

INFLUENCIA DE LA CONCENTRACION MUNDIAL DEL TRANSPORTE MARITIMO DE CONTENEDORES EN CUBA

L. Vila Castro
Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte. MITRANS. Cuba.
imer@iitransp.transnet.cu

Resumen

El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de las computadoras, la mayor eficiencia de los servicios portuarios y de transporte marítimo ha facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo.

En el transporte marítimo de contenedores la globalización ha tenido su manifestación en la concentración de sus transportaciones, lo que significa un incremento sustancial en la capacidad de los buques y de las terminales con el fin de obtener grandes economías de escalas.

La ponencia aborda un análisis de las transportaciones de contenedores y la utilización de la flota de buques portacontenedores a nivel mundial y en Cuba, el impacto que ha ocasionado la globalización mundial de este sector, en la flota de las navieras operadas por Cuba.

Introducción.

La globalización es el resultado del arribo a una nueva etapa en el proceso de expansión internacional de las relaciones capitalistas de producción, es la supeditación de los estados nacionales, homogenización en diversas esferas y globalidad para los grandes centros de poder a escala mundial. La globalización no está dada sólo por la expansión de los mercados, sino también por el flujo de inversión extranjera y las estrategias de las empresas multinacionales. Estas empresas multinacionales contabilizan, hoy en día, las dos terceras partes de las exportaciones globales de bienes y servicios y cerca del 10 por ciento de las ventas domésticas mundiales.

El transporte marítimo no ha escapado de este proceso y ha experimentado un crecimiento vertiginoso del tamaño de los buques portacontenedores, tanqueros y graneleros.

En el caso de la transportación marítima de contenedores, el efecto de la globalización ha conllevado al proceso de concentración, con el objetivo de lograr mayores economías de escala y aumentar los ingresos, lo que le proporciona a las grandes compañías una posición predominante en el mercado.

La ponencia aborda un análisis de las transportaciones de contenedores y la utilización de la flota de buques portacontenedores a nivel mundial y en Cuba, el impacto que ha ocasionado la globalización mundial de este sector, en la flota de buques portacontenedores de las navieras operadas por Cuba y una propuesta de acciones para enfrentar este proceso.

1. LA ACTIVIDAD DE CONTENEDORES A NIVEL MUNDIAL

Desde 1980 la manipulación de contenedores ha crecido a un ritmo promedio anual del 9,4 %.

Los transportistas han tratado permanentemente de reducir la incidencia de los contenedores vacíos, lo que ha estado balanceado con el incremento del transbordo de cargas. La actividad de transbordo ha crecido de 4.3 millones de TEU en 1980 a 57.1 millones de TEU en el 2000 y en el futuro será el generador de la manipulación portuaria debido a la introducción de los "Megacarries" buques de más de 6000 TEU de capacidad).

El comercio mundial de contenedores fue de 70.1 millones de TEU en el año 2000. La dirección más importante es la Este – Oeste que absorbe el 39,6 % del volumen de transportación, un 24,3 % lo ocupan las transportaciones Norte – Sur y el 36.1 % corresponde al Mercado Intraregional.

Tabla No. 1.1 Transportación Mundial de Contenedores por rutas en el año 2000 (miles de TEU)

Este – Oeste	Eastbound (Hacia el Este)	Westbound (Hacia el Oeste)	Total
Transpacífico	7,241.0	3,733.0	10,974.0
Europa – Lejano Oriente	3,421.0	5,203.0	8,624.0
Transatlántico	1,833.0	2,805.0	4,638.0
Europa – Medio Oriente	975.0	200.0	1,175.0
Lejano Oriente – Medio Oriente	400.0	1,600.0	2,000.0
Norte de América – Medio Oriente	245.0	100.0	345.0

Total Este - Oeste			27,756.0
Norte – Sur			
Europa – América Latina	850.0	725.0	1,575.0
Europa – Sur de Asia	350.0	525.0	875.0
Europa – África	975.0	605.0	1,580.0
Europa – Australasia	475.0	325.0	800.0
Norte América – América Latina	1,843.0	1,505.0	3,348.0
Norte América – Sur de Asia	140.0	375.0	515.0
Norte América – África	125.0	100.0	225.0
Norte América – Australasia	200.0	175.0	375.0
Lejano Oriente – América Latina	1,350.0	900.0	2,250.0
Lejano Oriente – Sur de Asia	600.0	750.0	1,350.0
Lejano Oriente – África	795.0	375.0	1,170.0
Lejano Oriente – Australasia	1,075.0	625.0	1,700.0
Otros Norte – Sur			850.0
Otros Sur - Sur			404.0
Total Norte - Sur	1923.0	1511.0	1700.0
Intraregional			
Asia (Intra/Regional)			14,115.0
Asia (Cabotaje / doméstico)			3,000.0
Europa			5775.0
Norte de América			900.0
Mediano Oriente			180.0
América Latina			550.0
Sur Asia			300.0
África			200.0
Australasia			325.0
Total Intraregional			25,345.0
Total Mundial			70,118.0

Se pronostica por expertos de la Drewry Shipping Consultants que para un crecimiento mundial de la economía de 1,1 % la manipulación portuaria de contenedores esté en el orden de los 271,1 millones en el 2003 y 334,7 en el 2006.

Uno de los incrementos más fuertes a nivel mundial se produce en la región del Sudeste Asiático y posteriormente en América Latina, en esta última 8,4 %, 9,3 %, 9,5 y 8,8 % para los años 2003, 2004, 2005 y 2006 respectivamente con relación al año anterior y superior al crecimiento mundial (6,5 %, 7,3 %, 7,6 % y 6,7 % respectivamente.)

Si bien la actividad de contenedores ha crecido permanentemente para los países de Europa y Norte de América el porcentaje con relación al total de contenedores manipulados en los puertos ha ido decreciendo, mientras que para el Lejano Oriente, el Sudeste Asiático y América Latina ha ido creciendo.

La flota mundial de contenedores

En julio del 2001 la flota mundial de buques portacontenedores ascendía a 2724 buques con una capacidad superior a los 5 millones de TEU, la cual se muestra en la Tabla No.1.2

Tabla No.1.2 Flota mundial de buques portacontenedores

Rangos TEU	Número de Buques	%	Capacidad Total (miles TEU)	%	Velocidad Promedio (Nudos)	Edad Promedio (Años)
<500	435	16.0	136	2.7	14.3	15.3
500-999	449	16.5	331	6.5	16.8	10.8
1,000-1,499	447	16.4	546	10.7	18.7	11.0
1,500-1,999	405	14.9	707	13.9	19.6	8.9
2,000-2,499	250	9.2	561	11.0	20.5	9.4

2,500-2,999	227	8.3	578	11.4	21.8	10.9
3,000-3,999	216	7.9	737	14.5	22.5	8.5
4,000-4,999	165	6.1	729	14.3	23.8	5.7
5,000-5,999	85	3.1	460	9.1	25.1	2.1
6,000+	45	1.7	297	5.8	25.0	2.0
Total	2,274	100.0	5,081	100.0	19.3	8.5

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

La mayor cantidad de buques se concentra en los rangos inferior a los 2000 TEU, pero también los más viejos, sin embargo, ahí se encuentra sólo la tercera parte de la capacidad mundial. En los rangos entre 2000 – 5000 TEU se concentra el 31,5 % del total de buques y el 51,2 % del total de capacidad. Esto evidencia la tendencia cada vez mayor del incremento del tamaño de los buques, más capacidad con menos buques, lo que además lo confirma la cartera de pedidos de nuevas construcciones para los años 2001 – 2004 que se muestra en la Tabla No.1.3

Tabla No.1.3 Cartera de pedidos de nuevas construcciones. Año 2001 – 2004.

Rangos (TEU)	Años				Total	Flota Julio 2001	% de la Flota de julio 2001
	2001	2002	2003	2004			
<500	0	1	0	0	1	136	1.0
500-999	19	26	9	2	57	331	17.1
1,000-1,499	21	22	13	0	56	546	10.3
1,500-1,999	22	45	21	0	88	707	12.4
2,000-2,499	31	93	10	0	134	561	23.9
2,500-2,999	53	92	42	3	189	578	32.8
3,000-3,999	40	55	65	10	169	737	23.0
4,000-4,999	12	218	96	26	353	729	48.4
5,000-5,999	87	139	45	6	277	460	60.2
6,000+	106	146	93	75	420	297	141.4
Total	391	838	395	120	1.744	5.081	34.3

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

Los precios de las nuevas construcciones han ido disminuyendo y en el año 2001 aumentaron ligeramente, nunca hasta los niveles de 1996, lo que se muestra en la tabla no. 1.4 y en el gráfico No. 1.1 se evidencia como a medida que se incrementa la capacidad de los buques, disminuye el precio por TPM, lo que ha conllevado a grandes economías de escala al emplear en los tráficos buques de gran porte.

Tabla No.1 .4 Precios de las nuevas construcciones

(Millones USD)

AÑO	TEU	500	1000	1500	2.000	2.500	3500	5.500	6.500
	DWT	8000	13500	22000	29.000	35.000	40/45000	65-70.000	75000
	TIPO	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje
1996		12.5	22.0	26.0	-	39.0	47.5	-	-
1997		11.5	20.5	25.5	34.0	37.5	44.5	-	-
1998		10.5	19.0	24.5	32.0	35.0	41.5	60.0	70.0
1999		9.5	17.0	21.3	27.4	31.1	36.4	53.3	64.8
2000		9.4	17.6	23.1	28.5	33.5	39.0	57.0	67.1
2001 (P)		10.0	18.3	23.8	30.0	35.5	42.0	62.0	71.0

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

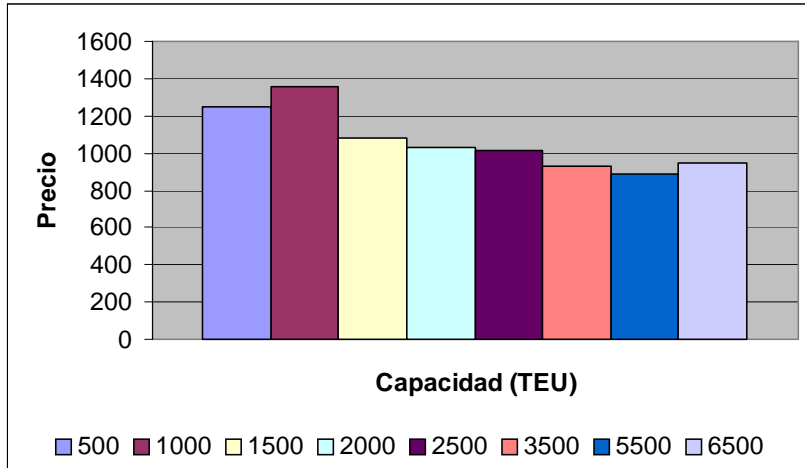


Figura 1.1: Relación entre precio de las nuevas construcciones y el TPM

Desarrollo del mercado de fletes y de compra – venta de segunda mano

A partir de 1995 el mercado de fletamento ha mantenido una tendencia a la disminución. A los operadores se les ha hecho difícil lograr cierres por largos períodos de tiempo con los armadores. En la Tabla No. 1.5 se muestra como se comportaron los fletes promedios de Time Charter para las diferentes capacidades de buques.

Tabla No. 1.5 Fletes promedio de Time Charter. Años 1995 – 2001 (USD/Día)

AÑO	TEU	Variación	1000	Variación	1500	Variación	2500	Variación	3500	Variación	
	DWT		13500		12000		35000		40/45000		
	TIPO	Sin medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Sin medios de Izaje	Sin medios de Izaje		
1995		7400	-	11400	-	16050	-	-	-	27125	-
1996		7125	-3.7	10800	-5.3	15375	-4.2	-	-	26775	-1.3
1997		6100	-14.4	9200	-14.8	12450	-19.0	18875	-	23625	-11.8
1998		5075	-16.8	7450	19.0	9275	-25.5	14250	-24.5	20825	-11.9
1999		4175	-17.7	6275	-15.8	7100	-23.5	12295	-8.9	23000	10.4
2000		4550	9.0	7700	22.7	11625	63.7	18094	39.5	24025	4.5
2001		4458	-2.0	7950	3.2	11013	-5.3	17200	-4.9	23875	-0.6

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

Durante 1995 al 2001 los buques más afectados fueron los de capacidad inferior a los 1000 TEU y en la medida que va aumentando la capacidad, las afectaciones de alquiler en Time Charter han sido menores. De igual forma el nivel promedio de flete por slot nominales descendió desde 1996 al 2001 y la disminución más violenta la experimentaron los buques más pequeños, lo que puede apreciarse en la Tabla No. 1.6.

Tabla No. 1.6 Niveles de fletes promedios por slot Años 1996 – 2001 (USD/Slot nominales)

AÑO	TEU	500	1000	1500	2500	3500
	DWT	8000	13500	22000	35000	40/45000
	TIPO	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Con medios de Izaje	Sin medios de Izaje
1995		14.25	10.80	10.25		7.65
1996		12.20	9.20	8.30	7.55	6.75

1997	10.15	7.45	6.18	5.70	5.95
1998	8.38	6.28	4.73	5.19	6.57
1999	9.10	7.70	7.75	7.24	6.86
2000	8.92	7.95	7.34	6.88	6.82
2001					

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

Los expertos ingleses piensan que la depresión del mercado de buques portacontenedores prevé mejorar en el año 2003 en función de la cartera de pedido de nuevas construcciones, que pronostica un incremento de la flota del 14.5 % a finales del 2002 y del 5,5 % en el 2003.

Los precios de los buques de segunda mano se debilitaron en consonancia con la disminución de los niveles del mercado de fletes.

Entre los años 1995 y el 2001 la disminución fue del 34.0; 21.6; 15.4; 18.9 y 24.4 por ciento para buques de 500, 1000, 1500, 2500 y 3500 TEU respectivamente con cinco años de construido. El comportamiento de estos precios se muestra en la Tabla No. 1.7.

Tabla No. 1.7 Comportamiento de los precios de buques de segunda mano. Años 1995 – 2001
(millones USD)

5 Años							10 Años				
AÑO	TEU	500	1000	1500	2500	3500	500	1000	1500	2500	3500
	DWT	8000	13500	12000	3500	40/45000	8000	13500	12000	3500	40/45000
	TIPO	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Con medios de lzaje	Sin medios de lzaje	Sin medios de lzaje
1995		10.0	18.5	24.0	35.5	45.0	7.5	15.0	18.5	27.5	-
1996		9.0	17.0	22.0	32.5	41.5	6.5	12.5	16.5	24.0	30.5
1997		8.5	16.0	20.5	30.0	39.0	5.0	10.0	13.0	21.0	27.5
1998		7.5	13.0	17.0	25.0	35.0	4.5	8.0	10.5	15.0	22.5
1999		6.4	12.9	16.3	22.8	31.5	4.3	7.8	9.8	15.3	23.3
2000		5.9	13.6	19.3	27.3	33.4	4.1	9.4	13.5	21.6	27.3
2001		6.6	14.5	20.3	28.8	34.0	5.0	10.5	14.5	23.8	27.5

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

A partir de la información analizada se determinó que las menores economías de escala se obtienen del tamaño de buques de 1000 TEU de capacidad, donde son mayores los precios/TPM y el alquiler en Time Charter/TPM. A partir de esta capacidad en la medida que la misma aumenta disminuyen los valores por TPM.

Considerando las condiciones que prevalecen en el mercado, las navieras se encuentran en otro período de consolidación y racionalización, que probablemente se caracterice por una fuerte actividad corporativa con fusiones parecidas a las anteriores, pero también con alianzas operativas o fusiones en grupos de servicios.

Lo anterior no implica que no se mantengan las alianzas globales existentes o que se expandan. Simplemente si estas compañías pueden lograr el máximo de eficiencia operativa, sus mayores ahorros en costos, cohesión y responsabilidad en la estrategia administrativa, el camino a seguir será el que mayor beneficios les aporte.

Con relación a las ganancias, éstas se han ido incrementando para la mayoría de estas grandes compañías, sin embargo relación ganancia bruta/ ingreso a oscilado, lo que está dado por las grandes inversiones que han realizado estas compañías en los últimos años en la adquisición de buques nuevos y de mayores capacidades.

Esta situación debe continuar para los próximos años. Las grandes compañías a nivel mundial han trazado diferentes estrategias como son:

- Control total sobre el servicio de línea regular y el servicio intermodal
- Programa agresivo de expansión del capital que prevé la incorporación de buques superiores a los 4100 TEU
- Programa para la reducción de los costos
- Incrementar la participación en las transportaciones locales de exportación e importación (con buques feeder)
- La fusión y adquisición de compañías

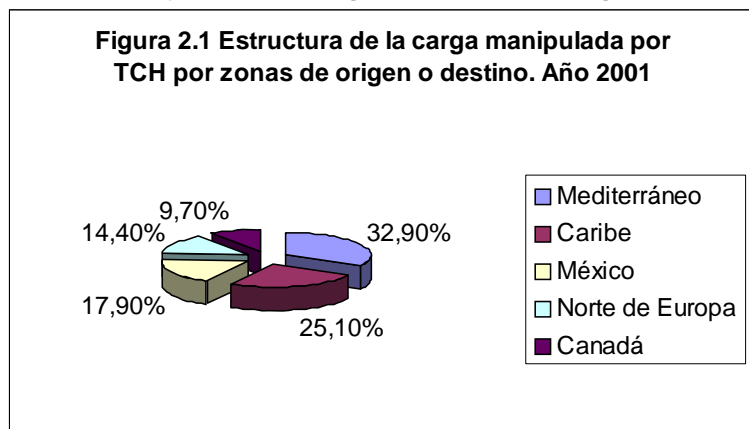
2. ANÁLISIS DE LOS VOLÚMENES DE CARGA CONTENEDORIZADA DEL COMERCIO EXTERIOR CUBANO.

Durante la década del 90 las cargas del Comercio Exterior Cubano contenedorizada constituía un mercado cautivo de las navieras radicadas en Cuba. A finales de esta década la situación comenzó a cambiar, comenzaron a penetrar el mercado cubano navieras extranjeras y en el año 2001 a la TCH arribaron buques de seis navieras extranjeras con carga contenedorizada con destino a Cuba.

Para el análisis de las cargas contenedorizadas, se tomó como base la estadística de la TCH del año 2001, por ser la instalación donde se manipula la mayor parte de los contenedores que arriban y salen del país.

Durante el año 2001 del total de TEU manipulados por la TCH el 75,6 % correspondió a cargas del Comercio Exterior de Cuba y el 24,4 % a cargas de tránsito.

La distribución por zonas de origen o destino de la carga se muestra en la Figura No. 2.1



Fuente: Fuente: Información entregada por la TCH a la DTMF del Mitrans.

En concordancia con el balance del Comercio Exterior de Cuba el 48 % correspondió a la carga de importación en contenedores llenos y un 2 % en vacíos, mientras que 45,6 % fue de exportaciones contenedores vacíos y 4,4% en exportaciones de contenedores llenos.

La carga de tránsito se comportó de forma diferente.

El desbalance entre las exportaciones e importaciones fue mucho menor, el 40,1 % correspondió a contenedores llenos importados y el 30,7 % contenedores llenos exportados, mientras que los vacíos representaron el 11,8 % y el 17,3 % respectivamente.

Para poder comprender como las navieras radicadas en Cuba han perdido el mercado que poseían años atrás se realizó un análisis de la carga manipulada por la TCH durante el año 2001 por navieras, que se muestra en la Tabla No. 2.1.

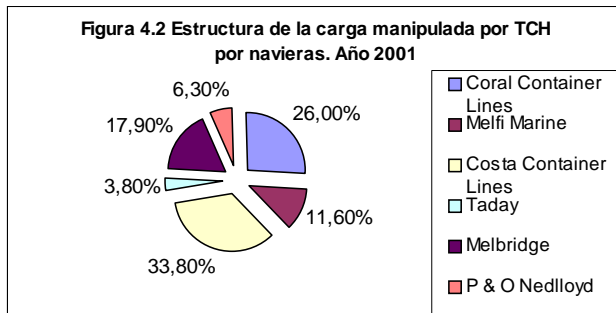
Tabla 2.1. Estructura de las transportaciones de contenedores desde y hacia la Terminal de Contenedores de La Habana (TCH) en el año 2001.

Navieras	Dirección de transportación				
	Canadá	Caribe (excepto México)	México	Mediterráneo	Norte de Europa
Coral Container Lines	40.7	34.3	38.0	19.5	2.8
Melfi Marine	32.3	18.4	21.3	-	-
Costa Container Lines	26.6	16.5	18.7	72.0	-
Norgate Marine Management	0.4	-	-	-	-
Taday	-	6.1	12.6	-	-
Melbrige	-	0.2	8.5	8.5	90.6
Transcargo	-	-	-	-	0.1
P&O Nedlloyd	-	24.5	0.9	-	6.5
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

En la zona del Mediterráneo el mercado está liderado por la Costa Container Lines. En el Caribe, aunque Coral Container Lines continúa manteniendo el mayor porcentaje de participación (34,3%), la P & O Nedlloyd ha penetrado con fuerza este mercado, seguido por la Melfi y la Costa Container Lines. En las transportaciones desde y hacia México la situación se ha mantenido más favorable para las navieras cubanas y aunque algunas navieras extranjeras han incursionado en este mercado, la participación de ellas todavía no es muy elevada. En el Norte de Europa la Melbridge mantiene el liderazgo en el mercado, aunque un volumen considerable de las transportaciones hacia y desde el Norte de Europa se originan en Moa y son realizadas fundamentalmente por la NIRINT y este análisis abarcó sólo las cargas manipuladas por TCH. El mercado de Canadá fue penetrado por la Costa Container Line, ejerciendo una fuerte competencia a la Coral y a la Melfi.

En el año 2001 la participación de las navieras extranjeras fue del 27 % con posibilidades de continuar incrementándose por el nivel de las tarifas que brinda.

En la Figura No. 4.2 se muestra la participación de las navieras en las cargas manipuladas por la TCH.



Fuente: Fuente: Información entregada por la TCH a la DTMF del Mitrans.

Si se analiza a las navieras independientemente del volumen total manipulado por TCH el 33,8 % corresponde a la Costa Container Lines, el 6,3 % a P & O Nedlloyd y el 0,6 % a otras navieras extranjeras lo que totaliza un 40,1 % y que representa la cuantía en que Cuba ha perdido su mercado cautivo.

3. PROPUESTA DE DESARROLLO DE LA FLOTA CUBANA.

Definición de los servicios regulares y la flota necesaria.

Para la definición de los servicios regulares se tomó como base la información analizada sobre los tráficos a través de la TCH, que es por donde se exporta e importa el mayor volumen. Además se obtuvo información de las navieras radicadas en Cuba sobre los costos de operación.

Se analizaron los escenarios fundamentales:

- Cargas exportadas e importadas (1)
- Cargas exportadas, importadas y tránsito (2)

Para cada escenario se analizaron 12 variantes de líneas regulares.

Para realizar los cálculos de la cantidad necesaria de buques se empleó el programa REGULAR confeccionado en el DPTO IMER de CETRA, a partir del cual se seleccionaron las variantes más racionales económicamente.

En resumen para satisfacer la demanda total de transportación de contenedores desde y hacia Cuba se requieren los buques siguientes:

		Capacidad de TEU
Habana - Halifax – Montreal - Habana	1	700
Norte de Europa	2	700
Mediterráneo	2	700
Caribe Nueva	2	300
Jamaica	1	120
México	1	300
Total	9	

Evaluación económica de las variantes seleccionadas.

El análisis económico de las variantes seleccionadas se realizó sobre la base de las situaciones siguientes:

- I. Adquisición de buques propios para su administración y operación por las navieras cubanas.
- II. Operación de buques alquilados en Time Charter
- III. No poseer buques propios ni arrendados, los exportadores cubanos alquilan los espacios a navieras extranjeras.

En el primer caso se requiere hacer una fuerte inversión, pero los resultados financieros por la transportación de los contenedores quedan en Cuba.

En el segundo caso se realiza una erogación en divisas por el alquiler de los buques y su operación, pero los resultados financieros por la transportación de los contenedores quedan en Cuba.

En el tercer caso no se requiere realizar inversiones, ni erogaciones por alquiler de buques. Los egresos por flete van a manos de operadores extranjeros.

Tabla No.2.2 Evaluación económica de las variantes seleccionadas.
(Millones USD)

Indicadores	Variante I	Variante II	Variante III
Inversiones + intereses	85.6	-	-
Inversiones + intereses por año	17.8		-
Costo anual	161.9	163.9	-
De ellos: costo alquiler	-	16.5	-
Ingresos por flete	176.1	176.1	-
Ganancia	14.2	12.2	-
Egresos por flete	-	-	176.1
Período recuperación de la inversión (años)	6	-	-
Efecto económico			
A los 5 años	-	61.0	(880.5)
A los 10 años	56.8	122.0	(1761.0)

Del resultado de la Tabla No. 2.2 se define que lo más conveniente para el país es mantener una naviera operadora de buques, que alquile los mismos en el mercado mundial con las características que se requieren en cada línea.

3. INFLUENCIA DE LA CONCENTRACIÓN MARÍTIMA DE CONTENEDORES EN LA FLOTA CUBANA.

La concentración marítima de contenedores a nivel mundial ha repercutido en gran medida en la pérdida del mercado, que años atrás era cautivo. En la línea del Mediterráneo, el mercado está liderado por la Costa Container Line con un 72% de participación, que a su vez en esta misma línea antes de llegar a Cuba, toca el puerto de Canadá, por lo cual puede descender sus tarifas a valores nunca alcanzables por la Coral Container Lines.

En el caso de la línea al Norte de Europa, aunque se encuentra liderada por la Melbrige, también presta servicio la naviera NIRINT con las transportaciones de Níquel desde Moa, con un especial interés expreso, de penetrar este mercado, de forma tal, que existe una fuerte competencia.

La tendencia mundial para los próximos años es que las grandes compañías navieras y sus alianzas penetren el mercado trasatlántico con buques Megacarriers, que transbordarán sus cargas en los puertos del Caribe, como Freeport y Kingston, quedando muy poca probabilidad para los países pequeños, como Cuba, de insertarse en la competencia.

Debido a las grandes inversiones que son necesarias ejecutar sería aconsejable lograr formas de cooperación, como son las alianzas, empresas mixtas (fusiones) en las líneas del Norte de Europa y del Mediterráneo, con aquellas navieras foráneas que compiten actualmente con Cuba en esos mercados, como son la NIRINT y la Costa Container Lines. De esta forma no se perderían totalmente estos mercados, hasta tanto la inserción en el tráfico Este – Oeste de los buques de gran porte y la consecuente competencia que se producirá en el descenso de los fletes lo permita.

Las líneas que mejores resultados económicos aportan al país son las de México, Caribe y Jamaica, el trasbordo de carga en los años venideros debe incrementarse cada vez más en esta región, por lo que resulta aconsejable que Cuba reafirme sus servicios en esta área, con buques adecuados que le permitan ofrecer tarifas altamente competitivas. Sobre este mercado es que las navieras cubanas deben liderar.

En el caso de estas tres líneas deben realizarse un análisis sistemático de sus resultados y de la situación del mercado, para poder a tiempo efectuar las variaciones en los itinerarios que resulten necesarios, así como, de las frecuencias y de los tipos de buque, en función de los volúmenes a transportar y trasbordar.

La existencia de una competencia tan fuerte en el mercado mundial de contenedores y la cooperación entre las grandes navieras del mundo, aconsejan consolidar la operación de la flota de buques portacontenedores en una sola naviera cubana eficiente. La diseminación que actualmente existe sólo trajo como consecuencia el debilitamiento de cada una de ellas y el alquiler de mayor número de buques de los que son necesarios para realizar las transportaciones.

Con relación a los puertos, el levantamiento del bloqueo económico impuesto por los EU en un futuro inmediato podría dar la posibilidad a Cuba de construir la terminal de trasbordo de contenedores en la Bahía de Nipe, una de las más profundas en el área del Caribe. Esta terminal podría ser incluso la Megaterminal del Caribe, donde se operarían los buques megacarriers de más de 6000 TEU, procedentes de los tráficos trasatlánticos para trasbordar hacia América del Norte y América Latina, lo cual actualmente no es posible ejecutar por la existencia de la Ley Torricelli.

Recomendaciones.

Analizar e instrumentar por las instancias correspondientes del MITRANS el plan de acciones propuesto a continuación.

PROPUESTA DE ACCIONES PARA LA FLOTA DE BUQUES PORTACONTENEDORES EN CUBA

1. Creación de alianzas estratégicas u otras formas de cooperación como fusiones (empresas mixtas) por direcciones de transportación.
 - A) En la línea del Mediterráneo entre la Costa Container Line y la Coral Container Lines. Esta nueva compañía podría absorber los volúmenes de la línea Canadá.
 - B) En la línea del Norte de Europa entre la Melbridge y la NIRINT.
2. Crear una naviera única cubana para brindar servicios regulares en las líneas Caribe, Jamaica y México.
3. Trazar la política para los próximos cinco años de no comprar buques propios para las líneas del Caribe, Jamaica y México, sino alquilar los mismos en el mercado.
4. Incluir dentro de los tráficos de las líneas del Caribe, México y Jamaica la inversión de los buques portacontenedores que se definirán en el estudio de la Flota Mínima y para que estén en consonancia con los resultados de este trabajo, se recomienda que sean de 120 y 300 TEU.
5. Mantener una actualización permanente sobre la situación del mercado en el Caribe, con el objetivo de poder brindar servicios competitivos en estas líneas y establecerse como uno de los operadores más importantes o lograr liderar en el mercado.

BIBLIOGRAFÍA

1. Drewry Shipping Consultants. The Annual container market. Review and forecast. Año 2001.
2. Drewry Shipping Consultants. North – South container trades. Will global destroy the market? Septiembre 1995.
3. Gallegos Carlos M. Las tendencias del desarrollo del transporte marítimo y el desarrollo portuario en el contexto del comercio mundial. Washington DC. Septiembre 2000.
4. Hoffman Jan. Concentración de los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. CEPAL. Enero, 1999.
5. Informaciones recopiladas a través de Internet.
6. Vila Castro Lázara. Influencia de la concentración del transporte marítimo de contenedores en Cuba. Informe parcial. La Habana, Diciembre 2001.