



Se autoriza la reproducción del contenido con la cita: Boletín FAL # 158 CEPAL
1999

Edición N° 158, Octubre

PERFIL MARÍTIMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Esta edición del Boletín FAL describe y resume una nueva publicación de la Unidad de Transporte, el "Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe", que se encuentra disponible en internet en la dirección <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm>

Para comentarios y sugerencias, sírvase contactar a Jan Hoffmann, JHoffmann@ECLAC.cl.

Desafíos

Los gobiernos, las empresas privadas, y las organizaciones internacionales se ven confrontados con una serie de desafíos relacionados con el transporte marítimo en América Latina y el Caribe. Las decisiones a tomar se pueden formular como preguntas, tales como:

¿Especializarse o aprovechar sinergia? En el pasado, el comercio exterior de la mayoría de los países se transportaba en gran parte en buques de empresas nacionales, varios de éstos construidos en astilleros del propio país, usando la bandera nacional, y empleando personal a bordo del mismo país. Agencias marítimas, operadores portuarios, instituciones financieras, compañías de seguro y sociedades de clasificación eran, por lo menos, en parte del mismo país que la empresa naviera. Hoy en día, a nivel internacional, se observa una creciente concentración en el sector del transporte marítimo en pocos países. La mayoría del tonelaje del mundo se construye en Corea o en Japón, y la mitad del personal a bordo proviene de tan sólo cuatro países (China, Filipinas, Indonesia y Turquía). Las fusiones y adquisiciones por parte de líneas navieras internacionales han significado una disminución en la participación de líneas latinoamericanas. La consecuencia de este proceso de concentración es una creciente especialización de diversos países en diferentes actividades del sector marítimo. La virtud de este proceso es el mayor aprovechamiento de ventajas comparativas y de economías de escala. Las desventajas incluyen la posibilidad de que un país pierda la capacidad de aprovechar sinergia entre las diferentes actividades del sector marítimo. También existen temores con respecto a que la pérdida de capacidad nacional implique una pérdida de independencia económica. El desafío para los gobiernos de América Latina y el Caribe es ahora determinar en qué áreas sus países tienen ventajas comparativas que les permitan competir internacionalmente. También se necesitan estudios sobre el impacto económico del transporte marítimo en su conjunto, mediante los cuales sea factible analizar las posibilidades de aprovechar sinergia y externalidades positivas de esta actividad

económica. El Perfil Marítimo suministra información que facilita la elaboración de este tipo de estudios y la definición de prioridades por parte de los gobiernos.

¿Crear empleo en el sector marítimo o promover el comercio? En América Latina y el Caribe, mientras aumenta la relación entre el comercio exterior y el producto geográfico bruto, disminuye la participación del sector marítimo. El cierre de los astilleros, la modernización de los puertos, y la fusión de las empresas navieras resultan en la disminución del empleo en los diferentes segmentos del sector marítimo o, por lo menos, dicho empleo crece a tasas menores que en otros sectores relacionados con el comercio exterior. Los gobiernos y organizaciones regionales como el MERCOSUR o CARICOM están confrontados con el desafío de, por un lado, querer proteger el sector y el empleo marítimo y, por otra parte, querer reducir los costos del transporte. Mientras que una mayor eficiencia por parte del sector marítimo nacional puede beneficiar a ambos objetivos, podría también existir una presión gremial para proteger al sector nacional de la competencia internacional y así evitar o por lo menos postergar una modernización y reducción de costos. El Perfil Marítimo suministra información sobre la contribución de las diferentes esferas del sector marítimo a la economía nacional. También entrega algunos indicadores preliminares relacionados con el costo del transporte marítimo y la importancia del comercio exterior.

¿En qué áreas se debe enfocar y concentrar la cooperación internacional y las actividades comerciales?

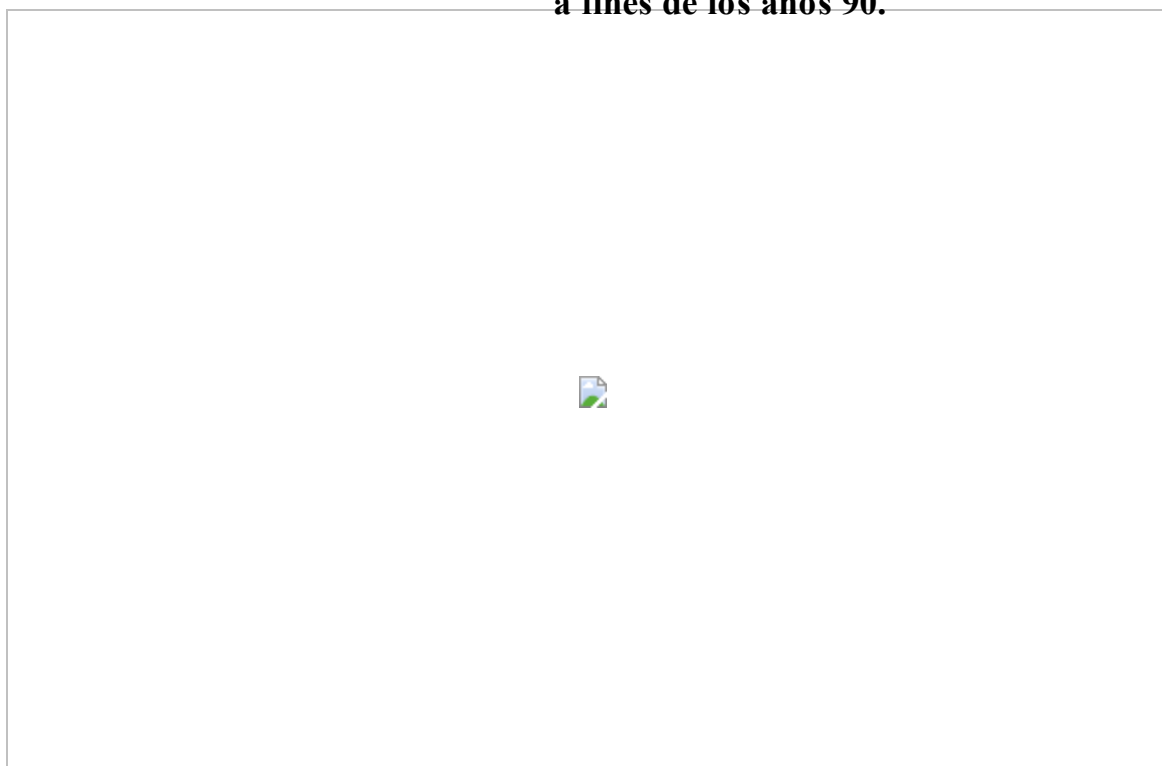
Organizaciones internacionales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) necesitan saber en qué países deberían concentrar sus esfuerzos al promover la ratificación e implantación de sus respectivos convenios. Para organizaciones internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) o países donantes que desean apoyar el desarrollo marítimo, resulta conveniente saber en qué países se concentra el sector a apoyar. Inversionistas y proveedores de equipos y servicios tienen interés en dirigir sus inversiones y actividades de mercadeo. El Perfil Marítimo describe, por ejemplo, el número de barcos en cada registro Latinoamericano, demostrando la relevancia que tiene para cada país el control de buques por el estado rector de bandera. Igualmente, se incluye información sobre la construcción naval, empresas navieras nacionales, longitud de la costa, volumen y contenedores del tráfico portuario, y comercio exterior de bienes. Presenta también la participación de cada país en otras áreas como el empleo a bordo, que representa un dato importante para, por ejemplo, la implantación del Convenio Internacional sobre Normas, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW95)*, de la OMI.

¿Qué investigación y capacitación se está realizando en América Latina y el Caribe?

La investigación que se está realizando en América Latina y el Caribe, en el área del transporte marítimo, es insuficiente. El Perfil Marítimo no pretende ser un estudio del sector, sino que trata de promover y facilitar estudios conexos de la CEPAL y de otras entidades en América Latina y el Caribe. Muestra datos, fuentes donde se pueden obtener mayores antecedentes, y también vínculos de Internet y email para acceder a estudios ya realizados.

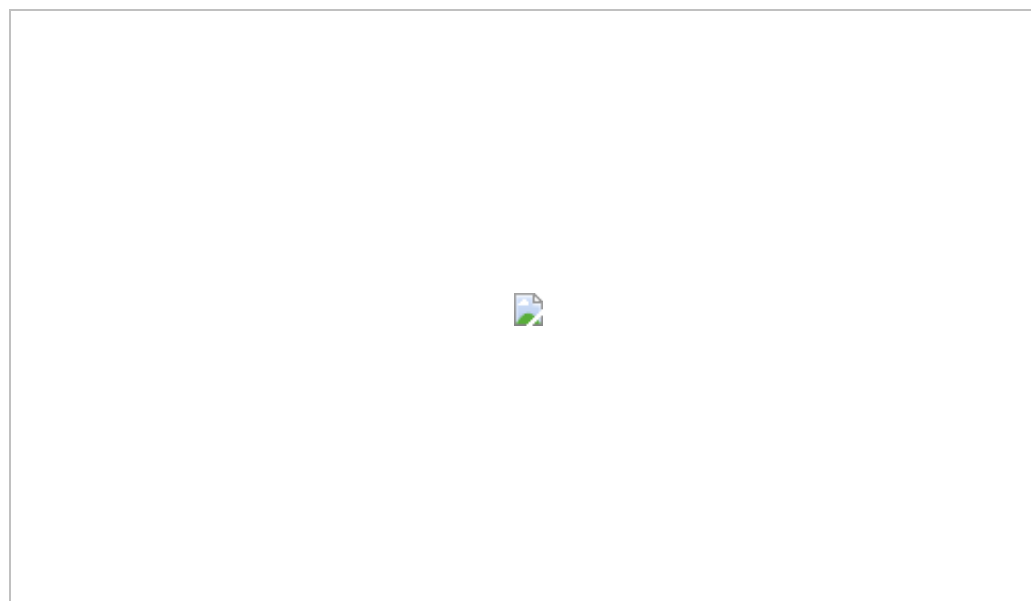
Perfil Regional

Ilustración 1: AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, participación mundial, a fines de los años 90.



América Latina y el Caribe en su conjunto tiene una participación mundial que coincide en forma casi exacta con su producto geográfico bruto, en cuanto a personal a bordo, longitud de la costa, tráfico portuario, y comercio exterior. Sus empresas navieras y sus

astilleros, en cambio, tienen una menor participación, mientras que los registros abarcan casi la tercera parte de la flota mundial, destacándose en éste el registro abierto de Panamá.



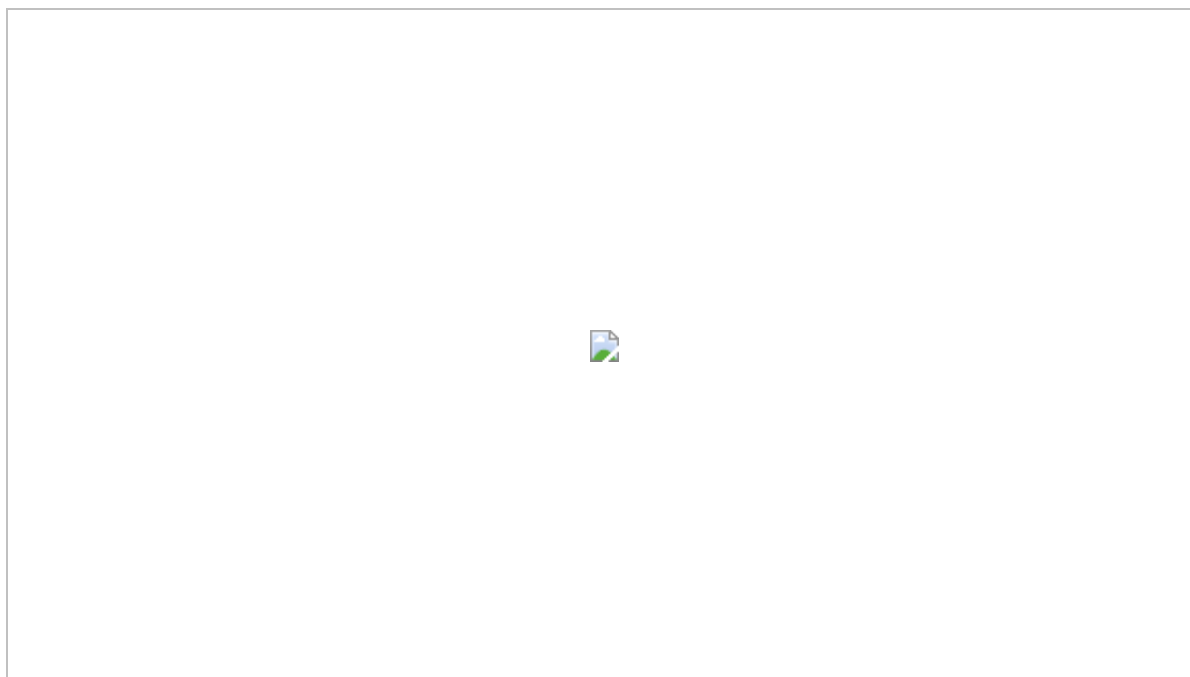
Tráfico portuario. Los mayores puertos de América Latina y el Caribe en cuanto al volumen (toneladas métricas) se dedican a la exportación de materias primas, tales como: mineral de hierro, cereales y petróleo. Estos puertos se encuentran principalmente en Brasil y Argentina (ver tabla). En el Perfil Marítimo on-line se incluyen estadísticas del

tráfico portuario de 300 puertos de América Latina y el Caribe, recopiladas de diferentes fuentes de información. En cuanto al tráfico portuario contenedorizado, el primer puerto de la región es Buenos Aires, incluyendo Exolgán, (Argentina), seguido por Colón (Panamá), Santos (Brasil), Kingston (Jamaica), y Puerto Limón (Costa Rica).

Perfiles Nacionales

El Perfil Marítimo comprende perfiles nacionales de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Ilustra en qué actividades del sector marítimo un país tiene una mayor o menor participación comparado con otros parámetros.

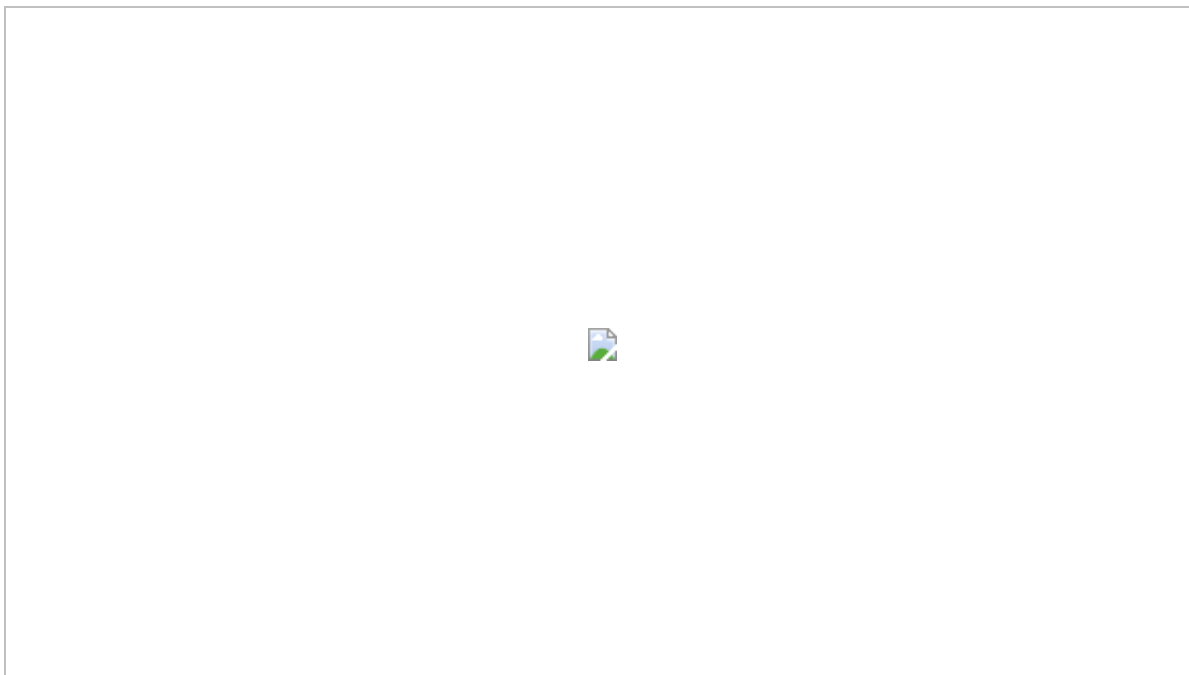
Ilustración 2: ECUADOR, participación mundial, a fines de los años 90.



Por ejemplo, del gráfico resumen del perfil de Ecuador, se puede deducir que en ese país el producto geográfico bruto per capita es inferior al promedio mundial. Comparado con el promedio

mundial, la contribución de la industria naviera y la construcción naval al producto geográfico es menor, mientras que, relativamente, son muchas las personas que trabajan como marinos. El país tiene poco comercio exterior comparado con su alta tasa de contenedorización. Los buques de propiedad de operadores nacionales usan en gran parte banderas extranjeras, y los marinos de nacionalidad ecuatoriana trabajan en su mayoría en empresas navieras extranjeras.

Ilustración 3: PANAMÁ, participación mundial, a fines de los años 90.



En el caso de Panamá, el perfil nacional ilustra la destacada participación del registro de buques. Son operadores de buques extranjeros que usan la bandera de Panamá. Además, este perfil muestra que Panamá tiene una

economía abierta, con una larga costa y un empleo a bordo relativamente importante. Los servicios de transbordo contribuyen a una elevada participación de los puertos nacionales en el tráfico portuario en contenedores.

Argentina tiene una elevada tasa de contenedorización de su tráfico portuario; quedan algunos operadores de buques nacionales, los cuales usan en gran parte banderas extranjeras. **Brasil** es el país latinoamericano que cuenta con el sector marítimo más amplio; tiene una participación relevante en empresas navieras, en flota con bandera nacional, en personal a bordo, y en tráfico portuario; también cuenta con astilleros para la construcción naval. **Chile** se distingue por su larga costa y una economía muy dependiente del comercio exterior por vía marítima; comparado con su población, el personal a bordo de nacionalidad chilena tiene una alta participación en el mundo. **Colombia** tiene poca participación en el sector marítimo; la tasa de contenedorización es baja, y la flota con bandera nacional y la construcción naval son muy inferiores a la participación de Colombia en el comercio exterior. **México** comercia en gran parte con los Estados Unidos, la mayor parte de ese comercio se transporta por vía terrestre; tiene relativamente poco tráfico portuario, y aún menos participación en las áreas de construcción naval y empresas navieras. El **Perú** es un exportador de mano de obra de personal a bordo; las empresas navieras nacionales en su mayoría usan banderas extranjeras. **Uruguay** tiene una reducida población que goza de un ingreso per cápita relativamente alto; tiene una elevada participación en el tráfico portuario, comercio exterior, y personal a bordo de nacionalidad uruguaya. La flota nacional de Venezuela está compuesta principalmente por petroleros; la tasa de contenedorización del comercio exterior es relativamente baja.

Flota nacional

Ilustración 4: Flota con bandera nacional.

Dadas las recientes quiebras y fusiones, en conjunto con un aumento del uso de banderas extranjeras, quedan pocas flotas

que usan la bandera nacional de un país de la región. Además, los barcos que siguen usando la bandera nacional son en gran parte de la armada de pesca, o barcos de carga que se emplean en el cabotaje. La excepción es Brasil, que mantiene acuerdos bilaterales con Argentina, Chile y otros países con el fin de proteger a sus empresas navieras de la competencia internacional (ver ilustración 4).

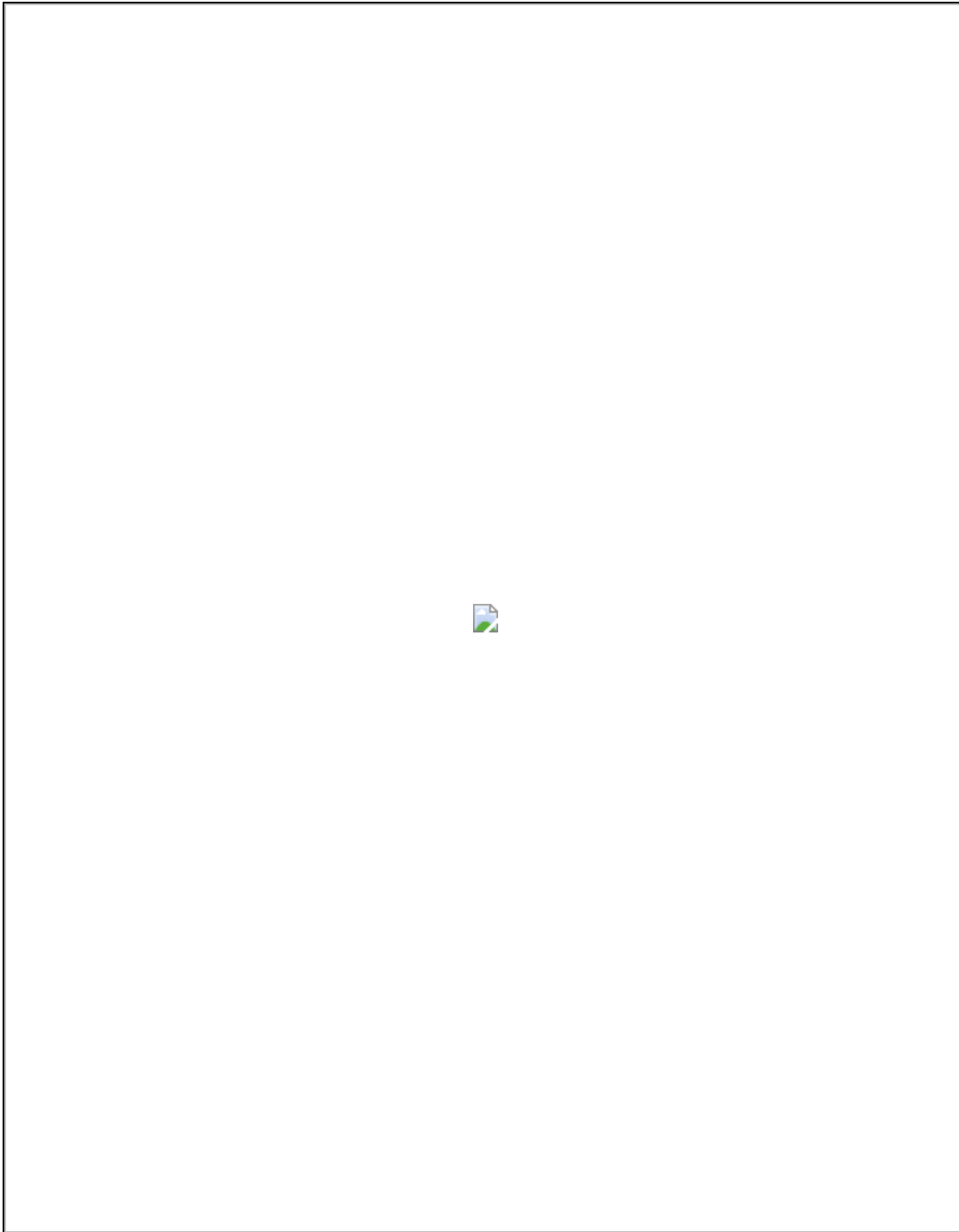


Fuente: Perfil Marítimo, CEPAL, sobre la base de datos de *Lloyds Register 1999*.
Datos son de finales de 1998.

Empleo a bordo

Ilustración 5: Empleo a bordo, según nacionalidad de la tripulación.

Cuba, Ecuador y Honduras se encuentran entre los países que más suministran mano de obra de personal a bordo con relación a su población (ver ilustración 5).



Fuente: Perfil Marítimo, CEPAL, sobre la base de datos de BIMCO/ ISF, 1995.

Empresas Navieras

Ilustración 6: **Buques de las empresas navieras sudamericanas.**

Independientemente de la bandera usada, se puede establecer la nacionalidad de la empresa naviera que opera el

buque. Se observa que las flotas de Argentina, Ecuador y Venezuela incluyen un elevado número de petroleros. Brasil, en cambio, tiene la mayor participación en graneleros (ver ilustración 6).



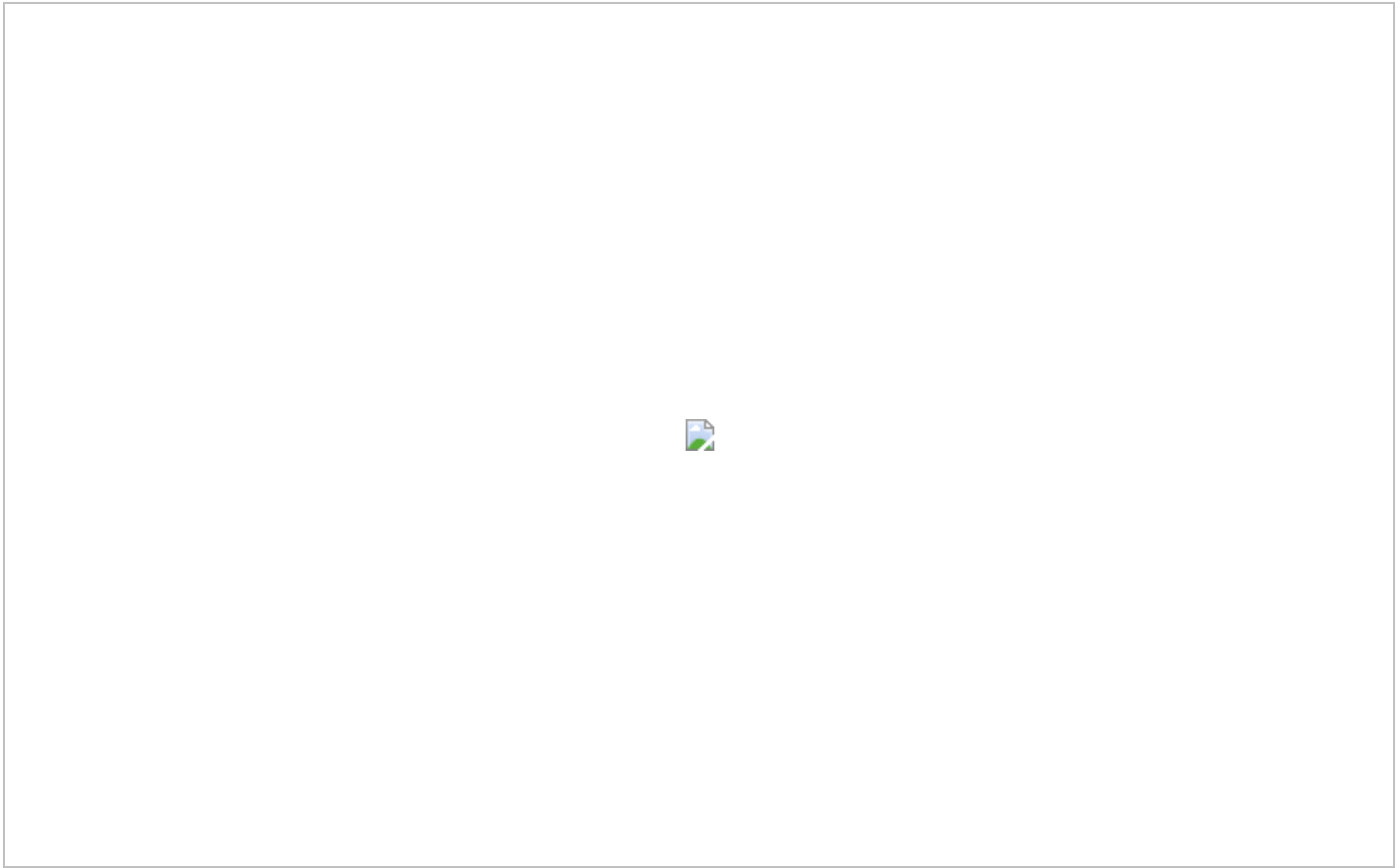
Fuente: Perfil Marítimo, CEPAL, sobre la base de datos de *Fairplay Shipping Directory*, 1997.

Gastos en transporte marítimo

Los países de América Latina y el Caribe, cubiertos por el Perfil Marítimo, gastan un promedio de entre 6 y 13% del valor fob de sus importaciones por vía marítima en el transporte (flete y seguros) de los mismos. Este valor depende de muchos factores y un porcentaje alto no indica necesariamente que los servicios de transporte sean menos eficientes. El gasto en el transporte depende del tipo de producto que se está importando, las distancias a recorrer, el volumen y la posibilidad de aprovechar las economías de escala. También pueden influir factores relacionados con la política marítima y portuaria como, por ejemplo, restricciones en cuanto al uso de banderas extranjeras, la modernización portuaria, y la tasa de contenedorización.

Ilustración 7: Gastos en fletes y seguros del transporte marítimo y fluvial.

Las importaciones de Bolivia y Paraguay por vía marítima o fluvial son más caras porque, en general, implican por lo menos un transbordo adicional y además un uso de buques de menor tamaño. El bajo costo de las importaciones de Brasil se puede explicar, en parte, por el alto volumen de importaciones de graneles como cereales y, además, por las cortas distancias que deben recorrer desde Argentina y otros países del MERCOSUR. (ver ilustración 7)



Nota:

Los límites y los nombres que figuran en los mapas no implican su apoyo o aceptación oficial de las Naciones Unidas.
