

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.

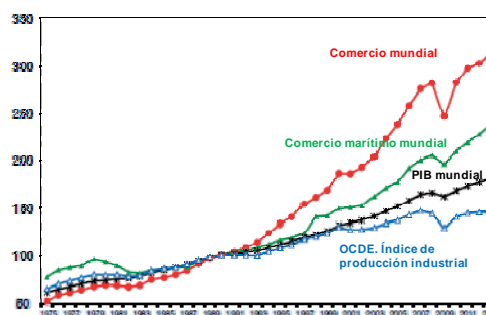
El desarrollo de los procesos de liberalización e internacionalización de las economías, en un primer estadio, y de globalización a en una fase posterior, ha dado lugar a una expansión del comercio, tanto de bienes finales como de carácter intermedio, ensanchando los límites de los mercados en proporciones 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).

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».

