

## Los retos en las conexiones marítimas entre Asia y América Latina

***‘Asia – Costa Este de América del Sur’ es la sexta ruta marítima mundial por volumen de contenedores movilizados. Las conexiones entre continentes cuentan con catorce servicios directos entre los principales puertos de ambas regiones, aunque aún queda mucho camino por recorrer.***

Desde que la expedición de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano consiguiera dar la vuelta al mundo en barco entre 1519 y 1522, hay un tema que obsesiona a comerciantes y gobiernos de todo el planeta: optimizar las rutas marítimas para buscar la máxima eficiencia en el comercio mundial. Durante siglos, imperios y naciones han navegado el globo convirtiendo los océanos en verdaderas autopistas de mercancías. Actualmente, el transporte marítimo funciona como una gigantesca red con rutas o líneas establecidas, escalas y transbordos, desde los que se puede enviar cualquier mercancía de un punto a otro de la Tierra.

Según datos del ranking elaborado por [World Shipping Council](#), la asociación mundial que congrega a los principales operadores de carga naviera del mundo:

**La ruta ‘Asia – Norteamérica’** es la primera en volumen transportado con 26,57 millones de TEU (contenedores de 20 pies, unidad de medida habitual en el transporte marítimo) movilizados.

**‘Asia – Norte de Europa’** intercambió 15,06 millones de TEU.

**‘Asia – Mediterráneo’**, 7,91 millones de TEU.

**‘Asia – Medio Oriente’**, con 7,74 millones, ocupa el cuarto lugar.

En quinta posición estaría **‘Norte de Europa-Norteamérica’**, con 5,40 millones.

En sexta posición se encuentra la ruta **‘Asia – Costa Este de América del Sur’** con 2,07 millones de TEU.

Es precisamente esta última la que, por su enorme potencial y capacidad de desarrollo, ha suscitado el interés de la [CEPAL](#) (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), organismo dependiente de la ONU que ha elaborado un reciente informe sobre [“Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina”](#), donde analiza las principales conexiones marítimas de contenedores y los retos que deben afrontarse en las rutas entre ambos continentes.

**Se trata de un sector con una oferta muy concentrada, donde las siete primeras navieras de carga del mundo concentran un 75,7% de cuota de mercado**

## Modelo comercial “colonial”

El estudio de la CEPAL se centra en las relaciones comerciales marítimas bilaterales de los países más activos en ambos continentes en los últimos cinco años, destacando China, Japón, Corea del Sur o Australia (por el lado de Asia-Pacífico) y Argentina, Brasil, Colombia y Perú (por parte de América Latina). Es reseñable que, al margen de matices, existen rasgos comunes en todos ellos. **Los asiáticos, por ejemplo, exportan fundamentalmente manufacturas**, con especial importancia de productos electrónicos y tecnológicos. Mientras, **las exportaciones latinoamericanas se concentran sobre todo en materias primas y productos agrícolas**.

La relación actual entre estas regiones se asemeja mucho al periodo colonial entre América y Europa, donde las metrópolis importaban materias primas que transformaban y procesaban para luego revender en forma de manufacturas de mayor valor añadido a las propias colonias. Esto generaba entonces a favor del viejo continente —y genera hoy a favor de los países asiáticos— una balanza comercial descompensada que, a igual volumen de carga exportada, reciben muchos más ingresos por el tipo de producto vendido.

Otra de las particularidades que marcan estas relaciones es **la propia naturaleza del transporte marítimo mundial**. Se trata de un sector con una oferta muy concentrada, donde las siete primeras navieras de carga del mundo concentran un 75,7% de cuota de mercado y son quienes deciden qué tipo de rutas conectan los principales puertos en cada continente. Además de esta situación, **existe también otro elemento clave: los *chokepoints***, estrechos por los que circula una gran cantidad de mercancías y que se convierten en cuellos de botella para el comercio mundial, como el Canal de Suez, el estrecho de Malaca o el canal de Panamá. Con estas circunstancias y condicionantes, Asia y América Latina están conectadas actualmente por catorce servicios directos: cuatro desde puertos asiáticos hasta puertos de la Costa Este de Latinoamérica (que concentran el mayor tráfico de mercancías) y diez hacia la Costa Oeste sudamericana, por el Pacífico.

## Retos y camino a seguir

Teniendo en cuenta la población de las regiones que unen estas rutas —más de 1.500 millones de personas—, se trata de una cantidad de servicios directos y un volumen de mercancías muy escaso aún respecto a su potencial. Esto se debe principalmente a una deficiente red de infraestructuras en América Latina, cuyo **principal reto es mejorar las instalaciones portuarias y, sobre todo, las infraestructuras logísticas en el hinterland** —zona detrás de los puertos— de escalas y destinos. Son especialmente importantes los servicios en planta de origen, transporte planta a puerto, servicios en puerto de origen, servicios en puerto de destino, transporte a planta de destino o servicios en planta de destino. Las infraestructuras logísticas incluyen las vías ferroviarias, fluviales, carreteras y los nodos que vinculan estas, como son los puertos, aeropuertos, plataformas logísticas y puntos fronterizos.

**Asia y América Latina están conectadas actualmente por catorce servicios directos**

## Asignatura pendiente en el continente americano

Otro de los desafíos es **mejorar la burocracia y legislación a ambos lados** de estas “autopistas marítimas”, ya que son muy restrictivas en el caso de los países asiáticos y poco fiables en el extremo latinoamericano. **Los tiempos de espera y la optimización de las gestiones aduaneras** es otro de los puntos clave a tener en cuenta a la hora de reducir los costes de comercialización y aumentar así el volumen de transacciones. Así, el estudio de CEPAL también recoge un muestreo de entrevistas a comercializadoras y operadores logísticos, quienes coinciden en señalar como caminos a seguir, entre otros:

- **La digitalización en todos los tramos de la cadena**, fundamentalmente en los procesos aduaneros.
- El **desarrollo de vías fluviales** para el transporte de mercancías en América Latina, como alternativa más barata y sostenible a las carreteras.
- La necesidad de establecer servicios directos con puertos del sudeste asiático, a los que actualmente sólo se puede llegar haciendo escala.

En definitiva, el gran reto para aumentar la capacidad de intercambio de mercancías de las rutas marítimas entre Asia-Pacífico y América Latina pasa por la **mejora de los modelos de comercialización entre actores**, la creación de confianza y previsibilidad en las transacciones y el desarrollo de políticas por parte de los países para la planificación de infraestructuras a largo plazo tanto portuarias como en el *hinterland*.

Si te ha parecido interesante, sigue leyendo... [La movilidad eléctrica: garante de la transición energética en México](#)