

Año XXV - Edición No. 173, enero 2001

EL COMERCIO INTERNACIONAL EN EL CARIBE Y SU TRANSPORTE POR VÍA MARÍTIMA

Para los países del Caribe, el comercio internacional de bienes y su transporte son más relevantes que para muchos otros en la región (véase Boletín FAL No. 136) y la subregión está fuertemente afectada por los cambios estructurales en el transporte marítimo (véase Boletín FAL No. 142)

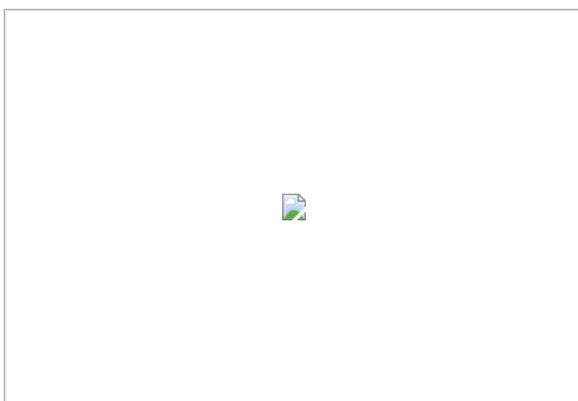
Para analizar estos temas, la Unidad de Transporte y la subsección de la CEPAL (Trinidad y Tobago), organizaron conjuntamente una Reunión de Expertos, que tuvo lugar en Puerto España, Trinidad y Tobago, entre el 14 y el 15 de septiembre de 2000. Participaron 26 representantes de diferentes instituciones y organizaciones académicas, intergubernamentales, financieras, y empresariales.

La presente edición del Boletín FAL informa sobre algunos de los resultados de esa reunión. El informe completo de la reunión se publicó bajo la sigla ECLAC LC/CAR/G.621; para solicitarlo en formato electrónico o impreso, sírvase contactar a Lance Busby, LBusby@ECLACPOS.org. Para mayor información sobre el transporte marítimo en el Caribe, sírvase contactar a Jan Hoffmann, JHoffmann@ECLAC.cl.

El comercio internacional y su transporte

La mayoría de los países del Caribe comercian principalmente con los países de Europa y América del Norte. El comercio intrasubregional equivale solamente a un cinco por ciento de las importaciones y un diez por ciento de las exportaciones (véase el gráfico 1).

Gráfico 1: Comercio internacional de los países del Caribe, millones de US\$, 1998



Fuente: Kavazeua Katjomuise: *Recent Trade Performance of Caribbean Countries*, Puerto España, septiembre 2000, disponible en <http://www.trainmar-caribbean.org/pubs.htm>. Nota: Incluye datos de Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, República Dominicana, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Antillas Holandesas, Saint Kitts y Nevis, Sta. Lucía, St. Vicente y Grenadines, Surinam, Trinidad y Tobago.

La tabla 1 muestra los volúmenes transados entre los países del Caribe. ¿Podría aumentarse este comercio intrasubregional con mejores o más servicios de transporte marítimo? Esta pregunta se tiende a comparar con la cuestión del "huevo y la gallina": ¿Qué surge primero – el comercio o su transporte? Varias iniciativas de organizaciones regionales apuntan a promover la integración regional con intenciones de crear servicios de transporte adicionales. Un ejemplo del anterior es un servicio ofrecido por la Armada de Venezuela que busca fomentar el

comercio entre este país y varios países islas del Caribe. Otra iniciativa en la misma dirección fueron los intentos de la Asociación de los Estados del Caribe (AEC) de crear una empresa "NVOCC" (*Non vessel operating common carrier*) del Caribe.

Tabla 1: Comercio intrasubregional, toneladas métricas, 1999 o último año disponible



Fuente: BADECEL (CEPAL) e información directa de los países. n.d. dato no disponible; * dato es del 1998; ** dato es del 1997. Siempre se informa el último año disponible. Cuando el dato según informado por el país importador es del mismo año que el dato informado por el país exportador, se incluye el dato según informado por el país importador. El valor "1" indica que el flujo de comercio fue positivo, entre cero y una tonelada.

Cabe destacar que el comercio bilateral entre la mayoría de los países es de menos de 10 mil toneladas por año. El principal flujo bilateral se aprecia entre Trinidad & Tobago y Jamaica, con 1,4 millones de toneladas.

Obviamente, toda mejora de servicios de transporte siempre será beneficioso para cualquier comercio bilateral. Pero existe una causalidad mucho más fuerte en la otra dirección: un mayor comercio automáticamente genera una mayor demanda por servicios de transporte. Mientras que el comercio bilateral depende de muchos factores diferentes (sobre todo la producción y el consumo de cada país), la demanda por servicios de transporte es casi únicamente derivada de dicho comercio. La tabla 2 muestra los servicios directos que conectan los países e islas del Caribe con los mercados en Europa y Estados Unidos. Los datos reflejan que la vinculación política y económica de cada país determina también sus conexiones marítimas: por ejemplo, Cuba y Cayenne tienen más comercio con Europa que con los Estados Unidos, mientras que muchas islas pequeñas de habla inglesa se conectan con todos los mercados vía servicios de transbordo en Miami.

Tabla 2: Servicios de líneas regulares extrarregionales, junio 2000

País o isla	Número de líneas	
	Europa	América del Norte
Antigua		6
Anguila		2
Aruba	1	3
Bahamas		2
Barbados	2	8
Belice		1
Bermuda		4
Bonaire		1
Cayenne	3	
Islas Cayman		5
Colombia	13	14

Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de CompairData, <http://www.compairdata.com/>, 16. June 2000. Nota: casi todos los servicios hacia América del Norte son semanales. La mayoría de los servicios hacia Europa son semanales o bisemanales. "América del Norte" incluye México.

Sea tanto por líneas directas, servicios con transbordo o servicios tramp (charter), cualquier puerto del Caribe está de alguna forma conectado con cualquier otro puerto del mundo. Gracias a la elevada competencia en el sector y la posibilidad de hacer uso de diferentes servicios de transbordo, en la gran mayoría de las transacciones comerciales el usuario tiene más de una opción para transportar sus bienes de importación o exportación.

Casi todos los servicios interregionales hacen escala en más de un puerto caribeño por lo que también proveen servicios intrarregionales.

El transporte entre las islas además está siendo realizado por un sector informal cuyos servicios no se encuentran en Internet. Existen, por ejemplo, aproximadamente 200 buques con menos de 150 GT que ofrecen transporte entre las islas del Caribe Oriental. (Goeff Boerne, Cardiff University, 1999: "Filling the Gap: Small Inter-Island Caribbean Trading Ships and their Crews", disponible en www.eclac.cl/transporte/perfil/).

Aunque tratar de aumentar la oferta de servicios de transporte no sea la herramienta más idónea para lograr significantes modificaciones de los flujos de comercio, es cada vez más importante para los países reducir sus costos de transporte. Dentro del precio final de un producto, el componente del transporte

Costa Rica	8	11
Cuba	2	
Curaçao	2	4
Dominica		3
República Dominicana	6	18
Grenada		2
Guadeloupe	4	3
Guatemala	2	26
Guyana	3	4
Haití		8
Honduras	2	22
Jamaica	4	20
Martinique	4	3
Montserrat		1
Nevis		2
Nicaragua		2
Panama	11	27
St. Barthelemy		2
St. Croix (Virgin Islands)		4
St. Eustatius		1
St. John (Virgin Islands)		2
St. Kitts		3
St. Lucia		6
St. Maarten		5
St. Thomas (Virgin Isl.)		4
St. Vicente		4
Surinam	3	2
Tortola (Virgin Islands)		2
Trinidad	4	13
Turk Islands		2
Venezuela	7	20
Virgin Gorda (Virgin Isl.)		2

está aumentando a raíz de la globalización de la producción – no solamente se transporta el producto final o bien de consumo desde su origen a su destino, sino cada vez más se transportan insumos provenientes de otros países, aumentando así la demanda mundial por servicios de transporte. Sobre todo para las economías del Caribe, que son relativamente pequeñas y abiertas, cualquier ahorro que se logre en el ítem costo del transporte, se transformará en beneficio propio .

Costos del transporte marítimo en el Caribe

Los países del Caribe están pagando más por el transporte de sus importaciones que la mayoría de los demás países del mundo. Medido como porcentaje del valor de la mercancía, los fletes y seguros de los países de la Comunidad Caribeña - *Caribbean Community* (CARICOM) representan el doble del promedio mundial. Más específicamente, la tabla 3 muestra los fletes marítimos de importación de contenedores de 20 pies para 19 rutas diferentes. Cabe destacar que las principales diferencias no se pueden explicar simplemente por la distancia recorrida.

Tabla 3: Fletes marítimos, importaciones, contenedor de 20', agosto 2000, US\$

	Miami	Hamburgo	Singapur	Cartagena
Barbados	1 900	2 300	3 600	1 700
Guyana	1 455	1 900	3 400	1 815
Jamaica	900	1 500	1 200	2 300
Surinam	2 000	2 100	3 300	n.d.
Trinidad y Tobago	1 400	1 700	3 000	1 100

Fuente: Joachim Fuchsluger: *An analysis of maritime transport and its costs for the Caribbean*, CEPAL, LC/CAR/G.625, noviembre 2000, sobre la base de información de agencias navieras nacionales. Nota: son valores indicativos que varían en el tiempo y según el servicio específico requerido. Se refiere a contenedores FAK (*Freight All Kind* - Todo Tipo de Carga).

En la tabla 4 se comparan los fletes de importación con los de exportación en el caso de Trinidad y Tobago. Para la misma distancia los fletes pueden ser hasta 2.5 veces mayores para la importación que para la exportación, incidiendo en el flete desde/hacia Singapur también el desequilibrio comercial entre Estados Unidos y Asia, encareciendo el costo de transporte de las exportaciones asiáticas hacia el continente americano.

Tabla 4: Fletes marítimos, Trinidad y Tobago, contenedor de 20', agosto 2000, en US\$

	Miami	Hamburgo	Singapur	Cartagena
Exportación	750	1 200	1 200	1 100
Importación	1 400	1 700	3 000	1 100

Fuente: Joachim Fuchsluger: *An analysis of maritime transport and its costs for the Caribbean*, CEPAL, LC/CAR/G.625, noviembre 2000, sobre la base de información de agencias navieras nacionales. Nota: son valores indicativos que varían en el tiempo y según el servicio específico requerido. Se refiere a contenedores FAK (*Freight All Kind* - Todo Tipo de Carga).

¿De qué dependen los costos del transporte?

En general, los principales factores que determinan el costo del transporte marítimo son el tipo de carga (p.ej., a granel, contenedorizada o refrigerada), el volumen (economías de escala), y el valor de la mercancía (la prima del seguro y la calidad del servicio aumentan con el valor del bien transportado). Estos factores, aplicados al Caribe, explican en gran medida el elevado costo del transporte en esta región: se importan bajos volúmenes de carga contenedorizada de bienes de consumo con un elevado valor unitario.

Además, en el caso de los países del Caribe, los desequilibrios comerciales influyen directamente sobre el nivel de los fletes. Sobre todo en cuanto al comercio contenedorizado, en promedio, las importaciones son tres veces mayores que las exportaciones. La tabla 5 muestra los desequilibrios en el caso del comercio con los Estados Unidos.

Tabla 5: Comercio entre el Caribe y los Estados Unidos, TEU, 1998, según empresa naviera

Empresa naviera	Exportaciones del Caribe	Importaciones del Caribe	Desequilibrio
Antillean Lines	14,377	31,757	55%
Bernuth Marine Shipping	288	10,205	97%
Cagama	754	10,307	93%
Crowley American Transport	9,750	46,699	79%
Evergreen Line	1,862	10,206	82%
Maersk	3,218	11,066	71%
Marine Express Inc	5,996	6,450	7%
Navieras de Puerto Rico	15,729	18,354	14%

Seaboard Marine Ltd	9,234	50,138	82%
Sea-Land Service	17,182	26,940	36%
Tecmarine Line	6,707	24,308	72%
Thompson Shipping Co	425	9,715	96%
Tropical Shipping	18,083	75,233	76%
Zim Container	912	4,761	81%
Otros	11,726	74,561	85%
Total	116,243	410,700	72%

Fuente: Piers, US Global Container Report, 1999.

Finalmente, influyen también los costos y la eficiencia portuaria. La mayoría de los puertos del Caribe no cuentan con equipamiento especializado y son sus administraciones públicas las que están a cargo de las operaciones e inversiones, con poca participación del sector privado. Los regímenes laborales en muchos puertos requieren una modernización, y los procedimientos aduanales, de inmigración, de salud y seguridad en muchos casos se demoran más de lo que deberían. Entre la llegada del buque y la liberalización de la mercancía de importación suelen pasar dos o tres días, mientras que en puertos y administraciones más modernas la entrega puede ser inmediata. Una herramienta fundamental para lograrse mayores eficiencias sería la introducción de portales verticales de sistemas de telemática, una tarea pendiente en prácticamente todos los puertos del Caribe.

Para las exportaciones de los países del Caribe, los fletes de carga contenedorizada son mucho más bajos que los fletes de importación. Los buques casi siempre zarpan del puerto caribeño con capacidad ociosa. Las exportaciones de otra carga, no contenedorizada, como por ejemplo bauxita, petróleo, gas natural, o materiales de construcción (piedras), se tienden a transportar en buques especializados de chárter.

¿Qué puede hacer el sector público para lograr reducciones en los costos del transporte?

En vista del escenario descrito anteriormente, se puede resumir que el sector público no tiene mucho que hacer para reducir fletes marítimo, ni tampoco para crear una oferta adicional de servicios de transporte. En muchos casos, en el transporte marítimo el mercado funciona suficientemente bien para no justificar mayores intervenciones de los gobiernos. Una excepción pueden ser islas con muy poca población, donde el estado podría por razones políticas querer subsidiar servicios mínimos de transporte, incluyendo de pasajeros, que no serían rentables sin tales subsidios.

En los puertos se encuentra un importante potencial para reducir los costos y mejorar los servicios a nivel nacional. Ellos son importantes fuentes de empleo, y los trabajadores en los puertos monopólicos tienden a ostentar un gran poder para evitar las reformas de los regímenes laborales. Las administraciones públicas no necesariamente estarían a favor de una privatización de inversiones o operaciones portuarias. La introducción de nuevas tecnologías puede inicialmente costar escasos recursos financieros, aunque en el largo plazo se debería considerar más bien como una inversión.

A nivel subregional, los participantes de la Reunión de Expertos de la CEPAL, consideraron que las siguientes cinco áreas deberían ser prioritarias para las organizaciones internacionales que tratan de contribuir a mejoras en los servicios de transporte marítimo y puertos:

1) Creación de una base de datos de flujos de comercio y su transporte en el Caribe: Tal base de datos ya existe para otras zonas y los países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), y se considera necesaria para pronósticos y planificación de inversiones en infraestructura portuaria.

2) Creación de una base de datos de transacciones comerciales: Está base de datos contendría información más detallada de interés para el sector privado. En la actualidad este tipo de información solo existe para algunos países, como por ejemplo el servicio de empresas como PIERS, o se obtiene de forma ilegal de funcionarios individuales de aduanas.

3) Creación de una base de datos de puertos: Para facilitar a los usuarios y los propios puertos la comparación de niveles de fletes e indicadores de rendimiento, conviene que un ente subregional e imparcial midiera y publicara regularmente tales estadísticas portuarias de los puertos del Caribe.

4) Capacitación y seminarios: Para una serie de tópicos, países individuales no tienen la capacidad ni interés suficiente para organizar seminarios o para preparar cursos de capacitación. En asuntos como telemática, privatización portuaria, o otros temas técnicos debería existir un interés subregional común.

5) Estudios: Cada país en su ministerio responsable de transporte y en la autoridad portuaria podría estar analizando temas como pronósticos de flujos de carga, el posible impacto de una ampliación del canal de Panamá, o la ubicación de futuros puertos hub. En temas de interés común, surge así un papel para organizaciones subregionales de realizar tales investigaciones para el beneficio de los países miembros.

Conclusiones

Como porcentaje del producto nacional, el comercio internacional de bienes es más importante en el Caribe que en otras partes del mundo. Este comercio se mueve principalmente por vía marítima, y los países de Caribe están pagando más por este transporte que el promedio mundial.

Es poco lo que el sector público puede hacer para reducir los fletes marítimos. En el Caribe son altos a causa del tipo de productos transportados, la falta de economías de escala, y los desequilibrios comerciales. Aún existe una elevada intensidad de competencia entre las empresas navieras; sin embargo, a nivel internacional, es importante observar el proceso de concentración en este sector para evitar abusos monopolísticos en el futuro.

La situación es diferente en el caso de los puertos. Allí son sobre todo los propios países que deberían avanzar más con reformas de los regímenes laborales, la participación privada, y la introducción de tecnologías de telecomunicación e informática (telemática). La modernización se dificulta en parte a causa de la situación monopolística de la cual gozan los puertos en la mayoría de las islas.

Organizaciones subregionales deben seguir cooperando con los gobiernos miembros, proveyendo servicios públicos como bases de datos, estudios, y la organización de eventos y cursos. Estas propuestas pueden parecer poco en vista de los desafíos que se enfrentan, pero por lo menos constituyen un comienzo realista que promete mayores resultados de lo que se lograría con metas más ambiciosas pero inalcanzables.
