

El Transporte Marítimo en el Caribe

Introducción

El propósito del Boletín FAL es facilitar el comercio a través de un transporte eficaz, y la presente edición enfocará particularmente la promoción del comercio en el Caribe. Resaltará primero la relevancia del transporte marítimo para el comercio de la región. Luego, analizará los costos y las diversas relaciones entre el transporte marítimo y el comercio, y también discutirá algunas ventajas y desventajas comparativas, como la ubicación y la situación particular de ser una isla. Finalmente, el artículo apunta a algunas áreas potenciales de mejora. Se recomienda a los lectores a que envíen los comentarios y sugerencias relacionadas con estas áreas a JHoffmann@eclac.cl, Fax (56-2) 208 0252.

La Dependencia del Comercio y el Transporte

Los países caribeños son más dependientes del comercio exterior que la mayoría de los otros países en América Latina y el Caribe. La proporción del comercio exterior (importaciones y exportaciones) del PIB es de un 78% en el Caribe y un 25% en América Latina. Las cifras para trece países miembros de CARICOM (Comunidad Caribeña) pueden observarse en el gráfico siguiente:



Gráfico 1: Comercio (importaciones + exportaciones) como porcentaje del PIB.

Fuente: CEPAL, sobre la base de datos proporcionados por CARICOM.

Siendo principalmente estados islas, el comercio de los países caribeños debe ser transportado por vía aérea o marítima - y el último es lejos el modo dominante de transporte. De esto, puede concluirse que los miembros de CARICOM dependen más del transporte marítimo que la mayoría de los otros países.

Esta dependencia involucra tanto las exportaciones como las importaciones que incluyen bienes para el consumo privado y bienes que pueden ser considerados como "insumos" para prestar servicios como el turismo.

La mayoría de los países caribeños posee un déficit de comercio respecto del valor de las importaciones y exportaciones de mercancías. En lo que al volumen se refiere, algunos países incluso tienen un superávit debido a que exportan materias primas agrícolas de valor relativamente bajo e importan bienes de consumo y de inversión de alto valor.

El Costo de Transporte

Una manera agregada de medir los costos de transporte internacional es observar la proporción del valor de las importaciones que el país está pagando por el transporte y seguro. Este porcentaje es, aproximadamente, la diferencia entre el valor de los bienes importados f.o.b. y c.i.f.. Como puede observarse en el gráfico siguiente, los países caribeños pagan mucho más por el transporte de sus importaciones que el promedio mundial.



Gráfico 2: Los costos de transporte y seguro como porcentaje del valor de las importaciones. Fuente: CEPAL.

En comparación al promedio mundial, los países caribeños pagan un porcentaje hasta tres veces más alto del valor de sus importaciones en el transporte y seguro. Los datos para las islas más pequeñas no están disponibles. Es probable que en este caso los costos de transporte sean aun más altos debido a la inexistencia de economías de escalas y menos servicios marítimos directos.

Los costos totales de transporte están influenciados por las distancias y el tipo de carga. Ellos también reflejan las tarifas portuarias y los aranceles, los tiempos de espera en puertos, las economías de escala, los fletes marítimos, las primas de seguros, y los costos de transporte terrestre. En general, ellos representan un indicador importante respecto de la eficacia de la infraestructura marítima y servicios disponibles en un país.

Las tarifas de fletes marítimos entre Miami y las islas del Caribe no son significativamente diferentes de las tarifas para la distancia mucho más larga entre Miami y Buenos Aires. Los costos de manipulación de carga en el Caribe varían entre US\$200 y US\$400 por contenedor, lo que representa mucho más que los US\$150, que se cobran, por ejemplo, en Argentina. Cualquier política marítima nacional o regional debería apuntar hacia la reducción de estos costos.

El comercio, el transporte y la economía

Existe una variedad de relaciones entre el transporte marítimo, el comercio exterior, y el crecimiento económico.

- Un reciente estudio del Banco Mundial identificó una relación negativa entre la inversión extranjera y los costos de transporte. (Banco mundial, Informe No. 12617-LAC, mayo de 1994). Esto implica que la mejora de los servicios de transporte marítimo conduciría a más inversiones extranjeras.
- Las industrias y servicios marítimos de un país - como son los astilleros y la reparación de buques,

marineros y capacitación, registro de buques, puertos, agentes, y compañías navieras - pueden directamente proporcionar empleo e ingresos sujetos a impuestos. La protección de estas industrias de la competencia (externa) puede, sin embargo, también conllevar a un transporte menos eficaz que a su vez entorpece el comercio y el desarrollo de industrias y servicios no marítimos.

- Los gobiernos caribeños han expresado su deseo de reducir la dependencia en demasiado pocos productos básicos. "Diversificación", sin embargo, conllevaría a costos unitarios más elevados debido a que las naves especializadas que transportan la carga directamente a su destino final son más eficientes que los cargueros generales que transportan una variedad de productos diferentes a un centro de transbordo, desde donde estos entonces son transportados a sus destinos finales respectivos.
- Evidentemente, el transporte menos costoso promueve en forma directa el comercio exterior. Al mismo tiempo, más comercio también lleva a una reducción de costos de transporte debido a las economías de escala. Esta relación puede describirse gráficamente a continuación:

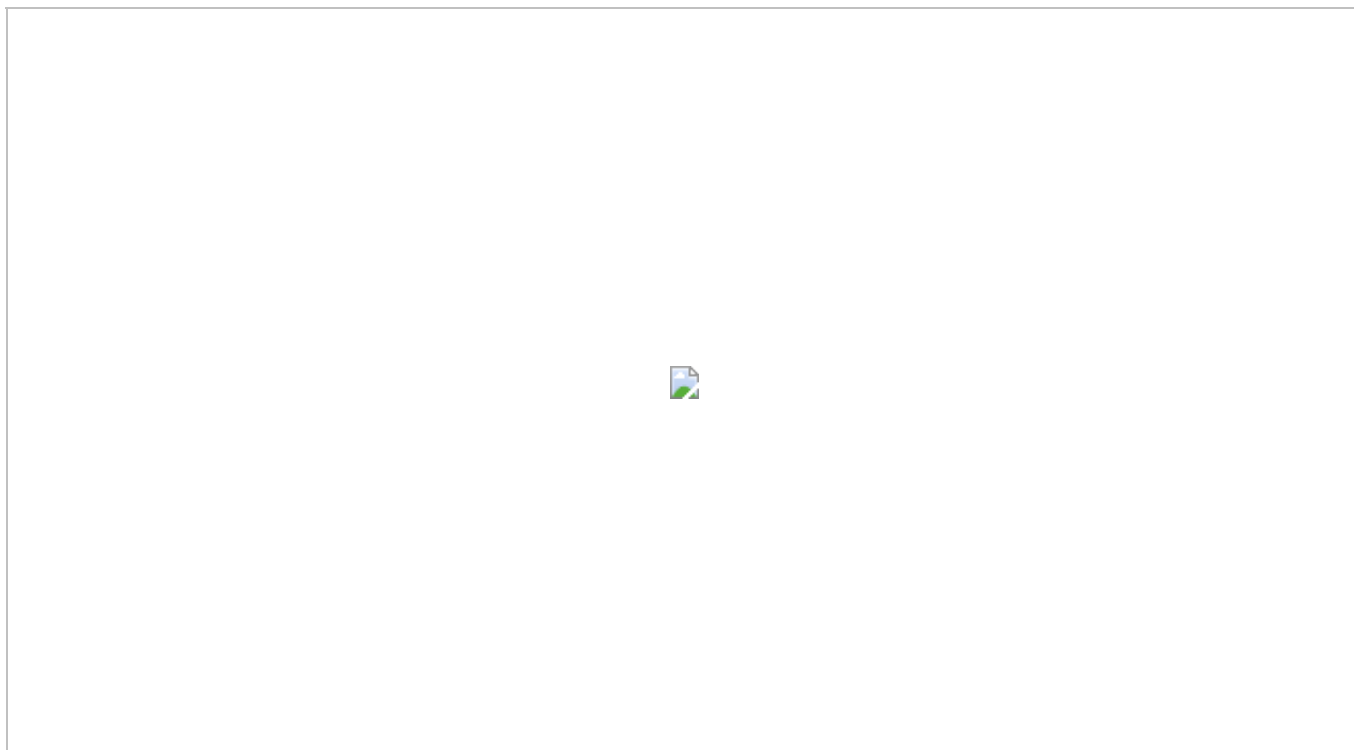


Gráfico 3: El transporte y el comercio

Los costos de transporte más bajos conllevan a volúmenes de comercio más altos. Ello es representado por la línea con una inclinación descendente Q (demanda para el transporte). Las economías de escala que llevan a los costos unitarios decrecientes, están representadas por la línea de inclinación descendente P (oferta). Si pudieran tomarse medidas para bajar la línea P - representada por la línea

golpeada - esto aumentaría el volumen de comercio de Q1 a Q2.

Estructura del comercio

En términos del valor de importaciones y exportaciones, puede observarse que Jamaica y Trinidad & Tabago son lejos las naciones con el mayor comercio de CARICOM. Con la excepción de Suriname y Trinidad & Tabago, todos los países tienen un amplio déficit de comercio.

Para el transporte, el volumen (kg) de comercio es más pertinente que su valor. Debido a la exportación de materias primas, el déficit de comercio en términos de volumen no está tan marcado como lo está en términos de valores expresados en dólares. De hecho, CARICOM en su conjunto tiene un superávit debido al petróleo que exporta de Trinidad & Tabago.

Con datos proporcionados por CARICOM, el volumen de comercio de varios países caribeños puede ser dividido en diez secciones de SITC y seis regiones de origen / destino. Es entonces posible calcular el porcentaje del comercio, que es "desequilibrado", es decir, donde no hay ninguna "carga de retorno" equivalente para la misma región de origen / destino. (*)

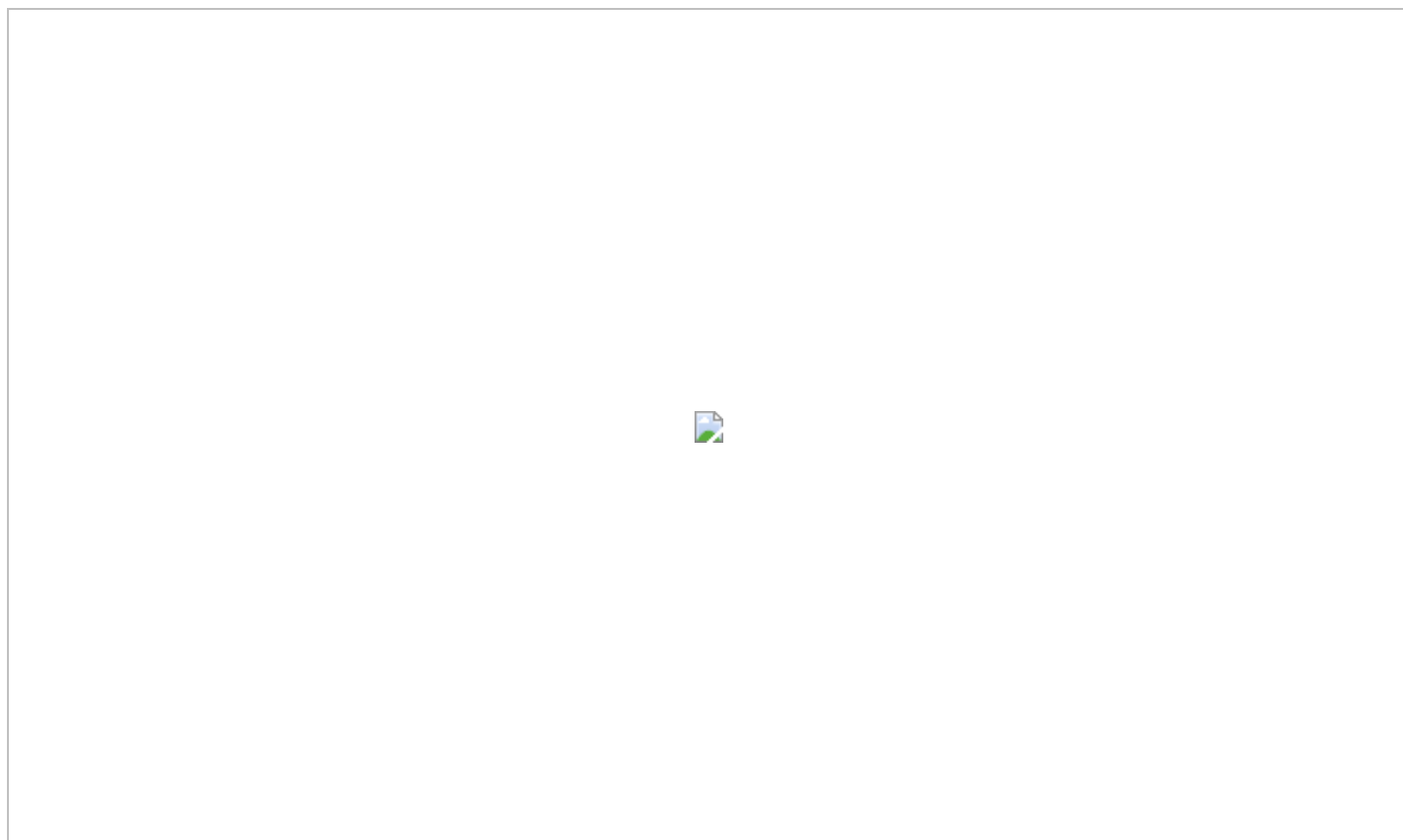


Gráfico 4: Porcentaje del comercio que es desequilibrado.

Fuente: CEPAL sobre la base de datos proporcionados por CARICOM.

(*) Cien por ciento menos { [(la suma de diferencias entre las importaciones y exportaciones por sección de SITC) / el comercio total] multiplicado por [(la suma de diferencias entre las importaciones y exportaciones por origen o destino) / el comercio total] }. Este porcentaje es por supuesto sólo un indicador aproximado de desequilibrios de comercio ya que pertenecer a las diferentes secciones de SITC necesariamente no implica que el género no pueda ser transportado por el mismo tipo de embarcación.

El gráfico ilustra los desequilibrios del comercio para siete países. Una proporción muy alta de carga

desde o hacia los países caribeños no tiene carga de retorno equivalente. Por ejemplo, en Jamaica 87.6% de las exportaciones corresponden a sección 2 SITC, es decir, materias primas, mientras que sólo un 2.5% de las importaciones pertenecen a esta sección. Además, un 30.3% de todas las exportaciones se destinan a Europa, mientras que sólo un 4.1% de las importaciones provienen de esta región.

El transporte marítimo y los puertos en el Caribe

Los servicios de transporte marítimo en el Caribe pueden ser divididos en cuatro grupos principales:

- Transporte entre islas, que es realizado a menudo por pequeños buques sin línea fija.
- Transporte de travesía corta que conecta a las islas con Panamá y los centros de transbordo caribeños y norteamericanos.
- Transporte de travesía larga que utiliza buques más grandes para transportar carga directamente del Caribe a sus destinos finales en Europa, Asia y otras regiones.
- Transporte de carga no caribeña que cruza la subregión, debido a su ubicación en las travesías de las grandes rutas de comercio. Esta carga se trasborda cada vez más en los puertos del Caribe.

Los puertos pueden ser divididos en tres grupos principales:

Los puertos especializados son a menudo privados y enfocan en sólo un tipo de carga como plátanos, petróleo, o azúcar.

- Los puertos públicos están abiertos a todo tipo de carga que es normalmente carga fraccionada y contenedores.
- Los centros de transbordo son puertos especializados o terminales que manejan contenedores los que, por lo general, no entran o se originan en el propio país.

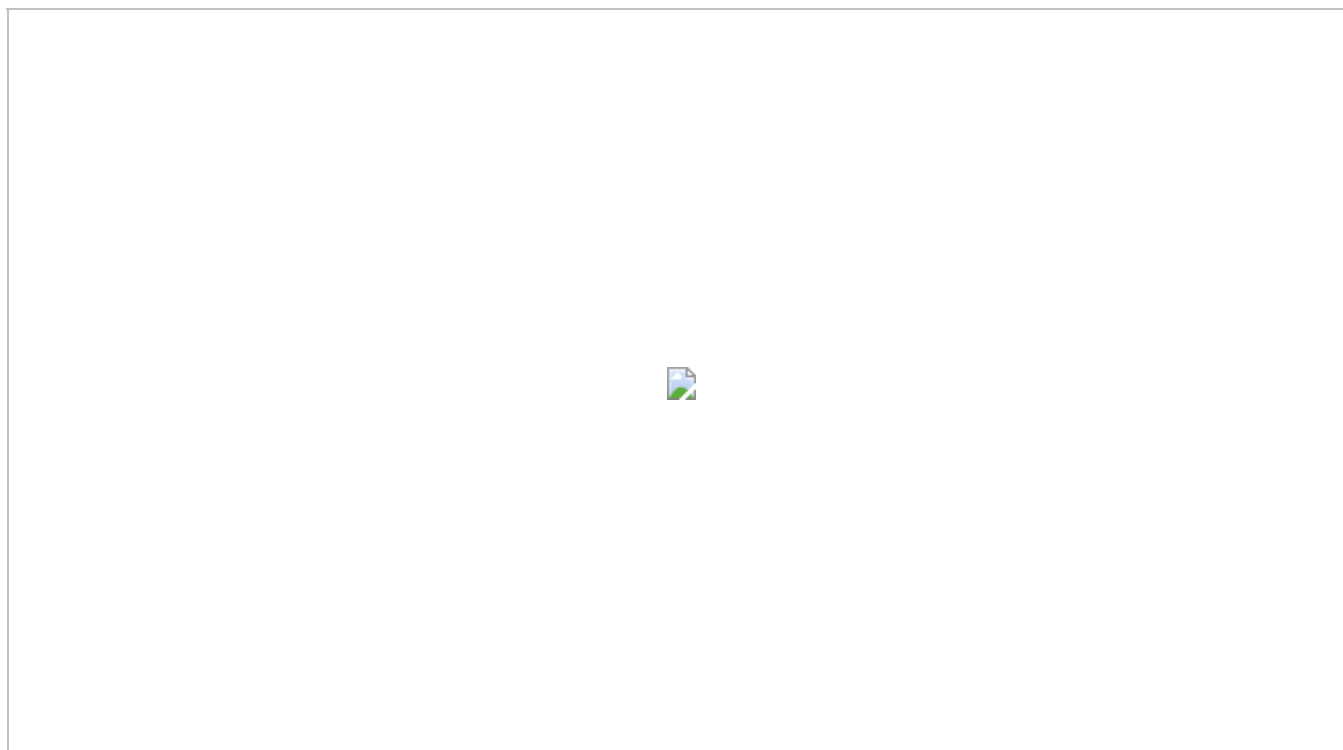


Gráfico 5: El transbordo y el comercio local

El gráfico anterior ilustra como el transbordo de la carga no caribeña y los embarques locales se benefician mutuamente. El comercio local es representado por línea L que se inclina hacia arriba mientras aumenta el volumen de carga transbordada. La carga de transbordo es representada por línea T que se inclina hacia arriba cuando aumenta el volumen del comercio local. Si el transbordo aumenta, esto puede ser representado por la nueva línea golpeada. El cambio de esta línea implica un aumento de carga local (es decir, el comercio exterior) de L1 a L2.

La particularidad de ser una isla

Con el propósito de un reciente estudio, la CEPAL realizó una regresión simple con una muestra de países latinoamericanos y caribeños con las variables antes descritas: "[costo de transporte] como porcentaje del valor de las importaciones", como la variable endógena. [PIB per cápita], [PIB total], el volumen total de [comercio], y la [distancia] en km para los principales mercados de la OCDE como variables explicativas. Más adelante, se incluyó una variable dummy para ser [isla]. El [comercio] y [PIB total] tienen un signo negativo que puede ser explicada por economías de escalas. La [distancia] y [PIB per cápita] tienen un signo positivo; el anterior podría indicar que los países menos desarrollados también tienen puertos menos eficaces. Los resultados de esta regresión sugieren fuertemente que ser una isla tiene un impacto positivo (es decir, aumentos) en los costos de transporte. Esto implica que no sólo es el reducido tamaño de la economía de una isla lo que eleva los costos de transporte, sino que parecieran existir problemas particulares relacionados con las economías de dichas islas.

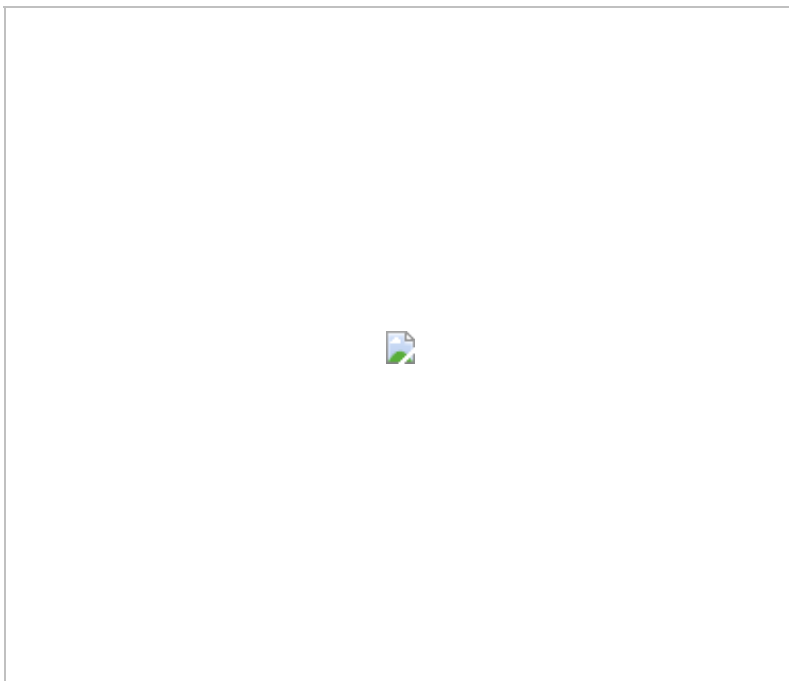


Gráfico 6: Islas caribeñas

Acerca de la materia de economías de escalas, en forma muy general, un 50% de los buques más grandes pueden conllevar a una reducción del costo unitario por tonelada-milla de hasta un 20%.

Los puertos tienen que incurrir en costos fijos altos, y en las administraciones públicas, también, la pequeñez puede llevar a eficacia reducida debido a que el personal no puede especializarse. Por lo general, estas economías de escala llevan a una inclinación descendente de la curva de oferta.

Puesto que los datos del tráfico portuario del Caribe demuestran que las islas más pequeñas son servidas por buques más pequeños que, por ejemplo, los puertos más grandes de Jamaica y Trinidad & Tabago, estas islas más pequeñas también tienen que hacer frente a costos unitarios más elevados debido a las deseconomías de escala.

La competencia entre los puertos es a menudo imposible de lograrse en el caso de islas más pequeñas debido a que los volúmenes de la carga son insuficientes como para justificar más de un puerto público. Independientemente de la propiedad del puerto y funcionamiento de éste, la experiencia ha demostrado que dicha competencia entre los puertos es un factor importante que contribuye a mejoras de la eficacia. La falta de competencia entre los puertos puede ser considerada como un obstáculo mayor para el aumento de eficacia de las operaciones portuarias en el Caribe.

Independientemente de la competencia existente entre los puertos, es a menudo concebible poder lograr competencia dentro de un puerto. Incluso en puertos más pequeños es posible contar con más de una empresa de estiba y desestiba, proveedor de equipamientos, servicio de mantenimiento, compañía de seguridad, o proveedor de transporte interior quienes compiten entre sí.

Áreas de mejoras potenciales

Puede concluirse inicialmente que:

- El transporte marítimo es particularmente relevante para los países caribeños.

- Los costos unitarios del transporte marítimo son más altos que el promedio mundial.
- Estos costos más elevados tienen un impacto negativo directo en el comercio, inversión extranjera, y la generación de ingreso y empleo a través de la prestación de servicios marítimos.
- Las razones para tener los costos más altos son, *inter alia*, las desventajas comparativas relacionadas a la situación particular de los estados islas, los desequilibrios del comercio, deseconomías de escalas, y las dificultades para crear competencia entre los puertos. Debido a su ubicación, algunos países caribeños tienen una ventaja comparativa acerca de la prestación de servicios de transbordo.

A continuación se introducen algunas consideraciones básicas relacionadas a las mejoras potenciales de transporte marítimo. Estas consideraciones fueron identificadas en un reciente estudio interno CEPAL/BID (Banco Interamericano de Desarrollo), y su presentación en este artículo tiene como objeto estimular la discusión.

- **Colección de datos y análisis:** Muchas preguntas relacionadas al comercio y al transporte serían más fáciles de contestar si existieran datos más detallados en formato electrónico acerca del tráfico portuario y los servicios de líneas regulares.
- **Ayuda a la industria:** El sector marítimo y portuario del Caribe necesita ayuda técnica relacionada a entrenamiento y a la aplicación de las convenciones de la OMI (Organización Marítima Internacional).
- **Servicios marítimos adicionales:** A veces la relación entre el comercio y el transporte se describe como la pregunta "la gallina y el huevo", indicando así que la prestación de servicios marítimos adicionales, por ejemplo, a través de la intervención gubernamental, promovería en forma directa el comercio. Sin embargo, esta causalidad parece ser bastante cuestionable, y es dudoso que el gasto público esté justificado en esta área.
- **Aumento de la capacidad de utilización:** Debido a una falta de cooperación y coordinación entre los agentes, las líneas y los cargadores, parece existir un potencial para racionalizar el uso de la capacidad del transporte marítimo en la región. Esto requeriría el fortalecimiento de las actuales instituciones o el surgimiento de nuevas instituciones regionales, así como la inversión en la tecnología de la información.
- **Mejoras en la infraestructura portuaria:** Una serie de recientes estudios del BID ("la Infraestructura para el Desarrollo", BID, Washington, 1996) analizó los puertos caribeños y concluyó que las condiciones eran "muy buenas" en Punto Lisas; "buena" en Bahamas, Barbados, Belice, en San Kitts y Nieves; "generalmente buena" en Jamaica; "de razonable a buena" en Dominica; "razonable" en Santa Lucía, Suriname, Puerto de España; y "deficiente" en Guyana.
- **Expansión de la infraestructura portuaria:** Los estudios del BID mencionados anteriormente identificaron las siguientes necesidades de inversión: Barbados (aumento de espacio para atraque y almacenamiento, nuevas instalaciones de RoRo); Guyana (dragado, ayudas de navegación, instalaciones de contenedores, mejoras generales); Jamaica (ampliación de instalaciones para contenedores en Kingston - ya se lograron); San Kitts & Nieves (expansión del puerto); Suriname (techumbre para tinglados, pavimentación de muelles, dragado, instalaciones para contenedores); Trinidad & Tabago (modernización del equipamiento del Puerto de España, desarrollo del área del muelle).

- **Marco institucional:** El marco regulador en muchos países es complicado y poco claro. Ello sólo se justifica por "razones históricas."
- **Promoción de la competencia:** Aunque es difícil lograr competencia entre los puertos en una isla pequeña, es posible crear o aumentar la competencia entre los diferentes proveedores de servicios dentro del puerto.
- **Reforma laboral portuaria:** Se relaciona con los dos puntos anteriores. Horas de trabajo, sistemas de remuneración, y las prácticas de empleo deben actualizarse en varios países.
- **Mejor seguridad en los puertos:** Para evitar retrasos e inspecciones por las aduanas en los Estados Unidos y en Europa, es necesario eliminar las drogas y los crímenes relacionados.
- **Mejor eficacia de las aduanas:** Mientras que los movimientos físicos de embarque y desembarque de la carga toman sólo algunas horas, los consignatarios pueden tardar días e incluso semanas para liberar la carga de las aduanas. En diversos países, los procedimientos de aduanas se verían beneficiados enormemente mediante la capacitación, la educación, y la aplicación de tecnologías modernas de información.
- **Política marítima regional:** Las organizaciones regionales como CARICOM, la CEPAL, la Asociación del Transporte Marítimo Caribeño (ACS), y el Banco de Desarrollo Caribeño, junto con los bancos de desarrollo como el BID o el Banco Mundial, deberían otorgar una alta prioridad a la promoción del comercio a través de servicios de transporte marítimos más eficaces.

***Primer Encuentro de Instituciones Latinoamericanas Responsables de la Supervisión,
Fiscalización y Regulación del Transporte Terrestre***

Organizan: Comisión Nacional de Regulación del Transporte de Argentina y CEPAL

Auspician: CEPAL y Economic Development Institute of the World Bank

4, 5 y 6 de noviembre de 1997 – Buenos Aires, Argentina

Para mayor información, contactarse con Myriam Echeverría

FONO: (56-2) 210-2485, FAX (56-2) 208-1946, EMAIL mecheverria@eclac.cl