

notas sobre la economía y el desarrollo de américa latina



Preparadas por los Servicios Informativos de la CEPAL N° 39 - Abril 1° - 1970

Evolución reciente del transporte marítimo latinoamericano

EL TRANSPORTE y sus problemas en América Latina es uno de los temas de estudio a los que la CEPAL dedica especial atención. Dentro de este capítulo, se está preparando ahora un trabajo específico - que aparecerá en breve tiempo - sobre la evolución reciente del transporte marítimo latinoamericano. A continuación, ofrecemos un resumen adelantado de dicho trabajo que expone los principales aspectos en esta materia.

- posición en el intercambio mundial -

El comercio exterior latinoamericano es poco significativo dentro del comercio mundial - poco más del 5 por ciento en 1968 -; más aún, tiende a disminuir su posición relativa ya que el comercio entre las naciones desarrolladas (países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos - OCDE -) crece a un ritmo mucho mayor que el de la región con el resto del mundo. A su vez, el comercio de América Latina está orientado en más de un 80 por ciento a los países de la OCDE. Ello tiene repercusiones en el transporte marítimo, y particularmente tiende a estimular a los armadores de la región a participar en las conferencias de fletes que operan en las rutas con el hemisferio norte.

El tráfico marítimo de carga seca de América Latina con la OCDE en 1967 fue de 124.3 millones de toneladas (22.1 millones de importaciones latinoamericanas y 102.2 millones de exportaciones), o sea, un 15 por ciento del total mundial.

El aumento mundial del transporte de carga seca entre 1959 y 1966 fue de 63 por ciento. América Latina tuvo un crecimiento paralelo en la carga embarcada, por lo que su participación - 12 por ciento - no varió mayormente. De ahí que la menor participación que ha tenido en el valor del comercio internacional deba atribuirse a variaciones en los precios de sus exportaciones y al desmejoramiento de su posición relativa en las exportaciones de petróleo - de 30 por ciento a 18.5 por ciento -. En efecto, entre 1959 y 1966 las exportaciones mundiales de este producto aumentaron en 100 por ciento, siendo que las de la región lo hacían en 23 por ciento.

- problemas de la flota latinoamericana -

Entre 1955 y 1968 la participación relativa de la flota regional en el tonelaje mundial bajó de 4.1 por ciento a

2.7 por ciento. Si se excluye a Panamá se observa que el 36.5 por ciento del tonelaje de registro bruto son petroleros, y los graneleros de 6.000 y más toneladas de registro bruto apenas suman el 4 por ciento. Pese a la importancia del transporte de productos a granel, sólo Argentina, Brasil y Chile tenían buques de esta categoría en 1968.

Veinte países latinoamericanos - excluyendo a Panamá - reúnen 4.6 millones de toneladas de registro bruto (inferior a la flota panameña, e igual al total de graneleros japoneses), concentrándose principalmente dicho tonelaje en Argentina, Brasil, México y Venezuela - 71 por ciento del total del tonelaje y 84 por ciento del tonelaje de buques tanques -.

La flota mundial de graneleros se desarrolló muy significativamente entre 1961 y 1968 aumentando su participación en la flota mundial de barcos de carga seca de 9 por ciento a 31 por ciento. Incluso se han desarrollado formas mixtas de carga seca-líquida, así como el transporte en buques más especializados y de mayor capacidad. Ello significa que América Latina debe adecuarse a esta evolución tecnológica.

La flota de 14 países latinoamericanos - excluyendo los buques menores a 1.000 toneladas de registro bruto - creció en 10 por ciento entre 1964 y 1969, mientras el número de barcos disminuyó de 703 a 674 unidades. El tonelaje de buques de ultramar aumentó durante el quinquenio en un 22 por ciento, pero el de la flota costera se mantuvo prácticamente constante y el de la flota fluvial disminuyó en un 6 por ciento. El promedio es poco significativo, ya que en la Argentina el tonelaje total bajó en 13 por ciento y el de ultramar 26 por ciento, y en Chile el descenso fue de 8 y 5 por ciento, respectivamente. Brasil y Venezuela, en cambio, mantuvieron una tasa de crecimiento de su flota al nivel del crecimiento regional, mientras Cuba y Colombia-Ecuador elevaron su total en 93 por ciento y 80 por ciento, respectivamente, durante el mismo período.

Un avance importante se ha cumplido en cuanto a la incorporación de unidades especiales. En 1964 Brasil tenía dos buques de más de 18 nudos y en 1969, junto con Chile y Colombia-Ecuador, reunía 13 naves; los buques frigoríficos de la región aumentaron en esos años de 2 a 9 y los graneleros, de 6 a 14. Sin embargo, su volumen - 321.000 toneladas de registro bruto - es muy inferior a lo que requiere el comercio exterior regional.

	1° de enero de 1964				1° de enero de 1969		
	Armadores estatales		Armadores privados		Armadores estatales		Unidades
	Unidades	TRB	Unidades	TRB	Unidades	TRB	
ARGENTINA	138	781.951	78	418.110	102	630.399	
BRASIL	145	861.477	91	250.451	124	841.425	
CHILE	13	41.887	39	238.941	14	53.206	
COLOMBIA-ECUADOR	3	15.435	32	118.547	11	66.783	
CUBA	32	126.755	-	-	49	244.092	
REP.DOMINICANA	4	11.886	1	1.167	2	6.463	
GUATEMALA	2	3.629	-	-	2	3.629	
MEXICO	18	149.295	11	45.426	22	233.285	
NICARAGUA	4	9.793	-	-	5	11.116	
PARAGUAY	12	13.365	-	-	14	15.713	
PERU	21	111.641	9	32.003	16	108.393	
URUGUAY	8	62.824	8	33.490	7	57.181	
VENEZUELA	11	42.075	23	234.824	12	45.726	
<u>TOTAL</u>	<u>411</u>	<u>2.232.013</u>	<u>292</u>	<u>1.372.959</u>	<u>380</u>	<u>2.317.411</u>	

Fuente: IEMMI, 1969.

a/ Incluye sólo buques de 1.000 toneladas de registro bruto y más y autopropulsión.

b/ Toneladas de registro bruto.

de las importaciones en 1967, se aprecia que mientras 25 por ciento de los pagos de fletes totales por importación correspondía a los barcos de los distintos países importadores, éstos sólo recibían 7 por ciento de los fletes totales de exportación. Como el flete total correspondiente a las exportaciones de la región - estimado en unos 1.920 millones de dólares en 1967 - supera con creces al que corresponde a las importaciones - aproximadamente 845 millones -, América Latina evidentemente debiera cuidar de sus exportaciones si pretendiera elevar en forma considerable su transporte del comercio total de la región.

Se reafirma la conclusión al examinar la participación de los barcos latinoamericanos en el volumen físico de exportaciones e importaciones transportadas. Para 1962, la CEPAL estimó que los barcos de los países de la ALALC - con excepción de Bolivia y Venezuela - habían transportado 32 por ciento del tonelaje de las importaciones de sus respectivos países y sólo 8 por ciento del tonelaje de las exportaciones, lo que da un total medio de 7 por ciento del tonelaje total del comercio exterior. Una estimación parecida para 1967 señala que en ese año los barcos de estos países transportaron el mismo porcentaje del volumen físico de exportaciones e importaciones que en 1962. Esta falta de mejoramiento obedece principalmente a la incapacidad de los países latinoamericanos para transportar mayor cantidad de sus exportaciones a granel.

Si América Latina pudiera elevar su participación en los fletes totales generados por el comercio exterior a un 30 por ciento, sus barcos percibirían casi 500 millones de dólares más al año. Sin embargo, la totalidad de esta suma no se traduciría en un mejoramiento neto del balance de pagos pues, como lo ha indicado la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), aún en condiciones óptimas en que un país construye sus propios barcos, no más del 60 por ciento de las entradas por concepto de fletes representan un incremento para el balance de pagos. Por ello, un aumento de 500 millones

de dólares en las entradas por concepto de fletes probablemente llevaría a un mejoramiento de 100 a 300 millones de dólares anuales en el balance de pagos regional.

- fletes marítimos y comercio exterior -

Los barcos latinoamericanos transportaron menos de 10 por ciento del volumen del comercio exterior de la región en 1967 y recibieron apenas un 12 por ciento de los fletes totales generados por ese tráfico. Como para gran parte del comercio de la región se usan barcos no latinoamericanos, aún las variaciones relativamente pequeñas en las tarifas generales de flete pueden representar sumas de millones de dólares, que son importantes no sólo por su repercusión directa sobre el balance de pagos, sino también porque influyen sobre las posibilidades de competencia de las exportaciones latinoamericanas en los mercados externos.

Estudios efectuados por la UNCTAD muestran que las importaciones latinoamericanas con frecuencia se transportan en condiciones CIF, mientras sus exportaciones reciben un tratamiento FOB, ya que la mayor parte de las primeras está constituida por bienes industriales, en tanto que las segundas son en gran parte materias primas. Así, el exportador y el importador extranjeros de los países desarrollados eligen el barco que se empleará para transportar las importaciones y las exportaciones de la región.

Esos estudios han señalado también que, dada la relación entre las elasticidades de la oferta y la demanda de las importaciones y exportaciones de América Latina, es ésta más bien que los países desarrollados quien sufraga en última instancia el costo de los servicios de transporte de gran parte de su propio comercio exterior.

En los últimos años, en las reuniones de los países latinoamericanos, se ha prestado gran atención a las prácticas de las conferencias de fletes que operan en el comercio

1969	TRB b/		
	Armadores privados	Variación armadores estatales	Variación armadores privados
		TRB	(%)
81	413.501	-19.4	-1.1
92	380.552	- 2.3	51.9
28	205.985	27.0	-13.8
30	172.332	332.7	45.4
-	-	92.6	-
2	3.117	-45.6	167.1
-	-	-	-
14	49.475	56.3	8.9
1	4.105	13.5	-
-	-	17.6	-
12	78.498	- 2.9	145.3
11	69.009	- 9.0	106.1
23	264.703	8.7	12.7
94	1.641.277	3.8	19.5



La situación general de la flota regional varía mucho de país a país en cuanto a su composición. La participación del Estado-armador es muy fuerte y sus buques reúnen el 58.5 por ciento del tonelaje total; las seis empresas más grandes del área son estatales. Sin embargo, entre 1964 y 1969 las flotas estatales crecieron sólo un 4 por ciento, mientras las flotas privadas aumentaron en 19.5 por ciento.

En 1964 sólo 30 barcos de la flota latinoamericana se habían construido en la región, totalizando 92.550 toneladas de registro bruto, o sea, el 2.5 por ciento del tonelaje total. Esa cifra aumentó en 1969 a 78 unidades construidas en la región con 431.754 toneladas, es decir, un 11 por ciento del tonelaje total.

Al 1° de enero de 1969 había pedidos de barcos nuevos por un total de 1.4 millones de toneladas de registro bruto. Del total de 116 buques pedidos, 80 son de alta mar e incluyen 19 buques especializados, aparte de buques tanques. Brasil, Chile, México, Perú y Venezuela esperan buques nuevos que en cada caso superan el 25 por ciento de sus tonelajes actuales.

- marinas mercantes y balance de pagos -

El afán de América Latina de aumentar sus marinas mercantes ha obedecido más que nada al deseo de transportar una proporción mayor de su comercio exterior en sus propios barcos para así reducir los pagos de divisas a compañías navieras extranjeras. Según un estudio efectuado por el Fondo Monetario Internacional, América Latina pagó un total de 746 millones de dólares por concepto de fletes marítimos para sus importaciones en 1961, en circunstancias que la región percibía un total de 220 millones de dólares por el transporte de sus propias importaciones y exportaciones más los tráficos cruzados. A este déficit de 526 millones de dólares en la cuenta de fletes debe agregarse el déficit de 24 millones por concepto de seguros de mercancías y gran parte del déficit de 65 millones de dólares que corresponde a otros ren-

giones del transporte, como gastos portuarios, gastos de los barcos nacionales en el extranjero, fletamiento de barcos, etc., así como a renglones correspondientes al transporte aéreo. El déficit total de transporte en el balance de pagos latinoamericano ascendía así a 615 millones de dólares en 1961.

Informaciones análogas para 1967 indican una disminución del déficit en comparación con 1961, pese a que los fletes sobre importaciones aumentaron considerablemente en el período. Mientras el déficit en la cuenta de fletes habría disminuido en 74 millones de dólares, descendió considerablemente el de otros renglones del transporte, de modo tal que el déficit de transporte marítimo había alcanzado unos 418 millones de dólares en 1967. En parte, sin embargo, la diferencia habida puede atribuirse a una separación más exacta de las actividades marítimas en la cuenta total de transporte de 1967.

En un estudio anterior, la CEPAL estimaba que los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) - exceptuada Bolivia - pagaban un total de 2.008 millones de dólares por concepto de fletes para exportaciones e importaciones. De esta suma, los barcos de bandera de estos países recibieron 220 millones de dólares (11 por ciento).

Estimaciones comparables del año 1967 para los mismos países indicarían que el pago total por fletes de exportación e importación llegó a 2.368 millones de dólares, de los cuales sus barcos percibieron 352 millones - 14 por ciento del total -. Parecería así que en conjunto estos países estuvieran manteniendo su participación en el total de fletes pagados, pero que ha habido muy poco avance verdadero en elevar esa participación durante los cinco años.

Cuando se compara la participación de los barcos latinoamericanos en el transporte de las exportaciones con el



NACIONES UNIDAS

Notas sobre la Economía y el
Desarrollo de América Latina

Preparadas por los Servicios
Informativos de la CEPAL.
Casilla 179-D, Santiago, Chile

exterior de la región y a los criterios que aplican esas conferencias para establecer los fletes. Aunque en general los países de la región reconocen la necesidad de las conferencias, opinan que es indispensable modificar su forma de funcionamiento. Concretamente, las líneas navieras latinoamericanas deben ser admitidas a las conferencias que influyen sobre el comercio de estos países y las conferencias deben dar publicidad a sus fletes y otras condiciones de transporte.

- nivel y estructura de los fletes -

La CEPAL publicó recientemente un estudio sobre el nivel y estructura de los fletes de conferencia que influyen sobre las exportaciones latinoamericanas. El examen se basó en un análisis de regresión múltiple de los fletes de línea aplicados a 133 productos de exportación en 193 rutas, definidas en función del tráfico entre dos países. Este tipo de modelo hizo posible el examen simultáneo de muchos de los factores a los cuales tradicionalmente se atribuye influencia sobre los fletes, a fin de aislar aquellos que pudieran ser más significativos.

Los resultados del análisis econométrico fueron satisfactorios en cuanto al estudio de la estructura de los fletes, es decir, para explicar por qué diferentes productos transportados entre dos mismos puertos tenían fletes distintos. Las variaciones de fletes entre productos distintos se aclaran adecuadamente empleando como variables explicativas sólo el valor del producto y el factor de estiba (relación entre el volumen y el peso del producto).

El resultado del análisis del nivel de los fletes no fue tan homogéneo. En este caso se trataba de explicar por qué

las tarifas para un mismo producto variaban entre dos puertos distintos de puertos. Aunque no resultó un solo modelo econométrico ni siquiera para la mayoría de los productos estudiados, hubo tres variables explicativas que se destacaron por su importancia constante. Ellas son: el número de líneas navieras que atienden una ruta, la distancia a que se transporta el producto, y los cargos por tuarios, aunque en este caso la relación fue inversa y no directa, tal vez porque los puertos más caros eran también los que funcionaban con rapidez mayor y, por ende, permitían rebajar los gastos totales del barco.

No es sorprendente que el estudio del nivel de los fletes haya rendido resultados menos uniformes que el de la estructura de las tarifas. En este último caso, el análisis correspondió a un examen de una sola unidad decisoria, es decir, la conferencia de fletes que establece la tarifa en una ruta naviera única entre dos puertos. Aunque cada conferencia toma en cuenta los mismos factores básicos para establecer la estructura de las tarifas en su ruta, las distintas conferencias dan variable importancia a esos factores. Es así como en el estudio del nivel de los fletes - en que se analizaron simultáneamente las decisiones de distintas conferencias - apareció con claridad en los resultados econométricos la falta de homogeneidad en los criterios que aplican las diversas conferencias.

América Latina ha criticado también la práctica de las conferencias que consiste en aplicar fletes idénticos a extensas zonas geográficas que comprenden muchos puertos de muy variado costo. Con esa práctica hay escaso incentivo para mejorar la eficiencia de los puertos, pues no se produce un cambio concomitante en las tarifas para las exportaciones e importaciones embarcadas.

En relación con los Estudios e Informes que se anuncian o comentan en estas Notas, los lectores interesados en adquirirlos podrán hacerlo enviando su solicitud a la Sección de Documentos de la CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile. También podrán obtener informes en cualquiera de las oficinas cuya dirección se indica enseguida:

NACIONES UNIDAS, Sección de Publicaciones,
Nueva York, N. Y.

CEPAL, México: Hamburgo 63, México D. F.
CEPAL, Bogotá: Carrera 10 N° 15-30 piso 11
Apartado Aéreo 17003
Bogotá, Colombia.
CEPAL, Caribe: Room 312, Salvatori Building
Frederick Street
Port of Spain
Trinidad y Tobago

CEPAL, Río : Rua Cruz Lima 19 Apto. 602
Flamengo ZC-01
Rio de Janeiro, Brasil.

CEPAL, Montevideo: Hotel Victoria Plaza
Casilla de Correo 1207
Montevideo, Uruguay.

CEPAL, Washington: The Federal Bar Bldg. West
Room 450, 1819 H Street, N.W.,
Washington, D.C. 20006.