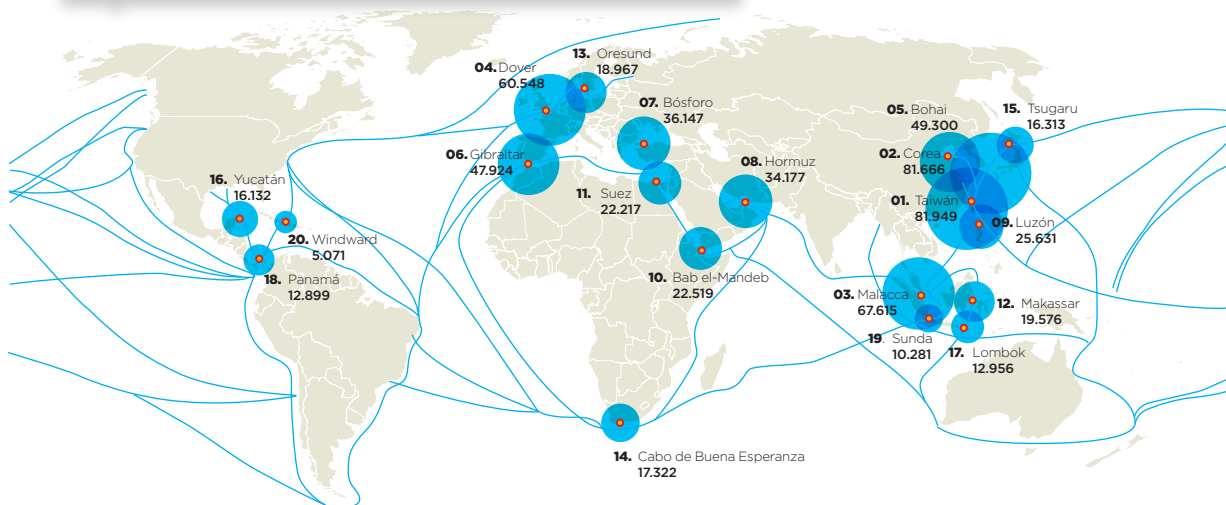


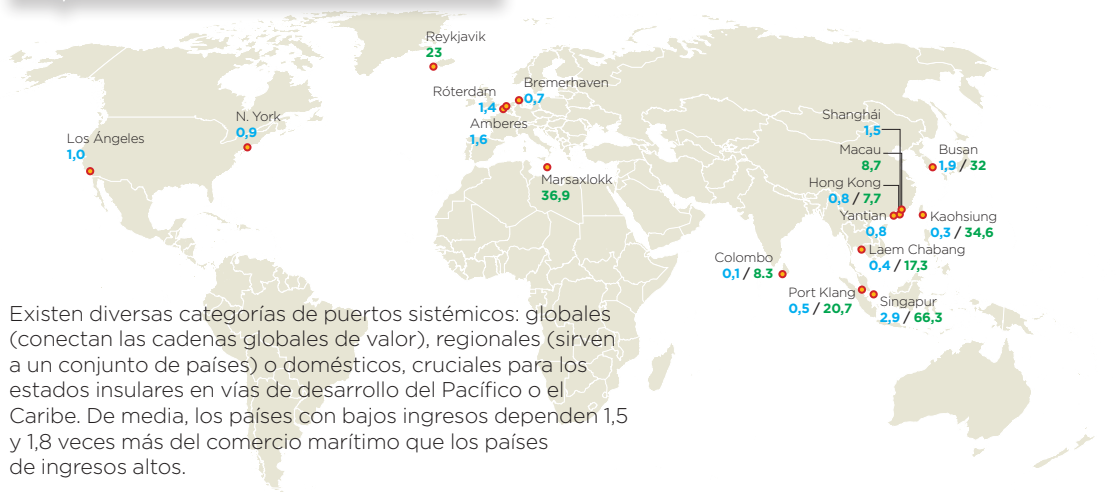
## COMERCIO MARÍTIMO: LA IMPORTANCIA DE LLEGAR A BUEN PUERTO

No es posible comprender la globalización económica sin tener en cuenta que el 50% del valor del comercio global depende del transporte marítimo, y de un entramado relativamente concentrado de puertos primarios y secundarios que dan servicio a las cadenas de distribución y son puerta de entrada al mercado doméstico, estatal y continental. La dependencia es máxima para algunos sectores como el textil o la minería, y para determinados estados, especialmente del Sur Global, o de los pequeños estados insulares, cuya dependencia se eleva hasta el 80%. La rivalidad geopolítica en Asia Oriental y el temor a perder el acceso a estas rutas por parte de China o de los EEUU está detrás de estrategias como la Franja y la Ruta (China) o los mensajes acerca de apropiarse del Canal de Panamá y Groenlandia por parte de EEUU.

### PASOS MARÍTIMOS CLAVE (*CHOCKEPOINTS*) SEGÚN EL NÚMERO DE TRÁNSITOS (MEDIA ANUAL ESTIMADA DE BUQUES ENTRE 2019 Y 2023)



### PRINCIPALES PUERTOS DE MERCANCÍAS (% DEL PRODUCTO GLOBAL Y DOMÉSTICO)



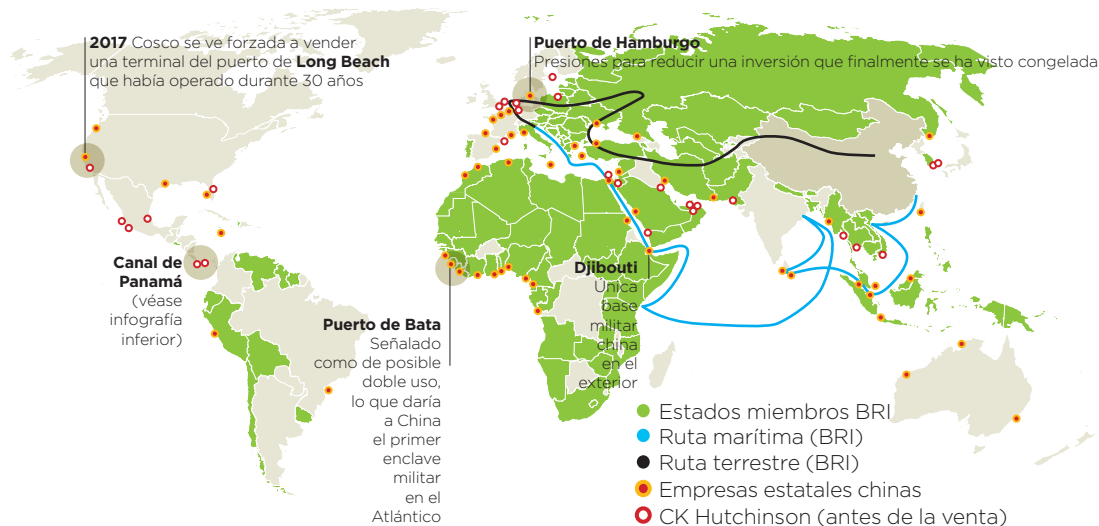
Existen diversas categorías de puertos sistémicos: globales (conectan las cadenas globales de valor), regionales (sirven a un conjunto de países) o domésticos, cruciales para los estados insulares en vías de desarrollo del Pacífico o el Caribe. De media, los países con bajos ingresos dependen 1,5 y 1,8 veces más del comercio marítimo que los países de ingresos altos.

**Elaboración:** CIDOB

**Fuentes:** Verschuur, J. Koks, E. y Hall, J.: «Ports criticality in international trade and global supply chains», *Nature communications*, noviembre 2022; UN Global Platform y FMI PortWatch (portwatch.imf.org); Kardon, I., Leutert, W.: «Pier Competitor: China's Power Position in Global Ports», *International Security*, Vol. 46, n. 4 (primavera 2022).

## LA BÚSQUEDA CHINA DE SEGURIDAD GENERA DESCONFIANZA

La tupida red de bases militares estadounidenses en Asia –y en el resto del mundo– ha empujado a China a buscar rutas alternativas de tránsito de mercancías a través de la estrategia de la Franja y la Ruta (en inglés, BRI), con inversiones masivas en infraestructuras y en instalaciones portuarias, principalmente a través de tres compañías, dos gubernamentales (Cosco y China Merhant Port) y una privada (CK Hutchinson). Sin embargo, la posible venta del 80% del negocio portuario de Hutchinson a un consorcio liderado por la estadounidense BlackRock supondría un revés para Beijing, ya que implicaría el cambio de manos de 43 terminales en 23 países, un tercio de las operadas por empresas chinas.



## EN EL PUNTO DE MIRA DE EEUU

Donal Trump ha manifestado su deseo de hacerse con el control de territorios que considera esenciales para la defensa de EEUU y que hoy están bajo la soberanía de otros estados, como Dinamarca o Panamá. Una motivación principal es mejorar la capacidad de vigilancia de rutas existentes y potenciales del comercio.

