

ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL FENÓMENO DE LA PIRATERIA MARÍTIMA,
SOBRE EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL EN LA REGIÓN DEL MAR
DE CHINA (2006-2008).

JORGE ANDRÉS REYES CAMACHO

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES
BOGOTÁ D.C, 2012

Análisis del Impacto del Fenómeno de la Piratería Marítima en el Comercio Marítimo
Internacional de la Región del Mar de China (2006-2008)

Monografía de Grado

Presentada como Requisito para optar al título de
Internacionalista
En la Facultad de Relaciones Internacionales
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentada por:

Jorge Andrés Reyes Camacho

Dirigida por:

Juan Nicolás Garzón Acosta

Semestre II, 2012

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo de investigación, hace parte de la finalización de mis estudios universitarios y la consecuente aplicación de algunos métodos y conocimientos adquiridos en cada una de las asignaturas cursadas. Agradezco a Dios y a mis padres por brindarme la oportunidad de consolidar mi proyecto de vida, por medio de su apoyo y respaldo incondicional durante todos estos semestres de estudio y aprendizaje. De igual forma, agradezco a la Universidad del Rosario, por su contribución y compromiso en mi formación personal y profesional, a partir de los valores y el conocimiento. Finalmente agradezco a mi director de trabajo de grado Juan Nicolás Garzón por sus recomendaciones, su paciencia y sus claros aportes para llevar a cabo la culminación de esta etapa de investigación.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
1. PIRATERÍA MARÍTIMA EN EL MAR DE CHINA	7
1.1. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS QUE IMPULSAN LA PIRATERÍA EN LA REGIÓN	7
1.1.1. Conflictos territoriales en el mar de la región	9
a. Spratly	10
b. Parcel	11
c. Senkaku	12
1.2. MODUS OPERANDI Y TIPOS DE ATAQUE DE LOS PIRATAS EN LA REGIÓN	13
1.3 NÚMERO DE CASOS REGISTRADOS PARA EL PERIODO DE ANÁLISIS	15
2. COMERCIO MARITIMO EN EL MAR DE CHINA	19
2.1. FACTORES GEOGRÁFICOS Y GEOPOLÍTICOS QUE IMPULSAN EL COMERCIO EN LA REGIÓN	22
2.1.1. Países costeros y demografía	22

2.1.2. Rutas marítimas y geopolítica de la región	24
2.2. ACTIVIDAD MARÍTIMA COMERCIAL Y DIAGNÓSTICO DE LO ACONTECIDO PARA EL PERIODO DE ANÁLISIS	27
2.2.1. Diagnóstico de la región para el periodo de análisis	30
a. Petróleo y sus derivados	32
b. Carga seca	34
3. CORRELACIÓN ENTRE PIRATERIA MARÍTIMA Y COMERCIO MARÍTIMO EN LA REGIÓN	38
3.1 PIRATERÍA, EXPORTACIONES E IMPORTACIONES EN LA REGIÓN	38
3.2 PIRATERIA, CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS EN LA REGIÓN	43
4. CONCLUSIONES	49
BIBLIOGRAFIA	
ANEXOS	

LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	Pág.
Gráfico 1. Población Estimada Mar de China, 2007.	23
Cuadro 1. Actividad Marítima de las Principales Naciones Comerciantes	29
Gráfico 2. Relación Piratería- Exportaciones de la Región.	39
Cuadro 2. Datos de Correlación Piratería-Exportaciones de la Región.	40
Gráfico 3. Relación Piratería-Importaciones de la Región	41
Cuadro 3. Datos de Correlación Piratería-Importaciones de la Región	42
Gráfico 4. Relación Piratería- Mercancías Cargadas de la Región	43
Cuadro 4. Datos Correlación Piratería- Mercancías Cargadas	44
Gráfico 5. Relación Piratería- Mercancías Descargadas de la Región	45
Cuadro 5. Datos Correlación Piratería- Mercancías Descargadas	46

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Gráfica. Área de Estudio.

Anexo 2. Imagen. Islas Paracel y Spratly.

Anexo 3. Imagen. Islas Senkaku.

Anexo 3. Cuadro. Casos de Piratería Reportados en el 2006.

Anexo 4. Cuadro. Casos de Piratería Reportados en el 2007.

Anexo 5. Cuadro. Casos de Piratería en el 2008.

Anexo 6. Imagen. Principales Rutas del Comercio Marítimo Contenedorizado, año 2007.

Anexo 7. Cuadro. 35 Países y Territorios con mayores flotas bajo control a enero de 2009.

Anexo 8. Cuadro. Principales terminales de contenedores en el Mundo y su movimiento, 2006-2008.

Anexo 9. Cuadro. Comercio Marítimo Mundial y de la Región del Mar de China en Millones de Toneladas.

Anexo 10. Cuadro. Índices de comercio de mercancías. Exportaciones e Importaciones de la Región y Total Mundial.

LISTA DE SIGLAS

SIGLA	SIGNIFICADO
ASEAN	Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.
IMB	International Maritime Bureau.
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
OMC	Organización Mundial de Comercio.
OMI	Organización Marítima Internacional.
OPEP	Organización de Países Exportadores de Petróleo
PARI'S	Países de Reciente Industrialización.
RECAAP	Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y Robo a Mano Armada Contra Buques en Asia.
TEU	Unidad Equivalente a 20 Pies.
TPM	Toneladas de Peso Muerto

INTRODUCCIÓN

El objeto principal de la presente investigación, subyace en responder cuestiones relativas al impacto de los asuntos de seguridad marítima sobre el comercio internacional. Específicamente, se pretende demostrar los efectos del fenómeno transnacional de la Piratería para el Comercio que a través del medio marino se trafica en la Región del Mar de China.

Teniendo en cuenta lo anterior, se plantean algunos objetivos específicos como: *identificar y describir los casos de Piratería Marítima en la zona del Mar de China; analizar la importancia comercial de las rutas marítimas del Mar de China y de los países circundantes y por último, demostrar una posible relación existente entre las dos variables de investigación.* En cuanto a este último objetivo específico, inicialmente en el proyecto de grado se planteó el objetivo de demostrar la relación inversamente proporcional existente entre las dos variables, sin embargo será parte de la investigación el logro o no de demostrar la relación y su grado de existencia.

Los anteriores objetivos específicos nos indican que el tipo de investigación será tanto cualitativo como cuantitativo. El tipo cualitativo se desarrollará en función de la descripción del marco histórico, conceptual y actual del fenómeno de la piratería en la región durante el periodo análisis. En cuanto al tipo cuantitativo, este será útil para la descripción y análisis de los temas relacionados con la variable de comercio marítimo, y para trazar una demostración empírica posterior que sirva para cumplir con los objetivos de la investigación.

La conjunción entre el análisis de información de tipo cuantitativo y cualitativo, hace parte de la estrategia para la realización de un soporte argumentativo suficientemente sólido y comprensible, que nos permita comprender la naturaleza de los fenómenos a analizar en un sector geográfico específico, y que ofrezca una comprobación empírica de los argumentos cualitativos que se describen a lo largo del trabajo.

Teniendo en cuenta que los costos de transportes comerciales, el retraso de las entregas, el pago de rescates, la selección de rutas de transporte más extensas, el desplazamiento de unidades militares y las primas de gastos de seguridad, son

factores que afectan el comercio marítimo internacional, las variables sobre las que se fundamentan esta investigación son la piratería marítima como variable independiente y el comercio marítimo en la región como variable dependiente.

La principal premisa sobre la que se basa esta investigación, se centra en el posicionamiento de las dinámicas del comercio internacional que desde hace varias décadas permiten el desarrollo de los flujos comerciales como se conocen actualmente. A partir de lo anterior, el comercio marítimo surge como el principal medio en el que se sustenta aproximadamente el 90% del tráfico del comercio mundial, el cual por un lado, encuentra en aquellas regiones de reciente industrialización un entorno favorable para su desarrollo y crecimiento de transacciones de manera sostenida, y por otro, se expone como el motivo principal del accionar de los piratas, quienes observan en el alto tráfico de buques comerciales, una excelente oportunidad para obtener beneficios económicos por vías ilegales.

Partiendo de lo anterior es importante mencionar algunas aclaraciones. En primer lugar, se busca entender las dinámicas que desde distintos campos dificultan la solución de la piratería específicamente en la región. En ningún momento se pretende realizar un diagnóstico de comprensión del fenómeno de la piratería para plantear una posible solución del fenómeno que permita crear un entorno favorable para el comercio marítimo, sino demostrar el impacto que fenómenos de delincuencia transnacional ocasionan al comercio, lo cual en una coyuntura de dificultad económica, convendría prestar mayor atención, con miras a reducir las vulnerabilidades de tipo comercial.

Además, es necesario decir que teniendo en cuenta el carácter estructural de esta investigación, los impactos negativos que pueda recibir el comercio marítimo de la región, no se deriva de manera exclusiva del fenómeno de la piratería. También existen otros factores coyunturales (crisis económica global, aumento de precios del petróleo, crisis alimentaria, cambio climático), que para el periodo de estudio han dificultado el desarrollo del comercio marítimo en la región, y que merecen igual atención.

En cuanto a las cuestiones de recaudación de información, es necesario hacer algunas aclaraciones de recolección para cada una de las variables. En cuanto a la piratería a pesar de encontrar dos fuentes oficiales de información como la Organización Marítima Internacional (IMO por sus siglas en inglés) y la Oficina Marítima Internacional (IMB por sus siglas en inglés), solo se tomaron en cuenta los datos de la primera para efectos de la presente investigación. El motivo principal de la elección, es la presentación mucho más específica y rigurosa de los ataques que se reportaron en esta fuente para los tres años de análisis, a través de la publicación anual *“REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS”* que realiza esta entidad.

Por su parte, los datos relacionados con el comercio marítimo de la región, mayoritariamente fueron extraídos de la publicación anual “El Transporte Marítimo”, realizada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Así mismo, se obtuvo información adicional de los informes anuales sobre el comercio mundial, realizados por la Organización Mundial de Comercio. Todos los datos consultados y extraídos de las fuentes mencionadas anteriormente, fueron tabulados, analizados e interpretados por el autor, para lograr la conformación de datos referentes de manera exclusiva a los países que se encuentran dentro del área de estudio, y para los años de análisis que se pretenden analizar en el presente documento.

La importancia de la investigación radica, en la necesidad de afrontar y combatir los fenómenos que se enmarcan dentro de la categoría de crimen transnacional, los cuales afectan la continuidad del comercio internacional. En la actualidad, tanto los asuntos de seguridad internacional como los relacionados con la difícil situación económica que se percibe globalmente, son aspectos primordiales para los Estados en el ámbito nacional, y para las organizaciones internacionales desde la perspectiva global.

El análisis estructural de esta investigación, contribuye a observar la incidencia y congruencia de distintos tipos de variables que por un lado afectan el desarrollo comercial de una zona específica, y por otro contribuyen al fortalecimiento

y propagación de prácticas ilegales, encontrando en el beneficio económico, la principal causa de la realización de prácticas proscritas en el medio marino.

Todo lector que desee indagar acerca de la existencia del fenómeno de la Piratería Marítima en la zona del mar de China (Causas, particularidades y modus operandi), y la repercusión que ejerce este fenómeno, no solo para el comercio marítimo de la región, sino para el comercio marítimo mundial, teniendo en cuenta la importancia comercial que representan cada uno de los países que limitan con esta vasta zona geográfica marina, podrá encontrar en esta investigación, una excelente guía para comprender las dinámicas anteriormente planteadas.

Sin lugar a dudas, el resultado de la investigación significará un insumo relevante para fortalecer los argumentos que apoyan combatir los fenómenos transnacionales, con el ánimo de contribuir al libre, continuo y creciente desarrollo del comercio que transita por la región, y a promover la protección de las prácticas comerciales legales en pro del buen funcionamiento de las dinámicas económicas mundiales.

La investigación servirá como modelo para justificar aquellas premisas que se preocupan por el estudio de las consecuencias del surgimiento de los fenómenos transnacionales en el escenario internacional, y su impacto en distintos campos del orden mundial, entre los que se encuentra el campo económico. Conforme a lo anterior, los asuntos políticos, militares y por supuesto los asuntos económicos han observado el surgimiento de dificultades, que se relacionan de manera directa con el resurgimiento y fortalecimiento de los asuntos de crimen transnacional.

El desarrollo argumentativo se desarrollará mediante tres capítulos de la siguiente manera. El primer capítulo comprende el desarrollo de la variable de piratería marítima. Inicialmente se describirán las principales características geográficas que contribuyen a impulsar la piratería en la región. Seguidamente se plantearán los principales diferendos territoriales y de tipo jurídico que han impedido una cooperación y colaboración entre los Estados ribereños con miras a eliminar las prácticas piratas en la región. Posteriormente, se describirá el modo de operación y los tipos de ataque más comunes que se realiza en la región, teniendo en cuenta las

características geográficas ya descritas. El último apartado de este capítulo, se basará en la descripción y análisis del número y características de los ataques que se presentaron en la región entre el año 2006 y 2008.

El segundo capítulo estará enfocado sobre la variable del comercio marítimo en la región. En primer lugar se analizarán las principales variables de tipo geográfico y geopolítico (países ribereños, rutas marítimas de la región) que potencian el comercio en la región, para finalmente analizar la actividad marítima de la región para el periodo de análisis.

El tercer y último capítulo estará enfocado en trazar una posible relación existente, entre las dos variables explicadas durante los dos capítulos anteriores. Para esto se hará uso de múltiples herramientas y plataformas de tipo estadístico, con el fin de lograr una demostración empírica mucho más rigurosa y de tipo cuantitativo del objetivo general. Respecto a este último capítulo es necesario hacer algunas aclaraciones, referentes al resultado de la relación entre las variables.

Si bien, durante el desarrollo del proyecto de grado, se planteó la posibilidad de demostrar una relación inversamente proporcional entre las variables a investigar, es importante mencionar que dicho objetivo se modificó, por la demostración existente de una correlación entre las variables de investigación. Si bien con la información obtenida se puede lograr demostrar una relación existente entre las variables en torno al incremento de los costos en que se incurren para la promoción del comercio por vía marítima, es imposible con esta misma información determinar con exactitud que un cambio en la variable independiente (Piratería), produjese un impacto inverso pero de iguales proporciones en la variable dependiente (Comercio Marítimo).

1. PIRATERIA MARÍTIMA EN EL MAR DE CHINA

El fenómeno transnacional de la piratería se ha convertido en una problemática antigua, persistente y difícil de solucionar en las aguas del Mar de China. En las últimas décadas, el número de casos reportados ha aumentado a tal punto, que incluso posterior a los ataques del 11 de Septiembre contra las torres gemelas de los Estados Unidos, se ha llegado a plantear su nexos con otra práctica de crimen transnacional como el terrorismo.

Aunque recientemente se ha convertido en un tema ampliamente investigado para comprender su naturaleza y lograr una solución definitiva, la piratería se ha convertido en uno de los crímenes más difíciles de controlar, debido a las dificultades que representa el control de un medio tan amplio como el mar para los gobiernos, y el atractivo albergue que este representa para los intereses de los delincuentes que lo aprovechan para cometer todo tipo de actividades ilegales.

Además, cada una de las regiones geográficas que se han visto afectadas por la piratería, tienen características diferenciadas que conviene estudiar de manera individual para comprender y atacar las dinámicas de este fenómeno. A continuación se analizarán algunos factores que encuentran en la región del Mar de China un entorno favorable para las prácticas piráticas.

1.1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS QUE IMPULSAN LA PIRATERIA EN LA REGIÓN

El Mar de China, hace parte de la región geográfica del Océano Pacífico que se encuentra frente a las costas orientales y surorientales de Asia continental. Este mar se posiciona desde las islas del sur de Japón, hasta el extremo oriente de la isla de Borneo y el extremo meridional de la península de Malaca. Debido a su gran extensión – catalogado como el mar más grande del mundo - con aproximadamente 3.500.000 km² - algunos autores han planteado una división teniendo como punto de referencia la isla de Taiwán, en el que la parte norte se denomina Mar de China Oriental y la parte sur, Mar de China meridional. (Ver anexo 1)

La inseguridad en la región del Mar de China, se ha convertido en uno de los principales problemas que deben enfrentar los Estados ribereños y las organizaciones internacionales creadas en la región. Aunque el nombre de Mar de China pareciera hacer alusión una zona exclusiva donde ejerce soberanía la República Popular de China, es importante resaltar que este mar también hace parte de la jurisdicción que baña a otros 12 países de la región donde se encuentran Brunei, Camboya, Corea del Norte, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Singapur, Taiwán y Vietnam.

La existencia de una zona tan amplia, junto con la distribución jurisdiccional para un número de países tan elevado, hace de la región del Mar de China un lugar en el que el cumplimiento de la ley se hace difícil, y en el que los piratas encuentran un entorno favorable para huir o esconderse después de perpetrar los ataques. Además, el problema se ha agravado por la falta de colaboración, especialmente por lo que se refiere al intercambio de información, entre los distintos organismos policiales de los países ribereños y por algunas controversias sobre límites territoriales.¹

La geografía de las aguas costeras presenta grandes desafíos para los gobiernos regionales, así como un ambiente acogedor para los piratas que operan en la zona. Los países de la región cuentan con un litoral combinado de 92,451km, que representa un 15,8% del total del mundo. La protección de esta enorme porción geográfica es una propuesta bastante costosa, y las limitadas capacidades navales de los estados del litoral otorgan una mayor confianza para la operación de los piratas. Sumado a las costas extensas y capacidades limitadas entre los Estados de la región, la voluntad y los recursos para construir mecanismos de cooperación en la región, no han sido suficientes para combatir el fenómeno de la piratería en los últimos años.

Aunque la cooperación marítima regional se promueve constantemente entre los países de esta zona geográfica con miras a proteger sus costas, la superposición de los límites marítimos y las disputas territoriales entre los Estados ribereños están

¹Comparar Carrasco T, Roberto. “Geopolítica y Geoeconomía en el Mar de China”, Working Papers: 2007. Documento Electrónico

ralentizando los esfuerzos regionales de cooperación. El lento ritmo de la cooperación entre los estados contrasta claramente con las operaciones rápidas y decisivas de los piratas. Cuestiones relacionadas con la soberanía, jurisdicción nacional y diferendos limítrofes, también afectan el ritmo de la región para materializar las medidas contra la piratería.

La existencia de conflictos territoriales entre algunos países, en torno a la posesión de algunos de los múltiples territorios y recursos que existen en el mar, dificultan la articulación de políticas de cooperación entre los países circundantes al mar del Sur de China para combatir la piratería. Por lo anterior, en el Mar de China “es difícil hacer valer la ley, debido a su extensión (más de 200 millas de anchura) y al hecho de que en este espacio hay muchísimas islas deshabitadas a las que los piratas pueden huir”².

1.1.1. Conflictos Territoriales en el Mar de la Región: Los diferendos territoriales en el Mar de China, se presentan como una de las principales dificultades para combatir la Piratería Marítima de manera conjunta. El mar de China es una zona objeto de demandas competentes a la soberanía por parte de los Estados litorales. Debido a la gran cantidad de demandantes y a la complejidad de las reclamaciones existentes en esta región, algunos autores la han llamado la madre de todas las disputas territoriales por la soberanía.

Las confrontaciones y las disputas marcan históricamente un importante factor de irritación para las relaciones bilaterales y multilaterales en la región. Una de las principales razones que justifican las demandas de los actores de la región, son el valor económico de las riquezas que allí se albergan como el petróleo, gas, minerales, y aceite, entre otros.

Además, se pronostica para la región un centro de continuo crecimiento, inclusive para ser llamado como el segundo golfo pérsico. Allí hay obvias posibilidades para el desarrollo y la cooperación de los gobiernos con miras a explotar los recursos, sin embargo, la superposición de múltiples reclamaciones de

² Ver Coma Forcadell, Marta. “La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional”, 2009. p.87. Documento Electrónico

soberanía, surgen como impedimentos primordiales a solucionar.³ Entre los principales diferendos existentes, se encuentran las islas Spratly, Paracel y Senkaku.

a. Spratly: Las islas Spratly son un archipiélago ubicado en el mar Meridional de China. Este archipiélago hace parte de uno de los conflictos territoriales marítimos más importante en esta región; su soberanía es reclamada por seis países (China, Filipinas, Malasia, Taiwán, Vietnam y Brunei), los cuales se disputan la posesión de estos territorios, desde el punto de vista económico y estratégico (Ver anexo 2).

Desde el punto de vista económico, estos territorios representan una importante posesión en cuanto a recursos naturales y energéticos se refiere, debido a los yacimientos de petróleo y gas que albergan. En cuanto a la importancia estratégica, estas islas otorgan un valor estratégico adicional al identificarse como la entrada occidental del Estrecho de Malaca y la posterior conexión de las rutas entre el Mar de China y el Océano Indico. “Es fácil entender que las islas representan un importante punto de tránsito para el comercio marítimo entre Asia-Pacífico y el resto del mundo. Se ha calculado que un 20% del tráfico mundial de petróleo atraviesa el citado estrecho de Malaca y que, por tanto, conecta con el mar de China a través de las inmediaciones de las Islas Spratly”⁴.

El control soberano de estas islas permite introducir cambios en el equilibrio geoestratégico de la región, así como constituir una buena baza negociadora. Es importante resaltar que una parte significativa del petróleo de Oriente Medio transita por este estrecho, lo que evidencia su importancia geoestratégica, y la relevancia que representan el control territorial para todos los países que se disputan la zona.

b. Paracel: Este archipiélago de aproximadamente 15.000 kilómetros cuadrados (conformado por pequeños islotes), situado en el mar de China Meridional, en cercanías al Golfo de Tonkín, representa otro de los conflictos territoriales de la región, y sobre el cual su soberanía es disputada por China, Vietnam y Taiwán (Ver anexo 2). El acceso a la jurisdicción de estos territorios, encuentra como principal

³Comparar Beukel Erik. “China and South China Sea: Two Faces of Power in the rising China’s”, 2010. p 20. Documento electrónico.

⁴Ver Carrasco. “Geopolítica y Geoeconomía en el Mar de China”, p. 21. Documento Electrónico

causa la importancia que representan los recursos y riquezas que subyacen en sus aguas.

Se han descubierto yacimientos de petróleo y gas en las inmediaciones de las aguas de las islas, lo que les otorga un valor añadido interesante para los contendientes. Otro factor importante es la industria pesquera, la cual es muy importante... Además, las islas suponen un buen punto estratégico en el golfo de Tonkín para poder desplegar una flota o establecer una base militar.⁵

c. Senkaku: Situadas en las proximidades a las costas de Japón, Corea del Sur y China, las islas Senkaku representan el tercero de los conflictos territoriales más importantes del Mar de China. La importancia de estas islas se deriva desde el punto de vista territorial y desde la perspectiva estratégica. En cuanto a la fuente territorial, existe un diferendo concerniente a la delimitación de la Zona Económica Exclusiva, que la tenencia de estas islas comporta a Japón, con respecto a la pesca y la explotación de recursos marinos vivos. Por otra parte, la existencia de importantes recursos energéticos fósiles, teniendo en cuenta el descubrimiento de yacimientos petrolíferos “cerca de 95.000 millones de barriles de petróleo”⁶, convierten estas islas en un foco estratégico para los intereses económicos de los países industrializados que se encuentran en disputa.

Si bien desde hace varios años las islas han permanecido ocupadas por Japón, el reclamo de China como consecuencia del descubrimiento de nuevos yacimientos energéticos, se ha vuelto mucho más enérgico y ha pasado a posicionarse como una de las prioridades del gobierno de Beijing, en lo referente a seguridad energética.

Japón ha realizado una oferta a China para explotar conjuntamente los yacimientos de gas. Si la explotación conjunta llega a producirse, el gas extraído será enviado a China para satisfacer la demanda energética de la zona costera de China en la que numerosas empresas japonesas están desarrollando sus actividades comerciales.⁷

Además de la importancia en torno a los recursos que subyacen en estas islas, su control constituye un punto de vigilancia fundamental para luchar contra la piratería marítima que amenaza de manera constante las aguas y el comercio que

⁵Ver Carrasco. “Geopolítica y Geoeconomía en el Mar de China”, p. 23. Documento Electrónico

⁶Ver Carrasco. “Geopolítica y Geoeconomía en el Mar de China”, p. 24. Documento Electrónico

⁷Ver Carrasco. “Geopolítica y Geoeconomía en el Mar de China”, p. 24. Documento Electrónico

circula por el Mar de China. Al igual que con las islas Spratly o con las Senkaku, el origen del problema en las Paracel data de la interpretación de la ZEE de los países. La falta de un organismo que arbitre estas disputas y ponga fin a los conflictos provoca que éstos se perpetúen en el tiempo y que los riesgos de un posible estallido violento estén latentes en varias zonas de la región.

Las características geográficas, sumado a la inestabilidad de la jurisdicción territorial- como producto de la existencia de los distintos diferendos limítrofes marítimos en la región-, conforman un entorno favorable para las practicas piraticas que se producen en la extensa región del Mar de China.

1.2. MODUS OPERANDI Y TIPOS DE ATAQUE DE LOS PIRATAS EN LA REGIÓN

Aunque las causas estructurales del resurgimiento del fenómeno de la piratería marítima podrían ser comunes para los diferentes focos geográficos en los que se realiza esta práctica (alto volumen de circulación de buques, puntos críticos desde donde asaltar o refugiarse, mala situación económica y política del Estado y la reducida colaboración entre los Estados afectados), el modo en el que actúan los piratas ha encontrado algunas variaciones, condicionado por el entorno en el que realizan sus operaciones, pasando por la disposición inicial de los delincuentes, hasta el cumplimiento final de sus objetivos.

Históricamente, el Mar de China ha sido reconocido como uno de los grandes focos mundiales de piratería. Los ataques que se presentan en esta zona han desarrollado como característica común, producirse especialmente cuando los buques que son asaltados por los piratas se encuentran anclados y en zonas portuarias. En esta región geográfica los piratas acostumbran a ingresar a los barcos en el momento en que los buques se encuentran en los puertos cargando sus mercancías y alistando todo tipo de equipamientos necesarios para la navegación; una vez el buque emprende su recorrido y se encuentre en ocasiones en aguas territoriales y en otras en altamar, los piratas salen de sus escondites para hacerse con el control y perpetrar los asaltos.

Si bien, el anterior modo de operación se ha generalizado en la zona geográfica del Mar de China, es importante mencionar que esta no ha sido la manera universal de operación de los piratas en esta zona, y que otras formas de operación también han sido observadas y reportadas en las bases de datos de organismos como la International Maritime Bureau (IMB). Así lo confirma el siguiente pasaje:

Los ataques que se producen en esta zona tienen la particularidad de llevarse a cabo especialmente cuando los buques asaltados se hallan en ruta. Los piratas suelen valerse habitualmente de lanchas de gran potencia para acercarse a su presa y a continuación proceder a abordarla. El prototipo de pirata del Sudeste asiático y lejano Oriente puede variar desde el simple pescador desocupado al miembro de una importante mafia local, e incluso se han denunciado casos en los que se acusaba a personal militar de países como Indonesia o China de encubrir y hasta llegar a tomar parte activa en actividades criminales de este tipo. A pesar de la indudable ferocidad de los piratas que pueblan estos mares, en multitud de casos se ha comprobado que una rápida detección del ataque hace posible una respuesta efectiva por parte de la dotación del buque, por lo que extremar la precaución por estos lares suele resultar singularmente efectivo.⁸

En este segundo tipo de ataque se ha evidenciado que los barcos son abordados cuando se encuentran aún en aguas muy cercanas a las costas. Los piratas prefieren atacar en las horas de la noche, con el objetivo de dificultar su captura por parte de las autoridades. “Son abordados en la oscuridad de la noche, normalmente desde lanchas rápidas, llevándose con ellos dinero y objetos de valor tanto del barco como de la tripulación con la mínima fuerza o violencia posible”⁹.

La velocidad, sorpresa y habilidad, hacen parte de las principales características de los piratas que atacan cuando el buque se encuentra en ruta. Además, en términos generales se ha detectado que en estos tipos de ataque el grado de violencia (a menos que haya resistencia por parte de la tripulación) es menor, aunque este factor es muy relativo y oscila respecto a la zona específica donde se produce. “Es importante puntualizar que en aguas Indonesias el grado de violencia aumenta”¹⁰.

⁸Ver Borja, Alonso. “Moderna Piratería Marítima en el Océano Índico: Una Perspectiva”. Documento electrónico.

⁹ Ver Forcadell. “La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional”, p. 12. Documento electrónico.

¹⁰ Ver Forcadell. “La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional”, p. 12. Documento electrónico.

1.3 NÚMERO DE CASOS REGISTRADOS PARA EL PERIODO DE ANÁLISIS

El número de ataques que se presentaron para el periodo de análisis de esta investigación (2006-2008), revelaron diferentes variaciones no solo en número, sino que también en características operativas de los piratas, las cuales se evidencian en los análisis de datos reportados por la IMB.

Para el año 2006 en el Mar de China se presentaron un total de 50 ataques piratas, sobre un total de 173 ataques reportados a la IMB, en las diferentes zonas geográficas mundiales donde se presenta este fenómeno con mayor regularidad. La región para este año albergó cerca del 31% de los ataques mundiales reportados por Piratería Marítima, lo que demuestra la importancia de analizar esta región (Ver Anexo 3).

Como se observa en el cuadro anexo, en el año 2006, los ataques de piratería se caracterizaron por desarrollarse en mayor medida en áreas portuarias, mientras las embarcaciones se encontraban ancladas o en puerto. Estos datos indicarían que para este año los ataques se realizaron en mayor medida a partir del primero de los modos de operación piratas descritos en el apartado anterior. De igual manera, cerca de un 50% de los ataques en esta región, se realizaron por grupos con 4 o menos personas, lo que explicaría las acciones violentas contra la tripulación en 21 de los ataques reportados, y supondría un grado de dificultad mayor para las autoridades a la hora de ubicarlos en un entorno tan amplio por medio de radares y combatirlos.

Aunque los ataques en esta región han sido catalogados como poco violentos, y 23 de los 50 ataques no reportan el uso de ningún tipo de armas, sin lugar a dudas todo acto de asalto o robo de este tipo lleva consigo de manera explícita el amedrentamiento o amenaza por parte de los piratas a la tripulación. Por lo anterior, no es de extrañar que en un 50% de los ataques se hayan reportado el uso de armas blancas y armas de fuego.

En el año 2007 el número de casos reportados en la IMB aumentó a 55 casos sobre un total de 206 casos reportados mundialmente (Ver Anexo 4). Para este

año 33 de los 55 casos se produjeron en aguas territoriales y más de un 50% de los casos tuvieron lugar mientras las embarcaciones se encontraban ancladas. Así mismo, 21 de los 55 ataques se produjeron por grupos con menos de 4 personas, aunque también se reportaron 16 casos en donde atacaban grupos conformados entre 5 y 10 personas. La violencia contra la tripulación permanece constante para este año en los ataques piratas. Es importante destacar para este año que en 21 de los casos se reporta la utilización de armas blancas y de fuego, y que en 33 de los casos fueron realizados por la zona de carga en donde más atacaron los piratas, con el fin de poder esconderse y dificultar su captura por parte de las autoridades portuarias.

El año 2008 corrobora un aumento constante en el reporte de los ataques piratas. En este año se produjeron 62 ataques en el Mar de China sobre un total de 206 casos reportados mundialmente (Ver Anexo 5). Se confirma este año que los piratas prefieren atacar cuando se encuentran en áreas portuarias o en aguas territoriales, esta última área en la que se registra casi un 50% de los casos; aunque seguido de 18 casos producidos en aguas internacionales.

Si bien, la preferencia de ataque continua siendo mientras el barco se encuentra anclado, es importante destacar que para este año 21 de los 62 casos se realizaron cuando la embarcación se encontraba en ruta, lo que demuestra una de las maneras de operación explicadas en el apartado anterior. En este año 17 de 62 ataques fueron realizados por grupos conformados entre 5 y 10 personas, y 25 de los casos no reportaron el número de integrantes al momento del ataque. En 26 de los ataques se reportó el uso de armas blancas y solo 6 casos con armas de fuego.

Durante los tres años de análisis de la investigación, los ataques piratas que se produjeron en la región estuvieron en aumento de manera constante. Los ataques evidenciaron la inclinación de los piratas por atacar en áreas portuarias y/o aguas territoriales, aunque recientemente ha tomado fuerza la propagación de los ataques nocturnos cuando las embarcaciones se encuentran en ruta. Según James Warren, miembro del Instituto de Investigación de la Universidad Nacional de Singapur, la piratería en la región ha costado a la economía mundial la cifra de veinticinco mil millones de dólares anuales, por medio del aumento en las tasas de seguros, la

restricción del libre comercio y el aumento de las tensiones de los estados de la región y de los usuarios de las rutas que por allí transitan

De igual forma la organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE), ha declarado, que las medidas para atacar los problemas de inseguridad marítima requieren inversiones anuales superiores a “1,3 mil millones de dólares por parte de los operadores de los buques, y aumentar el presupuesto de los costos operativos en 730 dólares cada año para cada embarcación”¹¹.

Además, la piratería implica la destinación de altos presupuestos de tipo militar por parte de los Estados, entorno a la compra y desplazamiento de herramientas para combatirla.

Los costos de un dispositivo acústico de largo alcance oscila entre 20.000 a 30.000 dólares cada uno y el valor de la permanencia a bordo de guardias de seguridad puede ser inimaginable. Se estima que el despliegue de una fragata por un mes cuesta 1.3 millones de dólares, el mantenimiento de los buques de guerra se encuentra alrededor de 200 a 350 millones de dólares.¹²

Es evidente que el efecto de la Piratería Marítima en la economía es implícito, no solo por la posibilidad de padecer un ataque, sino por el posterior despliegue militar y económico que da lugar al ataque pirata.

¹¹Ver Rosenberg, David. “The Political Economy of Piracy in the South China Sea”. En *Naval War College Review*. Vol. 62, No. 3 (Summer 2009). p. 46

¹² Ver Gilpin, Raymond. “Counting the costs of Somali piracy”, 2007. p. 8. Documento electrónico.

2. COMERCIO MARÍTIMO EN EL MAR DE CHINA

Este capítulo se centrará en el análisis de la variable de comercio marítimo en la región, con el objetivo de demostrar la importancia comercial de la porción geográfica que comprende el Mar de China, y confirmar la relevancia que representa el estudio de las transacciones marítimas en esta región (tanto en términos de volumen como de valor), en comparación con otras regiones y con el total de los flujos comerciales que circulan alrededor del mundo.

El capítulo se desarrollará en dos partes. En primer lugar, se buscará describir y destacar las características o factores de tipo geográfico que contribuyen a impulsar, sostener y aumentar el crecimiento económico de la región y los flujos comerciales que por allí transita. En segundo lugar se elaborará un análisis de datos a partir de la descripción de los más importantes flujos que se comercian en la región. Para este segundo apartado es importante mencionar que el análisis se desarrollará con base en un grupo reducido de flujos comerciales, teniendo en cuenta el alto volumen de bienes que se comercian por la vía marítima en la región, y la importancia del comercio marítimo para los trece países que comparten la jurisdicción del Mar de China.

La concentración de los datos comerciales en la región tendrá el objetivo de lograr la elaboración de un documento más comprensible, debido a que la presentación específica tipo de bien comercializado, perturbaría la estructura y presentación argumentativa de la investigación, teniendo como resultado un documento enormemente cargado de cifras y pesado para el lector.

La elaboración y comprensión de los datos, índices y análisis presentados a lo largo de este capítulo será indispensable, para trazar la posterior elaboración de la correlación entre las dos variables de la investigación, y verificar la relación existente.

La apertura comercial que se produjo en la década de los noventa impulsó los flujos comerciales internacionales, lo que produjo un incremento del transporte internacional que incluso obligó a multiplicar las actividades de producción y

consumo en los diferentes mercados. “En este sentido el comercio y el transporte sirven de enlace económico y físico de las unidades del producción”¹³.

Desde hace varias décadas, el transporte marítimo se ha posicionado como el principal pilar para el desarrollo del comercio mundial. Con el correr de los años los flujos comerciales por vía marítima han venido en aumento, y actualmente sería imposible para los actores que participan en el intercambio comercial global, realizar transferencias de cargas secas, materias primas, recursos energéticos como el gas y el petróleo, y manufacturas, por una vía diferente al medio marino, o al menos en las proporciones y volúmenes con los que se realiza.

A partir de esta premisa, quienes resguardan intereses económicos derivados del comercio (Estados, Empresas, Multinacionales, Transnacionales, Individuos, etc.), han emprendido la labor de mejorar sus capacidades navales, mercantes y portuarias, con el objetivo de obtener el mayor número de beneficios emanados del comercio que se realiza por el mar.

Sin embargo, el desarrollo comercial a través del mar no se ha reproducido de manera homogénea. Factores de tipo geográfico, histórico, geopolítico y de otro tipo, han sido fundamentales para la evolución de los mecanismos e infraestructura del comercio marítimo, provocando una diferenciación y jerarquización en los asuntos comerciales alrededor del mundo.

El enorme volumen de carga comercial que se transporta por vía marítima, se ha convertido en uno de los principales factores que alimentan el resurgimiento y reproducción del fenómeno de la Piratería en la actualidad. Las aguas del Mar de China no han sido ajenas a la anterior dinámica, debido a su naturaleza comercial histórica y a la favorabilidad de las rutas marítimas que por allí transitan, lo cual de igual forma, ha significado un entorno potencial y aprovechable para los intereses de bandas de crimen organizado que delinquen en el mar como los piratas.

¹³Ver González Fernando. “Nuevas Tendencias en el Transporte Marítimo”. En *Revista Galega de Economía*. Vol.17, No 001 (2008) p.15.

En el marco de un entorno económico caracterizado por la diversificación y multiplicación de los canales comerciales, con miras a evitar dependencias hacia las economías más desarrolladas (que demostraron una gran vulnerabilidad frente a la crisis económica del 2008), los países que emergen en las aguas del Mar de China han sido catalogados como un núcleo de producción mundial de bienes y servicios. Según el Banco de Desarrollo Asiático los llamados “países o economías de reciente industrialización (PARI’S), entre los que se encuentran República de Corea, Hong Kong, Singapur, Taiwán, Indonesia, Malasia y Tailandia podrían alcanzar los niveles de PIB per cápita de EE.UU en el 2025”¹⁴.

El crecimiento económico de esta región, presenta la particularidad de albergar los intereses de economías de reciente industrialización como Singapur, Malasia, Indonesia, Vietnam y Corea del Sur, junto con las principales potencias económicas del continente asiático como China y Japón, conformando una zona propensa para el flujo comercial de bienes y servicios. Además muchos de los países que se encuentran en el Mar de China

Ocupan actualmente las primeras posiciones en algunos de los sectores auxiliares más relevantes del conglomerado del transporte marítimo, como pueden ser la matriculación de buques, la provisión de mano de obra, los servicios portuarios, inclusive en el sector de la construcción y reparación de buques o bien como propietarios de embarcaciones y navieros, entre otros.¹⁵

Además, teniendo en cuenta factores como la mano de obra de bajo costo (derivado de la potencialidad demográfica que se alberga), junto con otros de tipo geográfico que se explicarán a continuación, no es de extrañar que muchos de los actores comerciales del sistema internacional, observen en esta región un importante foco para el desarrollo y multiplicación de actividades de tipo comercial.

¹⁴Ver Carrasco. “Geopolítica y Geoeconómica en el Mar de China”. p. 53. Documento electrónico.

¹⁵Ver Coma. “La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional”. p. 85. Documento electrónico.

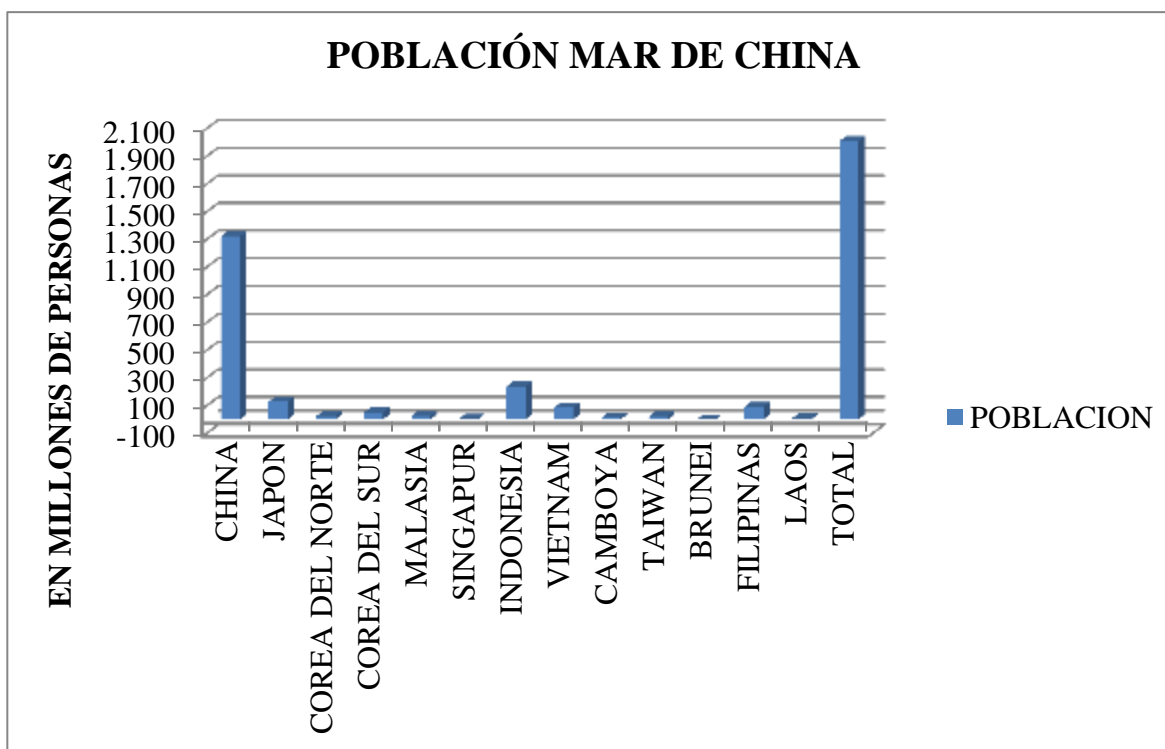
2.1 FACTORES GEOGRÁFICOS Y GEOPOLÍTICOS QUE IMPULSAN EL COMERCIO EN LA REGIÓN

La región del Mar de China resguarda una serie de factores de carácter geográfico, los cuales promueven el desarrollo comercial de la región en su totalidad, e impulsan el crecimiento económico para cada uno de los Estados que allí residen. La mención y descripción de estas variables son percibidas como la justificación para comprender por un lado, la importancia del comercio marítimo que se desarrolla en la región- en comparación con el total del comercio mundial-, y por otro, el crecimiento económico sostenido que han presentado los países del Mar de China en los últimos años.

2.1.1. Países costeros y demografía: Aunque su nombre Mar de China parece hacer alusión a ser un mar perteneciente de manera exclusiva a la República Popular China, es necesario mencionar que este mar de igual forma abriga la jurisdicción y los intereses nacionales de otros doce países donde se encuentran Brunei, Camboya, Corea del Norte, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Singapur, Vietnam, y Taiwán.

El hecho de albergar un número de países tan amplio hace necesario describir el factor demográfico de la región, y en consecuencia, del ambicioso potencial poblacional que reside allí, y la importancia que esto representa para el comercio marítimo regional y mundial. La siguiente grafica demuestra una aproximación de la población que reside en la zona del Mar de China, para el año de 2007.

Gráfico 1. Población Estimada Mar de China, 2007



Fuente: Gráfica elaborada por el autor de la presente monografía con base en la información tomada de CIA The World Factbook. Tema de Búsqueda: (China, Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, Malasia, Singapur, Indonesia, Vietnam, Camboya, Taiwán, Brunei, Filipinas, Laos; población). Consulta electrónica.

Teniendo como referencia una población mundial total aproximada de siete mil millones (7.000.000.000) de personas, la región del Mar de China soporta los intereses de aproximadamente “2.009.498.471 de personas”¹⁶, lo que corresponde a cerca de un tercio del total de la población mundial. La anterior cifra indica la fuerte concentración (densidad) poblacional que reside en el área que limita con el Mar de China, lo que supone una relevancia comercial y estratégica de la región, y un mercado potencial para todo aquel que desee desarrollar, mantener y aumentar sus beneficios económicos derivados de actividades comerciales.

¹⁶ Cifra tomada por el autor según datos presentados de CIA The World Factbook. Tema de Búsqueda: (China, Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, Malasia, Singapur, Indonesia, Vietnam, Camboya, Taiwán, Brunei, Filipinas, Laos; población), 2007. Consulta electrónica.

2.1.2.Rutas marítimas y geopolítica de la región: Adicional a las bondades económicas que se derivan de la confluencia de intereses de un gran número de países y la posesión de una porción poblacional bastante numerosa, esta región también se identifica como uno de los puntos a partir de los cuales parten o desembocan los “flujos comerciales provenientes de Occidente hacia los países y territorios asiáticos que disfrutaban de un mayor desarrollo económico como Japón, Corea del Sur, Taiwán y China”¹⁷.

Lo anterior se confirma al observar las principales rutas de tráfico contenedorizado, en donde el continente Asiático se erige como uno de los pilares de mayor sostenimiento del tráfico marítimo mundial de contenedores, tal como lo demuestra la gráfica anexa (ver Anexo 6). “El tráfico contenedorizado se lleva a cabo a lo largo de tres importantes rutas marítimas por el eje Este- Oeste. Estas rutas son: la transpacífica, que vincula a Asia y América del Norte; la transatlántica, entre Europa y América del Norte, y la ruta Asia-Europa”¹⁸.

La ruta Asia-Europa superó a la transpacífica como la vía más importante del tráfico contenedorizado, al llegar a los 27,7 millones de TEU¹⁹, durante el año 2007. Se estima que la carga transportada en el segmento dominante de Asia a Europa es de 17,7 millones de TEU, lo cual representa un aumento del 15,5% con respecto a 2006. El tráfico en dirección al Este aumentó en un 9% hasta llegar a aproximadamente 10 millones de TEU.²⁰

De esta manera, la región del Mar de China pasa a ubicarse como uno de los objetivos más atractivos para las potencias económicas como China, Alemania y Estados Unidos, quienes observan en las grandes cantidades de flujos económicos de importaciones y exportaciones, una gran oportunidad para el desarrollo de sus intereses de expansión comercial y económica.

La preeminencia geopolítica de la región del Mar de China Meridional se identifica como la región marítima estratégica que conecta tanto el Océano Pacífico

¹⁷ Ver Rodríguez, Raimundo. “Seguridad y defensa en el sudeste asiático Insular”, 2002. p. 4. Documento electrónico.

¹⁸Ver Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo-UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2008”, 2008. p. 24. Documento electrónico

¹⁹Unidad Equivalente de 20 pies

²⁰Ver UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2008”, p. 24. Documento electrónico.

(por donde transita la ruta transpacífica), como el Océano Índico (por donde corre la ruta Asia-Europa), lo cual convierte a la región en zona obligada para el análisis de los intereses económicos y comerciales no solo de la región sino del mundo en su totalidad. Esta área se asimila como la principal vía de transporte tanto para los envíos de recursos energéticos vitales para el funcionamiento de las industrias como el petróleo y el gas, como de productos agrícolas básicos; por lo anterior, se ha convertido en la zona pilar de la revolución industrial de gran parte de los países del Sureste del continente Asiático.

La existencia de cuantiosos recursos energéticos fósiles, como los que se encuentran alrededor de las islas Spratly (que suscitan algunas disputas territoriales descritas en el capítulo anterior), otorga a la región un interés adicional por todos aquellos actores que necesitan de la adquisición de grandes cantidades de estos recursos para el funcionamiento y crecimiento de las industrias. Dentro de las aguas del Mar de China, navega “más de la mitad de la flota mercante mundial (por tonelaje), pasan más de la mitad del tráfico mundial de buques petroleros y más de la mitad de los diez principales puertos de contenedores de transporte marítimo en el mundo se encuentran dentro o alrededor del Mar de China Meridional”²¹.

Con respecto a la flota mercante mundial, 10 de los 35 países y territorios que poseen mayores flotas bajo control para finales del año 2008, se encuentran en la zona que comprende la superficie del Mar de China, y en conjunto estos países representan un control total de 432.741.079 de TPM (Toneladas Peso Muerto) , lo que equivale un 39,16% del total de TPM controladas por el 100% de la flota mundial, que para el año 2008 movilizó una cantidad correspondiente a 1.104.959.028 TPM (Ver Anexo 7).

En cuanto a la actividad comercial marítima de contenedores y su movimiento durante los tres años de análisis, 11 de las 20 principales terminales de contenedores del mundo se encuentran al interior de alguno de los países o territorios ubicados al interior de la jurisdicción del Mar de China y mantienen su liderazgo

²¹ Ver Rosenberg, David y Chung, Christopher. “Maritime security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities”, 2008. p. 51. Documento electrónico.

mundial en la comercialización de bienes por este tipo (Ver anexo 8). Lo anterior obedece a que 13 de los terminales.

Pertenecen a economías en desarrollo, todas ellas de Asia, y el resto a países desarrollados de Europa (4) y los Estados Unidos (3). De los 13 puertos de economías en desarrollo, 7 se encuentran en China (incluido el de Hong Kong (China)). Los otros pertenecen a la República de Corea, Malasia (2), Singapur, la Provincia china de Taiwán y los Emiratos Árabes Unidos. El movimiento de contenedores en esos puertos alcanzó en 2008 la cifra de 247,4 millones de TEU, lo que representa un aumento del 4,9% respecto del año anterior. La composición de la lista permaneció invariable por segundo año consecutivo, con algunos cambios de las posiciones respectivas entre los puertos de menor tráfico. Los 5 primeros puertos de la lista mantuvieron en 2008 sus posiciones. Singapur siguió siendo el primer puerto del mundo en cuanto a movimiento total en TEU, con un crecimiento de algo más del 7% respecto del año anterior. Shanghái, con una tasa de crecimiento similar, mantuvo su segunda posición.²²

Además de lo anterior, las bondades geopolíticas que se originan en la región, no solo son de carácter comercial. Si bien los beneficios de tipo militar no corresponden con los objetivos de esta investigación, es importante mencionar que esta zona geográfica provoca la injerencia de algunos Estados, en torno a la posible influencia sobre el tráfico de equipos militares y al mantenimiento del statu quo. El tránsito de unidades militares y su navegación a través de las rutas marítimas del Mar de China, convierte la región en medio obligado para la circulación de las más importantes flotas navales. Los países con intereses navales y grandes envíos militares como los Estados Unidos, China y Japón principalmente, “desean mantener la libertad de navegación por los estrechos y vías marítimas del Mar de China Meridional, para respaldar las diferentes misiones militares en el Mar Arábigo y el Golfo Pérsico; se trata de la arteria vital que conecta Japón con los principales proveedores energéticos de Oriente Medio”²³.

²²Ver Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo- UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2009”, 2009. p. 118. Documento electrónico.

²³ Ver Rosenberg y Chung. “Maritime security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities”, p. 53. Documento electrónico.

2.2. ACTIVIDAD MARÍTIMA COMERCIAL Y DIAGNÓSTICO DE LO ACONTECIDO PARA EL PERIODO DE ANÁLISIS

La importancia comercial de la región del Mar de China se deriva en gran medida de la capacidad y desarrollo de actividades comerciales por vía marítima que poseen sus países costeros. La zona geográfica que comprende la región del Mar de China ha sido distinguida desde hace varios años, como una región de rápido y constante crecimiento económico, soportado en las variables geográficas como la demografía y otras de carácter económico como la reciente industrialización de algunas economías, la fuerte y sostenible capacidad de producción, la mano de obra barata, y el crecimiento de comercio intrarregional que se evidencia en organizaciones internacionales como la ASEAN y ASEAN +3.

Según el informe de transporte marítimo en 2009, elaborado por la secretaria de la UNCTAD, dentro de las 25 principales naciones comerciales y de actividad de transporte marítimo, se encuentran 7 países los cuales se ubican geográficamente en el interior de la región objeto de Estudio. Los países y territorios de China, Japón, República de Corea, Hong Kong (China), Singapur, Provincia China de Taiwán y Malasia representaron para el año 2007 un 22.61% del total del comercio mundial de mercancías y un 22.36% para el 2008. Además, este mismo número de países controlaron para el año 2007 un 36,01% del total de la flota mundial, como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro1. Actividad Marítima de las Principales Naciones Comerciantes

Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes
(A principios de 2007)

País/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial (controlada), en términos de TPM
Estados Unidos	12,19	4,93
Alemania	8,47	8,69
China	7,29	7,19
Japón	5,06	15,07
Reino Unido	4,34	2,73
Francia	4,23	0,61
Países Bajos	3,63	0,89
Italia	3,50	1,63
Canadá	3,15	0,61
Bélgica	2,99	1,28
Hong Kong (China)	2,72	4,60
República de Corea	2,63	3,30
España	2,15	0,45
Singapur	2,10	2,63
México	2,09	0,14
Federación de Rusia	1,82	1,85
Provincia china de Taiwán	1,77	2,54
Malasia	1,21	0,68
India	1,20	1,51
Austria	1,16	1,28
Suiza	1,13	1,28
Suecia	1,13	0,66
Arabia Saudita	1,11	1,21
Emiratos Árabes Unidos	1,09	0,71
Australia	1,06	0,29
Total	79,24	66,78

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo- UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2007”, 2007. p. 52. Documento electrónico.

A continuación se elaborará un diagnóstico de la situación comercial de la región para el periodo de análisis comprendido entre el año 2006 y el 2008, en donde se demostrará la importancia de la región en términos de comercio y circulación de recursos como el petróleo, gas licuado, carbón, derivados del petróleo, cargas secas (gráneles) y comercio contenedorizado, con el ánimo de medir el impacto que han sufrido las anteriores durante los 3 años objeto de estudio.

2.2.1. Diagnóstico de la región para el Periodo de Análisis: Es importante aclarar que para el desarrollo de este apartado, se analizará el comercio marítimo de la región, a partir de la clasificación de los dos principales sectores del comercio marítimo como lo son: El comercio Marítimo de petróleo crudo y sus derivados, y los envíos de carga seca (comprende a los principales gráneles y a las cargas contenedorizadas). Los datos de estas variables estarán presentados en un cuadro (Ver Anexo 9), elaborado por el autor con cifras de la secretaria de la Organización Mundial de Comercio (OMC), en el cual se condensa la información de mercancías cargadas y descargadas, tanto para la región como del total mundial.

Las dinámicas comerciales que se desarrollaron en el Mar de China para los tres años de estudio de la investigación, coincidieron y se desarrollaron de manera paralela con el entorno económico internacional. La situación favorable en términos comerciales que se observaron internacionalmente para el 2006, culminó con la generación de contracciones en algunas economías desarrolladas y en vía de desarrollo para el 2008, como consecuencia de la exacerbación de la crisis económica que se inició en los Estados Unidos y se propagó posteriormente por los principales mercados de Europa y Asia.

La desaceleración del crecimiento del volumen del comercio marítimo, producto de un pronunciado debilitamiento de la demanda de bienes de consumo, del descenso de la producción industrial en las grandes economías, y de la reducción de la demanda de energía, trastornó el desarrollo de todos los subsectores del transporte marítimo.

Aunque durante los tres años de análisis los datos de crecimiento económico fueron continuos, el ritmo en el que se produjo este fenómeno fue cada vez menor a medida que los mercados sentían los efectos de la crisis y recesión mundiales. Paralelamente a la recesión económica mundial, el comercio marítimo internacional se desaceleró en 2008, registrando un crecimiento del “3,6%, frente al 4,5% de 2007

y un 4,8 del 2006”²⁴, porcentajes que confirman el descenso de las dinámicas comerciales en el mundo.

Conforme a lo anterior, la región del Mar de China también fue proclive a los embates generados por la crisis financiera, aunque en un menor grado, debido a la fortaleza de las economías de reciente industrialización de la zona y al fortalecimiento de su posición como proveedores de bienes básicos, materias primas y manufacturas, para diferentes mercados. Los países en desarrollo y las economías en transición, con especial énfasis las asiáticas consiguieron mantener su participación en el mercado mundial, albergando un promedio de 13 países entre los mayores 30 exportadores e importadores del mundo para el periodo de estudio.²⁵

En promedio para los tres años de estudio, se estima que las mercancías cargadas en los puertos comprendidos al interior de la región del Mar de China, mantuvieron una representación estimada igual o mayor al 24% del total de las mercancías cargadas en el mundo. En cuanto a las mercancías descargadas, la región fue el destino de un porcentaje estimado mayor o igual al 30% de los envíos totales mundiales, lo que ratifica a la zona como un importante núcleo de oferta y demanda marítima en el mundo.

Además de representar importantes porcentajes en torno al volumen de comercio que trafica la región del Mar de China, también es una región que se define como una de las de mayor flujo comercial en términos de valor. En promedio la región represento el 26% de 13.702 mil millones de dólares, cifra promedio a la que ascendieron las exportaciones mundiales. Así mismo, las exportaciones de la región alcanzaron en promedio la cifra de 3.350 mil millones de dólares, correspondiente aproximadamente a un 24% del valor promedio de las importaciones totales mundiales durante los tres años (Ver Anexo 10).

²⁴ Porcentajes estimados según los informe anuales de Transporte Marítimo en el 2006, 2007 y 2008 de la UNCTAD.

²⁵ Comparar UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2007”, p. 3. Documento electrónico.

a. Petróleo y sus Derivados²⁶: La disposición y uso de este recurso energético fósil, representa uno de los mayores intereses para los países de la región, teniendo en cuenta el proceso de reciente industrialización que afrontan varias economías, y el continuo desarrollo de otras más posicionadas como la China y la japonesa. En este sentido, garantizar el acceso al petróleo por el mayor número de años, hace parte de uno de los principales intereses geopolíticos en la región, lo que suscita disputas territoriales por la jurisdicción de áreas que resguardan grandes reservas petroleras.

La desaceleración económica y la posterior profundización de la crisis a partir del último trimestre del 2007, provocó una disminución de la demanda de petróleo para el 2008, aun cuando la producción siguió en aumento (ante la decisión de aumentar la producción por los países de la OPEP), aunque a un ritmo menor que en el año anterior. Los precios internacionales del recurso energético que permanecieron bajos en el 2006 y el 2007, terminarían elevados a mediados del 2008, produciendo un aumento de los costos del transporte de mercancías por vía marítima.

Si bien, los países ubicados dentro de la jurisdicción del Mar de China no representan en su conjunto una proporción importante respecto a la producción y exportación de petróleo crudo a excepción de Indonesia (miembro de la OPEP), es importante destacar el papel de la región como uno de los más importantes destinos de este recurso. Para el periodo de análisis, la región fue objeto del destino de cerca del 23% de las descargas de petróleo en el mundo, alcanzando en el 2007 un porcentaje máximo de 29% de las descargas totales mundiales, correspondiente a 585 millones de toneladas.

En cuando a la situación referente a los productos derivados, la región presentó cifras dentro de un intervalo muy reducido para el periodo de estudio. Las mercancías cargadas representaron entre un 20% y un 21% del total de las cargas mundiales de este grupo de productos, mientras que las descargas permanecieron en el intervalo de entre un 22% y 24% del total mundial. A diferencia del petróleo, los

²⁶ Comprende Gas Natural Licuado, Gas de Petróleo Licuado, Nafta, gasolina, combustible para reactores, queroseno, aceite ligero, aceite pesado entre otros.

productos derivados si representaron cifras importantes en torno a la producción y exportación.

En cuanto al Gas la producción de los países del Asia pacifico alcanzó un 21,8% del total mundial, pero a diferencia del petróleo, las cifras en el rubro de las exportaciones si fueron bastante considerables, teniendo en cuenta que los países de Indonesia, Malasia y Brunei constituyeron el 31,8% del total del mercado mundial de exportación de gas.

Cada vez más la energía ha pasado a ubicarse entre las principales prioridades de la agenda internacional de los Estados, debido a que el lograr un aprovisionamiento seguro y sostenible en el tiempo, garantiza el funcionamiento de las industrias de los países desarrollados y de las economías emergentes. Existe un “creciente reconocimiento de las externalidades negativas asociadas a una utilización y una demanda cada vez mayores de energía, en particular a la luz de los temores sobre el cambio climático. La oferta futura de combustibles fósiles puede ser menos segura de lo que se creía”²⁷.

b. Carga Seca: La carga seca corresponde al sector que mayor flujo comercial presenta para el comercio marítimo internacional. Dentro de esta clasificación se encuentran las principales cargas a granel como el Mineral de Hierro, cereales, bauxita/alúmina y fosfatos, y las cargas contenedorizadas en donde se transporta en mayor medida productos manufacturados. El comercio de cargas secas simbolizó en términos porcentuales la mayor proporción del comercio marítimo mundial, manteniendo una tasa promedio del 65% para el comercio marítimo mundial entre el 2006 y el 2008.

“La producción de acero es un indicador de importancia fundamental para el mercado del transporte de carga seca a granel, pues determina la demanda de materias primas tales como el mineral de hierro y el carbón y de los servicios de buques graneleros de gran tamaño”²⁸. El comercio de acero bruto mundial, está necesariamente relacionado con la región del Mar de China y específicamente con el

²⁷ Ver UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2007”, p. 13. Documento electrónico.

²⁸ Ver UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2009”, p. 20. Documento electrónico.

papel que juegan países como China, Japón y Corea, en torno a la producción y el consumo de este producto.

Aunque para los tres años de estudio el sector de la producción de acero experimentó un incremento constante, en el 2008 disminuyó en aproximadamente un 1,2%, en gran medida debido a la desaceleración del sector inmobiliario de China y a dificultades de financiación en nuevos proyectos. A pesar de esta situación China continuó siendo el principal productor y consumidor mundial con un 38% y 36% respectivamente. Así mismo otros países de la región como Corea y Japón, se adjudicaron el 13% de la producción mundial otorgándole a la región el 53% de la producción mundial de acero.

Así mismo, los altos niveles de producción de acero, obligan a garantizar la adquisición de minerales para su producción como el carbón y el mineral de hierro, que se convierten en productos altamente demandados por los países de la región. China continuó siendo el principal productor y consumidor mundial de carbón para el 2008, adjudicándose la proporción de 46% para ambos rubros. Aunque sus niveles de producción son muy altos, su demanda interna explica sus reducidos índices de exportación de este mineral. No obstante, en el interior de la región, Indonesia aparece como el principal exportador mundial de carbón térmico²⁹, y Japón, Corea, la provincia de Taiwán y China, fueron el destino del 49% de las importaciones mundiales de carbón.

Por su parte, el mineral de hierro utilizado para el desarrollo de la ingeniería estructural y aplicaciones industriales como el sector automotriz, encontró en China el país de mayor demanda. A pesar de encontrarse entre los principales países productores del mineral junto con Brasil, Australia, India y Rusia, China es el destinatario del 53% de las importaciones mundiales. En términos conjuntos junto con Japón y Corea, la región absorbe el 75% de las importaciones mundiales, cifra que no es de extrañar teniendo en cuenta el desarrollo de la industria automotriz de

²⁹ Existen diversos tipos de carbón que se destinan a usos diferentes. El carbón para calderas, o carbón térmico, se utiliza principalmente para la generación de electricidad. El carbón de coque, o carbón metalúrgico, se utiliza principalmente en la producción de acero.

estos países de la región, pero que sin lugar a dudas indica los altos niveles de industrialización que allí se alojan.

En las últimas dos décadas el tráfico de carga contenedorizada ha presentado tasas de crecimiento anuales promedio de aproximadamente un 10%, ubicando a este tipo de comercio de mercancías como la principal en términos de valor. El comercio por medio de contenedores hace parte del principal medio de envío comercial que circula por las principales rutas de comercio marítimo mundial como lo son la ruta Asia-Europa, la Transpacífica y la Transatlántica, descritas en el apartado anterior de este capítulo.

En términos porcentuales, en el año 2008 la región representó el 29% de las mercancías cargadas y el 37% de las mercancías descargadas del total mundial. Aunque dentro del intervalo de investigación, no fueron los porcentajes más altos, son cifras que confirman la importancia de la región para los envíos mundiales de las cargas secas.

El continuo y sostenido crecimiento de los flujos comerciales por las rutas marítimas que unen Asia –más específicamente China- con los Estados Unidos y Europa, demuestra por un lado, la relevancia que las economías emergentes de Asia han obtenido para el desarrollo del comercio regional y mundial, y por otro, “el impacto de los nuevos procesos de producción y deslocalización desde centros tradicionales de producción en Occidente a países en desarrollo asiáticos. La aparición de Vietnam como un importante factor de ese crecimiento es digna de señalar, especialmente a la luz de su reciente entrada en la OMC”³⁰.

Durante el periodo de estudio el comercio marítimo tanto de la región como en términos generales, se vio obligado a afrontar las dificultades generadas como consecuencia de la crisis económica mundial y al estancamiento de algunos sectores de las principales economías desarrolladas, lo que produjo una reducción en las tasas de crecimiento comercial que se venían presentando. Los efectos negativos de la crisis continuaron su propagación por las economías en desarrollo y emergentes, como

³⁰UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2007”, p. 21. Documento electrónico.

resultado de la interdependencia comercial con la que se desarrolla la economía internacional actual. La necesaria interconexión comercial de los hemisferios, ha propagado los efectos negativos de la crisis a todas las regiones en el mundo, incluso en aquellas regiones en donde los índices de crecimiento y producción eran bastante favorables en pronósticos previos.

Además del desafío que se planteó para la época en torno a la situación económica global, el factor de la piratería se ha establecido como uno de los principales retos para la cooperación internacional (junto con la seguridad de la cadena de suministro y el cambio climático), con miras a mejorar el entorno del comercio marítimo mundial.

Los numerosos y preocupantes incidentes de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques, se han convertido en motivo de creciente inquietud no sólo para el sector del transporte marítimo, gravemente afectado por el problema, sino también para las organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI) y las Naciones Unidas. Se está trabajando conjuntamente en diversos foros para encontrar respuestas adecuadas al problema de la piratería. En lo referente a la seguridad marítima y la seguridad de la cadena alimentaria, se están realizando esfuerzos para aplicar y perfeccionar los instrumentos jurídicos y normas pertinentes. En cuanto al medio ambiente, conviene destacar que la OMI sigue impulsando avances en diversas esferas, como la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte internacional y el establecimiento de un régimen mundial al respecto.³¹

En los últimos años la región del Mar de China ha experimentado un proceso de renovación económica y evolución industrial, que ha permitido a algunos países de la zona posicionarse como actores primordiales para la comercialización de bienes y servicios. Sin embargo, ese mismo progreso económico de los últimos años ha sido paradójicamente el detonador del resurgimiento de la antigua práctica de la piratería, que apoyada en la revolución tecnológica de la globalización, ocasiona incertidumbre para los actores comerciales del mundo.

³¹Ver UNCTAD. “El Transporte Marítimo en 2009”, p. xv. Documento electrónico.

3. CORRELACIÓN ENTRE PIRATERÍA Y COMERCIO MARÍTIMO EN LA REGIÓN.

Este último capítulo comprenderá el análisis de la posible relación existente entre las variables de piratería y comercio que tiene lugar en el mar de china. El desarrollo de las gráficas y los análisis de datos presentados a lo largo de este apartado se realizarán a través del uso del programa estadístico en informático Statistical Package for the Social Sciences (SPSS), del cual se extraerán las gráficas que se encuentran a continuación.

Es importante aclarar que la demostración grafica se realizará de manera individual para cada uno de los rubros de comercio que se describen en los cuadros anexos (Ver anexo 9 y 10), para tener un espectro mucho más específico con relación a la variable de la piratería. Estos rubros de comercio serán la representación de la variable de Comercio Marítimo, teniendo en cuenta el desglose de datos realizado previamente en el capítulo anterior.

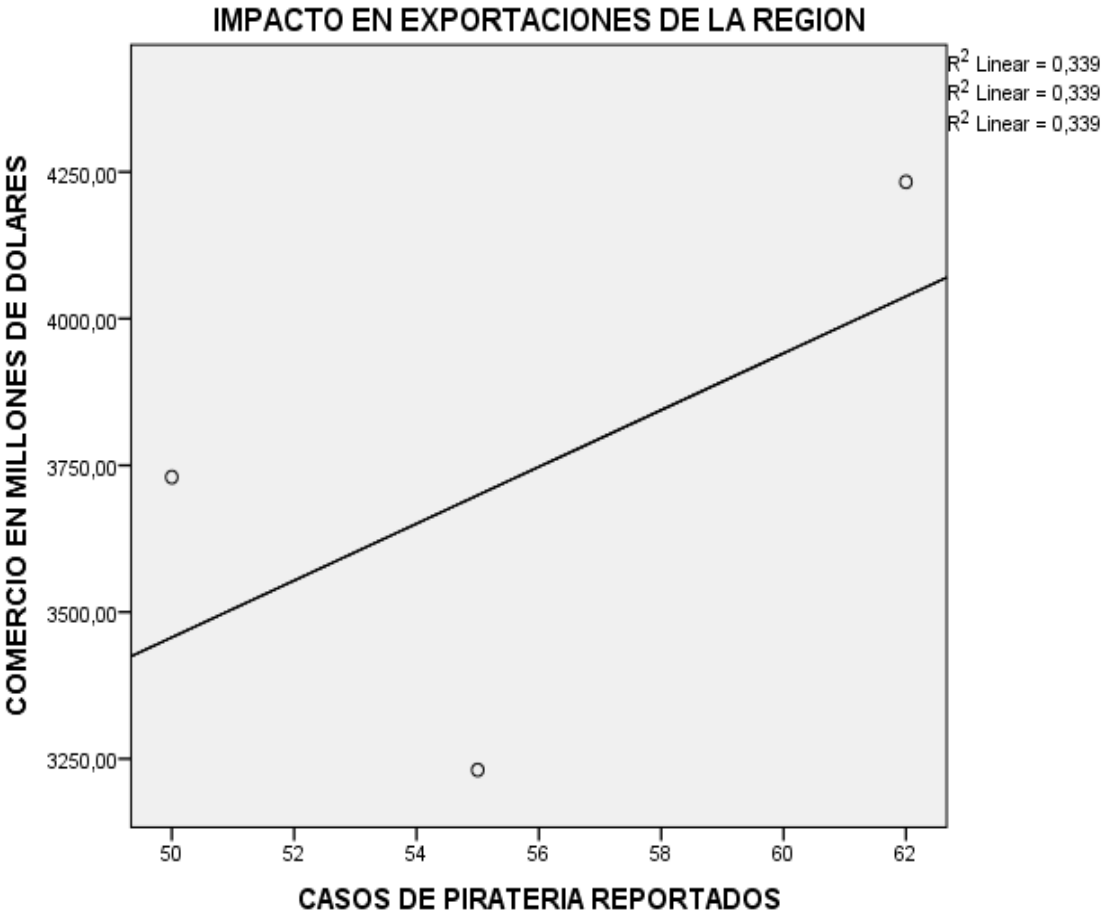
El capítulo se desarrollará en dos partes de la siguiente manera. En primer lugar se realizará la relación entre Piratería y los índices de exportaciones e importaciones en la región, y posteriormente se mostrará la relación entre la variable independiente y las mercancías cargadas y descargadas en la región. Finalmente, se encontrará un dictamen de los resultados de la correlación entre las variables y la justificación de dichos resultados.

3.1 PIRATERÍA, EXPORTACIONES E IMPORTACIONES EN LA REGIÓN.

Teniendo en cuenta el reducido número de datos que se presentan para la elaboración grafica de la relación entre piratería y las exportaciones de la región, para el periodo de análisis de la investigación, podemos ver en la gráfica la clara dispersión de los resultados para los tres años de estudio. Aunque la pendiente de la recta indica una tendencia hacia una relación positiva de magnitud media, es importante observar que para el segundo año, cuando se reportaron 55 casos de piratería en la región, se produjo un descenso en el nivel de las exportaciones en términos de valor. No obstante, para el año de 2008, se produjo un incremento en los índices de las

exportaciones, incluso superior a los reportados en el primer año de estudio, alcanzando los 4.233 millones de dólares. El resultado del bajo grado de significancia ($,604$) nos llevaría a pensar que los resultados se pudieron haber dado más por azar que por la existencia de una relación.

Grafico 2. Relación Piratería- Exportaciones de la Región.



Fuente: Gráfica elaborada por el autor de la presente monografía con base en la información de exportaciones e importaciones en el mar de China, presente en el anexo 10.

Cuadro 2. Datos de Correlación Piratería-Exportaciones de la Región.

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
COMERCIO EN MILLONES DE DOLARES	3731,3333	501,00133	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	55,67	6,028	3

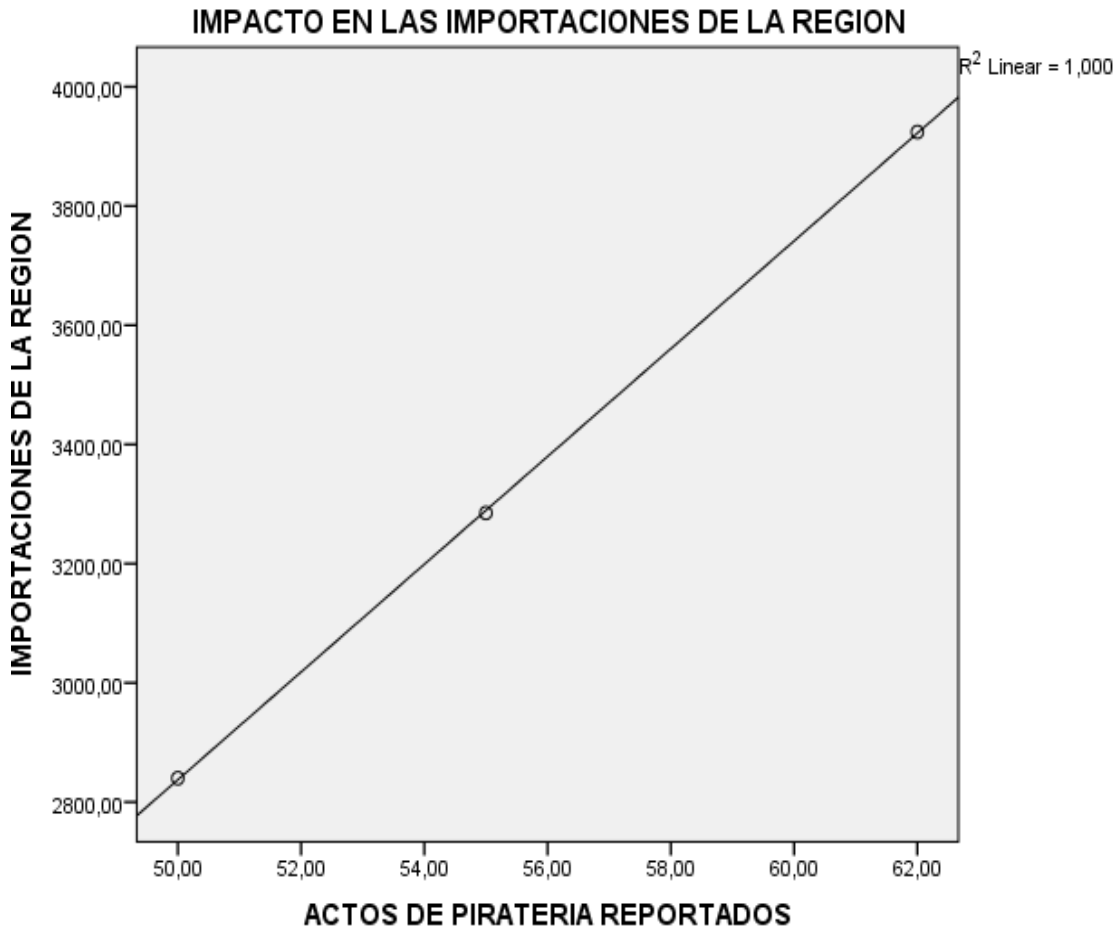
Correlations

		COMERCIO EN MILLONES DE DOLARES	CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS
COMERCIO EN MILLONES DE DOLARES	Pearson Correlation	1	,583
	Sig. (2-tailed)		,604
	Sum of Squares and Cross-products	502004,667	3518,333
	Covariance	251002,333	1759,167
	N	3	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	Pearson Correlation	,583	1
	Sig. (2-tailed)	,604	
	Sum of Squares and Cross-products	3518,333	72,667
	Covariance	1759,167	36,333
	N	3	3

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información de exportaciones e importaciones del mar de China, presente en el anexo 10.

La excesiva dispersión queda demostrada con el alto resultado de la desviación estándar (501,001), para el caso del valor de las exportaciones. A diferencia de lo anterior la piratería nos otorga una desviación mucho menor (6,02), debido a la poca diferencia existente entre los valores presentados en la pequeña muestra que se tomó en la investigación.

Grafico 3. Relación Piratería-Importaciones de la Región



Fuente: Gráfica elaborada por el autor de la presente monografía con base en la información de exportaciones e importaciones en el mar de China, presente en el anexo 10.

Para el rubro de las importaciones de la región, se puede observar que tanto ésta como la piratería, comparten una variabilidad perfecta de tipo positivo que se observa en la pendiente y ubicación de los puntos de la gráfica. Sin embargo, no necesariamente la variable de piratería marítima actúa como predictor perfecto de las importaciones en este caso.

Cuadro 3. Datos de Correlación Piratería-Importaciones de la Región

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
IMPORTACIONES DE LA REGION	3349,6667	544,88561	3
ACTOS DE PIRATERIA REPORTADOS	55,6667	6,02771	3

Correlations

		IMPORTACIONES DE LA REGION	ACTOS DE PIRATERIA REPORTADOS
IMPORTACIONES DE LA REGION	Pearson Correlation	1	1,000**
	Sig. (2-tailed)		,004
	Sum of Squares and Cross-products	593800,667	6568,667
	Covariance	296900,333	3284,333
	N	3	3
ACTOS DE PIRATERIA REPORTADOS	Pearson Correlation	1,000**	1
	Sig. (2-tailed)	,004	
	Sum of Squares and Cross-products	6568,667	72,667
	Covariance	3284,333	36,333
	N	3	3

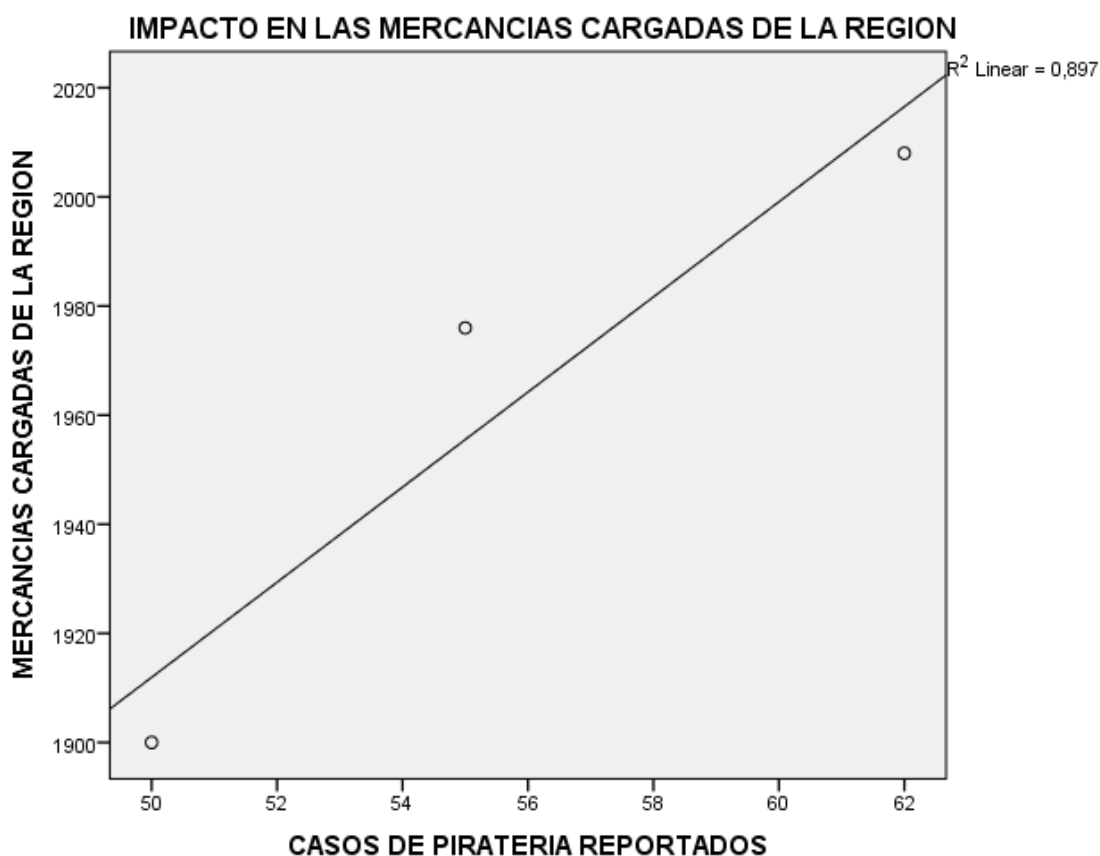
Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información de exportaciones e importaciones del mar de China, presente en el anexo 10.

El coeficiente de correlación de Pearson confirma una relación perfecta de las variables, y significativa teniendo en cuenta el resultado de ,004 de la tabla de significancia. La asociación de los valores bajos y altos de ambas variables, corresponden a la relación lineal existente, por lo cual los valores de la covarianza son altos.

3.2 PIRATERÍA, CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS EN LA REGIÓN

En este apartado se describirán las características de los resultados de la relación entre piratería y las mercancías cargadas en la región, en términos de volumen. El grado de relación entre las variables continúa siendo alto aunque no perfecto como el caso de la gráfica anterior. La exposición de los puntos sobre la gráfica demuestra una dispersión irregular.

Grafico 4. Relación Piratería- Mercancías Cargadas de la Región



Fuente: Gráfica elaborada por el autor de la presente monografía con base en la información de mercancías cargadas y descargadas de la región, presente en el anexo 9.

Cuadro 4. Datos Correlación Piratería- Mercancías Cargadas

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
MERCANCIAS CARGADAS DE LA REGION	1961,33	55,474	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	55,67	6,028	3

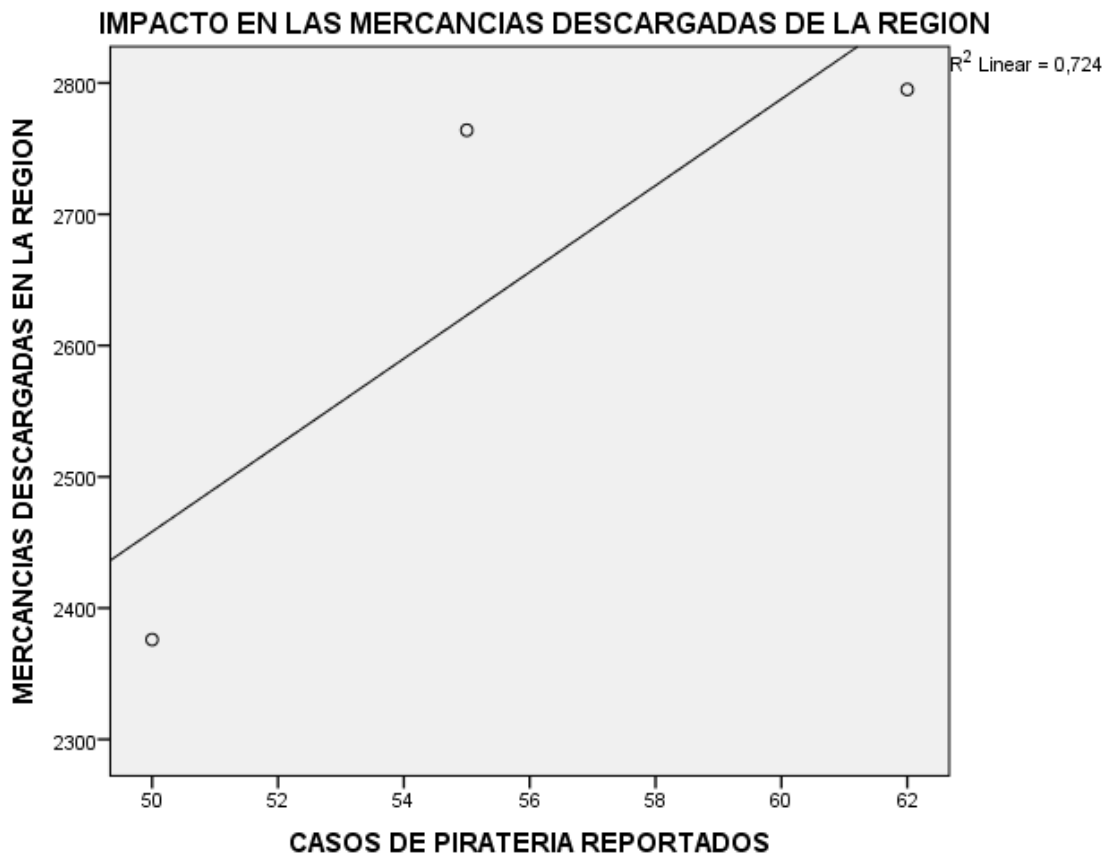
Correlations

		MERCANCIAS CARGADAS DE LA REGION	CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS
MERCANCIAS CARGADAS DE LA REGION	Pearson Correlation	1	,947
	Sig. (2-tailed)		,208
	Sum of Squares and Cross-products	6154,667	633,333
	Covariance	3077,333	316,667
	N	3	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	Pearson Correlation	,947	1
	Sig. (2-tailed)	,208	
	Sum of Squares and Cross-products	633,333	72,667
	Covariance	316,667	36,333
	N	3	3

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información de mercancías cargadas y descargadas de la región, presente en el anexo 9.

El patrón de linealidad entre las variables mantiene su continuación. Tanto el índice de correlación de Pearson (0,947), como de la covarianza (para cada una de las variables), indican la relación existente, se desarrollan en proporciones paralelas. Tanto en esta como en las siguientes gráficas, debido a que la muestra es tan reducida, se dice que el resultado de la correlación no es significativo, porque no consigue generalizar los resultados obtenidos

Gráfico 5. Relación Piratería- Mercancías Descargadas de la Región



Fuente: Gráfica elaborada por el autor de la presente monografía con base en la información de mercancías cargadas y descargadas de la región, presente en el anexo 9.

Finalmente, se observa que el grado positivo con el que se relaciona la piratería con las mercancías descargadas en la región. No obstante, la separación de los puntos de la línea que demuestra la pendiente, nos indican una relación fuerte, aunque en menor grado respecto a las anteriores gráficas.

Cuadro 5. Datos Correlación Piratería- Mercancías Descargadas

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
MERCANCIAS DESCARGADAS EN LA REGION	2645,00	233,476	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	55,67	6,028	3

Correlations

		MERCANCIAS DESCARGADAS EN LA REGION	CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS
MERCANCIAS DESCARGADAS EN LA REGION	Pearson Correlation	1	,851
	Sig. (2-tailed)		,352
	Sum of Squares and Cross-products	109022,000	2395,000
	Covariance	54511,000	1197,500
	N	3	3
CASOS DE PIRATERIA REPORTADOS	Pearson Correlation	,851	1
	Sig. (2-tailed)	,352	
	Sum of Squares and Cross-products	2395,000	72,667
	Covariance	1197,500	36,333
	N	3	3

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información de mercancías cargadas y descargadas de la región, presente en el anexo 9.

El coeficiente de correlación de Pearson indica el grado de variación conjunta que puede existir entre las dos variables. No obstante, la existencia de una relación positiva o negativa no nos indica y no implica de manera necesaria, una causalidad existente entre las variables, es decir, que los cambios (aumento o disminución) a los que es susceptible - en este caso la variable independiente (Piratería Marítima)- , no provocan un efecto directo sobre los valores de la variable

dependiente (Comercio Marítimo). Hacer caso omiso de lo anterior originaría un error de interpretación de las gráficas expuestas anteriormente.

En este sentido, la correlación demostrada anteriormente no se puede interpretar como una prueba o justificación de una relación de causalidad entre las variables de investigación. El hecho de que dos variables covarían, paralelamente, no quiere decir que una sea causa de la otra, aunque esta variación nos podría otorgar algunas pistas, para proponer hipótesis con base en las relaciones causales. Aunque en términos cuantitativos, la correlación no demuestra una relación negativa entre las variables, como se planteó inicialmente en el proyecto de grado, a lo largo del documento se han expuestos argumentos que confirman la amenaza que representa la piratería para uno de los puntos geográficos que mayor flujo comercial transfiere y representa alrededor del mundo.

La piratería se ha convertido en una práctica que genera cuantiosos ingresos, derivados de las prácticas ilegales (Robo, Extorsión, Secuestro) que ejercen los delincuentes. La abolición de esta práctica, ha generado múltiples costos tanto para los Estados como para los actores comerciales internacionales, en su afán por generar un entorno más seguro para el tráfico de mercancías. La comunidad naviera paga millones de dólares en rescates, pero las autoridades marítimas estatales pagan aún más para mantener activa la flota internacional de navíos, en su intento por proteger este tipo de transporte en las jurisdicciones pertenecientes. Según cifras de la International Maritime Bureau (IMB), “se estima que la piratería tiene un costo para la industria naviera entre los mil millones a los 16 mil millones de dólares al año”³².

A pesar del resurgimiento de este tipo de crimen transnacional, el comercio internacional, apoyado en las fuertes estructuras comerciales actuales y los beneficios económicos que genera la comercialización de bienes y servicios, ha mantenido el aumento en el tráfico de mercancías (tanto en términos de volumen como de valor), aunque a tasas de crecimiento menores (Ver Anexo 10). La articulación actual de las dinámicas comerciales, ha permitido a los agentes económicos disminuir su vulnerabilidad frente a las múltiples amenazas a las que se enfrenta el comercio

³² Ver Gilpin. “Counting the costs of Somali piracy”. p. 22. Documento electrónico.

internacional, sobre todo las que se produce en el medio por el que mayor número de mercancías se transportan, el mar. Así mismo, aunque el fuerte impacto de la crisis económica y financiera del 2007, ha provocado descensos en los niveles de comercio internacional, este se sigue desarrollando y reformulando conforme surgen nuevos desafíos y mercados por explotar.

CONCLUSIONES

Durante siglos, el entorno marino se ha desempeñado como uno de los principales medios de subsistencia del hombre, ya sea por proveer recursos alimenticios, o por permitir el transporte efectivo de personas y mercaderías. Con el transcurrir del tiempo, el papel del mar ha tomado relevancia en el desarrollo de las actividades comerciales del hombre, llegando a soportar casi la totalidad del comercio mundial que se transporta. Sin embargo, la inmensidad del mar junto con la imperfección que representa vigilar un entorno tan amplio, ha suscitado la propagación de actividades ilegales, que pretenden conseguir beneficios económicos, de manera paralela a las actividades honrosas de subsistencia.

El fenómeno de la globalización en la década de los 90s trajo consigo un incremento significativo y constante de los flujos comerciales mundiales, especialmente por la vía marítima (caracterizada por menores costos y grandes cantidades de carga), convirtiéndose este medio en uno de los principales pilares de sostenimiento económico y medio de transporte privilegiado, tanto para los Estados como para los diferentes actores privados.

La globalización no solo ha detonado la aceleración del comercio mundial, también ha acelerado los envíos de transporte marítimo, provocando un consecuente aumento de los riesgos comerciales, entorno a la congestión, demora, colisión y existencia de crímenes como la piratería, especialmente en aquellos puntos geográficos estrechos y poco profundos de la región.

Existe una preocupación clara y creciente para los Estados de la región, en torno a garantizar el paso rápido y seguro de las embarcaciones comerciales. Hasta ahora la voluntad de los Estados de la región, se ha logrado materializar en la creación hacia finales del 2006, del acuerdo de cooperación Regional para combatir la piratería y robo armado contra los buques en Asia (RECAAP por sus siglas en ingles), acuerdo gubernamental que busca promover y reforzar la cooperación en contra de la piratería. Sin embargo, aun los esfuerzos de cooperación se ven bloqueados por el acceso a los recursos que se ubican en aquellas zonas donde se

desatan disputas territoriales, y en ocasiones se tornan inútiles en la práctica de detención y judicialización de los piratas.

Los asuntos de seguridad marítima como la piratería, aún no han conseguido posicionarse como factores de alto grado de vulnerabilidad para el desarrollo del comercio. Si bien este fenómeno representa un impacto negativo para el desarrollo del comercio marítimo, en términos del aumento de los costos en que deben incurrir tanto los actores privados (a través del incremento de pólizas de seguros de transporte ante la incertidumbre de un inminente ataque), como los Estados (por medio del empleo, envío y mantenimiento de unidades militares), aún existe en la región una multiplicidad de factores -analizados en el capítulo 2 de esta investigación- que mitigan el impacto negativo de la piratería sobre el comercio.

La configuración del funcionamiento comercial por vía marítima, ha contribuido a construir un escenario lo suficientemente articulado, como para afrontar los diferentes desafíos y adversidades que se presentan en la región, tanto para afrontar desafíos en torno a la seguridad, como para soportar en el corto plazo los embates que generan las dificultades comerciales producto de la crisis económica mundial. No obstante, es necesario tener presente que el aumento de las oportunidades comerciales (materializadas en el aumento de los flujos comerciales por vía marítima), siempre representarán mayores probabilidades para la producción de ataques piratas.

Para todos los actores que están interesados en las actividades de tipo comercial en el mar de china, la piratería representa un obstáculo para la consecución de sus intereses, en torno a la incertidumbre del destino de los envíos y a los costos que por motivos de rescate, prevención recuperación, extorsión o pérdida de sus mercancías deben asumir. Además de los costos comerciales, también aparecen los costos en términos de vidas humanas, que también conforman una pérdida incalculable en términos de valor, para quienes día a día, el mar representa el centro y medio de sus actividades comerciales.

Después de todo, tanto la piratería como el comercio hacen parte de formas de actividad económica. Encuentran en común motivos similares como la acumulación de riquezas, y el uso necesario del mar para realizar sus actividades. Sin embargo, la diferencia radica en la legalidad de una de ellas, puesto que se vale de la violencia, del crimen y de las armas, para obtener beneficio económico, de quienes lo hacen por las vías legales. Es menester de los gobiernos de la región, lograr acuerdos de cooperación tangibles, para combatir en el área todas las actividades marítimas delictivas que atenten contra el buen funcionamiento del comercio que transita por la región. Además, no es un dilema de interés único para los Estados ribereños, aquellos usuarios de las rutas que transitan por las aguas del Mar de China, también deben lograr iniciativas, puesto que sus intereses económicos también pueden verse afectados.

BIBLIOGRAFÍA

Castells, Manuel. *La era de la información, fin del milenio*. España: Alianza Editorial, 2006.

Corbett Centre for Maritime Policy Studies Series. *Maritime security in the South China Sea: Regional implications and international cooperation*. England: Ashgate Publishing Company, 2009.

Ferris, Ritchey. *Estadística para las Ciencias Sociales*. Mexico D.F: McGraw-Hill, 2008.

Institute of Southeast Asian Studies. *Piracy in Southeast Asia. Status, Issues, and Responses*. Singapore: ISEAS publications, 2005.

Keohane, Robert y Nye, Joseph. *Poder e Interdependencia*. España: Pearson education, 2001.

Krugman, Paul y Obstfeld Maurice. *Economía Internacional, Teoría y Política*. España: Pearson educación S.A, 2001.

ARTÍCULOS EN PUBLICACIONES PERIÓDICAS ACADÉMICAS

González Fernando. “Nuevas Tendencias en el Transporte Marítimo”. *Revista Galega de Economía*, Universidad de Santiago de Compostela. No. 1, Vol. 17 (2008). Consulta realizada en julio de 2012. Documento electrónico disponible en la página Web:

http://www.usc.es/econo/RGE/Vol17_1/castelan/art1c.pdf

Ripoll, Alejandra. “La cooperación Internacional: Alternativa interestatal en el siglo XXI”. *Revista de Relaciones Internacionales, estrategia y seguridad*, Universidad Militar Nueva Granada. No. 001, Vol. 2, (enero-junio): (67-83). Consulta realizada en

octubre de 2011. Disponible en la página Web:
<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/927/92720104.pdf>.

Rosenberg, David. "The Political Economy of Piracy in the South China Sea". *Naval War College Review*. No 3, Vol. 62 (summer 2009). Consulta realizada en julio de 2012. Documento electrónico disponible en la página web:
<http://www.usnwc.edu/getattachment/cd4a4cfa-eea0-4040-9d51-a4b90b7a83d5/The-Political-Economy-of-Piracy-in-the-South-China>

ARTÍCULOS EN PUBLICACIONES PERIÓDICAS NO ACADÉMICAS

Chalk, Peter. "Maritime Piracy. Reasons, Dangers and Solutions". *Rand Corporation* (Febrero 4 de 2009). Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:
http://www.rand.org/pubs/testimonies/2009/RAND_CT317.pdf

Chalk, Peter. "The Maritime Dimension of International Security Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States". *Rand Corporation* (Enero de 2008). Consulta realizada en marzo de 2012. Disponible en la página Web:
http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf

OTROS DOCUMENTOS

Aziz, Yunan Noor. "South China Sea: A Sea of Opportunities". Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página Web:
https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:BjmtVG-eTCMJ:nghiencuubiendong.vn/download/doc_download/369-dato-noor-aziz-yunan-south-china-sea-a-sea-of-opportunities+SOUTH+CHINA+SEA:+A+SEA+OF+OPPORTUNITIES%3F+By+Dato+Noor+Aziz+Yunan&hl=es&gl=co&pid=bl&srcid=ADGEESi0j1KFp9UFZpkTUkaaOOTtcyxOKU9QNuhk1FFcWWsTfWThbrSKgj8IQNc1DPjBIhhv13LGMKBji51_Jmjps5T5rm7rmql8XkFJHS0qgvQYOHZQfmSB7yTeZf65EVJCX_Yo1OXW&sig=AHIEtbSKYxkXb_uwLdog8HbPblszKAo6cw

Bateman Sam; Chan Jane y Ho Joshua. "Good Order at Sea in Southeast Asia". Rsis Policy Paper. School of International Studies, Nanyang Technological University. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la Página Web: http://www.rsis.edu.sg/publications/policy_papers/RSIS_Policy%20Paper%20-%20Good%20Order%20at%20Sea_270409.pdf

Bensassi, Sami y Martinez Inmaculada. "How Costly is Modern Maritime Piracy for the Intenational Community". Munich Personal RePEc Archive. Consulta realizada en Marzo de 2012. Disponible en la página web: <http://mpira.ub.uni-muenchen.de/27134/>

Beukel, Erik. "China and South China Sea: Two Faces of Power in the rising China's Neighborhood policy". Danish Institute for International Studies. Dinamarca, 2010. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: http://www.diis.dk/graphics/publications/wp2010/wp2010-07_south_china_sea_web.pdf

Borja, Alonso. "Moderna Piratería Marítima en el Océano Índico: Una Perspectiva". Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://www.saladeprensa.deusto.es/servlet/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1296583935262&ssbinary=true>

Carrasco Truchado, Roberto. "Geopolítica y Geoeconómica en el Mar de China". Doctorado de economía y relaciones internacionales, working papers. Consulta realizada en septiembre de 2011. Disponible en la página Web: <http://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP01-2007.pdf>.

Coma i Forcadell Marta. "La nueva piratería en las diferentes costas del Tercer Mundo y su incidencia en el Comercio Marítimo Internacional". *Universitat politècnica de Catalunya, Facultat de Nàutica de Barcelona*, 2009. Consulta realizada en septiembre de 2011. Disponible en la página web:

<http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/7017/1/Microsoft%20Word%20-%20P.D.F.%20Def.pdf>

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. *El Transporte Marítimo en 2006*. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Nueva York y Ginebra, 2006. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: <http://archive.unctad.org/templates/WebFlyer.asp?intItemID=3969&lang=3>

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. *El Transporte Marítimo en 2007*. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Nueva York y Ginebra, 2007. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://unctad.org/es/docs/rmt2007_sp.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. *El Transporte Marítimo en 2008*. Informe de la secretaria de la UNCTAD. Nueva York y Ginebra, 2008. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://unctad.org/es/docs/rmt2008_sp.pdf

Flores, Carlos Antonio. “El Estado en crisis: crimen Organizado y política, desafíos para la consolidación democrática”. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ciudad Universitaria, septiembre, 2005. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página Web: <http://innova.fox.presidencia.gob.mx/archivos/8/2/4/1/files/archivos/sip-3766.pdf>.

Gilpin, Raymond. “Counting the costs of Somali piracy”. United States institute of peace. Washington, 2007. Consultado en septiembre de 2011. Disponible en la página web: http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf.

International Maritime Organization. *International Shipping Facts and Figures-information resources on Trade, Safety, Security and the Environment*. Maritime Knowledge Centre, 2011. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página Web:

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20Facts%20and%20Figures%20final.pdf>.

International Maritime Organization. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Annual Report, 2006. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página web: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=18566&filename=98.pdf

International Maritime Organization. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Annual Report, 2007. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página web: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22585&filename=115.pdf

International Maritime Organization. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Annual Report, 2008. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página web: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/133-Annual2008.pdf>

Kastoryano Riva. “El alcance del Transnacionalismo”. Centro de Investigación y Estudios Internacionales, Paris. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página web: <http://www.cholonautas.edu.pe/modulo/upload/alcan.pdf>.

Kotani, Tetsuo. “The South China Sea: Toward a Region of Peace, Cooperation, and Progress”. Geopolitical Analysis of the South China Sea Disputes. (July 5, 2011). Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: http://southchinaseastudies.org/en/dabase-on-south-china-sea-study/cat_view/139-the-south-china-sea-toward-a-region-of-peace-cooperation-and-progress

Middleton, Roger. "Pirates and How to deal with them". Chatam House. Africa Programme and International law Discussion Group, 2009. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página Web:

<http://www.shebacss.com/docs/hfesc004-10.pdf>.

Molina, Enrique. "Nuevas Amenazas en el ámbito marítimo, Piratería y terrorismo en el mar". Consulta realizada en septiembre de 2011. Disponible en la página Web: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808molinapico.pdf>

Naciones Unidas. *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional*. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página Web:

http://www.uncjin.org/Documents/Conventions/dcatoc/final_documents_2/convention_spa.pdf

Oñativa, Oscar. "El crimen organizado en la agenda Internacional". Grupo de Estudios Internacionales Contemporáneos. Agosto, 2010. Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página Web:

<http://geic.files.wordpress.com/2010/08/el-crimen-organizado-en-la-agenda-internacional.pdf>.

Resa Nestares, Carlos. "El crimen organizado en el mundo: Mito y Realidad". Consulta realizada en octubre de 2011. Disponible en la página web: <http://www.uam.es/carlos.resa/nexos.pdf>.

Rodríguez, Raimundo. "Seguridad y defensa en el sudeste asiático Insular". Congreso Nacional de Estudios de Seguridad, Universidad de Granada, Octubre, 2002. Consulta realizada en septiembre de 2011. Disponible en la página Web: <http://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP01-2007.pdf>

Rommel C. Banlaoi. "Maritime Piracy in Southeast Asia: Current Situation, Countermeasures, Achievements and Recurring Challenges. Consulta realizada en junio de 2012. Disponible en la página web: [http://onumun.org/preparation11/Banlaoi%20Maritime%20Piracy%20in%20South east%20Asia.pdf](http://onumun.org/preparation11/Banlaoi%20Maritime%20Piracy%20in%20South%20east%20Asia.pdf)

Rosenberg, David y Chung Christopher. "Maritime security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities". Australian National University, Strategic and Defence Studies Centre. Consultado en julio de 2012. Disponible en la Página Web: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320701641602#preview>

Treviño, José María. "La seguridad Maritima y la piratería". Real Instituto elcano. Marzo, 2010. Consultado en octubre de 2011. Disponible en la página Web: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/6ec9508041c8aa19a03fb6c7b690140f/ARI51-2010_Trevi%C3%B1o_seguridad_maritima_pirateria.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=6ec9508041c8aa19a03fb6c7b690140f.

Zaffaroni, Eugenio Raúl. "Globalización y Crimen Organizado". Conferencia de clausura de la Primera Conferencia Mundial de Derecho Penal, México, 2007. Consulta realizada en septiembre de 2011. Disponible en la página Web: http://www.alfonsozambrano.com/doctrina_penal/globalizacion_crimen_organizado.pdf.

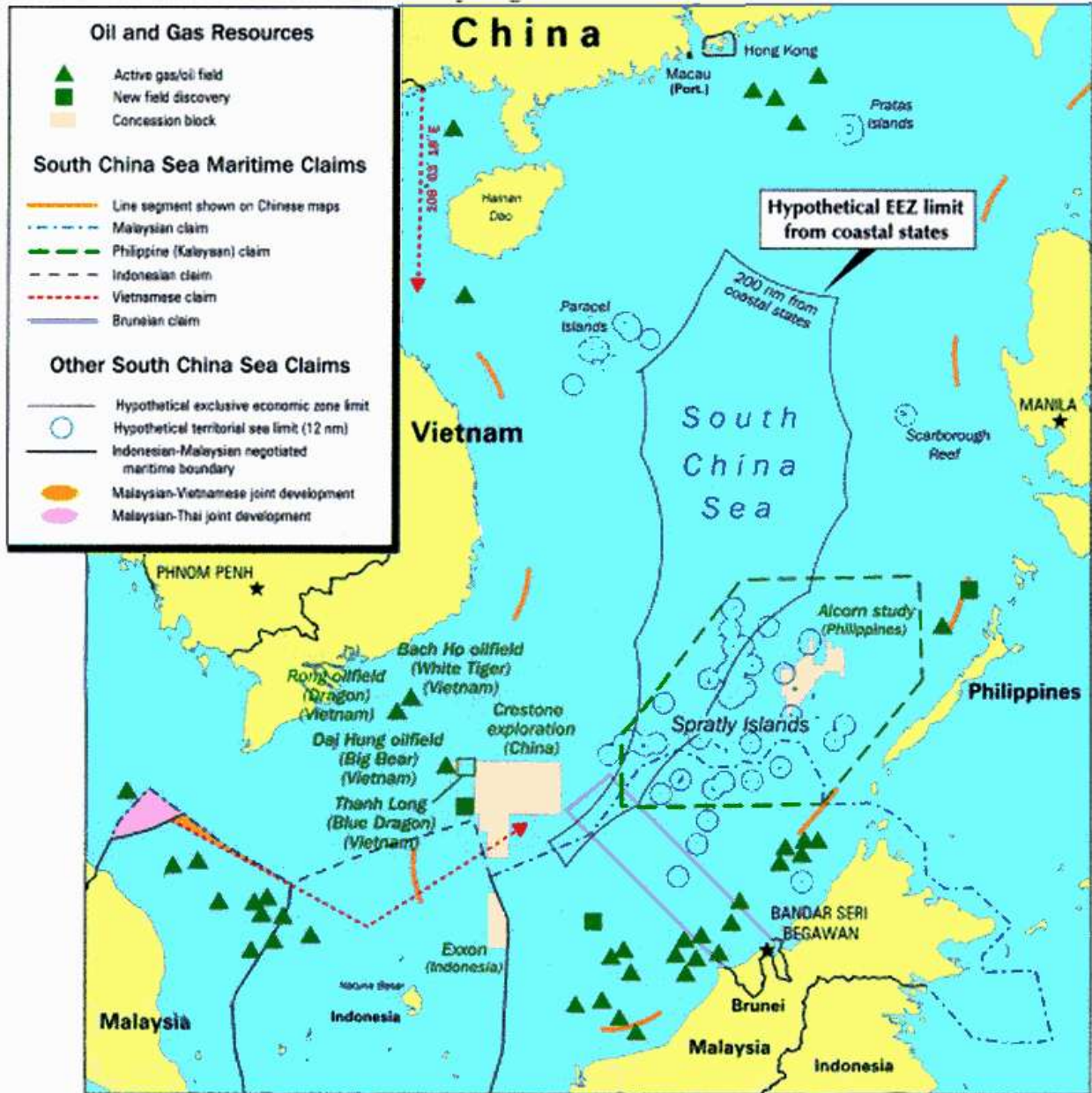
ANEXOS

Anexo 1. Gráfica. Área de Estudio.



Fuente: Google Maps. South China Sea: (South China Sea), 2012. Consulta Electrónica.

Anexo 2. Imagen. Islas Paracel y Spratly
Competing Claims in the South China Sea



Fuente: [Global Security. Spratly Islands Conflicting Claims: \(Territorial Claims\), 2012. Consulta electrónica.](#)

Anexo 3. Imagen. Islas Senkaku.



Fuente: English Channel. Tokyo governor plots to buy disputed islands: (Disputed Islands), 2012. Consulta electrónica.

Anexo 3. Cuadro. Casos de Piratería Reportados en el 2006.

				LEJANO ORIENTE		ÁFRICA		SUDAMÉRICA						
Actos reportados por haber sido supuestamente cometidos				Estrecho Malaca	Mar China	Índico	Oriental	Occidental	Atlántico	Caribe	Pacífico	Mar Norte	Mar Árabe	
Localización del Incidente														
	En aguas Internacionales			5	12	1	4	5					1	
	En aguas Territoriales			3	24	11	7	8	6	4	5			
	En áreas Portuarias			8	14	26	3	13	4	3	5	1		
Estado del Barco al Momento del Ataque														
	En curso			4	14	3	7	3					1	
	Anclado o en la litera			7	30	30	4	16	10	6	10	1		
	No indica			5	6	5	3	7		1				
Número de personas involucradas en ataque														
	1-4 personas			3	22	8	2	13	4	2	7		1	
	5-10 personas			7	12	15	6	5	3	2	1			
	Más de 10 personas			1	2	3	2	3	1					
	No indica			5	14	12	4	5	2	3	2	1		
Consecuencias para la tripulación														
	Violencia real utilizada contra tripulación			7	21	9	2	11	3	5	5	1	1	
	Amenaza de violencia				9	11	1	1		1	1			
	Barco Secuestrado			1	2	1	4	1						
	No indica			8	18	17	7	13	7	1	4			
Armas usadas por los atacantes														
	Armas de fuego			2	14		3	4	3	4	3		1	
	Cuchillos			4	13	21	3	7		2	3			
	Otras					2		1	7			1		
	No indica			10	23	15	8	14		1	4			
Partes atacadas del Buque														
	Equipo de alojamiento			5	19	3	3	3	1			1	1	
	Area de carga			10	14	19	13	13	9	2	2			
	Sala de almacenamiento			1	10	15	9	9		4	4			
	Sala de maquinas				7	1	1	1		1	4			
Total número de incidentes reportados por área				16	50	38	14	26	10	7	10	1	1	
Total número de incidentes reportados				173										

Fuente: International Maritime Organization- IMO. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2006*, 2006. p. 13. Documento electrónico.

Anexo 4. Cuadro. Casos de Piratería Reportados en el 2007.

		LEJANO ORIENTE			ÁFRICA		SUDAMÉRICA						
Actos reportados por haber sido supuestamente cometidos		Estrecho Malaca	Mar China	Indico	Oriental	Occidental	Atlántico	Caribe	Pacífico	Golfo Pérsico	Mar Árabe	Mediterráneo	Océano Atlántico norte
Localización del Incidente													
	En aguas Internacionales	4	7	6	7	9	2			1	1		1
	En aguas Territoriales	1	33	11	13	26	8	1	2	5		1	
	En áreas Portuarias	1	15	15	7	17	2	3	5	1		2	
Estado del Barco durante Ataque										2			
	En curso	1	9	7	13	10	2			2	1	1	1
	Anclado o en la litera	3	31	17	4	28	1	4	7	2		2	
	No indica	2	15	8	10	14	9	1					
# de personas involucradas										2			
	1-4 personas	4	21	7	2	16	6	2	4	2	1		
	5-10 personas	2	16	8	6	9	4	2	1				
	Más de 10 personas		2	3	1	4	1			2		1	
	No indica		16	14	18	23	2	2	2	1	1	2	1
Consecuencias para la tripulación										3			
	Violencia contra tripulación	2	19	4	5	35	8	5	3	2	1		
	Amenaza de violencia		4	1	2	2		1	1			1	
	Barco Secuestrado		4	1	10	1	1			1			
	No indica	4	28	26	10	14	3	4	4		1	2	1
Armas usadas por los atacantes										6			
	Armas de fuego	1	6		5	17	8	4	3		1		1
	Cuchillos	1	15	11	3	21		1	2			1	
	Otras		4	3	1	1	7			1			
	No indica	4	30	18	18	13	4	3	5		1	2	
Partes atacadas del Buque													
	Equipo de alojamiento	1	4	2	7	8	1			1	1	1	
	Área de carga	2	33	13	13	28	11	3	4	3		2	1
	Sala de almacenamiento	1	9	14	4	12		1	3	2			
	Sala de maquinas	2	9	1	1			1	4				
	No indica			3	3	4					1		
Total # de incidentes por área		6	55	32	27	52	12	4	7	6	1	3	1
Total # de incidentes reportados		173											

Fuente: International Maritime Organization- IMO. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2007*, 2007. p. 15. Documento electrónico

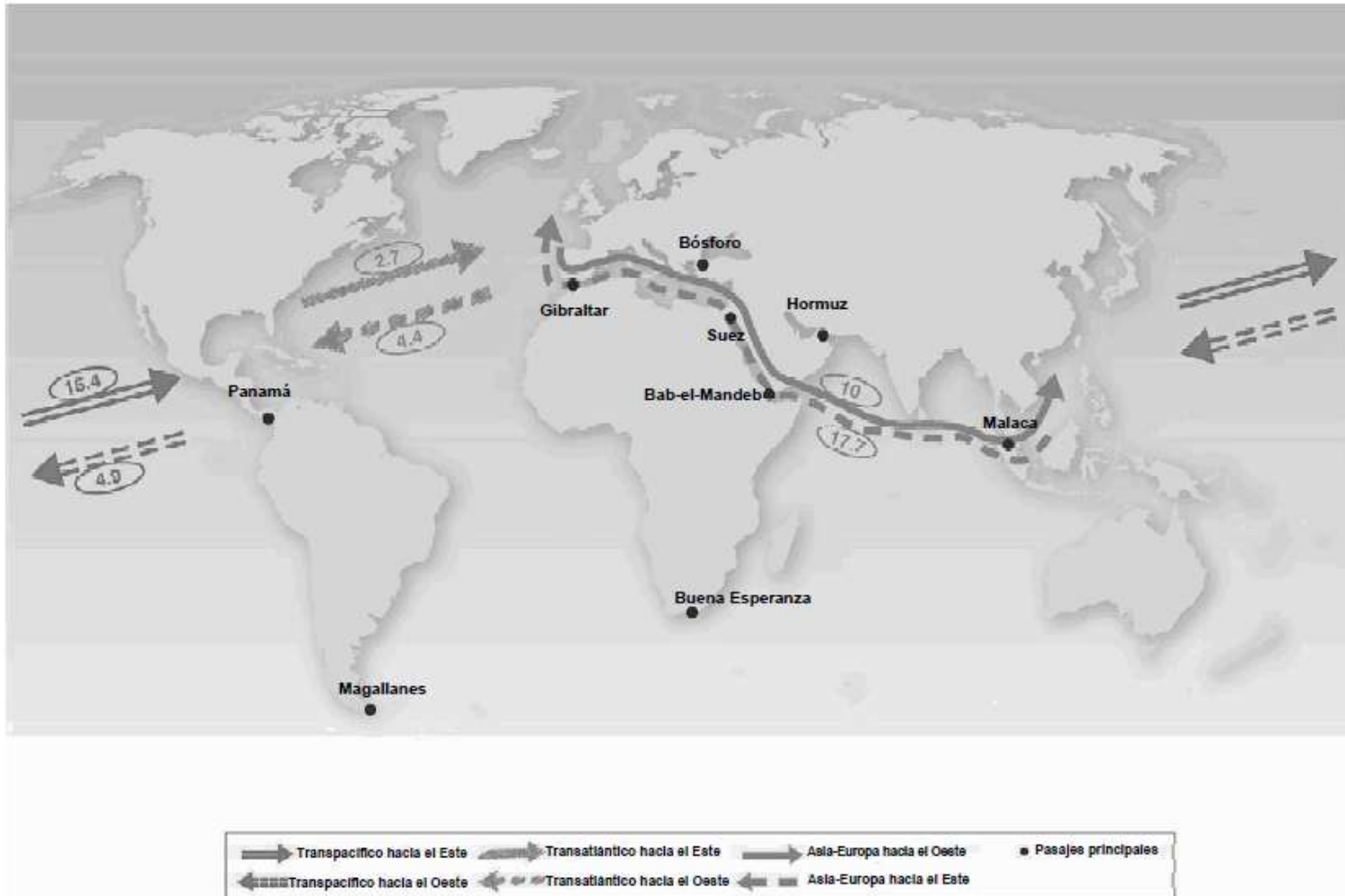
Anexo 5. Cuadro. Casos de Piratería en el 2008.

		LEJANO ORIENTE			AFRICA			SUDAMERICA				
Actos reportados por haber sido supuestamente cometidos		Mar de China	Indico	Oriental	Occidental	Mediterráneo	Atlántico	Caribe	Pacifico	Mar del Norte	Mar Árábigo	
Localización del Incidente												
	En aguas Internacionales	18	12	1	4	5					1	
	En aguas Territoriales	30	24	11	7	8	6	4	5			
	En areas Portuarias	14	14	26	3	13	4	3	5	1		
Estado del Barco durante Ataque												
	En curso	21	14	3	7	3					1	
	Anclado o en la litera	31	30	30	4	16	10	6	10	1		
	No indica	10	6	5	3	7		1				
Número de personas involucradas												
	1-4 personas	15	22	8	2	13	4	2	7		1	
	5-10 personas	17	12	15	6	5	3	2	1			
	Más de 10 personas	5	2	3	2	3	1					
	No indica	25	14	12	4	5	2	3	2	1		
Consecuencias para la tripulación												
	Violencia contra tripulación	10	21	9	2	11	3	5	5	1	1	
	Amenaza de violencia	12	9	11	1	1		1	1			
	Barco Perdido	1										
	Barco Secuestrado	6	2	1	4	1						
	No indica	33	18	17	7	13	7	1	4			
Armas usadas por los atacantes												
	Armas de fuego	6	14		3	4	3	4	3		1	
	Cuchillos	26	13	21	3	7		2	3			
	Otras			2		1	7			1		
	No indica	25	23	15	8	14		1	4			
Partes atacadas del Buque												
	Equipo de alojamiento	10	19	3	3	3	1			1	1	
	Área de carga	9	14	19	13	13	9	2	2			
	Sala de almacenamiento	38	10	15	9	9		4	4			
	Sala de maquinas	2	7	1	1	1		1	4			
	No indica	3										
Total número de incidentes reportados por área		62	50	38	14	26	10	7	10	1	1	
Total número de incidentes reportados		206										

Fuente: International Maritime Org- IMO. *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008*, 2008. p. 15. Documento electrónico

Anexo 6. Imagen. Principales Rutas del Comercio Marítimo Contenedorizado, año 2007.

Principales rutas del comercio marítimo: tráfico de contenedores, 2007
(En millones de TEU)



Fuente: Organización Mundial de Comercio- OMC. *Informe sobre el Comercio Mundial 2009 - Compromisos de política comercial y medidas de contingencia*, 2009. p. 26. Documento electrónico.

Anexo 7. Cuadro. 35 Países y Territorios con mayores flotas bajo control a enero de 2009.

País o Territorio de propiedad	Número de Buques			Toneladas de Peso Muerto		
	Pabellón Nacional	Pabellón Extranjero	Total	Pabellón Nacional	Pabellón Extranjero	Total
Japón	733	2987	3720	12199536	161085699	173285235
Grecia	720	2344	3064	52833486	116593204	169426690
Alemania	479	3043	3522	17428475	87525237	104953712
China	1944	1555	3499	37304731	55594490	92799221
Noruega	783	1244	2027	11542923	38673312	50216235
República de Corea	797	438	1235	20858866	25764360	46623226
Estados Unidos	867	915	1782	20606970	19358913	39965883
Hong Kong (China)	307	373	680	18296677	15427149	33723826
Dinamarca	347	567	914	11958945	19636578	31595523
Reino Unido	398	520	918	11175470	19741031	30916501
Taiwán	91	540	631	4068416	25735230	29803646
Singapur	545	331	876	16482632	11747265	28229897
Italia	582	238	820	12853503	6896850	19750353
Federación Rusa	1516	557	2073	5944226	12343679	18287905
India\	495	69	564	14389937	2822923	17212860
Canadá	212	201	413	2452402	14716391	17170793
Turquía	533	630	1163	6803806	8647114	15450920
Arabia Saudita	73	99	172	1234653	13676703	14911356
Irán	83	128	211	1357901	13202731	14560632
Bélgica	93	147	240	6283078	7164128	13447206
Malasia	338	97	435	7717055	3842005	11559060
EAU	58	347	405	701714	8331052	9032766
Países bajos	491	267	758	4217884	4186617	8404501
Chipre	126	234	360	3196071	5162708	8358779
Suecia	143	224	367	1740141	5697891	7438032
Indonesia	715	106	821	4956797	2064867	7021664
Francia	180	188	368	2988629	3576784	6565413
Kuwait	38	44	82	3846063	2602518	6448581
Vietnam	389	67	456	3629175	1938996	5568171
Brasil	129	15	144	2444762	2266253	4711015
España	187	204	391	1562315	2885611	4447926
Tailandia	300	44	344	3506972	620161	4127133
Suiza	35	114	149	1012164	2816788	3828952
Croacia	78	39	117	2311784	985103	3296887
Bermudas	0	65	65	0	3227658	3227658
Total de los 35 países	14805	18981	33786	329810159	726557999	1056368158
Total Mundial	16996	20840	37836	347007002	757952026	1104959028

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo. "El Transporte Marítimo en 2009", 2009. p. 58. Documento electrónico.

Anexo 8. Cuadro. Principales terminales de contenedores en el Mundo y su movimiento, 2006-2008.

Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2006, 2007 y 2008
(En TEU y variación porcentual)

Puerto	2006	2007	2008	Variación porcentual 2007/2006	Variación porcentual 2008/2007
Singapur ^a	24 792 400	27 935 500	29 918 200	12,68	7,10
Shanghai	21 710 000	26 150 000	27 980 000	20,45	7,00
Hong Kong (China)	23 538 580	23 998 449	24 248 000	1,95	1,04
Shenzhen	18 468 900	21 099 169	21 413 888	14,24	1,49
Busan	12 039 000	13 261 000	13 425 000	10,15	1,24
Dubai	8 923 465	10 653 026	11 827 299	19,38	11,02
Ningbo	7 068 000	9 360 000	11 226 000	32,43	19,94
Guangzhou	6 600 000	9 200 000	11 001 300	39,39	19,58
Rotterdam	9 654 508	10 790 604	10 800 000	11,77	0,09
Qingdao	7 702 000	9 462 000	10 320 000	22,85	9,07
Hamburgo	8 861 545	9 900 000	9 700 000	11,72	-2,02
Kaohsiung	9 774 670	10 256 829	9 676 554	4,93	-5,66
Amberes	7 018 911	8 175 952	8 663 736	16,48	5,97
Tianjin	5 950 000	7 103 000	8 500 000	19,38	19,67
Port Klang	6 326 294	7 118 714	7 970 000	12,53	11,96
Los Ángeles	8 469 853	8 355 039	7 849 985	-1,36	-6,04
Long Beach	7 290 365	7 312 465	6 487 816	0,30	-11,28
Tanjung Pelepas	4 770 000	5 500 000	5 600 000	15,30	1,82
Bremen/Bremerhaven	4 428 203	4 892 239	5 500 709	10,48	12,44
Nueva York/Nueva Jersey	5 092 806	5 299 105	5 265 053	4,05	-0,64
Total de las 20 principales terminales	208 479 500	235 823 091	247 373 540	13,12	4,90

Fuente: Unctad. "El Transporte Marítimo en 2009", p. 121. Documento electrónico.

Anexo 9. Cuadro. Comercio Marítimo Mundial y de la Región del Mar de China en Millones de Toneladas.

COMERCIO MARITIMO MAR DE CHINA EN MILLONES DE TONELADAS								
	MERCANCIAS CARGADAS			TOTAL	MERCANCIAS DESCARGADAS			TOTAL
AÑO	PETROLEO		CARGA SECA		PETROLEO		CARGA SECA	
	CRUDO	DERIVADOS			CRUDO	DERIVADOS		
2006	194	180	1524	1900	426	199	1751	2376
2007	184	194	1596	1976	585	210	1967	2764
2008	202	199	1605	2008	547	222	2025	2795

MUNDO								
	MERCANCIAS CARGADAS			TOTAL	MERCANCIAS DESCARGADAS			TOTAL
AÑO	PETROLEO		CARGA SECA		PETROLEO		CARGA SECA	
	CRUDO	DERIVADOS			CRUDO	DERIVADOS		
2006	1783	865	4896	7545	1833	895	4991	7720
2007	1813	891	5177	7882	1995	906	5160	8061
2008	1834	915	5418	8168	1891	910	5379	8180

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información presentada por la secretaria de la Unctad. “El transporte marítimo en 2009”, 2009. p. 201. Documento electrónico.

Anexo 10. Cuadro. Índices de comercio de mercancías. Exportaciones e Importaciones de la Región y Total Mundial.

AÑO	INDICES DE COMERCIO DE MERCANCIAS EN EL MAR DE CHINA			
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	VALOR EN MILES DE MILLONES DE DOLARES	VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL PROMEDIO	VALOR EN MILES DE MILLONES DE DOLARES	VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL PROMEDIO
2006	3730	17%	2840	15,50%
2007	3231	14,75%	3285	13%
2008	4233	13%	3924	19,75%

AÑO	TOTAL MUNDIAL			
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	VALOR EN MILES DE MILLONES DE DOLARES	VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL PROMEDIO	VALOR EN MILES DE MILLONES DE DOLARES	VARIACIÓN PORCENTUAL ANUAL PROMEDIO
2006	11762	16%	12080	15%
2007	13570	16%	13940	15%
2008	15775	15%	16120	15%

Fuente: Cuadro elaborado por el autor de la presente monografía con base en la información presentada por la secretaria de la Organización Mundial de Comercio- OMC. Informe sobre el comercio Mundial 2007, 2008 y 2009. p. 14-16. Documento electrónico.