas y pueden dar cabida a los buques portacontenedores más grandes; se benefician de las economías de escala y por eso suelen ser los que reciben el mayor número de escalas. Entre ellos están el Japón, Hong Kong (China) y la Provincia China de Taiwán. Los puertos eficientes entran en un ciclo de retroalimentación positiva: su elevada eficiencia hace que resulten atractivos como puertos de escala, lo que multiplica el número de arribos. Los países que se hallan en el medio de la distribución presentan múltiples medianas de tiempo de espera en puerto, lo que refleja sus diferencias en términos de eficiencia y otras variables como la antigüedad de los buques y el tráfico de carga.

El desempeño de los sectores portuario y marítimo suele ser más bajo en los países en desarrollo. Estos tienen mayores costos del transporte y una conectividad menor, ya que a menudo se encuentran más lejos de sus mercados internacionales, y se hallan limitados por las deseconomías de escala y por una menor digitalización.

### *Tendencias positivas en materia de gobernanza portuaria y de participación de género*

Todos los años, la UNCTAD utiliza datos obtenidos a través de su Programa de Gestión Portuaria TrainForTrade para comparar a los países entre sí mediante el cuadro de mando integral portuario. Existen muchos otros proyectos de evaluación del rendimiento portuario centrados en la prestación de servicios como la manipulación de la carga, pero el cuadro de mando integral portuario, que utiliza los datos de 26 indicadores, permite comparar distintas entidades portuarias en su totalidad mediante datos útiles para la planificación estratégica a nivel portuario y para los análisis de política con base empírica a nivel regional y estatal.

El tráfico anual de los puertos miembros en 2020 estuvo entre 1,5 millones de toneladas y 80,9 millones de toneladas. Cerca de la mitad pertenecían a la categoría más pequeña (menos de 5 millones de toneladas) y a la categoría intermedia (de 5 a 10 millones de toneladas), un rango de volúmenes similar en todas las regiones.

Desde 2015, una de las seis principales categorías del cuadro de mando integral portuario ha sido la tasa de participación femenina en la fuerza de trabajo portuaria. En 2019 y 2020, se mantuvo baja, en torno al 18 %. Si bien resultó ser mucho más elevada en Europa (25 %), ni siquiera allí existe una distribución igualitaria de los cargos entre hombres y mujeres. Las

mujeres suelen hallarse más representadas en las funciones gerenciales y administrativas, donde su proporción pasó del 38 % al 42 % entre 2019 y 2020. En este caso, los miembros asiáticos se situaron por encima de la media con un 52 %, frente al 39 % registrado en Europa. En las operaciones portuarias de manipulación de la carga trabajan muchas menos mujeres. Estos resultados ponen de manifiesto la necesidad de contar con intervenciones políticas estratégicas para alcanzar el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de “Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas”.

### *El desempeño de los sectores portuario y marítimo depende de la facilitación del comercio y del transporte*

Para que el transporte marítimo resulte eficiente, son necesarias medidas eficaces de facilitación del comercio y del transporte que reduzcan el tiempo y el costo de los trámites aduaneros y mercantiles e integren las nuevas tecnologías en las formalidades administrativas. Ello mejora el desempeño de toda la cadena de suministro y tiene efectos positivos para el transporte marítimo.

La pandemia de COVID-19 ha puesto de manifiesto la necesidad de facilitar el comercio transfronterizo, y sobre todo el comercio de equipos médicos, medicamentos y productos de emergencia, como las vacunas y los equipos de protección personal, productos que podían quedar retenidos en los puertos por culpa de la burocracia o debido a la lentitud de los procedimientos de despacho como resultado de la obligación de cumplir las prescripciones reglamentarias.

En los últimos años, la introducción de las nuevas tecnologías en los procesos administrativos ha supuesto una gran mejora en la eficiencia de la cadena de suministro logística. Ha conllevado la digitalización y la automatización de los procesos aduaneros, la tramitación sin papel y la introducción de servicios de ventanilla única, todo lo cual cobró mayor impulso durante la pandemia de COVID-19.

Un ejemplo del uso de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) es el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD, que funciona sobre la base de la automatización y la digitalización de las cadenas de suministro. La nueva solución ASYHUB (en sus siglas en inglés) facilita la transmisión de datos entre el puerto de salida y el de llegada, y utiliza conceptos de la gestión de riesgos para

acelerar los procedimientos de despacho y evitar que las mercancías queden bloqueadas en los puertos innecesariamente.

Otra innovación del ámbito de la TIC basada en tecnología de la UNCTAD es el portal de información comercial, un sitio web en cada país que ofrece información de fácil acceso sobre la normativa y los trámites necesarios para el comercio. El portal de información comercial de la UNCTAD ofrece a los importadores y a los exportadores guías detalladas en línea sobre los trámites relacionados con el comercio, y ayuda al país a cumplir sus obligaciones dimanantes del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio. Actualmente, se están poniendo en marcha 29 portales basados en tecnología de la UNCTAD en todo el mundo gracias a la UNCTAD y al Centro de Comercio Internacional. Los resultados han sido muy positivos. Los portales más avanzados son los de África Oriental; por ejemplo, en Kenya, se ha aumentado la transparencia y se han simplificado un total de 52 trámites mercantiles, lo que ha permitido ahorrar 110 horas del tiempo de espera en colas, mostradores y entre un paso y otro, y 482 dólares en concepto de tasas administrativas, lo que equivale a un promedio de unos 11 dólares por trámite.

La digitalización hace posible un entorno sin papel en el que todos los trámites mercantiles se realizan en línea. De este modo, los comerciantes se ahorran tiempo y dinero, hay mayor transparencia y es más fácil acceder a los mercados; además, se evita el contacto físico y se reducen los riesgos de contagio. Asimismo, las soluciones digitales inteligentes mejoran la administración pública del comercio y aumentan la eficiencia de las operaciones de exportación, importación y tránsito. Además, la facilitación del comercio reduce el uso de papel, lo cual puede contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.

El sistema de comercio multilateral ha promovido la realización de reformas en la facilitación del comercio, en particular a través del Acuerdo sobre Facilitación de la OMC y el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la OMI. Estos instrumentos ofrecen normas y reglamentos comunes que han demostrado ser especialmente útiles durante la pandemia de COVID-19. Al proporcionar orientaciones e incentivos a los gobiernos para reformar la facilitación del comercio, han permitido un aumento de la digitalización y la transparencia, así como la racionalización de los trámites administrativos. También fomentan alianzas público-privadas robustas, como los comités nacionales de facilitación del comercio y los sistemas de comunidad portuaria que

involucran a la comunidad empresarial en las operaciones portuarias. Para que el comercio y el transporte marítimos sean eficientes, será preciso alinear y simplificar el cometido y la labor de las distintas alianzas público-privadas.

### *La persistente crisis de los marinos varados en el mar*

En todo el mundo, cerca de 1,9 millones de marinos trabajan para hacer posible nuestra manera de vivir. Según el informe sobre la fuerza del trabajo en el sector marítimo publicado en 2021 por BIMCO y por la Cámara Naviera Internacional (ICS), la oferta mundial de gente de mar es de 1.892.720 personas, lo que supone un aumento con respecto a las 1.647.494 personas contabilizadas en 2015. De estas, 857.540 eran oficiales y 1.035.180 marineros (gente de mar capacitada que lleva a cabo labores de apoyo). Los cinco principales proveedores de gente de mar eran Filipinas, la Federación de Rusia, Indonesia, China y la India, que juntos aportaban el 44 % de la fuerza de trabajo mundial (cuadro 2).

| <b>Cuadro 2</b> Cinco principales proveedores de gente de mar, 2021 |                             |                     |                     |
|---|-----------------------------|---------------------|---------------------|
|   | <b>Toda la gente de mar</b> | <b>Oficiales</b>    | <b>Marineros</b>    |
| <b>1</b>  | Filipinas                   | Filipinas           | Filipinas           |
| <b>2</b>  | Federación de Rusia         | Federación de Rusia | Federación de Rusia |
| <b>3</b>  | Indonesia                   | China               | Indonesia           |
| <b>4</b>  | China                       | Indonesia           | China               |
| <b>5</b>  | India                       | India               | India               |

*Fuente:* ICS y BIMCO, Seafarer Workforce Report 2021, Londres, 2021.

Para los países proveedores, la gente de mar constituye una importante fuente de ingresos. Por ejemplo, en 2019, Filipinas ingresó 30.100 millones de dólares gracias a sus trabajadores expatriados —lo que equivale al 9,3 % del PIB y al 7,3 % del ingreso nacional bruto (INB)—, de los cuales 6.500 millones los aportó su gente de mar. En 2020, las remesas totales cayeron un 0,8 % hasta situarse en 29.900 millones de dólares; las de la gente de mar cayeron un 2,8 % hasta alcanzar los 6.400 millones de dólares.

Durante la pandemia de COVID-19, la gente de mar siguió demostrando una gran profesionalidad y dedicación, contribuyendo a la distribución de alimentos, material sanitario, combustible y otros bienes esenciales, y ayudando a mantener activas las redes de suministro y el comercio mundial.

Sin embargo, cientos de miles de marinos quedaron varados en el mar. La tripulación de un buque debe cambiar todos los meses para evitar la fatiga y cumplir con la normativa internacional en materia de seguridad, salud y bienestar. En respuesta a la COVID-19, los gobiernos cerraron múltiples fronteras, impusieron confinamientos y prohibieron los desembarcos, lo que supuso la suspensión temporal de los relevos. Como consecuencia de ello, no fue posible sustituir ni repatriar a un gran número de marinos que habían realizado largos períodos de servicio y que pese a ello tuvieron que quedarse trabajando a bordo. Incluso un año después del comienzo de la pandemia, debido a las restricciones y a la escasez de vuelos internacionales, según los últimos cálculos de la Cámara Naviera Internacional, unos 250.000 marinos siguen embarcados mucho más allá del vencimiento de sus contratos. Sin embargo, todavía no se han acordado unas medidas uniformes a nivel mundial para posibilitar el correcto cambio y traslado de las tripulaciones.

Durante la pandemia, varias partes interesadas, incluidas organizaciones internacionales, gobiernos y entidades sectoriales, han formulado recomendaciones y orientaciones para garantizar la salud y protección de la gente de mar frente a la COVID-19, su acceso a la atención sanitaria, su reconocimiento como trabajadores esenciales y su vacunación prioritaria, así como para que los buques y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones internacionales en materia sanitaria. No obstante, la pandemia está en su segundo año y la gente de mar sigue siendo vulnerable.

Salvo en contadas excepciones, solo se ha vacunado una pequeña parte de la gente de mar a nivel mundial. Bélgica ha ejemplificado las mejores prácticas, y en julio de 2021 comenzó una campaña para vacunar a toda la gente de mar que llegase a un puerto belga, independientemente de su nacionalidad.

Los problemas de la gente de mar han dado pie a una cooperación continua entre organizaciones internacionales y organismos sectoriales como la OMI, la OIT, la OMS, la UNCTAD, la ICS y la ITF, que han expresado reiteradamente su preocupación por la crisis humanitaria del

sector del transporte marítimo, han instado a los Estados Miembros a que designen a la gente de mar y demás personal marino como trabajadores esenciales, a que acepten la documentación de identidad de la gente de mar como prueba de su condición de trabajadores esenciales, y den a los propietarios y administradores flexibilidad para que desvíen los buques a puertos en los que sea posible llevar a cabo el cambio de tripulación sin incurrir en penalizaciones.

El 1 de diciembre de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó unánimemente la resolución titulada “Cooperación internacional para hacer frente a los desafíos que enfrenta la gente de mar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 para apoyar las cadenas mundiales de suministro” (A/RES/75/17). En ella, se insta a los Estados Miembros a que designen a la gente de mar y demás personal marino como trabajadores esenciales y se alienta a los gobiernos y a las demás partes interesadas a que apliquen el “Marco recomendado de protocolos para garantizar la seguridad de los cambios y los viajes de las tripulaciones de los buques durante la pandemia de coronavirus COVID-19”. También se exhorta a los gobiernos a que faciliten los cambios de la tripulación marítima, entre otras cosas, permitiendo el embarque y el desembarque y agilizando los viajes y las labores de repatriación, así como garantizando el acceso a la atención médica. La Asamblea General solicita igualmente a la OMI, a la OIT y a la UNCTAD que la informen en su septuagésimo sexto período de sesiones sobre las cuestiones relacionadas con la resolución.

Antes de esta, hubo resoluciones dictadas por otros organismos. El 21 de septiembre de 2020, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI recomendó una serie de medidas para facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes de la gente de mar durante la pandemia de COVID-19. Según la OMI, a finales de junio de 2021, 60 Estados Miembros y 2 Estados Asociados de la Organización habían firmado a favor de designar a la gente de mar como trabajadores esenciales. Asimismo, el 8 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de la OIT adoptó la “Resolución sobre cuestiones relativas al trabajo marítimo y la pandemia de COVID-19”.

En enero de 2021, el sector marítimo produjo la Declaración de Neptuno sobre el Bienestar de la Gente de Mar y el Cambio de Tripulaciones, que en junio de 2021 habían firmado ya más de 600 empresas y organizaciones. También se ha producido un indicador de cambio de tripulación de la Declaración de Neptuno que se basa en datos

proporcionados por diez empresas líderes en gestión naval que conjuntamente tienen alrededor de 90.000 marinos embarcados. Según dicho indicador, entre junio y julio de 2021, parecía que la situación se estaba deteriorando, ya que había un mayor número de marinos embarcados más allá del vencimiento de sus contratos y un mayor número de marinos que habían estado embarcados durante más de once meses, el límite de tiempo establecido en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (MLC). Desde que empezó a funcionar el indicador en mayo de 2021, la proporción de marinos embarcados más allá del vencimiento de sus contratos había pasado del 5,8 % al 8,8 % y la proporción de marinos embarcados durante más de 11 meses había pasado del 0,4 % al 1 %.

### *Avances en el derecho internacional y en el terreno de la tecnología*

La pandemia de COVID-19 ha obstaculizado el comercio internacional, dando lugar a ineficiencias, retrasos y perturbaciones en las cadenas de suministro de una escala sin precedentes que también tienen consecuencias jurídicas en caso de alteración, retraso o imposibilidad de cumplir el contrato. En el sector marítimo, ello puede dar lugar a pleitos en los que se plantean complejas cuestiones debido a la multiplicidad de jurisdicciones. Los gobiernos y la industria deberán colaborar para abordar los derechos y obligaciones contractuales conexos y llegar a unas cláusulas contractuales uniformes en relación con la asignación de los riesgos comerciales.

Muchos de los problemas guardan relación con los retrasos de la documentación, lo que debería animar a más partes comerciales a adoptar soluciones electrónicas seguras. La última versión actualizada de las orientaciones del sector contiene información útil para propietarios y armadores sobre los procedimientos y acciones para mantener la seguridad de sus sistemas informáticos en sus empresas y a bordo de sus buques, la adopción de un enfoque de gestión de los riesgos cibernéticos y el cumplimiento de las prescripciones de la OMI y de otras directrices pertinentes.

La innovación tecnológica también está dejando entrever la posibilidad de contar con buques automatizados sin tripulación. El sector está realizando ensayos de los “buques marítimos autónomos de superficie” (MASS). El objetivo consiste en garantizar un transporte marítimo seguro

y ambientalmente sostenible, junto al marco normativo pertinente. En mayo de 2021, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI finalizó un estudio exploratorio sobre la reglamentación para la utilización de MASS que puso de manifiesto varias cuestiones prioritarias. El resultado podría ser un instrumento o código sobre los MASS basado en objetivos, en las prescripciones funcionales y en la normativa correspondiente, y adecuado para los distintos grados de autonomía.

### *Hacia un aumento de la temperatura de 3 °C*

El sector del transporte marítimo tiene un papel importante en la lucha contra el cambio climático. El objetivo del Acuerdo de París era mantener el calentamiento global muy por debajo de 2 °C y procurar limitarlo a 1,5 °C. Sin embargo, pese al breve descenso de las emisiones de dióxido de carbono provocado por la pandemia de COVID-19, el mundo todavía está en camino de experimentar un aumento de la temperatura superior a 3°C en este siglo. Es preciso adoptar medidas urgentes de mitigación y adaptación.

A nivel normativo, el sector del transporte marítimo está abordando las cuestiones relacionadas con el clima mediante el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). En junio de 2021, la OMI aprobó las enmiendas al Anexo VI del Convenio, que introdujeron nuevas disposiciones obligatorias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, y que obligan a los propietarios a fijarse objetivos de eficiencia energética. También se comenzó a hablar de las medidas de mercado y de otra índole necesarias a mediano y a largo plazo, y de una propuesta presentada por varios miembros del sector para constituir un panel internacional de investigación y desarrollo marítimos como una organización no gubernamental que se financiaría mediante una contribución obligatoria sobre el combustible marino para apoyar las labores de investigación y desarrollo y la introducción de tecnologías con emisiones de carbono nulas.

El cambio climático, con la amenaza de la aceleración del aumento del nivel del mar y el incremento de los fenómenos meteorológicos extremos, también tendrá importantes repercusiones para los puertos marítimos del mundo. Por ello, para asegurar el transporte y el comercio marítimos mundiales, será necesario invertir en la adaptación y en la resiliencia de los puertos y de otras infraestructuras de transporte clave, especialmente en los países en desarrollo.



## ***Para lograr una amplia recuperación mundial, hará falta un transporte marítimo inteligente, resiliente y sostenible***

La pandemia de COVID-19 ha generado una sucesión de perturbaciones y efectos secundarios, que han desencadenado sus respectivas repercusiones. La magnitud y las consecuencias han variado mucho en función de la región, el sector económico y el segmento del mercado del transporte marítimo. La recuperación también está siendo dispar, ya que existen diferencias en el nivel y la escala de las políticas de apoyo, y hay un acceso desigual a las vacunas.

Aunque el impacto inicial en el transporte marítimo no resultó tan terrible como se esperaba, el futuro es menos halagüeño. El tiempo necesario para lograr una recuperación duradera dependerá de la evolución de la pandemia, la magnitud y los plazos de los planes de vacunación en los distintos países y la duración de las medidas políticas de apoyo. Actualmente, la incipiente recuperación se halla amenazada por las interrupciones en las cadenas de suministro y por los cuellos de botella logísticos que están desestabilizando los mercados del transporte marítimo y están llevando los costos a niveles históricos.

Las perturbaciones que ha traído consigo la COVID-19 también han acelerado megatendencias que ya existían antes a nivel geopolítico, tecnológico y ambiental. Esas tendencias han ido evolucionando lentamente a lo largo de los diez últimos años, pero se han acelerado durante la pandemia y siguen transformando el transporte y el comercio marítimos:

**Geopolítica.** La crisis sanitaria de la COVID-19 subrayó la interdependencia social y económica de las naciones, que se hallan integradas a través de las cadenas mundiales de suministro y de sus redes ampliadas de transporte marítimo. El aumento de los riesgos geopolíticos y el agravamiento de las tensiones comerciales han hecho que muchos países y empresas cambien de mentalidad, y ahora en parte ven la interdependencia mundial como una vulnerabilidad. Para disminuir los riesgos y aumentar su resiliencia, están procurando depender menos de proveedores extranjeros lejanos.

**Resiliencia.** Las perturbaciones que ha traído consigo la COVID-19 han puesto a prueba las cadenas de suministro y los modelos de negocio subyacentes, y han sometido a fuertes presiones a las redes de transporte y logística. Las empresas y los gobiernos quieren hacer que sus cadenas de suministro ganen

en robustez y resiliencia, para lo que están contemplando la diversificación de sus socios y proveedores, entre otras cosas. Ello conllevará un nuevo equilibrio entre la producción local, regional y mundial. También se están replanteando las estrategias de gestión de los inventarios y las existencias, y las ventajas comparativas entre los modelos de cadenas de suministro justo a tiempo y por si acaso.

**Tecnología.** Cada vez son más las autoridades aduaneras, los trabajadores portuarios y los transportistas que reconocen la utilidad de las nuevas tecnologías y la digitalización, no solo para aumentar la eficiencia, sino también para mantener la continuidad de la actividad en tiempos de inestabilidad. Entre las novedades tecnológicas figuran los sistemas analíticos avanzados, los sensores a bordo, las tecnologías de la comunicación, la optimización de las escalas de los buques, las cadenas de bloques, la inteligencia de datos y la autonomía de los buques y de otros vehículos. Durante la pandemia, estas tecnologías han servido para reducir el contacto físico y han permitido que los buques siguieran circulando, que los puertos se mantuvieran abiertos y que el comercio transfronterizo continuase funcionando. Los avances tecnológicos también han estimulado el gasto de los consumidores en línea y han supuesto un aumento del comercio electrónico. Estas tendencias seguirán redefiniendo las pautas de producción y consumo y la manera en que los buques, los puertos y sus conexiones con el interior transportan la carga y prestan sus servicios.

**Dinámicas del mercado del transporte marítimo.** De cara a futuras perturbaciones, las navieras, los expedidores, los puertos y los proveedores de servicios de transporte terrestre van a replantearse sus modelos empresariales y operativos para responder de manera más flexible a los cambios en las condiciones del mercado. Después de ver cómo el repunte del comercio fue a toparse con los cuellos de botella y con la limitada capacidad logística derivada de las perturbaciones de la COVID-19, no sería de extrañar que se replanteen su nivel de inversión en el transporte marítimo y en los puertos, así como sus operaciones de planificación. También pueden prever un posible aumento de la reglamentación de los mercados del transporte marítimo, ya que las autoridades de la competencia han comenzado a vigilar más los fletes y el comportamiento de los mercados, y a investigar los movimientos rápidos de los precios del transporte marítimo.

**Descarbonización y transición energética.** Cada vez existe una mayor presión a favor de la descarbonización y la sostenibilidad del transporte marítimo, cuestiones que también han salido a la luz en el contexto de la recuperación pospandémica. La labor actual de la OMI a favor de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo ha

generado un mayor impulso, y se espera que el transporte marítimo cambie su combinación de combustibles y utilice nuevas tecnologías y diseños navales, así como combustibles alternativos y ajustes operacionales, para reducir su huella de carbono y su huella ambiental. Para el sector energético, el transporte marítimo no es solo un usuario a gran escala, sino también un transportista muy importante, de modo que la industria tendrá que responder a la disminución de la demanda de buques petroleros y carboneros, y al aumento de la demanda de buques capaces de transportar hidrógeno, amoníaco y otros combustibles alternativos.

**Adaptación y resiliencia climática.** Las infraestructuras y los servicios del transporte marítimo se han visto sometidos a una gran presión debido a la pandemia y al cierre del Canal de Suez. Ello vino a sumarse a los continuos peligros del cambio climático: en los últimos años, fenómenos meteorológicos extremos, como inundaciones, huracanes y ciclones, han provocado frecuentes e intensas perturbaciones en las infraestructuras costeras y en las conexiones con el interior. Dado que las actuales proyecciones climáticas apuntan a que la trayectoria del calentamiento del planeta superará los objetivos del Acuerdo de París, el sector marítimo y los gobiernos deben invertir en adaptar las infraestructuras y los servicios del transporte marítimo y en prepararlos para que sean resistentes al cambio climático, además de acelerar la formulación de las medidas jurídicas, políticas y técnicas conexas, y las actividades de fomento de la capacidad.

## *Prioridades de acción*

**1. Vacunar al mundo.** Para conseguir una vacunación mundial amplia, los países en desarrollo deberían tener un acceso justo a las vacunas. Invertir en la vacunación mundial con ayuda de fondos especializados no solo acelerará el fin de la pandemia, sino que además estimulará la recuperación y añadirá billones a la producción económica mundial.

**2. Revitalizar el sistema multilateral de comercio.** Decenios de liberalización comercial y de acción multilateral han traído consigo beneficios económicos y sociales que ahora se hallan amenazados debido al auge de las restricciones al comercio y el proteccionismo. Para preservar esos logros que tanto esfuerzo han costado, los países deben defender y consolidar el sistema multilateral de comercio y reducir al mínimo las medidas restrictivas del comercio.

**3. Poner fin a la crisis de los cambios de tripulación.** Ello requiere atención inmediata por parte de los Estados de abanderamiento, los rectores de los puertos y los que facilitan la mano de obra, en colaboración con las organizaciones internacionales competentes. Todos los Estados deberían ser partes en los instrumentos internacionales oportunos, incluidos el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) de 2006, el Convenio núm. 108 y el Convenio núm. 185 de la OIT sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar, y el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL) de la OMI. Con el fin de promover las metas del Objetivo 8 y garantizar el trabajo decente a la gente de mar, los Estados también deben redoblar sus esfuerzos para velar por el pleno cumplimiento de estos convenios y normas del trabajo.

**4. Vacunar a la gente de mar.** El sector, los gobiernos y las organizaciones internacionales deben coordinar sus esfuerzos para que se designe a la gente de mar como trabajadores esenciales y para que su vacunación tenga lugar con carácter prioritario.

**5. Facilitar los cambios de tripulación.** Los gobiernos y el sector deberían seguir trabajando juntos, entre otras cosas, a través de la iniciativa de la Declaración de Neptuno, y en colaboración con las organizaciones internacionales competentes, facilitar los cambios de tripulación, de conformidad con las normas internacionales y en consonancia con las consideraciones de salud pública. También deberían garantizar la disponibilidad y el acceso a los datos correspondientes sobre la gente de mar.

**6. Garantizar un transporte marítimo fiable y eficiente.** Los interesados en la cadena de suministro marítima, incluidas las navieras, los puertos, los proveedores de servicios de transporte terrestre y los expedidores, deberían aunar fuerzas para velar por que el transporte marítimo siga siendo un medio de transporte fiable, previsible y eficiente. A tal fin será necesario invertir en el transporte marítimo y en los puertos y en sus conexiones con el interior, y diseñar y aplicar soluciones de transporte de mercancías sostenible. También será preciso aplicar correctamente las herramientas y tecnologías digitales y las medidas de facilitación del comercio.

**7. Transversalizar la resiliencia de las cadenas de suministro, la evaluación de riesgos y la preparación.** Ello puede lograrse a través de medidas como el suministro dual, la redundancia de los proveedores y el respaldo de los lugares de producción, los inventarios y las existencias, así como una mejor gestión de riesgos y más transparencia de principio a fin. En general, para ello será necesario evaluar y gestionar los riesgos, mejorar la preparación y adoptar soluciones híbridas flexibles y ágiles, llegar a un equilibrio, por ejemplo, entre la deslocalización de proximidad y la relocalización, y combinar modelos híbridos de cadenas de suministro, junto a medidas para reducir la vulnerabilidad a los ciberataques.

**8. Controlar los costos.** Es posible contener los costos de los fletes ampliando la capacidad para que coincida con la demanda, aumentando la eficiencia de los puertos, logrando mejoras en términos de planificación, previsión y visibilidad, y adoptando medidas de facilitación del comercio. El mercado del transporte marítimo también debería ser transparente, justo y competitivo. Por ello, las autoridades nacionales de la competencia deben tener la capacidad necesaria para llevar un seguimiento de las tendencias de los fletes, las tasas y los cargos. Las partes interesadas en la cadena de suministro marítima, incluidas las navieras, los puertos, los proveedores de servicios de transporte terrestre, las aduanas y los expedidores, deberían colaborar para compartir la información y hacer que el transporte marítimo gane en eficiencia.

**9. Descarbonizar.** El sector del transporte marítimo, en cooperación con los gobiernos, tendrá que explorar combustibles alternativos e invertir en infraestructuras en el ámbito terrestre, además de sustituir los buques antiguos por buques de mayor tamaño con un consumo de combustible más eficiente. Para ello hará falta una coyuntura previsible a nivel mundial, y los países en desarrollo estructuralmente vulnerables necesitarán ayuda para compensar los costos de la transición y la pérdida de conectividad

que podría darse como resultado de la descarbonización del transporte marítimo. Los países en desarrollo también tendrán que comprender mejor los efectos de las nuevas normativas en los servicios de transporte marítimo. Asimismo, las medidas de estímulo y los programas integrales de recuperación pospandemia deberían reservar recursos con fines de sostenibilidad ambiental, para lograr un transporte marítimo ecológico con bajas emisiones de carbono.

**10. Transporte marítimo resistente al cambio climático.** Los países deberían prever el cambio climático, y prepararse y adaptarse a él, entendiendo plenamente los riesgos, la exposición y las vulnerabilidades, y desarrollando una mayor capacidad de adaptación en las distintas partes de la cadena de suministro marítima. En el caso de los países en desarrollo, incluidos los grupos de países más vulnerables, reconstruir para mejorar después de la pandemia supondrá aumentar la inversión y desarrollar las capacidades nacionales para resistir al cambio climático.

*Informe sobre el Transporte Marítimo:*

[unctad.org/rmt](http://unctad.org/rmt)

Correo electrónico: [rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)

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



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

[unctad.org/transportnews](http://unctad.org/transportnews)

