



www.eclac.cl

Edición No. 197, enero 2003

## TRANSPORTE MARÍTIMO EN CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE

La presente edición del Boletín FAL informa sobre un estudio y dos eventos recientes que han tenido el propósito de promover el desarrollo marítimo portuario sustentable en Centroamérica y el Caribe.


Para mayores antecedentes, contactar con Jan Hoffmann, Unidad de Transporte, [JHoffmann@ECLAC.cl](mailto:JHoffmann@ECLAC.cl)

### Estudio sobre el comercio y transporte marítimo entre el Mercado Común Centroamericano (MCCA)<sup>[1]</sup> y la Comunidad del Caribe (CARICOM)<sup>[2]</sup>

Recientemente, la CEPAL concluyó un estudio sobre “Comercio entre los países del CARICOM y el MCCA: El papel del transporte marítimo y los puertos” (por publicarse, en idioma inglés, como Serie de la CEPAL, DRNI, #51. Los autores son Alan Harding, [AHarding@tidalwave.net](mailto:AHarding@tidalwave.net), y Jan Hoffmann, [JHoffmann@eclac.cl](mailto:JHoffmann@eclac.cl)). Las exportaciones entre los países del MCCA y CARICOM suman solamente el 0.6% de las exportaciones totales de ambos grupos (ver Ilustración 1), y el estudio tiene el propósito de analizar si existe la posibilidad de aumentar este comercio mediante mejoras en los servicios de transporte marítimo.

#### El comercio

#### Ilustración 1: Exportaciones de los países del MCCA y de la CARICOM . Año 2000.

 **Fuente:** Estimaciones CEPAL, en base de información de SIECA, CARICOM, y Banco Mundial. Nota: Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.


[1] Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua

[2] Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Montserrat, St. Kitts y Nevis, Saint Lucia, St. Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago. Haití firmó acta de incorporación en el 2002; no está incluido en el estudio.

El comercio entre ambas subregiones ha crecido ligeramente en la última década. Sin embargo, si se

desglosan los productos intercambiados, este crecimiento se debe únicamente a las exportaciones de productos minerales (petróleo, gas natural) provenientes de Trinidad y Tobago. El comercio en otros productos incluso ha disminuido (ver Ilustración 2 ).

### Ilustración 2: Comercio entre MCCA y CARICOM, (en US\$)

 **Fuente:** CEPAL, sobre la base de datos de SIECA.


En vista de la cercanía de las dos subregiones, el porcentaje de exportaciones entre ellos obviamente parece bajo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que las exportaciones de ambas subregiones también son bajas a nivel mundial. Sobre la base de información de la Organización Mundial de Comercio (“Estadísticas de Comercio Mundiales”, Ginebra), se calcula que las exportaciones del MCCA al mundo ascienden a solo 0,20% del total mundial, mientras que las importaciones de la CARICOM provenientes del MCCA son 0.79% de sus importaciones totales. O sea, el MCCA está exportando casi el cuádruple a la CARICOM de lo que correspondería a su participación en el mundo. De manera similar, las exportaciones de la CARICOM al mundo son el 0,14% del total mundial, mientras que las importaciones del MCCA provenientes de la CARICOM ascienden al 0.23% de sus importaciones. En otras palabras, el comercio entre ambas regiones es bajo, pero igual es mayor de lo que correspondería en vista de las respectivas exportaciones al mundo, indicando que la cercanía geográfica entre ambas subregiones tiene un impacto positivo sobre el comercio entre ellas.

### Los servicios de transporte marítimo

Los productos minerales (ver Ilustración 2 ) tienden a ser transportados a granel, en buques denominados “tramp”, contratados por tiempos y viajes específicos (denominados “charter”). A diferencia, los bienes manufacturados tienden a ser transportados en servicios regulares, “de línea”, donde las rutas, frecuencias, y fletes dependen de muchos factores diferentes, ajenos a una determinada transacción de comercio individual. Son el costo y la disponibilidad de tales servicios regulares los que influyen sobre los niveles de comercio bilateral en productos manufacturados.

El principal mercado y proveedor de los bienes producidos y consumidos en Centroamérica y el Caribe son los Estados Unidos. Eso se ve reflejado también en los servicios regulares: El 74% de los servicios que hacen escala en uno o más puertos de Centroamérica o el Caribe, también lo hacen en uno o más puertos de los Estados Unidos. En cambio, solamente el 17% de los servicios van a uno o más puertos en Centroamérica y también a uno o más en el Caribe (fuente: CEPAL sobre la base de [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk)). Se incluyen también puertos en países que no son miembros del MCCA o de la CARICOM). Estos últimos servicios no fueron establecidos primordialmente para transportar el comercio entre ambas subregiones, sino son principalmente servicios que combinan transporte entre otras regiones (norte-sur o este-oeste) o que realizan servicios de alimentación. De todas formas, se pueden aprovechar también para el comercio inter-subregional. Existen así más servicios entre las dos subregiones de lo que se esperaría si solo se tuviese que transportar el comercio entre ellos.

### Ilustración 3: Correlación simple entre el número de servicios regulares y el flete

 **Fuente:** CEPAL sobre la base de información de Panalpina [jean-francois@panalpina.com](mailto:jean-francois@panalpina.com) (fletes) y [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk) (número de servicios). Nota: Los fletes son promedios de “freight all kind” (FAK) de contenedores de 20 pies y 40 pies para rutas seleccionadas entre Acajutla (El Salvador), Kingston (Jamaica), Manzanillo (Panamá), Miami (Estados Unidos), Port of Spain (Trinidad y Tobago), Puerto Limon (Costa Rica), y St Johns (Antigua y Barbuda). El número de servicios es según informado por la fuente, sin considerar frecuencias o transbordos.

Independiente de estas estadísticas generales, entre varias islas menores del Caribe y América Central no existe ningún servicio directo, lo que dificulta sobre todo el comercio en carga consolidada, o sea, en volúmenes menores de un contenedor. Además incrementa la necesidad de servicios de transbordo, y también – empíricamente – tiende a aumentar el flete. Los fletes desde Centroamérica y el

Caribe hacia los Estados Unidos son más bajos que los fletes entre ambas subregiones, aunque las distancias son prácticamente las mismas. Eso se debe principalmente a las economías de escala y a un mayor nivel de competencia gracias a más opciones para el usuario (ver Ilustración 3 y también el [Boletín FAL 191](#)).

## Los puertos

Varios puertos en la Cuenca del Caribe se han convertido en importantes centros de transbordo de contenedores. Destacan aquí Cartagena (Colombia), Freeport (Bahamas), Kingston (Jamaica), y Manzanillo (Panamá), además de una docena de puertos menores que también tienen importantes porcentajes de transbordo. Un puerto, o país, que logra atraer tales servicios, no solo genera ingresos directos con las operaciones portuarias, sino además se benefician sus importadores y exportadores gracias a las opciones adicionales de las líneas navieras, que normalmente, sin los transbordos, no habrían realizado escalas en el país. Estimaciones preliminares con datos de la Base de datos de Transporte Internacional (BTI, ver [www.eclac.cl/transporte/perfil/bti.asp](http://www.eclac.cl/transporte/perfil/bti.asp)) y también con los fletes intra-regionales (ver Ilustración 3) sugieren que países con tales centros de transbordo tienen costos de transporte menores para sus exportaciones.

Es de esperar que las tendencias en el transporte marítimo en servicios regulares, que implican un crecimiento del transbordo, beneficiarán sobre todo a los países de la Cuenca del Caribe. Aunque existan puertos en los Estados Unidos o el Cono Sur de Sudamérica con mayores volúmenes de partida, los costos laborales y la reserva de carga para el cabotaje en el caso de los Estados Unidos (ver también [Boletín FAL 183](#)) y la ubicación geográfica en el caso de los puertos sudamericanos (ver también [Revista de la CEPAL 71](#)) implicarán un mayor crecimiento del transbordo en los otros países que bordean la Cuenca del Caribe.

Para muchos puertos del MCCA y de la CARICOM, sin embargo, hasta la fecha no ha sido posible atraer servicios de transbordo. La mayoría incluso siguen siendo operados por empresas estatales, con índices de eficiencia bajos, esquemas laborales anticuados, e insuficientes inversiones en infraestructura y telemática. Reformas portuarias equivalentes a la realizadas en países sudamericanos, Panamá, y México, siguen pendientes en la mayoría de los países de Centroamérica y el Caribe. Tales reformas beneficiarían la competitividad y el comercio en general, incluyendo el comercio entre el MCCA y la CARICOM.

## Comercio y transporte

Los modelos tradicionales gravitacionales, que procuran explicar el comercio entre países con variables económicas (tales como la complementariedad de las economías, los aranceles, y acuerdos de comercio) además de la distancia entre ellos, en la Cuenca del Caribe claramente llegan a sus límites. El análisis del comercio de los países del MCCA y de la CARICOM sugiere que la distancia como variable explicativa tiene que ser reemplazada por variables relacionadas con el transporte, tales como el flete o las frecuencias de servicios. Estas variables están solo parcialmente relacionadas con la distancia. Principalmente dependen de la demanda por servicios de transporte, iniciándose así un círculo virtuoso entre el crecimiento del comercio y la oferta de servicios de transporte, sobre todo hacia los Estados Unidos, fomentando así una tendencia hacia una concentración y especialización en el comercio.

## El papel para el sector público a nivel regional

Organizaciones regionales tienen que ser realistas en el ámbito de sus actividades relacionadas al transporte marítimo, y no interferir con el negocio naviero o portuario del sector privado. Una forzada homogenización de tarifas portuarias, registros obligatorios de fletes a nivel regional, o la creación de empresas navieras públicas, por ejemplo, no se consideran herramientas prácticas para mejorar la

oferta de servicios de transporte marítimo entre el MCCA y la CARICOM. Actividades generales en el ámbito del transporte que podrán fomentar la competitividad de los países de las dos subregiones incluyen:

- Bases de datos que facilitan la comparación de costos y productividades portuarias, tanto para los embarcadores, como también para el sector público y los propios puertos. Un proyecto previsto de la Asociación de los Estados del Caribe en ésta temática podrá ser una importante contribución al respecto.
- Reformas portuarias en general, incluyendo reformas laborales, facilitación portuaria, y el mayor uso de la telemática.
- Legislación nacional deberá fomentar el transporte multimodal y la operación de agencias de carga o agrupaciones de embarcadores.

Actividades que serían de particular beneficio para el comercio entre MCCA y CARICOM podrían ser las siguientes:

- Investigadores de organizaciones públicas y académicas podrían colaborar con los proveedores privados de servicios de transporte para identificar maneras de aprovechar sinergias entre servicios principales, servicios de alimentación, y los servicios entre países.
- De forma equivalente, investigadores podrían colaborar con los puertos de la región para identificar potenciales mercados de transbordo que serían de particular interés para el comercio inter-subregional.
- Organizaciones regionales o gremiales podrán colaborar en la recopilación y desimación de información sobre la disponibilidad de servicios de transporte existentes entre los países del MCCA y la CARICOM.

En resumen, aunque las principales razones por el bajo nivel de comercio entre el MCCA y la CARICOM no están vinculadas al tema transporte, igual los elevados fletes y bajas frecuencias de servicios regulares son un factor contribuyente. Se estima que existen potenciales acciones pragmáticas y prácticas para el sector público – organizaciones regionales y gobiernos – que contribuirían a promover el comercio inter-subregional.

## **Reunión de expertos sobre políticas marítimas y portuarias en la Cuenca del Caribe y su contribución al desarrollo socioeconómico de sus países**

El día 12 de noviembre tuvo lugar en Panamá, en la Fundación Ciudad del Saber, una mesa redonda donde un grupo de expertos invitados por la CEPAL discutió potenciales mejoras en los servicios marítimos portuarios en los países de la Cuenca del Caribe. Se discutió el estudio arriba mencionado, y adicionalmente, se hicieron una serie de breves presentaciones que se mencionarán a continuación. La CEPAL publicará un informe sobre esta reunión con resúmenes de las presentaciones; para mayores antecedentes, los lectores están invitados a contactar directamente con los participantes.

**Panel 1:** El papel del sector público. Celestino Suarez, [celestino.suarez@uv.es](mailto:celestino.suarez@uv.es) , y Leandro García, [leandro.garcia@uv.es](mailto:leandro.garcia@uv.es) , expusieron sobre la relación entre el comercio y los costos del transporte, subrayando que existe un círculo virtuoso entre mayores volúmenes de comercio, y menores costos de transporte. Floriano Pires, [floriano@peno.coppe.ufrj.br](mailto:floriano@peno.coppe.ufrj.br) , discutió los impactos económicos de políticas marítimas. Moderador: José Carlos Mattos, Relator: Carlos Gallegos.

**Panel 2:** Reformas portuarias. Enzo Defilippi, [edefilippi@ositran.gob.pe](mailto:edefilippi@ositran.gob.pe) , y Carlos Martner, [carlos.martner@imt.mx](mailto:carlos.martner@imt.mx) , informaron sobre las experiencias con las reformas portuarias en Perú y México respectivamente. Ramón Sala, [ramon.sala@uf.es](mailto:ramon.sala@uf.es) , describió diferentes metodologías para medir eficiencia portuaria. Moderadora: Trinidad Casasús, Relator: Paul Kent.

**Panel 3:** Redes y corredores de transporte regionales. Albert Veenstra, [veenstra@few.eur.nl](mailto:veenstra@few.eur.nl) , expuso sobre los criterios que definen el potencial de que un puerto se convierta en puerto pivote. John Cuttino, [jcuttino@hotmail.com](mailto:jcuttino@hotmail.com) , explicó los impactos económicos de corredores de comercio. Moderador: Raymond Byl, Relator: Robert West.

**Panel 4:** Desarrollo marítimo portuario sustentable. Carlos Sagrera, [csagrera@adinet.com.uy](mailto:csagrera@adinet.com.uy) , analizó las experiencias de un proyecto medioambiental en Montevideo (Uruguay). Luiz Felipe Assis, [luiz@peno.coppe.ufrj.br](mailto:luiz@peno.coppe.ufrj.br) , analizó los impactos económicos del transporte marítimo de cabotaje. Eduardo Reyes, [ereyesh@sct.gob.mx](mailto:ereyesh@sct.gob.mx) , informó sobre actividades e impactos sociales en el puerto de Veracruz. Moderador Juan Antonio Lopez, Relator Rodrigo García.

**Panel 5:** La selección modal. Gordon Wilmsmeier, [wilmsmeier@aol.com](mailto:wilmsmeier@aol.com) , presentó los criterios de la selección modal en el transporte. Alfonso Breuillet, [dejecut@cocatram.org.ni](mailto:dejecut@cocatram.org.ni) , informó sobre un estudio de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo sobre el potencial de cabotaje regional en los países del MCCA y Panamá. Moderador: Martin Sgut, Relator: Ricardo Sánchez.

## Reunión Anual de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos (IAME) en Panamá

Para promover la investigación marítima portuaria en y sobre los países de América Latina y el Caribe, la CEPAL propuso y co-auspició la realización de la décima reunión anual de IAME en Panamá los días 13-15 de noviembre 2002. Hubo 240 participantes, provenientes de 35 países, y se realizaron más de 110 presentaciones, incluyendo 83 trabajos de investigación que anteriormente habían sido revisado de forma anónima por el "International Steering Committee", coordinado desde la CEPAL. Trabajos de particular interés para los países de América Latina y el Caribe incluyen:

- Bienes públicos en puertos: ¿Una necesidad o una distorsión del mercado?
- Cabotaje en la Comunidad Andina.
- Clusters marítimos, el caso de Panamá.
- Costos del transporte terrestre e infraestructura portuaria: ¿Influyen sobre las exportaciones?
- Desarrollo marítimo portuario medioambiental integrado, el caso del Uruguay.
- Eficiencia portuaria y comercio internacional.
- El desafío del transbordo de contenedores en el Caribe.
- El modelo econométrico para pronosticar el tráfico del Canal de Panamá.
- El potencial del cabotaje regional en América Central.
- El precio es correcto: La política de precios del Canal de Panamá.

- Infraestructura portuaria: Un modelo de acceso para una facilidad esencial.
- La autopista marítima de Chile.
- La reestructuración portuaria en México.
- La regulación de puertos privatizados: ¿Qué es lo que queremos lograr?
- Liberalización en el transporte marítimo y desafíos para fomentar su implementación en Chile.
- Medir los impactos económicos y de transporte del comercio por vía marítima.
- Monitorear comportamiento anticompetitivo en los puertos: Un modelo operacional y desafíos futuros.
- Planificación estratégica utilizando escenarios.
- Portfolio portuario “verde”.
- Un enfoque organizacional de eficiencia portuaria.
- Una metodología generalizada de costos para el cabotaje.

Los trabajos han sido publicados como **conference proceedings** en la siguiente dirección:

[www.eclac.cl/transporte/perfil/iame\\_papers/papers.asp](http://www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/papers.asp)

---