



# El transporte en el Caribe apuesta al crecimiento

David Jessop, Director Ejecutivo, Consejo del Caribe

El sector del transporte marítimo y puertos es fundamental para la capacidad de la región para integrarse, transformarse en un área competitiva a nivel global y poder prestar servicios a las industrias desde el banano al turismo

El comercio marítimo con las naciones de la AEC se puede decir que comenzó en 1879 cuando la goleta de ochenta y cinco toneladas del Capitán Lorenzo Baker, El Telégrafo, paró en Jamaica para recoger una carga de bambú. También recogió, incidentalmente, racimos de bananos, llevándolos a Boston en condiciones vendibles después de diecisiete días tempestuosos en el mar. Después de muchas dificultades se desarrolló un mercado para la fruta, llevando a un servicio regular de transporte marítimo, al desarrollo de las plantaciones comerciales de bananos y a los minifundios a través de la región y eventualmente a través de varias fusiones, a la creación de la poderosa United Fruit Company.

A medida que se desarrolló el comercio el transporte proliferó llevando una mezcla de pasajeros, de carga y una gama de otros productos agrícolas entre la región, Norteamérica y Europa; posiblemente conduciendo también al desarrollo del turismo del Caribe y a la creación de la industria de los cruceros que hoy en día crece a pasos agigantados.

Hoy en día el sector del transporte marítimo y puertos es fundamental para la capacidad de la región para integrarse, transformarse en un área competitiva a nivel global y poder prestar servicios a las industrias desde el banano al turismo.

Esto se acentúa aún más por los acuerdos firmados recientemente, como el Acuerdo Económico de la Sociedad entre el Caribe y Europa y las negociaciones comenzadas recientemente para un Acuerdo de la Asociación de América Central con la UE que están todos basados en el transporte marítimo viable.

Pero, ¿pueden los transportistas seguir siendo competitivos en vista de los crecientes costos de la energía y de la liberalización del comercio?

En un informe escrito en el 2002 para la Asociación de Estados del Caribe, el profesor Norman Girvan, entonces el Secretario General de la AEC 2000-2004, señaló que investigaciones demostraban que los costos de transporte como proporción del costo total de las importaciones en los países del Caribe eran dos a tres veces el promedio mundial. Mientras que el promedio mundial para los costos del transporte, como el porcentaje del costo de las importaciones era del cinco por ciento, el costo en los países de CARICOM era, en promedio, como sugirió él, del doce por ciento.

Esto se debía, según él, a la tendencia a utilizar buques de carga cada vez más grandes, la puesta en contenedores, y el rol cada vez mayor de los transbordos en el cargo marítimo, lo que resultó en que países más pequeños tienen que importar una porción mayor de su carga por intermedio de los puertos de trasbordo y así sobrellevar costos adicionales.

Lo que él no habría podido imaginar entonces era el impacto que los costos energéticos y otros factores más allá del control de la región también tendrían en los costos del transporte marítimo.

Durante los últimos dos años, los precios del petróleo han aumentado. Esto se debe a muchas razones. El sistema global del petróleo está funcionando en un nivel cercano a la capacidad completa. Los EE.UU. habían estado comprando petróleo para sus reservas estratégicas, la capacidad de refinación global escasa ha restringido la producción y la demanda altísima de China y de la India con la aceleración de sus programas de desarrollo han estado empujando la demanda cerca o más allá de los niveles actuales de suministro. Esto, tomado en cuenta conjuntamente con la incertidumbre en mercados financieros sobre la estabilidad en los estados productores de petróleo en el Medio Oriente y África y, la amenaza global por el trastorno terrorista, sugiere pocas posibilidades de cualquier tendencia a una baja significativa.

El acero, otro producto que afecta el costo del transporte alrededor del mundo, también ha estado registrando importantes aumentos. Comparando los precios a mediados del 2004 con los del mismo período en años anteriores, los valores actuales en muchas partes del mundo no tienen paralelo en la historia reciente. Pero los analistas parecen estar divididos en cuanto a qué sucederá luego. Desde el punto de vista histórico, argumentan que los valores actuales parecen insostenibles. Pero mientras que la mayoría cree que los precios actuales comenzarán a deslizarse, hay un grupo de opinión fuerte que sugiere que se estabilizarán cerca de los niveles actuales.

A pesar de los altos costos del acero, los pedidos de navíos por adelantado en los astilleros del mundo, están demostrando solamente una declinación gradual. Los analistas sugieren que para ciertos tipos de navíos los libros de pedidos por adelantado muestran una demanda muy grande. Para los petroleros de GNL, por ejemplo, representa



## ¿Pueden los transportistas seguir siendo competitivos en vista de los crecientes costos de la energía y la liberalización del comercio?

más del treinta por ciento de la flota y para los cargueros de contenedores apenas un poco menos. Pero para otros ciertos tipos de naves tales como los portadores combinados y los buques frigoríficos la demanda es casi inexistente.

La razón de esta actividad es porque el costo total de la construcción naval ha caído, en parte porque los niveles de los intereses han seguido siendo bajos mientras que los constructores navales altamente competitivos tales como China han adoptado políticas de tasación agresivas. El nuevo ambiente regulador para los buques también ha cumplido una parte, así también como el crecimiento dramático en la demanda para los servicios de transporte marítimo como resultado del crecimiento rápido de la economía china, de su auge en la construcción y de su mercado de exportación global cada vez mayor.

Todo esto está sucediendo en un momento en que las autoridades portuarias, los operadores de las instalaciones portuarias, y las compañías navieras están enfrentando nuevos costos asociados a nuevas regulaciones rigurosas de seguridad internacional. El Código Portuario Internacional de las Instalaciones y de la Seguridad (CPIFS) entró en efecto del 1 de julio de 2004 llevando a las autoridades portuarias a realizar evaluaciones de la vulnerabilidad y poner en ejecución salvaguardas adecuadas contra el terrorismo y el crimen, o arriesgarse a fuertes sanciones por otros gobiernos incluyendo la prohibición a los barcos que llegaban de puertos que no lo acatasen.

La naturaleza del cambiante mercado del transporte marítimo refrigerado complica aun más el futuro de la industria. La capacidad mundial de buques frigoríficos ha

declinado durante la década pasada mientras que la demanda se ha estado incrementando con el resultado consiguiente de un aumento significativo en las tarifas del mercado para cargar tanto a las naves pequeñas como a las grandes. Esta tendencia del sistema parece continuar, con los analistas sugiriendo que la construcción de nuevas naves en esta categoría puede no alcanzar el veinticinco por ciento de aumento en la demanda que se proyecta para la capacidad de buques frigoríficos para el 2010. El resultado es que esos productores de banano que tienen sus propios buques o tienen lazos con un servicio de transporte probablemente podrán hacer frente más fácilmente al aumento de los costos del transporte que los que dependen de servicios de charter. Los productores del Caribe mejor posicionados son por ejemplo Jamaica, la República Dominicana y Belice.

Jamaica Producers, dueña de barcos, es una compañía que ha reconocido la necesidad del cambio y puesto énfasis en realzar la competitividad y colocarse mejor en el mercado. Para alcanzar esto ha intentado el reconocimiento de "Comercio Justo" para su fruta y así poder obtener precios superiores en el mercado del Reino Unido, ha desarrollado el mercado local jamaicano para la exportación de la fruta de calidad; ha invertido en Europa en el procesamiento de la fruta para jugo, y ha desarrollado subproductos usando los plátanos para producir bocadillos y condimentos.

La industria de los cruceros también está haciendo que las naciones de la AEC tengan que adaptarse. Durante la década pasada, el crecimiento en el número de cruceros y de visitantes que llegan en cruceros ha representado no solo un desafío para los productos turísticos de la región con base en tierra, sino que, como las líneas de cruceros construyen naves más y más grandes, también ha desafiado a intereses tan diversos como las operaciones portuarias, los servicios terrestres, el empleo y el medio ambiente.

Los cruceros vienen en todas las formas y tamaños. En su tamaño más pequeño son similares a un hotel boutique con mínimo impacto ambiental que lleva a una pequeña cantidad de visitantes de alto poder adquisitivo en travesías extensas que implican generalmente visitas de larga duración en la costa. En la gama mediana pueden ser comparados con los hoteles que tienen todo incluido, mientras que las naves de travesía más grandes pueden ser el equivalente a ciudades flotantes y rápidamente se convierten en destinos en sí mismas.

Para poner esto en perspectiva, el crucero más nuevo de Royal Caribbean International lanzado en junio de 2006, Freedom, zarpó en su primera travesía hacia el Caribe. Con 160 000 toneladas y llevando a 4 375 pasajeros es la nave de carga y de pasajeros más grande en existencia. Pero esta es una marca que no conservará durante mucho tiempo. Royal Caribbean planea introducir dos naves similares más en los próximos dos años y en el 2009 zarpará con una nave de 220

La nueva generación de mega cruceros son equivalentes a pueblos flotantes





000 toneladas capaz de llevar a 5 400 pasajeros.

Según analistas, el movimiento hacia naves más grandes es la tendencia de la industria. En 2006 las líneas de cruceros recibieron siete naves nuevas con otras once programadas para ser entregadas antes del fin de 2007. Cada una tiene una capacidad promedio de alrededor de 3 300 pasajeros.

Hay dos razones detrás de este impulso por el tamaño. El primero es que aumentando la capacidad de las embarcaciones, las líneas de cruceros pueden maximizar sus ganancias en contraposición con un mercado del turismo de cruceros del Caribe que se debilita y un incremento en los gastos de operación. El segundo es que aumentando el tamaño de las naves, los operadores pueden proporcionar una mayor variedad de actividades a bordo de tal modo que atraen a una gama más amplia de visitantes y conservan una cantidad mayor de los gastos realizados por los pasajeros que de otra manera serían hechos en tierra.

La prueba de que este concepto funciona puede ser encontrada en los informes anuales de Carnival y de Royal Caribbean, los dos operadores más grandes, que hicieron respectivamente US\$2,3 miles de millones y US\$716 millones de ganancias en 2006, a pesar de que los costos de combustible estaban en rápido aumento.

Pero naves más grandes están trayendo consigo nuevos problemas. Las islas del Caribe han estado invirtiendo intensamente en crear puertos nuevos y la infraestructura terrestre necesaria para facilitar la llegada de los cruceros. Esto significa que, según un reporte de 2003 por Kenneth Atherley de la autoridad portuaria de Barbados, cada diez años, aproximadamente, deben comenzar los proyectos de expansión portuaria para enfrentar los cambios en la tecnología naviera moderna. Para hacer frente al tamaño en aumento de los nuevos cruceros, un puerto del Caribe ahora debe tener un mínimo de dos mega atracaderos de naves con por lo menos once metros de calado al costado; la disponibilidad de servicios públicos confiables; instalaciones tales como incineradores para la basura; sistemas especiales de defensa; y una amplia gama de instalaciones portuarias para la recepción de visitantes, el equipo, la seguridad y el resto del personal.

Mientras que virtualmente todos los destinos del Caribe han invertido en instalaciones para los cruceros, hay riesgos implicados. Los operadores de los cruceros son a menudo volátiles y debido a la naturaleza de su negocio pueden responder a los desastres naturales y a los cambios en las cargas portuarias o a los impuestos a los visitantes cambiando sus horarios de navegación con muy poco aviso previo.

Se mezclan las tendencias futuras. Hay creciente competencia durante todo el año en los cruceros del mediterráneo, las líneas de cruceros están comenzando a parar en sus propias islas privadas en el Caribe y están estableciendo en algunos destinos sus propios clubes privados para maximizar sus réditos. En

contraposición, las naciones del Caribe que tienen buenos atracaderos e instalaciones de recepción adecuadas, impuestos y cargas portuarias bajas, una amplia gama de atracciones para los visitantes, suficiente cantidad de transporte terrestre de alto nivel y altos niveles de seguridad se están beneficiando claramente del número creciente de paradas de los cruceros.

También hay oportunidades interesantes para los puertos del Caribe que se promueven como puerto de cabecera con líneas de cruceros europeas. Los visitantes europeos suman un diez por ciento de los pasajeros de cruceros que visitan la región y las líneas europeas están preparadas para considerar un destino del Caribe como puerto de cabecera. No obstante el éxito dependerá de la existencia de buenas instalaciones, la suficiente cantidad de transporte aéreo desde Europa y bastantes camas de hotel disponibles para las estadías pre y post crucero para que esto sea viable.

Otras oportunidades también están siendo investigadas. Éstas incluyen el modelo escandinavo mediante el cual servicios combinados de transbordador y carga puedan proporcionar las instalaciones para los visitantes de alta categoría, similares a las existentes en los cruceros más pequeños que funcionan en la costa del Caribe de América Latina que viajan entre los puertos que no estén a más de medio día de distancia. Y otra pero más remota posibilidad yace en la oportunidad de desarrollar cruceros residenciales.

Mientras que la nueva generación de los mega cruceros puede amarrar solamente en un número limitado de puertos, son muchas más las naves pequeñas que continuarán deseando amarrar incluso en los más pequeños puertos del Caribe. Los cruceros se han convertido en una parte permanente de la escena del Caribe. Es probable, en el futuro previsible, que las operaciones de transporte de contenedores y de carga por bulto continúen trabajando lado a lado con las terminales de los cruceros.

A excepción de Trinidad, Venezuela y México, todas las naciones de AEC ahora se preocupan por el enorme incremento reciente en los precios del petróleo que puede dañar seriamente la recuperación económica y los planes para ajustar las economías en preparación para los cambios que vendrán inevitablemente como resultado de la liberalización comercial. La industria del transporte marítimo no es ninguna excepción ya que los transportistas no tienen ninguna alternativa sino que aumentar las tarifas con sobrecargas al combustible o los buques, que en ciertas categorías, cuestan más en la etapa de construcción ya que los precios del acero aumentan.

Lo que emerge de todo esto es que la industria naviera del Caribe debe ahora enfrentarse a tres grandes desafíos: un cambio en la estructura del mercado internacional del transporte marítimo, el continuo costo elevado de la energía y del acero, y el efecto que el proceso de liberalización comercial global tendrá en la competencia, el volumen y la dirección del comercio. ■

Aumentando la capacidad de las embarcaciones, las líneas de cruceros pueden maximizar sus ganancias en contraposición con un mercado del turismo de cruceros del Caribe que se debilita y un incremento en los gastos de operación