

*El sector del transporte de carga internacional de
Cuba y su influencia en el comercio exterior:
principales problemas y perspectivas*

Autores:

*Lic. Zulma Ramírez Cruz
Departamento de Economía
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
Santa Clara – Cuba*

*Lic. Carlos Cabrera Manero
Departamento de Economía
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
Santa Clara – Cuba*

*Lic. Jorge Suárez Martínez
Departamento de Economía
Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas
Santa Clara – Cuba*

Summary

The present thesis approaches matters regarding load transportation in Cuba, its influence in foreign trade, problems and perspectives.

This research includes a review with the aim of shaping a theoretical frame work in this field, approaching the characteristics of merchandise transportation at a global level. The information gathered here is of great usefulness for the analysis of the sector of load transportation in Cuba, which is characterized by the deterioration of its infrastructure due to the effect of the Special Period in the last fifteen years, as well as the economical, commercial and the financial blockade imposed by the United States government.

Furthermore, in chapter # 2 we analyze a series of measures taken by the Cuban Government in order to gradually revive the sector, as well as to set in motion strategic plans contributing to raise the efficiency and lower the costs.

In the process of recovery and development of load transportation, an important role is played by the collaboration with countries in the Latin American area through the Bolivian Alternative of America (ALBA initials in Spanish), "grand-national" projects and the ALBA Bank, and the collaboration with countries from other geographic areas.

Finally, the achievements and deficiencies detected are shown, as well as our recommendations to solve such problems. This should serve as a start point for future assessment.

Resumen

El presente Trabajo de Diploma aborda de forma general lo referente al transporte de carga en Cuba, su influencia en el comercio exterior, problemas y perspectivas.

En el contenido de esta investigación puede verse todo un estudio bibliográfico con el objetivo de conformar el marco teórico, abordando las características a nivel global que tiene el transporte de mercancías. La información recopilada es de gran utilidad para el análisis del sector del transporte de carga en Cuba, donde presenta características que tiene relación con el deterioro de la infraestructura, provocado por el período especial en los últimos quince años y el bloqueo económico, comercial y financiero de EE.UU.

Además se analiza en el capítulo dos una serie de medidas que se han tomado a nivel de país para lograr la reanimación de forma gradual de dicho sector, así como la puesta en marcha de planes estratégicos contribuyendo a elevar en gran medida la eficiencia y disminuir los costos.

En todo este proceso de recuperación y desarrollo del transporte de carga viene a ocupar un papel importante la colaboración con países del área mediante la Alternativa Bolivariana para las Américas, (ALBA), proyectos grannacionales y el banco del ALBA, además de la colaboración con países de otras regiones.

Finalmente se muestran los logros y deficiencias detectadas, así como las recomendaciones para contribuir a la solución de los problemas. Esto servirá de punto de partida para nuevas evaluaciones.

Índice

	Pag.
Introducción	1
Capítulo 1 El Sector del transporte de carga internacional y el comercio exterior: aspectos fundamentales.....	6
1.1 Transporte internacional de mercancías: aspectos fundamentales.....	7
1.1.1 Los Términos del Comercio Internacional, INCOTERMS.....	8
1.1.2 Medios de transportación.....	8
1.1.2.1 Transporte marítimo.....	9
1.1.2.2 Transporte aéreo.....	12
1.1.2.3 Transporte terrestre.....	13
1.1.2.4 El transporte internacional multimodal.....	15
1.2 Empresas transnacionales en el transporte internacional de mercancías...	16
1.3 Situación del transporte internacional de mercancías en la región de América Latina y el Caribe.....	19
1.3. Región caribeña	20
1.4 Desafíos en el transporte internacional de mercancías.....	22
1.5 El sector de transporte de carga internacional en Cuba.....	23
1.5.1 Legislación de Cuba sobre el transporte de carga internacional.....	23
1.5.1.1 Otras regulaciones sobre el transporte internacional de carga vigentes en Cuba.....	24
1.5.2 Condiciones de infraestructura de Cuba en el transporte de Carga internacional	25

1.5.3 Normativas y leyes emitidas por el gobierno de EE. UU en el marco del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto a Cuba.....	26
Capítulo 2 El Transporte de carga internacional de Cuba y su influencia en el comercio exterior	31
2.1 Infraestructura portuaria.....	32
2.1.1 El puerto de La Habana.....	34
2.1.2 Puerto de Cienfuegos.....	35
2.1.3 Puerto de Santiago de Cuba.....	36
2.2. La Flota Mercante Cubana.....	40
2.3. Tráfico de carga internacional.....	41
2.4. Operación puerto-transporte-economía interna.....	42
2.5 Afectaciones en el transporte internacional de carga de Cuba a causa del bloqueo económico y comercial de EE.UU. contra el país.....	44
2.5.1 Transporte aéreo.....	45
2.5.2 Transporte marítimo.....	46
2.5.3. No-reciprocidad en el tráfico marítimo entre Cuba y los EEUU. (Tráfico no equivalente).....	49
2.5.4. Diferencia en precios de importación, relacionada con el costo adicional del financiamiento por riesgo país y gastos adicionales en fletes y seguros por reubicación de mercados	49
2.5.5.Actividad portuaria y de transportación marítima	51
2.5.6.Actividad transitaria	52
Capítulo 3 Perspectivas del sector del transporte de carga internacional en Cuba.....	54

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

3.1. Políticas, planes y proyecciones en el sector de transporte de carga internacional.....	54
3.1.1. La Alternativa Bolivariana para las Américas.....	55
3.1.1.1 Los Proyectos Grannacionales.....	57
3.1.1.2. El Banco del ALBA	61
3.1.2. Cooperación con otros países.....	62
3.1.2.1. América Latina y el Caribe.....	63
3.1.2.2. Otras regiones	64
3.1.2.3. El Banco del Sur.....	67
3.1.3. Estudio, diseño e implementación de un sistema integral de transporte..	68
Conclusiones.....	72
Recomendaciones.....	74
Bibliografía.....	75
Anexos	
Glosario	

Introducción

Cuba es un país de economía abierta en el que el comercio exterior ejerce un fuerte y determinante impacto, generando un alto nivel de dependencia de este tipo de operaciones comerciales. Por ésta razón el país requiere de dinamismo, agilidad y eficiencia en sus operaciones de comercio exterior que genere un mayor impulso de su intercambio comercial, que a su vez repercuta en el desarrollo de la economía y en el beneficio social.

Varios elementos influyen en el buen comportamiento de esta actividad dentro de los que se destacan la transportación de las mercancías. El transporte de carga es uno de los elementos de mayor importancia y efecto en las operaciones de comercio exterior por su incidencia en la coordinación de las operaciones y en el costo final de las mismas. Este sector posee características muy especiales, tiene una gran importancia para el fomento de la economía nacional, su crecimiento debe ser oportuno, ordenado y suficiente, lo cual requiere de una cuidadosa estrategia inversionista que evite el consumo de recursos más allá de lo indispensable para garantizar el desarrollo económico. Además está directamente relacionado con otros elementos que también hacen parte de la cadena de logística como son las actividades e infraestructura portuaria y el almacenamiento de las mercancías.

A nivel internacional, el transporte de mercancías ha crecido en los últimos años muy por encima de las actividades de producción y consumo, producto en parte de los avances tecnológicos en esta materia. La fuerte actividad desarrollada en el transporte de bienes ha conllevado y facilitado un amplio proceso de concentración de las empresas del sector, estas no solamente amplían sus mercados y posiciones en ellos, sino que cada vez es mayor tanto el número de buques y aviones y capacidad de carga que controlan, dando lugar a un proceso de centralización y a un alto grado de control por parte de un grupo cada vez más reducido de corporaciones transnacionales, conllevando a una elevada influencia en la determinación de los precios de los fletes.

En América Latina el buen desempeño del sector se ha visto afectado por la deficiente infraestructura portuaria, la quiebra de las flotas nacionales y la falta de

inversión. Precisamente, en el marco de la aplicación del modelo neoliberal en la región, los gobiernos de estos países privatizaron los puertos o adjudicaron en concesión la administración como operadores directos portuarios a empresas transnacionales en condiciones que facilitan la explotación de esta actividad, ocasionando serios problemas como el despido de una cantidad elevada de trabajadores, con la justificación de superar los problemas del sector.

En el Caribe, cualquier puerto del área está de alguna forma conectado con cualquier otro puerto del mundo. Debido a la elevada competencia en el sector y la posibilidad de hacer uso de diferentes servicios de trasbordo, en la gran mayoría de las transacciones comerciales el usuario tiene más de una opción para transportar sus bienes de importación o exportación, sin embargo los servicios de transportación marítima son insuficientes y cuando existen, dependen en gran medida de las corporaciones transnacionales.

El sector del transporte de carga internacional de Cuba al igual que muchos de los países latino-caribeños padece de problemas que influyen negativamente en el comercio exterior del país, la infraestructura relacionada con el transporte de mercancía está deteriorada y es deficiente. Por otro lado, a diferencia del resto de los países subdesarrollados, Cuba enfrenta un férreo bloqueo económico, comercial y financiero que ha influido en el incremento de los fletes y en el desarrollo del sector, además, la caída del campo socialista y el periodo especial producido en el país a causa de éste, terminó por colapsar el sector en la década de los 90. Estos aspectos influyen en el comercio exterior de la Isla aumentando los costos de las operaciones debido a incrementos en las tarifas de los fletes, el abarrotamiento de las mercancías en los puertos, las demoras en la entrega de los contenedores entre otros aspectos relacionados directa o indirectamente con el transporte de mercancías de origen o con destino internacional.

Sin embargo, el Gobierno Cubano ha implementado una serie de inversiones en varios factores con el objetivo de reanimar el sector, los puertos, los almacenes, el transporte de contenedores, los buques y la maquinaria auxiliar han sido objeto de cuantiosas inversiones.

A pesar de estas medidas. El transporte de carga internacional en Cuba no es lo suficientemente eficiente, ni cuenta con los recursos técnicos y financieros necesarios para desempeñarse adecuadamente, repercutiendo en un comportamiento más eficaz de su comercio exterior. Varias alternativas se presentan hoy en el escenario que pueden ser aprovechadas por el país para lograr los objetivos en esta materia, dentro de los que se destaca la Alternativa Bolivariana para las Américas, ALBA.

Teniendo en cuenta los elementos anteriormente mencionados, planteamos como problema científico la siguiente interrogante:

¿Cuáles son los principales problemas y perspectivas del sector del transporte de carga internacional en Cuba y su influencia en el comercio exterior?

Así mismo, el objetivo general de la investigación es el siguiente:

Determinar los principales problemas y perspectivas del sector del transporte de carga internacional en Cuba y su influencia en el comercio exterior.

Para el desarrollo de la investigación pretendemos dar respuesta a una serie de objetivos específicos los que contribuirán al logro del objetivo general:

- Caracterizar el sector del transporte de mercancías vinculadas al comercio exterior.
- Explicar el papel de las empresas transnacionales en el sector del transporte de mercancías vinculadas al comercio exterior.
- Caracterizar el sector del transporte de carga internacional en Cuba.
- Determinar los efectos del bloqueo económico, comercial y financiero de Estados Unidos impuesto a Cuba en el sector del transporte de carga internacional del país.
- Determinar los efectos de las condiciones del sector del transporte de carga internacional de Cuba en su comercio exterior.
- Establecer alternativas que contribuyan a la reanimación y desarrollo del sector del transporte de carga internacional de Cuba.

Por tanto hemos formulado la siguiente hipótesis de investigación:

El sector del transporte de carga internacional de Cuba se ha visto afectado por la deteriorada y deficiente infraestructura del país vinculada a sus operaciones comerciales internacionales y por el bloqueo impuesto por Estados Unidos influyendo negativamente en su comercio exterior. La integración tipo ALBA y la cooperación con otros países contribuye a la solución de estos problemas beneficiando el desarrollo socioeconómico nacional.

Estructura de la investigación

La investigación está compuesta por tres capítulos en donde se tratan los objetivos propuestos. En el primer capítulo se expone lo relacionado con los aspectos fundamentales del sector del transporte de carga internacional refiriéndose a los componentes fundamentales y los diferentes medios de transportación y su situación actual a nivel mundial. De la misma manera se analiza el lugar y papel de las empresas transnacionales en el sector, y la situación de éste en América Latina y el Caribe. Finalmente, se presentan las características generales del transporte de carga en Cuba señalando algunos aspectos como las condiciones de infraestructura, la legislación relacionada con esta actividad y las normativas emitidas por Estados Unidos en el marco del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto al país.

En el segundo capítulo, se aborda de forma más profunda la situación actual del sector del transporte de carga internacional en Cuba haciendo referencia a las consecuencias del periodo especial y el bloqueo de Estados Unidos en las condiciones de la infraestructura portuaria del país, la flota mercante, el tráfico de carga internacional y los efectos de estos factores en su comercio exterior. También se estudian algunos programas de inversión y recuperación del sector implementados por el Gobierno Nacional y los avances logrados.

En el tercer capítulo y final, se trata las políticas, planes y proyecciones del país en el sector del transporte de carga internacional, se valoran y analizan las oportunidades que ofrece la integración de nuevo tipo, específicamente el ALBA, para la reanimación y recuperación del sector y el papel de la cooperación con otros países tanto de la región Latino-caribeña como fuera de ella.

Metodología

La investigación se realizó utilizando el método teórico a través del análisis y síntesis y lo lógico e histórico del sector del transporte de mercancías en el comercio internacional y en el comercio exterior de Cuba; y a través de la inducción con la recopilación de datos y el método empírico a través del análisis de documentos que nos proporcionaron la información necesaria para la investigación.

Capítulo 1. El Sector del transporte de carga internacional y el comercio exterior: aspectos fundamentales

El comercio exterior es una actividad económica de gran relevancia para la consecución, por cada país, de la reproducción de la economía nacional. Es considerada una actividad que actúa como motor impulsor del desarrollo económico de un país, cuya importancia está dada por las funciones más generales que cumple a saber:

- la realización de las mercancías y los servicios productivos
- el cambio en la composición material del producto disponible
- la mejor distribución de la Renta Nacional entre acumulación y consumo¹

Conviene en este caso diferenciar comercio exterior de comercio internacional en la medida que los dos están estrechamente relacionados. Mientras que el primero se refiere a un determinado sector de la actividad económica de cada país, el segundo señala al comercio de los bienes y servicios que se desarrolla entre los países a nivel de la economía mundial o sea al comercio entre naciones, se compone de toda la red de intercambios a escala mundial formada por el conjunto del comercio exterior de todos los países².

El comercio exterior es por excelencia un factor de crecimiento de cualquier economía nacional según sea su comportamiento y en este a su vez influyen toda una serie de aspectos en mayor o menor grado. La política comercial, la infraestructura, la logística, el transporte, son elementos que inciden significativamente en la eficiencia y dinamismo de las operaciones de comercio exterior.

El transporte internacional de mercancías tiene un papel fundamental y estratégico en las operaciones de comercio exterior, las condiciones de la infraestructura, la maquinaria, los equipos y la eficiencia vinculados a esta actividad influyen en el comportamiento del intercambio comercial de un país.

¹ Colectivo de Autores: "Economía Internacional" Tomo 1. Editorial Félix Varela, La Habana. 2004 p. 110

² Idem. p. 111

1.1 Transporte internacional de mercancías: aspectos fundamentales

El transporte de mercancías, que es parte de la denominada logística de comercio internacional, juega un papel fundamental en el comercio exterior. A medida que se disponga de mecanismos más eficientes de transporte y de una infraestructura adecuada para este, se agilizarán las actividades comerciales de carácter internacional, y su producto y relaciones con socios internacionales aumentarán.

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, estos han ganado importancia como factor que influye sobre la competitividad de las exportaciones, en comparación con los aranceles. Dentro del precio final de un producto, el componente del transporte 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.

El transporte de mercancías cuenta con varios componentes esenciales para lograr un mejor desempeño, entre ellos podemos citar:

- La infraestructura, en la cual se incluyen las vías naturales o artificiales (ríos, lagos, océanos, espacio aéreo, rieles, carreteras) y las terminales.
- Las operaciones, compuestas por los modos de movilización que pueden ser unimodal o multimodal, es decir que involucra más de un medio de transporte, las unidades de operación (vagones, camiones, barco, aviones) y operadores de unidades.
- Los servicios que incluyen tanto a los proveedores individuales como corporativos (transportistas, conferencias navieras o aéreas) y los usuarios individuales o corporativos (importadores, exportadores, comercializadores o consejos de usuarios).

1.1.1 Los Términos del Comercio Internacional, INCOTERMS

Otro de los elementos a tener en cuenta al estudiar el transporte de mercancías en el comercio exterior son los términos INCOTERMS. Estos son términos de negociación que fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional para establecer las responsabilidades y obligaciones del comprador y del vendedor en una compraventa internacional, tiene que ver con el suministro de la mercancía, el medio de transporte a utilizar, las licencias, las autorizaciones, las formalidades aduaneras y las responsabilidades en los países de origen y destino. Los términos FOB, freight on board y CIF, cost, insurance and freight, describen los contratos de compraventa más usuales en el comercio internacional. (Ver Anexo No. 1)

1.1.2 Medios de transportación

Otro aspecto importante a analizar es sin dudas los medios y las vías de transportación de mercancías. Un envío internacional puede necesitar uno u otro medio de transporte según lo requiera el producto o conjuntamente utilizar más de uno. Según la Dra. Lilia M. del Carmen Calderón cada uno de los medios de transporte de carga desempeña un papel fundamental en la facilitación de la distribución de los productos, según sea el medio de transporte será la vía a utilizar ya sea marítima, terrestre o aérea, y en ocasiones se combinan estas vías para el traslado de un mismo producto.

Los servicios aéreos y marítimos realizan gran parte del transporte de mercancía a nivel internacional. En cambio, los camiones y el ferrocarril son los medios predominantes de transporte para distancias más cortas y sirven de enlace entre las líneas principales de transporte con los puntos locales de origen y destino, además de la transportación de mercancías entre países que presentan fronteras terrestres. Las transnacionales dominan el servicio de contenedores y de fletes a escala internacional.

1.1.2.1 Transporte marítimo

En la actualidad el medio de transporte más utilizado en el comercio internacional es el marítimo, se estima que alrededor de un 80 a un 90 % del comercio que se realiza entre países es a través de esta forma. Según estimados el volumen de tráfico marítimo mundial alcanza unos 5.000 millones de toneladas y se mueve en una flota de 30.000 buques. Asimismo, hoy en día operan unos 2.300 buques porta contenedores en el mundo con una capacidad total de 4 millones de TEUS³. El segmento de buques mayores a 2,000 TEUS de capacidad ha pasado de representar cerca del 17% de la capacidad de la flota en 1985 a ocupar en la actualidad más del 60%.

El crecimiento del tráfico mundial de contenedores ha ido a la par de una mayor concentración empresarial, hasta el punto que mientras en 1981 los 20 principales operadores mundiales sólo acumulaban el 32% de la capacidad total de la flota, actualmente ya superan el 50% y operan integrados en seis alianzas estratégicas, esto es reflejo de una dominación cada vez mayor de las transnacionales y de su hegemonía en este sector, por lo cual gran parte de los movimientos de mercancía tienen que realizarse a través de estas empresas, lo que les posibilita ajustar precios y condiciones a su manera y para su mayor beneficio.⁴

Al analizar el transporte marítimo se requiere hacer mención a los sistemas portuarios por su significado a la hora de establecer costos por el concepto de transporte de mercancía por este medio. Se plantea que un puerto debe contar con un grupo de variables para ser competitivo internacionalmente, entre estas podemos establecer la eficiencia, frecuencia de embarques, adecuada infraestructura, localización, velocidad de respuesta a necesidades de los usuarios, capacidad de reacción y reputación. De todas ellas la mayoría de los analistas plantean que la eficiencia es la de mayor impacto, la eficiencia portuaria se refleja en la rapidez y facilidad con que se brindan los servicios, en el tiempo de retorno de los buques y en

³ unidad de medida utilizada para contabilizar homogéneamente las distintas clases de contenedores, equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁴Calderón, Lilia M.: "Transporte internacional", documento en versión electrónica encontrado en www.ar.geocities.com/doctoracalderon/Unidad3.doc en línea enero de 2008.

la permanencia de la carga en el puerto, entre mayor sea el tiempo de permanencia de un buque en el muelle, mayor es el costo que el buque debe pagar, este mayor costo se traslada a los fletadores en términos de mayores tarifas y mayor tiempo para el cargue de mercancía.

El desempeño operativo de un puerto generalmente es medido en términos de la velocidad con que se despacha un buque, la tasa a la cual es manejada la carga y la duración de la mercancía en puerto, ya sea tiempo previo a su embarque o posterior a su desembarque o descargue. También es importante destacar que cada vez las embarcaciones y navíos son de una mayor dimensión, los barcos de más tonelaje y calado necesitan instalaciones portuarias más amplias y canales más profundos, esto puede obligar a los países o grupos de países a establecer normas de desarrollo portuario y reglamentos que dispongan la ampliación racional y eficaz de la infraestructura portuaria con el objeto de utilizar los recursos disponibles de la forma más económica. Los sistemas portuarios deben estar acorde a los parámetros internacionales para lograr ser más competitivos y eficientes e incurrir en menores costos pero, al mismo tiempo, atenerse a normas ambientales y de seguridad.

Según el estudio realizado por Ricardo J. Sánchez sobre los puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe, los costos del transporte marítimo de mercancías han experimentado alzas en los últimos años ocasionadas principalmente por dos aspectos a saber:

- a.) desajustes entre la oferta y la demanda de este
- b.) alza de los costos en los seguros, el combustible, el fletamento de buques por tiempo y los precios de adquisición de naves nuevas o usadas⁵.

El primer aspecto es causado por un aumento cada vez mayor de las producciones mercantiles, a lo cual muchas veces la oferta de buques y fletes no puede responder trayendo consigo un aumento desmedido de los costos del transporte marítimo de mercancías, existe además una falta de simultaneidad de la producción, cuando existe una baja demanda de transporte marítimo, los precios de este disminuyen al

⁵ Sánchez, Ricardo J.: "Puertos y transporte marítimo en América latina y el Caribe, un análisis de su desempeño reciente", *United Nations Publications*, 2005.

igual que la cantidad, en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desgusarse más cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo más servicios de transporte, la oferta en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte no está en condiciones de responder rápidamente, los costos de los fletes suben de una forma desmedida al no poder dar respuesta a la demanda requerida por parte de los productores mercantiles.

El segundo elemento, es la evidencia de incrementos de costos críticos para la actividad marítima, ya que los precios de los nuevos buques usados o por construir, como así también el valor de los arriendos de buques por tiempo, el combustible marino y los seguros, experimentaron importantes alzas. Asimismo se produjo la implementación progresiva de nuevas medidas de seguridad y protección portuaria y marítima, que implicaron nuevos costos. Los precios de construcción de buques de transporte de contenedores aumentaron, dependiendo de su tamaño y características. Los graneleros, de gran importancia para las exportaciones de América Latina, han aumentado de precio de una manera excesiva.

Los costos de fletamento por tiempo de buques porta-contenedores tuvieron un alza continua en el último quinquenio. Los arriendos de graneleros tuvieron un aumento adicional continuo. También en el mercado de barcos para transporte de graneles líquidos de petróleo y derivados, se verificaron importantes aumentos de precios, tanto de construcción como de arriendo. De manera similar, los precios de los seguros y el combustible tuvieron un comportamiento alcista, ligado a las características de los mercados y a las condiciones generales, como por ejemplo los conflictos armados. Los seguros han aumentado hasta un 50%, mientras que los combustibles siguieron el comportamiento del petróleo, el cual ha registrado los mayores precios de su historia.

Como consecuencia de la acción conjunta de estos elementos, los desajustes entre oferta y demanda y los aumentos de los insumos de la actividad, los fletes crecieron espectacularmente desde inicios del 2003. Solamente considerando el período hasta finales del 2003, los fletes para contenedores habían incrementado sus costos entre 18% y 30% en América Latina y hasta un 27% en las rutas principales del comercio,

comportamiento que se mantiene hasta la actualidad, otros como los fletes para el transporte no regular de cargas secas tuvieron un comportamiento todavía más extremo, sin antecedentes históricos.⁶

1.1.2.2 Transporte aéreo

Tal vez ningún otro medio de transporte ha crecido a escala mundial tanto como la aviación. El desarrollo de los servicios aéreos de carga y paquetes express, esenciales para el funcionamiento de la economía mundial, constituye un excelente ejemplo de la forma en que el transporte puede influir en el desarrollo económico. La rapidez de los servicios aéreos ha permitido a las compañías sustituir los grandes y costosos inventarios del pasado por inventarios reducidos, entregas sin demora y servicios por encargo. Los acuerdos de cielos abiertos, así como otros acuerdos de liberalización dirigidos concretamente a los servicios de carga, han eliminado muchas de las restricciones que impedían a las líneas aéreas ofrecer servicios flexibles y eficaces en función del costo, en respuesta a los nuevos movimientos del tráfico. A raíz de la liberalización de la industria aérea de Estados Unidos, un número cada vez mayor de compañías empezó a prestar servicios a los mercados internacionales desde muchos más puntos de origen y destino. La creciente competencia de las compañías aéreas ha provocado la privatización de una serie de aerolíneas extranjeras. Cerca de 75 % de la industria del transporte aéreo mundial está ahora bajo control privado, predominando el dominio de las transnacionales que acaparan las mayores ganancias y convenian para fijar precios con los cuales beneficiarse aun más.

Determinados rasgos de la economía actual, como son la globalización o el propio desarrollo acelerado del comercio electrónico, están sirviendo de estímulo e impulso para que el transporte aéreo de mercancías desempeñe un papel estratégico creciente en el desarrollo eficiente de la actividad económica. El transporte aéreo nunca debe ser descartado por razones de costos. Si bien las tarifas del transporte aéreo son más altas que las marítimas, una evaluación general del costo total de distribución puede mostrar que en ocasiones es más conveniente la alternativa

⁶ Sánchez, Ricardo J: op. Cit.

aérea, especialmente cuando se trata de productos de alto valor agregado, el transporte aéreo presenta ventajas frente a otros medios de transportación que logran que incurra en menores gastos, entre ellos podemos citar el menor costo de embalaje debido al tratamiento y manipuleo con que se maneja la carga aérea, por lo que no es necesario utilizar embalajes costosos, al no utilizar embalajes pesados se obtiene una significativa reducción en el peso bruto y, por consiguiente, un menor costo de flete, la rapidez en la entrega que es una característica propia del medio, evita la utilización de otros medios terrestres, abaratando de esta forma los costos totales del flete, en contraste con el transporte marítimo, donde los gastos de puerto como el remolque, el pilotaje, el dragado, etc., son muy altos, en el aéreo son prácticamente inexistentes, trasladándose este beneficio a los fletes, el riesgo general del transporte aéreo de cargas es menor que en los otros tipos de transportes, por lo que las primas de seguros que se aplican son considerablemente más bajas, con la fluidez que el transporte aéreo de cargas impone a sus servicios, se reducen al mínimo los tiempos de almacenaje, con el ahorro consiguiente.

Dadas estas características el transporte aéreo de mercancías es ideal para mercadería perecedera; animales; productos químicos y farmacéuticos; productos electrónicos, de computación y telecomunicaciones; productos de alto valor agregado; productos delicados que deben ser transportados con cuidado entre otros.

1.1.2.3 Transporte terrestre

El transporte por carretera y ferrocarril cumple una función principal, llevar productos de sus puntos de origen a centros de distribución, donde se les unifica para su transporte a larga distancia o su distribución a los puntos finales de entrega. La integración económica regional, le da una importancia cada vez mayor al transporte internacional por carretera.

Los ferrocarriles ya tienen alcance intercontinental, aunque sus vías se detengan a la orilla de los océanos. Representan componentes importantes del sistema de transporte mundial de carga intermodal, y sirven para complementar los modos de transporte por agua, tierra y aire. Más aún, la tecnología ferroviaria moderna ofrece la promesa de que los ferrocarriles sean aún más valiosos en el futuro, a medida que

los usuarios de transporte de mercancía en todo el mundo exijan más y más velocidad, confiabilidad, capacidad y eficiencia. En los últimos 20 años la mayoría de las naciones han privatizado sus sistemas nacionales o los han colocado sobre una base comercial y han permitido la competencia entre compañías ferroviarias privadas que usan líneas de propiedad del estado.

El transporte ferroviario es adecuado para grandes envíos de vagón completo a mercado limítrofes, permite transportar grandes tonelajes en largos recorridos, sus servicios son regulares, con itinerarios determinados, presenta una facilidad de seguimiento de la carga y permite transportar una gran variedad de tipos de mercadería, presenta un bajo índice de siniestralidad.

Por su parte el transporte internacional por carretera es de gran importancia, es poco complejo y de fácil acceso para cualquier usuario y es el que permite la existencia del concepto "puerta a puerta". Las características más destacadas del transporte por carretera son su simplicidad, versatilidad y flexibilidad, pues permite el transporte de prácticamente cualquier tipo de mercadería, desde el lugar de producción o almacenaje hasta el de producción o consumo, de forma rápida y relativamente económica. Se puede disponer de muchos tipos de vehículos, que se adecuan a las características de la mercadería a transportar y al viaje a realizar.

En el futuro, se espera un aumento de la demanda tanto de los transportes internacionales a larga distancia como de los servicios locales de distribución, y también se prevé una intensificación de los problemas de congestión, desgaste de carreteras y retrasos en los cruces de fronteras. Será necesario invertir en nuevas tecnologías para controlar los costos y mejorar los servicios. Sin embargo, las soluciones tecnológicas pueden no ser apropiadas si no van acompañadas de un aumento simultáneo de incentivos al transporte por ferrocarril e inversiones en infraestructura de las vías férreas. Los reglamentos de operación y los mecanismos de financiamiento también se deberán adaptar a las nuevas condiciones del mercado.

1.1.2.4 El transporte internacional multimodal

A diferencia del transporte sucesivo, donde se utilizan varias veces el mismo medio de transporte (unimodal), el transporte multimodal se ejecuta mediante dos o más modos de transporte y es entendido como una sola operación jurídica continuada. Los trasbordos multimodales generalmente tienen lugar en los aeropuertos, las estaciones de tren y los puertos⁷.

El transporte multimodalidad es, por tanto, un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno. Su naturaleza apunta a la reducción de los costos del traslado de mercancías asignando eficientemente los distintos medios de transporte en relación a las fortalezas y debilidades de cada uno de ellos. Por lo tanto, su uso asegura el crecimiento económico y, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible.

El uso de transporte multimodal es hoy una tendencia generalizada a nivel mundial. Uno de los modos de transporte multimodales que más ha contribuido a la reducción de los costos de la cadena de comercialización es el marítimo. Los cambios experimentados en la industria naviera en las últimas tres décadas revolucionaron el transporte a nivel mundial. No solo en lo relativo a la introducción de los contenedores sino también a la construcción de grandes buques para el transporte de materias primas. La producción de buques de gran tamaño potencia la eficacia de los sistemas multimodales de transporte ya que permite reducir los costos en uno de los modos que tradicionalmente encarecían la cadena logística, es decir, el transporte marítimo.

En el transporte marítimo encontramos los conocimientos de embarque para transporte combinado, que incorporan trayectos adicionales al marítimo, bien terrestre, por ferrocarril y carretera, bien fluviales.

En el transporte aéreo encontramos los transportes marítimos-aéreos. Así, se realiza un primer trayecto marítimo hasta un punto intermedio para a continuación pasar las mercancías al modo aéreo aprovechando el bajo nivel de cargas y fletes aéreos

⁷ Calderón, Lilia M.: op. Cit.

desde esos puntos. El precio final es superior al marítimo pero sustancialmente inferior al aéreo, y el tiempo de tránsito es intermedio.

1.2 Empresas transnacionales en el transporte internacional de mercancías

A lo largo de los últimos treinta años, las empresas transnacionales han adquirido un poder sin precedentes. Sus actividades constituyen un fenómeno de la sociedad contemporánea de enorme trascendencia y plantean problemas económicos, financieros, jurídicos, sociales y de derechos humanos específicos a los que tienen que enfrentarse organizaciones populares y movimientos sociales de todo el mundo. Las transnacionales son entidades jurídicas de derecho privado con una implantación territorial múltiple pero con un centro único para las decisiones estratégicas. Pueden funcionar con una sociedad madre y filiales, constituir grupos en un mismo sector de actividad, formar conglomerados o coaliciones con actividades diversas, unificar mediante fusiones o absorciones o constituir conjuntos financieros. Estos últimos poseen solamente un capital financiero en acciones con el cual controlan empresas o grupos de empresas. En todos los casos, las decisiones más importantes están centralizadas. El proceso de globalización y transnacionalización de mercados esta absorbiendo cada vez más el sector del transporte internacional de mercancía, grandes consorcios internacionales controlan de una forma masiva prácticamente todo el sector sin dar oportunidad al surgimiento de nuevas empresas por la fuerte competencia que representan. Son estas transnacionales las que ponen "las reglas del juego", las que establecen mercados, precios, cuotas, vías y las que se llevan las mayores ganancias.

El sector del transporte internacional de carga no es la excepción a esta situación. El transporte aéreo es uno de los casos límite, por ser un oligopolio, cuyas empresas líderes operan estrategias globales de competencia, basadas en el uso intensivo de recursos de la frontera tecnológica, siendo al mismo tiempo, fuertemente protegidas en sus respectivos mercados domésticos. En Estados Unidos, por ejemplo, la participación extranjera en el capital votante de las empresas domésticas se limita al 25%. El mercado local, que duplicó su tamaño en los últimos 20 años, es reservado a las empresas nacionales, que sólo pueden emplear a extranjeros en sus líneas

internacionales. Además, el “Fly America Act” les asegura la reserva adicional del transporte de cargas y de pasajeros, costado con recursos públicos. En base a esos privilegios y al diversificado conjunto de acuerdos bilaterales firmados por Estados Unidos, las empresas aéreas con sede en ese país controlan actualmente cerca del 50% del mercado internacional de pasajeros y el 43% de los fletes internacionales. En el transporte marítimo, los patrones de protección son aun más restrictivos. Tal como en diversos países, este sector funciona como un cártel legalmente establecido en los Estados Unidos, exento de la legislación anti-trust, bajo el mando de la Federal Maritime Commission (FMC), cuyas atribuciones incluyen la fijación de precios a través de las llamadas “conferencias de fletes”, distribución de fracciones de mercados y fiscalización de la conducta de los miembros del cártel en el país y en el exterior. En el sector de cabotaje, que genera empleo para cerca de 124 mil personas, está vedada cualquier especie de competencia externa: el transporte de carga entre dos puertos americanos, aun cuando incluya escalas en puertos extranjeros, sólo puede hacerse mediante navíos construidos en los Estados Unidos, cuyos propietarios y operadores sean empresas con por lo menos el 75% de capitales nacionales, y cuya tripulación esté integrada exclusivamente por ciudadanos norteamericanos. Con excepción del origen del navío, estas reglas también se aplican a la flota con bandera americana usada en el transporte internacional. Como esta norma implica costos elevados para los armadores, la mayor parte del comercio internacional de los Estados Unidos es transportada por navíos con bandera extranjera, aunque los propietarios sean empresas americanas. Aunque el proteccionismo en el sector de transporte resulte en gran medida de la tradición y de intereses establecidos, la imposición de obstáculos institucionales a la entrada de nuevos competidores afianza cada vez más la apropiación de este sector por parte de las transnacionales.⁸

La fuerte actividad desarrollada en el transporte marítimo ha conllevado y facilitado un amplio proceso de concentración de las compañías navieras. Estas no solamente amplían su mercado y posiciones en él, sino que cada vez es mayor tanto el número

⁸ Tavares, José: “La integración latinoamericana en la primera década del milenio”, documento en versión electrónica encontrado en www.dttc.oas.org/TRADE/STAFF_ARTICLE/tav00_integ_s.asp en línea enero de 2008.

de buques y de la capacidad de cargas que controla, dando lugar a un proceso de centralización acusado y a un mayor control por parte de un grupo cada vez más reducido de compañías.

Los primeros diez operadores marítimos mundiales controlan cerca de 4 millones de TEUS, equivalente a 52,1 % del total mundial que sumados a los 27,4 % que controlan los quince operadores siguientes dan como resultado un control del 79,5 % de los TEUS movidos a nivel mundial por parte de los 25 principales operadores marítimos. También se hace cada vez mayor la concentración por parte de estos operadores marítimos, cada año los primeros operadores obtienen mayor número de barcos con mayor capacidad marítima.⁹ (Ver anexo No. 2)

Otra característica es la movilidad que no solo se refiere a las decisiones empresariales que permiten ganar cuota de mercado y aumentar su capacidad de carga, sino al amplio proceso de fusiones y adquisiciones experimentado en el último decenio lo cual lleva consigo la unión de varios consorcios para fortalecerse aún más, tener mayor cuota de mercado y ganancias, reforzando sus niveles de concentración y centralización de actividades.

Estas grandes empresas navieras además de mover sus propias unidades también fletan y controlan otras embarcaciones que forman parte de su amplia red de disponibilidad de carga para asegurar las frecuencias y la fiabilidad de sus rutas y servicios. Ello suponen que incrementan su grado de control del mercado y por tanto aseguran una amplia oferta que asocian a las empresas ubicadas en las proximidades del hub marítimo¹⁰.

Este amplio proceso de juego de las fuerzas del mercado, aprovechando las economías de escala, la dinámica de los fletes y las relaciones en torno a la sobrecapacidad de flota, alimentan las alianzas marítimas entre compañías. No es menos cierto, por lo tanto la conformación de varias alianzas con el objetivo de reducir costos y aprovechar las sinergias entre las propias compañías a la hora de

⁹ González Laxe, Fernando: “Efectos del proceso de especialización en el transporte marítimo”, documento en versión electrónica encontrado en www.ejournal.unam.mx/ecu/ecunam11/ECU001100006.pdf en línea enero de 2008.

¹⁰ Lugares portuarios en los que se realizan numerosos transbordos mar-mar

planear las frecuencias y los sentidos de las rutas. Forman grandes consorcios de transporte marítimo y con una orientación multimodal ofertando servicios de transporte puerta a puerta.

1.3 Situación del transporte internacional de mercancías en la región de América Latina y el Caribe

La región de América Latina no está exenta de los cambios experimentados en el transporte de mercancías a nivel internacional, sino por el contrario, la situación es similar al panorama internacional. Podemos decir que en esta región repercuten de una forma no muy positiva en ocasiones estos cambios y se hacen sentir con más fuerza, esto se experimenta principalmente en el sector marítimo, el cual trae consigo últimamente desajustes entre la demanda y la oferta, provocada por la retracción de la última y un crecimiento sostenido de la primera, crecimiento de los costos de seguro, combustible, buques y fletes por tiempo, por tales motivos se han registrado alzas generalizadas de los fletes y escasez de servicios en algunas regiones sin antecedentes.

La región se ha caracterizado por llevar a cabo una serie de reformas en el área portuaria en los últimos años relacionadas con cambios en la operación y propiedad portuaria generando importantes efectos, tanto en una mayor competencia entre puertos como en el aumento de la competitividad de los países y las regiones.

En este contexto, con relación a los puertos de acceso público, se produjo una transformación en la que la principal característica fue la incorporación de los particulares como operadores directos de los terminales portuarios, provocando un proceso de importantes inversiones. El panorama de los puertos de la región está dividido en cuatro grupos:

- Aquellos con participación de privados en los principales puertos;
- Los que están avanzando hacia el primer grupo;
- Los que se incorporaron parcialmente al sector privado;
- Los que mantienen el esquema de propiedad y gestión públicas.

Dentro del primer grupo se encuentran hoy 10 países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, México, Panamá, Paraguay y Uruguay), en los cuales se concesionaron los puertos públicos, con participación de capitales internacionales, en menor cuantía, y/o se promovió la formación de puertos privados de servicio abierto al público.¹¹

Dadas las 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. (Anexo No 3)

1.3.1 Región caribeña

Sea tanto por líneas directas, servicios con trasbordo 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 trasbordo, 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.

Para las economías del Caribe, que son relativamente pequeñas y abiertas, cualquier ahorro que se logre en el costo del transporte, se transformará en un beneficio propio, sin embargo 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 (CARICOM) representan el doble del promedio mundial. En general, los principales factores que determinan el costo del transporte marítimo son

¹¹ CEPAL: “Puertos y Transporte marítimo en América Latina y el Caribe”. P. 18, 2004

el tipo de carga, por ejemplo 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. Los servicios de transportación marítima en el Caribe son insuficientes y cuando existen, dependen en gran medida de las multinacionales extranjeras, Cuba es una excepción pues en la actualidad se prestan servicios de transportación y auxiliares en el área. Estos servicios se ven completados por las vinculaciones creadas con navieras internacionales que arriban a puertos cubanos o realizan transbordos en puertos de la región.

En cuanto al comercio contenedorizado, en promedio, las importaciones son tres veces mayores que las exportaciones, 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. 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.

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.

Es poco lo que el sector público hace para reducir los costos de 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.

La situación es diferente en el caso de los puertos. Allí son sobre todo los propios países que deberían avanzar más con la introducción de tecnologías de telecomunicación e informática (telemática). 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. 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.

1.4 Desafíos en el transporte internacional de mercancías

Los países en vías de desarrollo dependen cada vez más del transporte internacional, la calidad de la infraestructura nacional de este sector y el acceso a las comunicaciones para mantener su economía, por su parte los países desarrollados mejoran cada día sus redes de transportación y comunicación. Para mantener su competitividad es necesario que los países mejoren el rendimiento de sus sistemas de transporte ante un desarrollo voraz del comercio internacional, de otra manera quedarían rezagados y serían poco competitivos frente al panorama económico mundial que se les presenta.

El crecimiento de las economías, principalmente de los países desarrollados, ha aumentado las cantidades y modalidades de carga y ha requerido de avances en los servicios de transporte de mercancía. Cada vez aumentan más las empresas industriales internacionalmente, las transnacionales han establecido centros de producción en todo el mundo y requieren de medios de transporte para trasladar estas producciones masivas a los mercados mundiales.

Se piensa que dentro de unas décadas la producción económica mundial aumente de manera estrepitosa, lo cual puede sobrecargar peligrosamente los sistemas de transporte de mercancías, y elevar sus costos mucho más que en la actualidad.

1.5 El sector de transporte de carga internacional en Cuba

Siendo el transporte de mercancía uno de los elementos de mayor importancia en las operaciones de comercio exterior por su incidencia en la coordinación de las operaciones y en el costo final de la misma, el país requiere de dinamismo, agilidad y eficiencia en este tipo de operaciones que genere un mayor impulso de su intercambio comercial que repercuta en el desarrollo de su economía y en el beneficio social.

Sin embargo el transporte internacional de bienes del país presenta varias dificultades que afectan su dinamismo provocadas principalmente por el bloqueo comercial, económico y financiero impuesto por los EE.UU. y por la deficiente infraestructura nacional relacionada con estas operaciones lo que finalmente repercute en el costo final de cada operación comercial.

1.5.1 Legislación de Cuba sobre el transporte de carga internacional

Las transformaciones económicas ocurridas en Cuba durante estos 30 años y los recientes cambios en las relaciones comerciales con la creación de sociedades mercantiles, la admisión de representaciones e inversiones extranjeras [...] requieren de un proceso de perfeccionamiento de las Normativas Aduaneras para brindar las facilidades necesarias y la adecuada comprensión de las regulaciones establecidas.¹²

Estos es lo que plantea en su comienzo el Decreto Ley No 162, conocido como Ley de Aduanas, esta ley establecida en 1996 deroga la antigua Ley de procedimiento aduanal y reglamento instaurada en el año 1963 por motivos como lo anteriormente planteado, consta de 233 artículos, y como plantea en el artículo No1:

¹² Decreto Ley No. 163 de la República de Cuba

El Decreto Ley de Aduanas tiene como objetivo regular el control aduanero aplicado a la entrada, el tránsito, el cabotaje, el transbordo, el depósito y la salida del territorio nacional de mercancías, viajeros y sus equipajes.

Esta es sin dudas la legislación más importante con respecto al comercio internacional de mercancía establecida en nuestro país y regula este proceder en Cuba.

Contempla todos los regímenes aduaneros recogidos en la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto) y ofrece garantías a partir de procedimientos ágiles y transparentes para el transporte internacional de mercancías.

1.5.1.1 Otras regulaciones vigentes en Cuba sobre el transporte internacional de carga

- **Ley 1312/76 del 20/09/1976 Ley de Migración:** Relaciona los documentos que se requieren para la entrada y salida del país por vía marítima o aérea. Establece los requisitos o trámites dispuestos para la inspección y el despacho aduanal que debe cumplir la empresa transportadora marítima o aérea al arribar al territorio nacional. Deroga el Título II del Decreto 358/44 y la Ley 1034/62.
- **Ley 59 del 16/07/1987 Código Civil:** Tiene un carácter supletorio con relación a la legislación especial relativa a los buques. Con este carácter establece plazos de prescripción, extensión de la responsabilidad de los porteadores, alcance de la responsabilidad derivada del transporte de cargas peligrosas y otras actividades que generan riesgos.
- **Decreto Ley 67/83 De la Organización de la Administración Central del Estado:** En su artículo 82 establece que el Ministerio del Transporte (MITRANS) es el encargado de dirigir, ejecutar y controlar la aplicación de la política del Estado y del Gobierno en cuanto al transporte fluvial, terrestre, marítimo y aéreo, sus servicios auxiliares y conexos y la navegación civil marítima y aérea, normar y controlar la explotación y actividades de los puertos, aeropuertos, vías férreas, autopistas y

carreteras, así como ejercer las funciones de inspección y control estatal en el transporte.

- **Proclama 78 del 06/05/1978 Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque, (Reglas de La Haya):** Adoptado en Bruselas el 25/08/1924. Contiene las obligaciones de las partes de un Contrato de Transporte Marítimo de mercancías. Cuba se adhiere al mismo el 25/07/1977 con la reserva de que los términos del Convenio no serán de aplicación para la navegación de cabotaje nacional.
- **Decreto 1653/57 del 13/06/1957** Pone en vigor el Reglamento para la manipulación de mercancías transportadas por el sistema de ferries y seatrains.
- **Resolución 65/97 del 18/02/1997 del MITRANS:** Implementa el **Código de Prácticas de Seguridad para la Estiba** y la Sujeción de la Carga en su forma enmendada en los puntos buques y aguas jurisdiccionales.
- **Resolución 213/96 del 16/12/1996 del MITRANS Reglamento para la prestación de servicios portuarios:** Establece las normas generales que regulan la prestación de los servicios de carga y descarga de buques en los puertos cubanos, la recepción, clasificación, almacenaje y entrega de cargas en los recintos portuarios y la confección y entrega de los documentos requeridos para dichas operaciones.
- **Decreto Ley 230. Ley de puertos:** Regula la organización portuaria nacional y el desarrollo sostenible de los puertos; asimismo, determina y clasifica los puertos y regula la prestación de los servicios marítimos-portuarios.

1.5.2 Condiciones de infraestructura de Cuba en el transporte de carga internacional

Crear las condiciones idóneas de infraestructura para el transporte internacional de mercancía es fundamental para incurrir en menores costos por concepto de traslado de la misma, una infraestructura adecuada responde de manera rápida y ágil al traslado del producto ya sea por mar, aire o tierra, cumple con eficiencia y eficacia sus tareas y vuelve más competitivo este sector.

La infraestructura para llevar a cabo el transporte de carga internacional en Cuba se ha visto afectada en todos estos años debido los problemas económicos dados a partir de al caída del campo socialista y el férreo bloqueo económico de EE. UU contra el país, esta se ha deteriorado a tal punto que en los primeros años del llamado periodo especial en Cuba algunos puertos tuvieron que cerrar sus servicios dado su detrimento en cuanto a este aspecto, la recuperación no es nada fácil debido a los altos costos de los equipamientos de los sistemas portuarios para la carga y descarga de mercancía y la dificultad para adquirirlos en el mercado internacional por las leyes implantadas por EE. UU.

Todo esto hace que muchos puertos se queden atrasados tecnológicamente y sean poco competitivos a nivel internacional, la mayoría de los puertos del país no cuentan con equipamiento especializado, trayendo consigo demoras y afectando el dinamismo y agilidad de las operaciones portuarias, grandes acumulaciones de mercancías en los puertos y entregas atrasadas que elevan los costos finales de la mercancía, 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 pueden pasar dos o tres días, y en ocasiones se acumulan grandes cantidades de contenedores que pueden estar por tiempo indefinido en los puertos, además que los precios de fletes aumentan por sobrestadía de estos en el puerto al no liberar su carga de una forma inmediata.

1.5.3 Normativas y leyes emitidas por el gobierno de EE. UU en el marco del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto a Cuba

Cuba enfrenta un fuerte bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por Estados Unidos que afecta de manera relevante su economía. El comercio exterior del país es uno de las actividades más perjudicadas por ésta práctica que contempla dentro de sus normativas y leyes, medidas coercitivas contra el transporte internacional de mercancías.

Dentro de esas leyes se destacan la Ley Torricelli la Ley Helms Burton. En 1992, como consecuencia del triunfalismo existente en los Estados Unidos tras su victoria

estratégica en la llamada Guerra Fría, primaba en los círculos imperialistas de ese país la percepción de que había llegado el momento de destruir a la Revolución Cubana. Con ese fin, se aprobó la denominada Ley para la Democracia Cubana, conocida como Ley Torricelli.

En virtud de la referida legislación, se prohibió la entrada a puertos estadounidenses por un período de 180 días, de buques, cualquiera fuera su nacionalidad o bandera, que tocaran puerto cubano o transportaran mercancías a/o por cuenta de Cuba, bajo amenaza de incluirlos en una "lista negra", en franca violación de las más elementales normas de la libertad de comercio y navegación, establecidas por el Derecho Internacional, los acuerdos internacionales y las disposiciones de las Naciones Unidas.

El texto final de la Ley es muy hábil en este apartado porque el proyecto tenía claramente expresados, destacados, los términos referidos a confiscación y decomiso de embarcaciones y mercaderías.

"Cualquier propiedad, fondos, valores, papeles u otros artículos o documentos, o cualquier embarcación, junto con su aparejo, enseres, mobiliario y equipo que sean objeto de una violación en virtud del párrafo (1) serán, a discreción del Secretario de Hacienda, decomisados por el gobierno de EE. UU."

"...Sesenta y un días a partir de la fecha de promulgación de esta Ley, una embarcación que entre a un puerto o lugar de Cuba para comerciar bienes o servicios no podrá, en el término de 180 días a partir de esa fecha de salida de ese puerto o lugar de Cuba, cargar o descargar ningún cargamento en ningún lugar de EE. UU., excepto de conformidad con una licencia emitida por el Secretario de Hacienda".

" Embarcaciones que transportan bienes o pasajeros de Cuba o hacia allí. " Excepto cuando lo autorice específicamente el Secretario de Hacienda, una embarcación que transporte bienes o pasajeros de Cuba o hacia allí, o transporte bienes en los que Cuba o un ciudadano cubano... no podrán entrar en puerto de los EE. UU."

"Inaplicabilidad de licencia general de rancho del buque. Ningún producto básico que pueda ser exportado en virtud de la licencia general descrita... podrá ser exportado

en virtud de una licencia general concedida a cualquier embarcación que transporte bienes o pasajeros de o a Cuba, o que transporte bienes en los que Cuba o un ciudadano cubano tengan un interés".¹³

Como ya se señaló, la violación de cualquiera de estas estipulaciones trae gravísimas sanciones que violan abiertamente, tanto el articulado del GATT¹⁴, como los Acuerdos de Marrakech sobre la Organización Mundial de Comercio, (OMC).

Como si no fuera suficiente el menosprecio y la violación del Derecho Internacional, en 1996 Estados Unidos adopta la llamada **Ley Helms-Burton**, dirigida no sólo a impedir el comercio de Cuba con el resto del mundo, sino también a frenar el incipiente proceso de inversión extranjera en forma de capitales, tecnología y mercados. Con esta ley, los Estados Unidos se arrogan el derecho de decidir, oficial y públicamente, sobre los asuntos que se suponen sean atributos de la soberanía de otros Estados.

Por demás, esta ley indica al Secretario de Estado excluir de los Estados Unidos a los funcionarios y directivos de las compañías que violen el férreo bloqueo contra Cuba, impidiendo su libre entrada a territorio estadounidense, y obligando al Secretario a realizar listas de personas excluidas.

Si bien ambas leyes intensificaron y agravaron esa inaceptable violación del Derecho Internacional, al imprimirle el sello parlamentario y la sanción presidencial, las disposiciones que las antecedieron y su aplicación práctica, siempre implicaron acciones a la soberanía nacional.

El Gobierno de los Estados Unidos ha aplicado de modo extraterritorial su legislación, en menosprecio de los legítimos intereses de terceros países de invertir y desarrollar relaciones económicas y comerciales normales con Cuba. Ha desatado una persecución a cualquier empresa y su personal, que establezca, o simplemente se proponga establecer relaciones económicas, comerciales o científico-técnicas con Cuba.

¹³ Ley Torricelli, versión electrónica encontrado en <http://www.cubavsbloqueo.cu/Portals/0/cda.pdf>

¹⁴ Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio

Podemos apreciar que en el contexto internacional el sector del transporte de carga se desenvuelve de una forma similar para la mayoría de las regiones, es sin dudas el transporte de carga por vía marítima el más utilizado, el mismo se encuentra prácticamente dominado por empresas transnacionales las cuales extienden su poderío sobre los demás sectores del transporte de carga internacional (aéreo, terrestre y multimodal), además el aumento de los costos del transporte de carga es una característica generalizada en todas los países, se estima que dentro de unos años estos costos aumenten debido al crecimiento de la producción económica en el mundo lo cual puede llevar a una crisis en este sector. Los países latinoamericanos no están exentos de esta situación y en algunos se refleja en una mayor medida, principalmente el dominio de las transnacionales. En nuestro país este sector presenta características particulares dado principalmente por la crisis económica que ha atravesado el país en los últimos quince años y por el férreo bloqueo económico, comercial y financiero de EE.UU., el deterioro de la infraestructura en este sector y las dificultades para transportar las mercancías al país incurriendo en altísimos costos sin evidencia de ello. Con este panorama del transporte de carga internacional, nos corresponde abordar el estudio del comportamiento del sector en Cuba de manera más profunda.

Capítulo 2. Transporte de carga internacional de Cuba y su influencia en el comercio exterior

La transportación de carga en Cuba tocó fondo a raíz del período especial, donde se vieron impactados todos los sectores, las afectaciones llegaron a abarcar las instalaciones portuarias, la infraestructura de almacenes, medios ferroviarios, buques, camiones, talleres e incluso al personal especializado en todos los sectores.

En el caso de los camiones, por ejemplo, la capacidad de transportación se redujo en más del 50%, y a su vez hubo una gran dispersión del parque de vehículos, pues muchas empresas utilizaban los suyos como mejor les convenía.

El ferrocarril, por su parte, perdió más del 60% de su capacidad, y de unos 13 millones llegó a transportar unos 2,5 millones; mientras que la falta de locomotoras, vagones, silos e incluso los problemas acumulados en las vías limitaron las posibilidades de este medio.

Los puertos tampoco escaparon a la debacle, con la pérdida de la flota mercante cubana, lo que llevó a la necesidad de contratar esos servicios en el exterior, así como los problemas acumulados en la infraestructura, la falta de patanas que dieran servicio a los buques, e incluso de remolcadores, de los cuales, de 28 requeridos, se llegó a tener funcionando solo ocho.

A todo esto se unieron problemas subjetivos como la falta de exigencia, de control, la poca atención al hombre, lo cual condujo a grandes concentraciones de mercancías en los puertos, así como abarrotamiento en los almacenes, altos pagos por estadía de barcos y contenedores, y la paralización o ralentización de muchas actividades económicas. La actividad en general se redujo 4 veces en este período¹⁵. (Ver anexo No 4)

Con la recuperación paulatina y desarrollo de la economía del país, se empezaron a evidenciar las deficiencias en el sistema de transporte, en el año 2005, el presidente Fidel Castro Ruz en un discurso en la Asamblea Nacional del Poder Popular

¹⁵ Mesa Redonda de la Televisión Cubana del 11 de abril de 2008: comparecencia de funcionarios del Ministerio de Transporte.

manifestó que las deficiencias en el sector del transporte de carga obstaculizaba el comercio exterior y por consiguiente el desarrollo de la economía. Al romperse la cadena de transporte se abarrota la mercancía en los puertos y en los almacenes y se presentan demoras en la extracción y devolución de los contenedores. Un claro ejemplo de esta situación es que en condiciones normales del país un buque con 22.000 toneladas debe ser descargado en 17 días aproximadamente y se llegó a realizar en 80 días ocasionando pagos adicionales por concepto de demoras.

Es así como el país decidió realizar inversiones por más de un millón de dólares en los últimos años en créditos e inversiones directas para reactivar el sector. De la misma manera se dio inicio a la *operación puerto-transporte-economía interna* para aplicar medidas de organización y control que restablecieran la eficiencia y repercutiera en la disminución de los costos de las operaciones. Esta cadena presenta serios problemas ocasionando altos gastos por la demora de los buques en el puerto esperando ser operados y en la entrega de contenedores. En la Terminal especializada de TCH (Terminal de contenedores de la Habana) se llegó a acumular en promedio 4000 contenedores por más de 15 días esperando ser extraídos. La operación puerto-transporte-economía interna incorpora a las Fuerzas Armadas del país y a los Consejos de Administración Provincial.

2.1 Infraestructura portuaria

El Sistema Portuario Nacional (SPN) abarca a todas las instalaciones portuarias del país, tanto las destinadas a la carga/descarga de todo tipo de mercancías, como las de pasajeros, reparación y/o construcción de embarcaciones, las dedicadas a la defensa, el turismo, el deporte y de otros servicios marítimos. También comprende los fondeaderos, dársenas y canales que permiten las maniobras de los buques y dan acceso a los atraques, así como los sistemas de comunicación y señalización para la seguridad de la navegación.

El Sistema Portuario Nacional está conformado por terminales de azúcar a granel, una base de supertanqueros, puertos pesqueros, instalaciones especializadas de manipulación de cereales y graneles limpios, cemento y otros graneles sucios,

atraques y equipamiento tecnológico para manipular carga general convencional, pesada y contenedores.

Actualmente, la actividad portuaria está regulada nacionalmente por el Decreto Ley de Puertos No.230,¹⁶ que tiene por objeto regular la organización y el desarrollo sostenible de los puertos; la determinación y clasificación de los mismos y la prestación de los servicios marítimo portuario.

Asimismo establece la creación de Administraciones Portuarias, institución con un enfoque gerencial moderno, financieramente autónoma, que permite la administración integral de los puertos cubanos. Uno de los aspectos más importantes en la creación de las administraciones portuarias, es la definición del recinto portuario, parte de la zona costera, constituido por la zona de servicio marítimo - terrestre, así como los espacios terrestres y zonas de agua, delimitados como zona de desarrollo.

Como parte fundamental en la constitución de estas Administraciones Portuarias debe definirse el territorio donde se asienta la Comunidad Portuaria que la formará. Este territorio es el "recinto portuario" del puerto en cuestión, en el cual trabajan actualmente en su propuesta de delimitación todas las Direcciones Municipales o Provinciales del Sistema de Planificación Física en donde están enclavados los puertos de interés nacional , en conjunto con los representantes de ASPORT y la Administración Portuaria Nacional.

Los principales puertos comerciales cubanos son:

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 1. La Habana | 7.Santiago de Cuba |
| 2. Mariel | 8. Antilla |
| 3. Matanzas | 9. Felton |
| 4. Cienfuegos | 10. Manzanillo |
| 5. Isabela de Sagua | 11. Nueva Gerona |

¹⁶ Publicado en Gaceta Oficial de la Republica de Cuba No. 009 , 8 de mayo de 2006

6. Nuevitas

Los puertos de La Habana, Cienfuegos, Santiago de Cuba y Antilla son los más importantes atendiendo al volumen de operaciones que realizan.

2.1.1 El puerto de La Habana

El puerto de La Habana ocupa toda el área de la Bahía de La Habana y es el principal puerto del país por sus posibilidades e instalaciones. Su tráfico de carga está dirigido en lo fundamental a las importaciones, exportaciones y cabotaje de toda clase de mercancías. Además en el mismo se encuentran entidades que realizan funciones tales como:

- La refinación de petróleo y elaboración de combustibles, aceites lubricantes y gas manufacturado en la refinería de Petróleo Níco López, la más importante del país.
- Carga, descarga, almacenaje, recepción y expedición de mercancías de todo tipo (carga general, líquida, sucia, ensacada, contenedores, etc.) a través de terminales portuarias.
- Producción de fertilizantes y pienso para animales, recibiendo la materia prima a través de las terminales portuarias o utilizando desechos de la producción de cereales.
- Facilidades para la recepción y almacenamiento en tanques pertenecientes al MINAL y al MINIL de materia prima para elaboración de jabones y detergentes.
- Refinación de aceites crudos de origen vegetal para la alimentación humana.
- Debido a la descentralización de la economía las grandes empresas se fraccionan en entidades autónomas económica y administrativamente, ejemplo el Ministerio de la Pesca en sus 3 grupos (PESPORT, ARGUS e INDIPES) agrupan las actividades de la flota, reparación de buques y elaboración de productos para la alimentación.
- Creación de empresas mixtas con capital extranjero y cubano en la actividad de astillero y reparaciones navales (Caribbean Drydock Company Inc., Asticar y Astigal

(Pesport), E.M.I. Granma (MINFAR)), terminal de cruceros (Aries S.A.) y de contenedores (Terminal de Contenedores Habana S.A.)

- Arrendamiento de áreas, almacenes, atraques, acuatorios, oficinas, equipamientos portuarios, etc. por parte de empresas radicadas en el puerto.
- Varias empresas ocupan áreas en zonas reservadas para la actividad portuaria, como por ejemplo: Almacenes CIMEX S.A., ADESA, CUREF, etc.
- Operaciones de transporte multimodal con TRANSCARGO y el patio de contenedores de Arenal, consistente en prestar un servicio de transitarios, depósitos de contenedores vacíos, bajo régimen aduanal.

2.1.2 Puerto de Cienfuegos

La infraestructura con que cuentan las zonas comerciales del Puerto permite la operación de cargas generales, fraccionadas, cargas metálicas, papel, maderables, saquerías y cajerías, carga contenerizada, en los atraques especializados se cuenta con la tecnología de carga y descarga. Para acceder a todas las instalaciones por el medio automotor, existe una red de carreteras (Circuito Sur – Autopista Nacional – Carreteras Provinciales, acceso Cienfuegos – Refinería Petróleo – Calicito) además cuenta con una red vial interna de la Ciudad hasta las líneas de atraque. El servicio ferroviario llega con sus accesos hasta cada una de las zonas Portuarias así como atraques especializados, estos a la vez están conectados con la vía Nacional secundaria Esperanza – Cienfuegos y éstos a través de la Distancia de Cherepa con la vía Sur y en el tramo Cruces – Lajas – Sto. Domingo con el ferrocarril central. La Ciudad cuenta con Aeropuerto Internacional que se enlaza con Norteamérica – Centro Caribe y Venezuela y vuelos “Charter” desde Europa contando además con vuelos a Ciudad Habana y Polos Turísticos en el resto del País. En el Puerto de Cienfuegos se ofrece servicio de cabotaje con la Isla de la Juventud, Cayo Largo del Sur y otros puntos de la costa sur del país

Millonario es el alcance del programa de inversiones que tiene previsto realizar este año el puerto de Cienfuegos, la mayoría de ellas vinculadas a los planes de

desarrollo del Polo Petroquímico y de ampliación en su segunda fase de la Refinería de Petróleo Camilo Cienfuegos.

Como quiera que una buena parte de esos trabajos programados tiene que ver con el aumento del calado en la ruta interior de la rada y en las cajas de atraque, ello posibilitará disminuir los falsos fletes que entran al país, pues operarán buques con mayores volúmenes de mercancías, asunto antes limitado a barcos de menor desplazamiento.

En las inversiones figura además la explotación de modernos y más potentes medios auxiliares de la flota auxiliar para la realización de las maniobras portuarias. Uno de ellos, modelo Stan Tug y bautizado como Caribbean Star, es operado ya en la bahía por la Empresa de Navegación Caribe, en tanto se espera la entrada el próximo mes de junio de otro de similares características. Ambos medios fueron montados por el colectivo de los Astilleros DAMEX, de la oriental provincia de Santiago de Cuba.

También avanzan estudios que permitirán acometer una importante inversión ingeniera en el llamado torno de Pasacaballo, en el canal de entrada a la bahía, cuya angostura limita las operaciones actuales a buques con una eslora máxima de 228 metros y un calado de 11,90 metros.

Para ampliar el margen de movimientos, la entidad deberá trabajar en la remoción de varias rocas de gran tonelaje, luego de un análisis que estimó que tales intervenciones no perjudican el medio en esa parte del lecho marino ni tampoco alteran el régimen de las corrientes de flujo y reflujos que se producen en la bahía, estas obras hidrotécnicas posibilitarán operar buques graneleros y de hasta 40 000 toneladas de desplazamiento y también tanqueros de mayor porte, estas obras se realizan en el marco de los acuerdos entre Cuba y Venezuela firmados en enero de 2007¹⁷.

2.1.3 Puerto de Santiago de Cuba

El Recinto Portuario del Puerto de Santiago de Cuba forma parte del soporte territorial del futuro Sistema de Administraciones Portuarias principales de Cuba,

¹⁷ NUESTROMAR: “Encara el puerto de Cienfuegos un plan de inversiones históricas”. Artículo en versión electrónica, encontrado en www.nuestromar.com. En línea mayo de 2008

compuesta por los puertos de La Habana, Cienfuegos, Matanzas, el sistema Gerona –Batabanó –Cayo Largo, Mariel, Nuevitas y Moa.

La infraestructura marítima- portuaria actual del Recinto Portuario de Santiago de Cuba permite la operación de buques y manipulación de cargas como son: combustible, cemento, cereales, carga refrigerada, pesca, carga general, contenedores de diversos tipos, materiales de construcción y graneles (sucios y limpios), además se comercializan los servicios de derecho de atraque, alquiler de equipos, alquiler de almacenes y arrendamiento de instalaciones portuarias.

En este puerto se prestan servicios de diferentes tipos entre las cuales podemos citar: agencia consignataria, practicaje, remolque y apoyo de maniobras, reparaciones navales menores, suministro de agua, suministro de combustible, avituallamiento, servicios de inmigración, servicios aduanales, servicios sanitarios y fitosanitarios. Así mismo se realizan actividades como construcción y/o reparación de embarcaciones, náutica y movimiento de pasajeros: transportación local y cruceros.

Las obras de infraestructura y las edificaciones de superestructura localizadas en este Recinto están destinadas a:

- El movimiento y control de embarcaciones en general
- El movimiento, operación control y pesaje de mercancías
- El movimiento, operación y control de pasajeros
- La basificación, movimiento, operación y control de embarcaciones de recreo, turísticas y deportivas
- La construcción y/o reparación de embarcaciones
- La prestación de los Servicios Marítimos

Los puertos del país están en línea con la economía cubana, su gradual recuperación y modernización avanza significativamente, nuevos equipos tecnológicos y de manipulación elevan los niveles de las operaciones.

Revitalizar el sistema portuario consolida la cadena *puerto-transporte-economía interna*, en el año 2007 la productividad de los puertos no sobrepasaba las 1000

toneladas por día, actualmente se descargan de los buques diariamente 1707 toneladas como promedio.

En el período 2001-2006 la eficiencia en los puertos del país aumentó. La capacidad de atención a los buques ha mejorado paulatinamente a partir de una mejor planificación lo que disminuye el tiempo de estadía de los mismos, un indicador fundamental en la actividad portuaria. El aumento sostenido del coeficiente de operaciones portuarias (exceptuando el año 2005) evidencia ahorros importantes y ganancias significativas en la operación portuaria. No obstante se debe seguir mejorando porque aun, más de 1 de cada 5 barcos surtos en puerto cada día no están haciendo operaciones, lo que todavía no es un estado deseable. (Ver anexo No 5)

Por otro lado el volumen de carga operada ha ido en aumento paulatino. Se experimentó en este periodo un aumento de las operaciones internacionales y una disminución en el cabotaje lo que puede deberse a tres factores:

- Mejoramiento y mayor aprovechamiento del transporte terrestre de carga internacional.
- Mayor distribución de las operaciones portuarias en los diferentes puertos del país, desconcentrándose del puerto de La Habana
- Deterioro progresivo de la flota de cabotaje.

Las actividades de modernización portuaria en el país se iniciaron el 1ro de septiembre de 2005, entonces existían en las terminales portuarias miles de toneladas de mercancías que no se podían extraer por la baja capacidad de los automotores y ferrocarriles. En cuanto a la eficiencia se ha avanzado desde el punto de vista del movimiento de contenedores a partir del tiempo que este rotaba antiguamente la entrega de los mismos se demoraba hasta 19 días, hoy este tiempo gira en torno a los 11 días que aunque no es totalmente eficiente si es un índice de mejoría.

El pago por concepto de demoras y estadía de los contenedores y los buques, a las empresas navieras y terminales portuarias también ha disminuido. La clave es la

organización de la cadena que permite disminuir costos, ahorrar recursos por concepto de los fletes de los buques y disminuir pagos por demoras que se pueden revertir en inversión en el propio sector.

Desde el segundo semestre del año 2006, el Ministerio de Transporte tiene en marcha un programa para la reparación de remolcadores, patanas de agua, de combustibles y de cargas que son medios de la flota auxiliar imprescindibles para las operaciones portuarias del país. El plan de reparaciones es vital, sin un mantenimiento adecuado a todas las unidades de superficie no puede haber una buena técnica perdiendo el día de exploración y así el día de estadía del buque en el puerto. La recuperación y modernización de estos equipos frena el alto grado de deterioro que exhibe la flota auxiliar cubana.

El desarrollo de un moderno sistema de transporte exige también de una moderna infraestructura de carga. Las afectaciones y el deterioro durante estos últimos años han generado una demanda de cuantiosos recursos para su recuperación. Por ejemplo, los puertos cubanos han perdido su calado original no han sido calados en 20 años- lo que provoca pagar grandes sumas de dinero por falso flete ya que los buques no pueden ser cargados a plena capacidad, es decir, un buque de 30.000 toneladas solo puede ser cargado con 20.000 toneladas al no existir la profundidad necesaria para su navegación en el puerto, sin embargo el pago que se realiza es por el total de su capacidad, en este caso por las 30.000 toneladas. Para restablecer el calado de los puertos se aprobó un programa de dragado que ya se ha iniciado y que se prevé culmine en dos años, este comenzó por Batabanó, La Habana y Cienfuegos¹⁸.

La infraestructura portuaria del país se encuentra muy deteriorada y los ritmos de intensidad de cargue y descargue son muy bajos, a esto se suma el mal estado de la técnica y la insuficiencia de los medios de manipulación, es decir de los montacargas, grúas pórtico, etc. Por otra parte los almacenes no presentan las condiciones necesarias para asimilar los graneles y además existen problemas en las instalaciones estructurales en las hidrotécnicas.

¹⁸ Mesa Redonda de la Televisión Cubana del 11 de abril de 2008: comparecencia de funcionarios del Ministerio de Transporte.

Para asegurar la descarga de los graneles y elevar la intensidad de la misma de 1.500 toneladas a 7.000 toneladas se inició un proceso inversionista que prevé la modernización de las instalaciones portuarias del MITRANS. Actualmente se encuentra en estudio la modernización de la Terminal portuaria del Ensacado que permita incrementar el índice de descarga de 1.200 toneladas a 4.000 toneladas diarias, mejorar las instalaciones hidrotécnicas y las condiciones de los trabajadores.

Todos estos programas requieren de una inversión de más de 300 millones de dólares. En los próximos cinco años se recuperará esta inversión con la disminución de los pagos por los fletes, de hecho ha habido un ahorro de hasta 100 millones de dólares por falso flete.

El servicio de los buques constituye el complemento de la actividad portuaria, el país ha efectuado inversiones por más de 40 millones de dólares en la compra de 11 remolcadores y la reparación de 22 y para restablecer la capacidad de almacenamiento de mercancía en los puertos y en la economía interna. En el año 2007 se restablecieron más de 60.000 toneladas de capacidad de almacenamiento del MINCIN y MINAZ y se incorporaron al servicio más de 4150 medios de manipulación, con los que se logró humanizar el trabajo y aumentar los ritmos de carga y descarga.

Estas inversiones crean condiciones para organizar el transporte de carga en el país y disminuir de alguna manera las afectaciones en su comercio exterior, sin embargo esto no es suficiente y se requieren de alternativas que permitan modernizar el sector de manera que facilite y contribuya positivamente al desarrollo nacional.

2.2 La Flota Mercante Cubana

La marina mercante cubana, brinda servicios en todos los mares del mundo. Todas sus navieras cuentan con el Certificado del Código de Gestión de la Calidad (ISM) avalado por el Lloyds Register of Shipping.

Atendiendo a la reestructuración de la economía nacional, la marina mercante se orientó a la especialización por todo tipo de cargas y por áreas geográficas, estando en estos momentos en proceso de adecuación a los mercados en los cuales se desenvuelve, caracterizados por acuerdos conjuntos y por la renovación e

incremento de su potencial de transportación. Las navieras cubanas transportan cargas secas, líquidas, refrigeradas, contenedorizadas y sueltas.

El periodo especial afectó significativamente a la flota mercante cubana. En el periodo 2001-2006 se llevó a cabo una reconversión y especialización importante en el sector naviero en cuanto al número de buques se refiere, sin embargo, a su vez estos presentaron un elevado nivel de desgaste. Es significativo que en solo seis años la cantidad de buques se haya reducido a menos de la mitad, de 72 que existían en 2001 solo continuaban operando 33 en 2006, lo que evidencia el deterioro general. Por otro lado, también se observó en este periodo una disminución drástica en los buques graneleros, portacontenedores, refrigerados y otros a pesar de que en el año 2002 se evidenció la entrada de algunos buques nuevos. (Ver anexo No 6)

La flota mercante cubana actualmente encamina sus estrategias fundamentalmente a reducir la edad promedio de sus buques a 12.5 años, elevar su tonelaje de peso muerto a más de 1.5 millones para cubrir las necesidades de transportaciones marítimas de carga y tener certificado el Sistema de Aseguramiento de la Calidad de las normas ISO 9000 en todas sus navieras, tres elementos relevantes para llevar a cabo adecuada y eficientemente el transporte de mercancías y contribuir a las operaciones de comercio exterior del país.¹⁹

Para elevar el nivel de tonelaje a 1.5 millones de TPM se requieren 960 millones de USD aproximadamente.

Con 182,48 millones pudieran asegurarse algunas de las transportaciones marítimas más perentorias con la adquisición de:

- 7 Buques Tanqueros entre 30 000 y 60 000 TPM de uso
- 5 buques graneleros de nueva construcción
- 3 buques multipropósitos de uso

¹⁹ Industria Cubana: “Transporte de carga por vía marítima”. Documento en versión electrónica encontrado en www.cubaindustria.cu. En línea 15 de febrero de 2008.

En la actividad de servicios portuarios, se requiere la adquisición de 2 remolcadores de 2760 HP, 3 de 1440 HP y 5 de 1600 HP. El monto de la inversión sin intereses es de 17.3 millones USD.

La adquisición o reposición de la flota, permite la satisfacción de los requerimientos de transportación de las cargas del comercio exterior cubano, cuya principal función, por estrategia y política estatal, es garantizar la entrada al país de los productos contenidos dentro de la canasta básica de la población.

2.3 Tráfico de carga internacional

En el sexenio 2001-2006 fue evidente el profundo deterioro del tráfico de carga a nivel general en Cuba. La cantidad de toneladas-km transportadas se redujo a la mitad pasando de 24.784 millones a 12.791 millones aunque con un pequeño repunte en el año 2006. El peso fundamental de este comportamiento y por consiguiente el de mayor incidencia, lo constituye el deterioro marcado de la operatividad de la flota mercante internacional, a partir del 2002 se desploma el trabajo de esta sobre todo el tráfico de carga importada por el país y entre puertos extranjeros. El inicio de la recuperación del sector del transporte marítimo en 2006 influyó definitivamente en el aumento del tráfico en general ya que este transporte representa en Cuba casi el 80 % del tráfico de carga. Hay que señalar además, que otros sectores también se deprimieron como por ejemplo el automotor que quedó en menos de la mitad y el marítimo de cabotaje, que en el 2006 solo trabajó menos de la cuarta parte de lo que trabajaba en el 2001. Otra debacle se observó en el transporte ferroviario que quedó igualmente en el 2006 en la cuarta parte de su operación del 2001. (Ver anexo No 7)

Solo en el transporte aéreo la situación fue ligeramente desfavorable. Se pudo sostener a lo largo de estos años aunque también decreció.

Específicamente en el sector marítimo se puede apreciar el desplome a partir del 2002, con una ligera recuperación sobre todo en la actividad de importación en el 2006, contribuyendo al despegue del comercio exterior de Cuba. También se observa un aumento significativo en la actividad de la flota entre puertos extranjeros que no influye en nuestro comercio exterior. Este tipo de comercio tiene tanto peso

en el tráfico debido al pequeño tamaño de nuestra isla rodeada de mar, lo que hace menos significativa las modalidades de transporte terrestre por sus cortas distancias aun cuando muevan grandes volúmenes de carga.

Si hacemos el análisis de este tráfico de carga pero teniendo en cuenta únicamente las toneladas transportadas, podemos decir que en este periodo disminuyó el volumen transportado de 57 millones de toneladas a 48 millones. La carga marítima transportada tanto internacional como de cabotaje tuvo una baja significativa debido principalmente a la disminución de las importaciones en el caso de la internacional y a el trasiego de combustible en el caso del cabotaje.

Es importante destacar que en el periodo 2001-2006 el transporte de carga aérea presentó un aumento importante al pasar de 9 mil toneladas a 17 mil, sin embargo es de anotar que en el año 2005 sufrió una baja al pasar a 15 mil toneladas después de haber tenido un repunte en 2004 con 23 mil, la mayor cantidad transportada en el periodo. (Ver anexo No 8)

2.4 Operación puerto-transporte-economía interna

Para aplicar medidas de organización y control que restablecieran la eficiencia y repercutiera en la disminución de los costos de las operaciones se implementó en el país la Operación puerto-transporte-economía interna cuyo proceso consiste en:

- Planificación de la recepción de las importaciones
- Seguimiento y control al cumplimiento de los planes en toda la cadena
- Evaluación del sistema de transporte y almacenamiento ejecutando paulatinamente las inversiones necesarias
- Sistema de control en el proceso de transporte, recepción y entrega de las mercancías
- Diseño y aplicación de sistema de control para la detección de productos no aptos en los almacenes y eliminación de las causas
- Diseño y aplicación de sistema de control para la eliminación de pérdidas, faltantes y otros

Los resultados obtenidos hasta el momento de la implementación de esta operación han sido significativos. De 6000 toneladas que se venían operando en el conjunto de puertos del país se pasó a 15000 en promedio, se aumentó en un 58% las cargas diarias asimiladas por el Ministerio de Transporte (es importante destacar que con el inicio del periodo especial cada uno de los sectores de la economía se hizo cargo del transporte de sus mercancías), se disminuyeron los pagos por concepto de estadía de los barcos en el puerto y entrega de los contenedores.

También se crearon tres empresas especializadas de transporte de carga como parte de la estrategia de modernizar el sector en el país:

- Transporte de contenedores: ENOC, Empresa Operadora de Contenedores tiene una logística única que realiza el transporte hasta el destino final incluyendo la devolución del contenedor lo que garantiza la disminución del tiempo de estadía del mismo en el país.
- Transporte de alimentos a granel: ETAG, Empresa de transporte de alimentos a granel y climatización el año 2007 transportó 1200 toneladas. Cuenta con equipos y recursos humanos necesarios para el cumplimiento de su objeto social
- Transporte de carga general: UDECAM, Unión de camiones.

El ahorro de combustible es una de las prioridades en el sector de transporte de carga en el país y para esto se han tomado las siguientes medidas enfocadas al reordenamiento del mismo:

- Planificación de las asignaciones de los productos con el tiempo adecuado y considerando la ubicación geográfica de la producción y el consumo.
- Implementación de balances de carga²⁰ para la planificación y el control de los transporte.
- Uso adecuado de las agencias de carga para aprovechar las capacidades disponibles de todos los organismos eliminando los recorridos vacíos.

²⁰ Listado de cargas, origen y destino de los productos que permite realizar la planificación adecuada.

Entre las principales dificultades que ha enfrentado la aplicación de las diferentes medidas y que no han permitido que den los resultados esperados son:

- Los almacenes no tienen las condiciones necesarias para recibir los alimentos, por ejemplo los congelados.
- El tiempo de durabilidad de los productos es un factor que también impide transportarlos masivamente.
- Escasez de envases para productos líquidos y gases industriales.
- Dificultades contractuales, en condiciones normales es el vendedor quien tiene que garantizar el transporte del producto hasta entregarlo en su destino final y posteriormente realiza la acción de cobro al comprador. Sin embargo actualmente esto no ocurre y es el comprador quien tiene que encargarse de contratar el transporte directamente.

2.5 Afectaciones en el transporte internacional de carga de Cuba a causa del bloqueo económico y comercial de EE.UU. contra el país

El comercio exterior cubano ha tenido cuantiosas pérdidas debido a las arbitrarias regulaciones y legislaciones que articulan dicha política. Cuba se ha visto obligada a sobrepagar cuantiosas sumas de dinero por concepto de productos contratados a precios más elevados que los que se habrían fijado en condiciones normales, debido fundamentalmente a las diferencias en las condiciones de financiamiento y al inevitable encarecimiento del transporte, los fletes y el seguro de las operaciones que implica el asedio norteamericano al comercio externo de la Isla. El bloqueo ha afectado directamente el sector del transporte de mercancías truncando el desarrollo y desenvolvimiento de las operaciones de comercio exterior, dicho bloqueo ha llevado a un incremento de lo que se denomina el “Riesgo Cuba” que es el acrecentamiento de riesgo que corren los inversionistas al hacer negocios con el país, encareciendo considerablemente el acceso a las fuentes de financiamiento, según la ley Torricelli “Si alguna institución financiera aprueba un préstamo o algún otro tipo de asistencia al gobierno cubano a pesar de la oposición del gobierno de los

EEUU, el Secretario del Tesoro retendrá de los pagos de esa institución una suma igual al monto de dicho préstamo”²¹.

2.5.1 Transporte aéreo

El transporte aéreo de carga internacional en los últimos años ha crecido de una forma acelerada convirtiéndose en un medio de transportación de vital importancia a pesar de representar un mayor costo en el movimiento internacional de mercancía. La rapidez y eficiencia de este medio lo hacen indispensable y obligatorio en este sector, y este no debe ser evadido por mera razón de costo, teniendo en cuenta que las tarifas son más elevadas que las que presentan el transporte marítimo.

A pesar de lo provechoso que puede resultar para Cuba el transporte aéreo de mercancía resulta imposible acceder a ningún tipo de tecnología aeronáutica que haya sido desarrollada por los Estados Unidos, ni ha utilizar ningún medio de transporte aéreo de ese país, entre las que se encuentran las referidas a las comunicaciones, navegación y vigilancia. Esta situación obliga al país a dirigir sus esfuerzos hacia otros mercados, con el consecuente encarecimiento de los costos hasta en un 15% por la transportación, las penalizaciones por el riesgo Cuba y la exigencia de garantías y financiamientos a corto plazo con altos intereses.

De esta manera, el bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago, el cual proclama que “la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico”²².

Igualmente, viola lo establecido en las normas y preceptos de dicho convenio que establece entre los fines y objetivos de la OACI (Asociación de Aeronáutica Civil Internacional), el fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional; satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo a ese respecto, asegurar que

²¹ Ley Torricelli, versión electrónica encontrado en <http://www.cubavsbloqueo.cu/Portals/0/cda.pdf> en línea marzo de 2008

²²“Afectaciones al desenvolvimiento externo de la economía cubana” versión electrónica en <http://www.ain.cu/documentos/bloqueo2004/economia.htm> en línea abril de 2008

se respeten plenamente los derechos de los Estados Contratantes y evitar la discriminación entre ellos, y promover en general el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

2.5.2 Transporte marítimo

Las restricciones impuestas por la Ley Torricelli han sido uno de los principales impedimentos al comercio exterior cubano y han causado serias afectaciones a las empresas cubanas.

Ante la prohibición de que los buques que toquen puerto cubano puedan atracar en las radas estadounidenses durante un período de seis meses, gran parte de los posibles concurrentes se inhiben de transportar cargas a Cuba, ya que en su mayoría están interesados en conservar el acceso al mercado de los Estados Unidos. Por este concepto se registraron pérdidas significativas ascendentes a millones de dólares.

En consecuencia, los armadores que están dispuestos a entrar a Cuba son aquellos que poseen buques de más de 15 a 20 años de explotación, que no podrían de ninguna manera cumplir con las exigencias para ingresar a los puertos de Estados Unidos. Esto incrementa el riesgo de accidente y averías de las cargas, reflejado en la elevación de las tarifas de fletes, siempre que estos barcos no cumplan con las regulaciones establecidas para el transporte marítimo, así como en la elevación de los costos de los seguros.

Ejemplo de estas afectaciones son los gastos que Cuba ha tenido que realizar en exceso por pagos de fletes superiores a los del mercado internacional para el transporte de amoníaco, ya que los buques que transportan este tipo de producto químico son muy escasos y en su mayoría están destinados al mercado estadounidense.

Según el informe del Ministerio de Transporte sobre las afectaciones del bloqueo en el sector del transporte de carga internacional de Cuba en el periodo mayo de 2004 a abril de 2005, los perjuicios económicos, técnicos y financieros al transporte de carga internacional han sido innumerables lo que repercute directamente en el comercio exterior del país. Entre estas podemos encontrar:

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

-Los incrementos en los gastos de fletes por la reubicación geográfica, en mercados lejanos, del comercio exterior, al no tener acceso al mercado estadounidense.

-Necesidad de ampliar las capacidades portuarias, teniendo en cuenta que las grandes distancias obligan a compras masivas y, por tanto, a arribos de buques de gran porte. Debido a ello, el valor de las inversiones portuarias inducidas se triplicó en comparación con las que hubieran sido necesarias para un desarrollo equilibrado.

-El desarrollo de la industria automotriz y de los servicios de transporte de carga han sido sistemáticamente afectados por acciones de compañías estadounidenses, las que al adquirir compañías de terceros países que operaban con Cuba, y tener la prohibición de continuar los negocios, han obligado a cambios de estrategias comerciales y mayores gastos de las entidades cubanas.

-La implantación de la Ley Torricelli, que condiciona drásticamente la actividad marítima en Cuba, sanciona a los buques que arriban a puertos cubanos a no tocar por 180 días puertos americanos, ha constituido un importante retroceso en el proceso de inserción de Cuba en el mercado internacional de carga, obligando a desplegar un intenso trabajo de comercialización a escala internacional, reduciéndose el campo de acción a un mercado marginal, de aquellas compañías que no tuvieran intereses norteamericanos, o que sus naves en sus itinerarios no previeran escalar en puertos de Estados Unidos; aspecto que ha reducido de manera sensible la arribada de buques a Cuba.

Para ilustrar estos efectos podemos ver el caso de la Empresa Consignataria Mambisa, la cual genera ingresos propios por derecho de agencia, servicio de lanchas a tripulantes y servicio de autos en los despachos de entrada y salida de buques, a través de sus agentes generales en los puertos. De no existir las restricciones ya mencionadas, habría un incremento en el número de escalas de los buques y un crecimiento en los servicios prestados a diferentes tipos de buques, para una afectación total de 520,2 millones de USD desglosados así:

- Buques graneleros realizarían 19 escalas adicionales al año, con ingresos por valor 60,5 millones de USD.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

- Buques porta-contenedores realizarían 19 escalas adicionales al año, con ingresos por valor 20,3 millones de USD.
- Buques cruceros realizarían 676 escalas adicionales al año, con ingresos por valor de 439,4 millones de USD.

En la actividad de servicios portuarios la Empresa de Navegación Caribe que garantiza los servicios de maniobras portuarias, servicio de agua a buques, y otros conexos también ha sufrido afectaciones relacionadas con las escalas adicionales consideradas por los distintos tipos de buques. Por concepto de maniobras portuarias de existir un comercio bilateral normal se hubieran obtenido en el año 2004 ingresos de alrededor de 450,0 millones de USD. Por adquisición de piezas de repuesto y otros materiales para la reparación y el mantenimiento de las embarcaciones en Canadá y Estados Unidos, se encarecieron los costos en cuanto a intermediarios, en el orden de 63,8 millones de USD. Por todo lo anterior, la afectación financiera en la empresa es del orden de los 1 189,8 millones de USD, por concepto de ingresos dejados de recibir y en desembolsos incrementados en la adquisición de piezas y materiales.

En cuanto a la actividad de construcción y reparación naval el actual Grupo Industrial de Astilleros no ha podido insertarse totalmente en el mercado internacional con sus servicios de reparación naval, al verse afectado por la no-contratación de unos 51 buques para realizar reparaciones generales y eventuales, en nuestros astilleros, debido a la penalidad establecida en las disposiciones norteamericanas sobre el bloqueo, de no entrar a puertos norteamericanos durante seis meses, después de haber visitado puertos cubanos.

Otras afectaciones son la imposibilidad de realizar todo tipo de reparaciones o cualquier trabajo a buques, que toquen puertos norteamericanos, actividad que genera altos ingresos, así como las construcciones de embarcaciones nuevas a clientes norteamericanos; y no poder comprar productos y piezas directamente en los EE.UU., lo que trae como consecuencia que los proveedores principales se ubiquen fundamentalmente en Europa con el consiguiente encarecimiento de las compras, incluyendo los fletes.

Las capacidades de reparación actualmente están a un 40 % de su explotación. De no existir el bloqueo se incrementaría, como mínimo, el coeficiente de utilización de la actividad de construcción y reparación naval hasta un 80%. La afectación financiera por este concepto está en el orden de los 12 600,0 millones de USD.

2.5.3 No reciprocidad en el tráfico marítimo entre Cuba y los EEUU. (Tráfico no equivalente)

El intercambio comercial entre Cuba y los EE. UU en el mismo periodo analizado en el informe del Ministerio de Transporte, fluctuó en el entorno del millón de toneladas, fundamentalmente de alimentos, este tráfico se ha efectuado en su totalidad por buques de propiedad de empresas norteamericanas o contratadas por ellos con banderas de conveniencia, sin participación de buques de propiedad o de bandera cubana. De haber existido un intercambio equivalente, sin limitaciones políticas a la entrada de buques cubanos a puertos norteamericanos, el 50 % de los ingresos por concepto de transportación se hubieran recibido en el país por los fletes.

2.5.4 Diferencia en precios de importación, relacionada con el costo adicional del financiamiento por riesgo país y gastos adicionales en fletes y seguros por reubicación de mercados.

La Empresa Importadora General del Transporte (TRADEX), es la empresa comercializadora del sistema MITRANS. Las afectaciones que se reportan en este período, incluyen los incrementos en los costos de transportación, (flete), en los intereses sobre el crédito, en el uso de intermediarios, por recargos en el precio, por las restricciones o dificultades por el uso del dólar, y otros, para una afectación total de 11 513,75 millones de USD. Se Incluyen las compras hechas por los importadores EIGT, ALCON, QIT, CASABE y DSY con un incremento total del valor en las compras del sistema MITRANS de un 87,5 %.

A nivel general los sobrecostos que inciden en las operaciones de comercio exterior del país a causa del bloqueo son:

- *Incremento del flete* en un 50 % dado por la diferencia entre el origen real de la carga contra su posible adquisición en EEUU. Generalmente el flete internacional de

una operación de comercio exterior corresponde a un 13% del valor FOB de la mercancía.

- *Costo del Crédito* en un 2,5 % adicional por "Riesgo País".
- *Recargos en precios y costo de intermediario* incrementados cada uno en un 15 %.
- *La prohibición del uso del dólar*, en el que las empresas cubanas según la legislación norteamericana, soporte legal del bloqueo, no pueden hacer transacciones en dólares de los EEUU, y para trámites con esta moneda tienen que cambiarlos por otra moneda de circulación internacional, lo que genera afectaciones según el cambio y por comisiones bancario, con un recargo de un 5 %, sobre el uso de otras monedas.

Por citar un ejemplo solo en el año 2002 las pérdidas para Cuba por contrataciones a precios más elevados que los que hubiera tenido en condiciones normales ascendieron a 403.5 millones de dólares. Por concepto de condiciones de financiamiento más desfavorables, el país perdió 62.3 millones de dólares, y otros 65.8 millones de dólares debido a costos superiores de transporte y fletes.

Entre los elementos que más afectan las exportaciones cubanas están el costo de la transportación marítima (flete), los tipos de cambio (provoca que los precios se vean afectados al cotizarse, facturarse y cobrarse en monedas diferentes), primas de seguro sobre carga y transporte, operaciones bancarias, aumento de los riesgos y daños a las mercancías al incurrir en largas travesías, almacenamiento de productos hasta disponer de cantidades para grandes envíos y la sobre prima del seguro por utilización de barcos con 20 años o más.

Las limitaciones impuestas por la Ley Torricelli provocaron, por concepto de incremento de los fletes, pérdidas cercanas al millón de dólares en las importaciones de combustibles durante el año 2002.

2.5.5 Actividad portuaria y de transportación marítima

Los puertos cubanos no se han podido insertar dentro de la red logística de distribución, que los principales transportistas marítimos internacionales han

establecido en nuestro entorno geográfico, a pesar de la privilegiada posición de nuestro país. Esto ha representado fundamentalmente, la imposibilidad de acceder al mercado de trasbordo de contenedores.

Importantes empresas internacionales han mostrado interés en trabajar de conjunto con ASPORT en el desarrollo de la infraestructura portuaria de al menos dos de nuestros puertos más importantes, que permitiera realizar operaciones de trasbordo de contenedores hacia los principales mercados de la región. Estos son proyectos que requieren un valor de inversión entre 100-200 millones de dólares, pero al no existir evidencias de flexibilización o levantamiento del bloqueo, en particular lo relacionado con la Ley Torricelli, compañías internacionales han pospuesto el proyecto hasta que no cambien estas restricciones.

En el área del Caribe el trasbordo de contenedores ha mantenido un crecimiento promedio del 15% anual, superando los 4,0 millones de TEUS transbordados en el 2004. Si solamente el 10% del tráfico operado en la región en el año 2003, hubiese sido manipulado en puertos cubanos, se estima un ingreso dejado de percibir de 48 000,0 millones de USD, sin incluir otros ingresos que se derivan de los servicios que se ofrecerían a los buques que tocan puertos cubanos, como son: practicaaje, impuestos portuarios, suministros al buque, etc.

La materialización de los proyectos portuarios antes mencionados, garantizarían que buques de mayor porte toquen nuestros puertos, significando un beneficio adicional al país por la reducción del valor de los fletes que actualmente se paga para garantizar el comercio internacional cubano. Conservadoramente, una reducción de \$50.00 USD en el flete por cada uno de los 200,000 contenedores vinculados al comercio internacional cubano en el año 2004, significaría un beneficio mínimo de 10 000,0 millones de USD por reducción de los costos de transportación marítima, por concepto de economía de escala (buques de más de 40 000 TPM).

Otro elemento lo constituye el incremento que se produciría en nuestro comercio internacional de no existir el bloqueo, si en el caso de la importación de alimentos de los EEUU esta se incrementara en unas 720 000 toneladas, sobre la base de las importaciones actuales necesarias, lo que hubiera reportado un ingreso adicional al

sistema portuario cubano, por concepto de manipulación y derecho de atraque, del orden de los 12 200,0 millones de USD.

2.5.6 Actividad transitaria

Las operaciones de transporte combinado o multimodal, para una mercancía con destino a Cuba según las características de esta actividad, son operaciones comunes en el contexto del mercado del servicio de transitarios, sin embargo, la necesidad de enrutar el movimiento de las cargas a partir de la influencia de la legislación norteamericana y la susceptibilidad de que estas operaciones sean interferidas por las autoridades del Tesoro de los Estados Unidos, complican, atrasan y encarecen los precios de las transportaciones de mercancías, lo que se evidencia en los siguientes ejemplos:

-TRANSCARGO y PANALPINA, transitario internacional que mantiene relaciones de corresponsalía con TRANSCARGO, ganaron, en diciembre de 2004, una licitación para la transportación de unos 1 800 vehículos desde Corea hasta Cuba, la cual tuvo que realizarse con transbordo en República Dominicana, lo que encareció la operación en unos 200.00 USD por unidad o sea 360 000 USD.

- Intimidación a las empresas que cooperan en el comercio con Cuba, como fue la multa impuesta a una de las filiales de PANALPINA, por haber utilizado como transportista a la línea naviera Melfi Marine Co., la cual fue circulada en el mercado como línea prohibida por tener nexos con Cuba y pertenecer a la corporación CIMEX.

- Las afectaciones a la transportación de carga se centran en la paralización de vehículos y la disminución del parque por la falta de recursos financieros para su reparación, mantenimiento o reposición, lo que ha provocado una afectación de 12 641,11 millones de USD, por 1. 284. 666 toneladas no transportadas.

En la rama del transporte como en todos los sectores de la economía y la sociedad cubana, son cuantiosas las afectaciones que han ido en detrimento de todo el sistema y limitan el nivel de vida de la población, debido a la imposibilidad de desarrollo en correspondencia con la tendencia internacional de sectores esenciales como el transporte marítimo de carga, dado entre otros factores por:

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

- Las limitaciones en cuanto a la organización del tráfico internacional de mercancías, al estar obligados a usar terceros países para transbordar las cargas.
- Imposibilidad de construcción de una terminal de transbordo de contenedores y de inserción en este mercado.
- El incremento de las primas y los deducibles para garantizar las coberturas de riesgo en el transporte hacia nuestro país (aumento del “Riesgo País”).
- Encarecimiento del equipamiento que se adquiere en el extranjero.
- No acceso a tecnologías de avanzada y productos de procedencia o patentes norteamericanas y en caso de poder burlar estas restricciones, realizando la operación a través de terceros, encarecimiento de su precio incluyendo fletes.
- Subutilización de capacidades producto de disposiciones legales en el marco de los instrumentos jurídicos del bloqueo.
- Contracción de la demanda de servicios internacionales de transporte y disminución de los ingresos a recibir.
- Deterioro de la infraestructura del transporte, por imposibilidad de realizar reparaciones y mantenimientos al no tener acceso a fuentes de financiamiento con créditos “blandos”.

Podemos ver que dado la situación imperante en Cuba con respecto a la infraestructura del transporte de carga internacional, el país ha puesto en marcha una serie de medidas para la recuperación paulatina del mismo, la implementación de planes estratégicos y las inversiones millonarias son parte de ello, con esto se ha logrado elevar en cierta medida la eficiencia en los puertos y se han disminuido en alguna medida los costos por este renglón, pero se debe continuar trabajando para lograr estos objetivos, además el bloqueo económico, comercial y financiero de EE. UU contra Cuba ha influido de forma negativa en las dificultades de transporte de carga internacional del país, registrándose cuantiosas pérdidas debido al mismo.

Capítulo 3. Perspectivas del sector del transporte de carga internacional en Cuba

Es importante que para que un sector de la economía crezca y contribuya al desarrollo de la misma, sea prioridad del gobierno establecer políticas, planes y proyecciones que respondan al logro de los objetivos planteados.

La recuperación y desarrollo del transporte de carga internacional en Cuba es para el Gobierno Nacional una prioridad, en la medida en que es fundamental el buen desempeño de este sector para las operaciones de comercio exterior del país. Ya vimos, como a través de programas de inversión y de implementación de nuevos sistemas de control y eficiencia se ha avanzado en el mejoramiento de la actividad de transporte de mercancías de origen internacional respondiendo en alguna medida a las exigencias propias del avance de la economía. Sin embargo, es claro también, que estas inversiones y medidas no han sido suficientes y que es preciso plantearse otras alternativas que estimulen el proceso de reanimación del sector.

3.1. Políticas, planes y proyecciones en el sector de transporte de carga internacional

En Cuba, el Ministerio de Transporte se encarga de dirigir la política del desarrollo planificado y de la eficaz prestación de los servicios de transporte terrestre, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional y de los servicios auxiliares y conexos a estos, así como internacionalmente conforme a las normas del derecho internacional.

Precisamente, el Gobierno cubano en los últimos meses ha encaminado esta política a la recuperación de los ferrocarriles, lanchas, servicios de taxis y barcos, además del sistema de transporte público para lo cual ha realizado cuantiosas inversiones como vimos en el capítulo anterior. Esta inversión significativa busca hacer frente a los problemas que atraviesa el sector, a raíz de la crisis económica de los años 90 y el inclemente bloqueo de Estados Unidos contra la isla, sin embargo, la descapitalización sufrida durante estos quince años no se puede recuperar en un plazo breve, en uno o dos años, esta va a llevar más tiempo.

De esta manera consideramos que el gobierno Cubano puede trabajar en varios frentes simultáneamente para estimular el crecimiento del sector:

- La Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA)
- Cooperación con otros países.
- Diseño de planes estratégicos y estudios integrales para la creación de un sistema integral de transporte

3.1.1. La Alternativa Bolivariana para las Américas

La Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA), constituida por Cuba y Venezuela en diciembre de 2004 y a la que se han incorporado posteriormente Bolivia, Nicaragua y Dominica, es una propuesta renovada de integración que hace énfasis en la lucha contra la pobreza y la exclusión social, que se concreta en un proyecto de colaboración y complementación política, social y económica entre los países Latino-caribeños. Es una propuesta surgida propiamente de Latinoamérica y el Caribe enfocada a la consecución de los intereses de desarrollo económico y social propios de la región.

El ALBA se fundamenta en la creación de mecanismos para crear ventajas cooperativas entre las naciones que permitan compensar las asimetrías existentes entre los países del hemisferio. Se basa en la cooperación de fondos compensatorios para corregir las disparidades que colocan en desventaja a los países débiles frente a las primeras potencias. Por esta razón la propuesta del ALBA le otorga prioridad a la integración latinoamericana y a la negociación en bloques sub-regionales, abriendo nuevo espacios de consulta para profundizar el conocimiento de nuestras posiciones e identificar espacios de interés común que permitan constituir alianzas estratégicas y presentar posiciones comunes en el proceso de negociación.

El ALBA es una propuesta para construir consensos, para repensar los acuerdos de integración en función de alcanzar un desarrollo endógeno nacional y regional que erradique la pobreza, corrija las desigualdades sociales y asegure una creciente calidad de vida para los pueblos.

EL ALBA utiliza el comercio y la inversión no como un fin sino como instrumentos para acceder al desarrollo justo y sustentable y para esto considera que la participación activa del Estado como regulador y controlador de la actividad

económica es indispensable. Para el ALBA, la integración Latinoamericana y del Caribe no puede ser resultado del mercado ni simplemente una estrategia comercial para ampliar mercados.²³

En abril de 2005, las delegaciones de Cuba y Venezuela inspiradas en la histórica Declaración Conjunta y el Acuerdo para la Aplicación de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA), firmada por el presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Hugo Chávez Frías, y el presidente de los Consejos de Estado y de Ministros de Cuba, Comandante en Jefe Fidel Castro Ruz, elaboraron y aprobaron en cumplimiento del artículo 3 de dicho Acuerdo el Plan Estratégico para la aplicación del ALBA.

Este artículo establece que: "Ambos países elaborarán un plan estratégico para garantizar la más beneficiosa complementación productiva sobre bases de racionalidad, aprovechamiento de ventajas existentes en una y otra parte, ahorro de recursos, ampliación del empleo útil, acceso a mercados u otra consideración sustentada en una verdadera solidaridad que potencie las fuerzas de ambos países".²⁴

En octubre de este mismo año fue celebrada la VI Reunión de la Comisión Mixta en Caracas en el marco del Convenio Integral de Cooperación, transformando a este, en un instrumento para la aplicación del ALBA. En dicha ocasión se aprobaron y presupuestaron 199 proyectos a ejecutarse en el 2006, por un valor de 834.6 millones de dólares encaminados a avanzar de manera concreta en la integración bilateral y en su proyección latinoamericana y caribeña, según el Plan Estratégico acordado en el mes de abril.²⁵

Comprende sectores clave del desarrollo económico y social de ambos países, entre ellos, la informática y las comunicaciones, ciencia, tecnología y medio ambiente, industria azucarera, vivienda, turismo, energía, transporte, construcción, recursos

²³ Elizalde, Rosa, y Luis Baez: "El Encuentro" Oficina de Publicaciones del Estado. La Habana, 2005 p. 58.

²⁴ Declaración final de la primera reunión Cuba-Venezuela para la aplicación de la Alternativa Bolivariana para las Américas. Artículo del diario Granma Internacional, versión electrónica encontrada en www.granmainternacional.cu 29 de Abril de 2005. En Línea febrero de 2008.

²⁵ Informe de Marta Lomas, ministra de Inversión Extranjera y Colaboración Económica de Cuba. Versión electrónica encontrado en www.minrex.ve en línea 3 de marzo de 2008.

hidráulicos, agricultura, pesca, industria ligera, alimentación, la industria básica y la sideromecánica.

Para el logro de los objetivos que se propone el ALBA, surgen los *Proyectos Grannacionales* dentro de los cuales está incorporado el estímulo al desarrollo del sector del transporte de carga internacional en Cuba.

3.1.1.1 Los Proyectos Grannacionales

Lo grannacional es el proceso que experimentamos hoy bajo los principios del ALBA, en la perspectiva de alcanzar la unión política de los países Latino-caribeños para construir la gran nación que soñaron nuestros próceres, y hacia la cual nos empuja la dinámica del mundo actual dominado por las grandes potencias industrializadas y los bloques económicos hegemónicos.

Los proyectos grannacionales abarcan desde lo político, social, cultural, económico, científico e industrial hasta cualquier otro ámbito que puede ser incorporado en esta dialéctica materializando y dando vida concreta a los procesos sociales y económicos de la integración y la unión.

Un proyecto grannacional puede nacer y desarrollarse en dos o más países, pero no es requisito indispensable a los efectos de considerarlo como tal, el que abarque el ámbito de todos los países del ALBA.

Lo que le otorga carácter de proyecto grannacional es que se enmarque en los fines y los principios del ALBA, y que en su concepción e instrumentación participen dos o más países del ALBA.

En resumen, un proyecto grannacional es todo programa de acción dirigido a cumplir con los principios y fines del ALBA, que haya sido validado por los países integrantes y cuya ejecución involucre a dos o más países, para beneficio de las grandes mayorías sociales.

Es así como se han firmado varios acuerdos en el marco del ALBA y de estos Proyectos Grannacionales entre Cuba y Venezuela en el sector del transporte de carga internacional, con el objetivo de estimular el comercio exterior de los dos países y de la región.

En el mes de enero de 2007, estas dos naciones dieron lugar a 16 acuerdos en varios sectores de la economía. En el tema del transporte de carga fueron:

- *Modernización y construcción de puertos en Cuba y Venezuela:* creación de una empresa mixta para la modernización, recuperación, equipamiento y construcción de los puertos de ambos países. El cronograma de trabajo acordado para la constitución de la empresa concluyó en el primer trimestre del 2007, con el registro de la empresa.
- *Construcción y reparación de embarcaciones menores:* creación de una empresa mixta para la determinación de las capacidades y la satisfacción de las necesidades de reparación y construcción de embarcaciones menores destinadas a las operaciones de los puertos de ambos países, así como la gestión del financiamiento para estos fines y propiciar el incremento de la eficiencia tecnológica y de nuevas capacidades de los astilleros de ambos países; de igual forma, potenciar el establecimiento de nuevos astilleros, de ser necesario. El cronograma de trabajo acordado para la constitución de la empresa concluyó el primer cuatrimestre del 2007 con el registro de la empresa.
- *Empresa financiera para la adquisición de buques:* Conformación de un Grupo de Trabajo entre ambas partes, para la elaboración de un Estudio de Factibilidad Económico Financiera, para la «Creación de una Empresa Mixta», especializada en créditos marítimos, que tendrá como objetivo financiar la adquisición de buques para ambos países, combinando financiamientos otorgados por la parte venezolana en condiciones preferenciales y los obtenidos de terceros. En el 1er. trimestre del 2007, se debían presentar los resultados alcanzados por el Grupo de Trabajo creado por las partes.
- *Créditos de infraestructura en el sector ferroviario:* Creación de un Grupo de Trabajo para estructurar un financiamiento en condiciones preferenciales, a ser otorgado por la República Bolivariana de Venezuela, por 100.0 millones de USD o su equivalente en otras monedas, destinado a la adquisición de medios de comunicación, equipos, herramientas, materias primas, medios de señalización

ferroviaria, maquinaria especializada para la actividad de vía férrea, movimiento de tierra y otros equipos y suministros.

El Grupo trabajó en función de lograr los acuerdos necesarios para garantizar, durante el primer trimestre del 2007, el establecimiento del Financiamiento para lo cual la parte cubana presentó el Proyecto y el Cronograma de ejecución de dicho financiamiento y la parte venezolana garantizó la disponibilidad de los fondos.²⁶

Actualmente se encuentran en funcionamiento varias asociaciones económicas entre Cuba y Venezuela en el sector del transporte en correspondencia con los acuerdos establecidos:

- *ASTIMARCA*: Empresa Mixta para la explotación de un astillero de reparación naval y construcción de pequeñas unidades.
- *TRANSALBA*: Empresa mixta para la integración del transporte marítimo y la transportación de hidrocarburos de PETROCARIBE. El principal objetivo de esta empresa es evitar que el flete incremente sustancialmente los precios del petróleo que está siendo adquirido por unas 14 naciones. De esa manera, la empresa garantiza que operará al costo sin recargo adicional por sus servicios. La flota de la cual dispondrá TRANSALBA para atender los contratos de suministro que forman parte de PETROCARIBE será fundamentalmente provista por Cuba, pues se requieren embarcaciones de pequeño tamaño que distribuyan al Caribe oriental el petróleo que Venezuela depositará en tres centros de almacenamiento: uno en Matanzas (Cuba), otro en Dominica y un último en Antigua y Barbuda.
- *FERROLA S.A.*: Empresa mixta para la Infraestructura Ferroviaria Latinoamericana.
- *EMPRESA MIXTA* entre Correos de Cuba e Ipostel: Empresa mixta para el envío de mensajería, paquetería, encomienda, mercancía seca, cargas expresas y servicios de remesas y giros postales en el ámbito regional, nacional e internacional.

²⁶ “Nuevos proyectos para una mayor integración económica entre Venezuela y Cuba como parte de los acuerdos del ALBA”. Artículo en el Diario Juventud Rebelde, 25 de enero de 2007.

- *PDVSA-CUBA S.A.* Empresa mixta para la exploración y explotación, refinación, importación, exportación y comercialización de hidrocarburos y sus derivados, así como su transportación y almacenamiento.
- *Empresa de Seguros:* Empresa mixta de seguros y reaseguros.
- *Base de Supertanqueros:* Empresa mixta para la ampliación de la Base de Supertanqueros en Matanzas.

De igual manera Cuba emitió las Resoluciones No. 26 y 27 del Ministerio de Finanzas y Precios, que eximen del pago de impuestos sobre utilidades a las empresas propietarias o poseedoras de barcos de bandera venezolana, que participen en la transportación de pasajeros y carga en el territorio nacional y del pago de los derechos de tonelaje de los barcos de pabellón venezolano, que arriben a puerto cubano procedentes del extranjero, en aras de afianzar la reciprocidad de la integración de nuevo tipo.

En la *V Cumbre del ALBA* celebrada en abril de 2007, los proyectos grannacionales en el sector del transporte han tomado un auge muy significativo. Los principales acuerdos al respecto tomados en este encuentro fueron:

- *Transporte aéreo:* propiciar la creación de una corporación Grannacional de las líneas aéreas estatales que asocien rutas y equipos sin perder la autonomía de las mismas. La misma pudiera asumir la denominación de ALSUR (Alas del Sur o ALBA Sur) que establezca las rutas Caracas - Managua - La Paz - Quito - La Habana - Puerto Príncipe. Propiciar también la creación de una empresa Grannacional" de mantenimiento y construcción de aeronaves.
- *Transporte marítimo:* para lograr facilitar los intercambios entre los países del ALBA y sus aliados es necesario crear una nueva empresa naviera Grannacional del Sur, para el transporte de carga y de pasajeros, que diseñe rutas y disponga de equipos apropiados para la comunicación marítima entre los mismos. Incorporar el resto de los países del ALBA a la iniciativa de las empresas mixtas ya constituidas.
- *Transporte terrestre:* desarrollar un plan de comunicación terrestre para la Región visión ALBA, alternativo al propiciado por los organismos multilaterales. Propiciar la

creación de una empresa Grannacional para el desarrollo de infraestructura en la Región.²⁷

Todos estos acuerdos, contribuyen de una u otra manera, al desarrollo del sector del transporte de carga internacional de Cuba.

En Diciembre del año 2007, se firmaron entre Venezuela y Cuba varios acuerdos institucionales, contratos de financiamiento y empresas mixtas, dentro de los cuales se destaca en el sector del transporte el Convenio de financiamiento entre el Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela y la empresa mixta Transalba Inc, este financiamiento se otorga para la adquisición de dos buques tipo PANAMAX con no más de 228 metros de eslora.²⁸

Es indudable que se ha avanzado en el ámbito de la integración de nuevo tipo y de la contribución que esta puede hacer a la recuperación del sector de transporte de carga internacional en Cuba, de manera que es imprescindible seguir avanzando, profundizando, afianzando y ampliando su campo de acción a través de los diferentes instrumentos que proporciona la propia Alternativa Bolivariana para Las Américas. Es así como consideramos que el recién fundado Banco del ALBA también puede contribuir a este proceso.

3.1.1.2. El Banco del ALBA

La creación del Banco de la Alternativa Bolivariana para las Américas, ALBA, avalada por los países miembros del bloque, marca el nacimiento de una institución financiera de nuevo tipo a favor de la integración. La sexta cumbre de esta Organización dejó precisamente como uno de los saldos más significativos el surgimiento de la entidad con un capital suscrito de mil millones de dólares y autorizado de hasta dos mil millones de dólares. Con personal de los cinco países miembros del ALBA y sede en Caracas, el nuevo banco servirá de herramienta para potenciar el desarrollo de los estados que lo componen.

²⁷ “Declaración final de la V Cumbre del ALBA” Documento en versión electrónica encontrado en www.alternativabolivariana.com En línea noviembre de 2007.

²⁸ Cuba y Venezuela profundizan aún más sus relaciones bilaterales. Artículo en versión electrónica encontrado en www.trabajadores.cu 24 de diciembre de 2007. En línea 20 de febrero de 2008

Un elemento novedoso está en la toma democrática de decisiones, pues cada miembro representará un voto con independencia del capital accionario que suscriba. Asimismo, los aportes para establecer los fondos iniciales de la institución se determinarán por cada integrante según las condiciones financieras que enfrenten.²⁹

En contraste con organismos multilaterales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial, la entidad del ALBA descarta por completo los condicionamientos a la hora de diseñar políticas crediticias

El Banco del ALBA coloca en manos de sus miembros un mecanismo capaz de apoyar de manera sólida programas de desarrollo e incluso contribuir a la eliminación de las asimetrías económicas.

Teniendo en cuenta los principios y objetivos del Banco del ALBA de propiciar el desarrollo económico de los países miembros del acuerdo y fundadores del mismo, es factible y necesario que éste cree líneas de créditos blandos, es decir con amplios plazos de pago, periodos de gracia e intereses bajos, para financiar proyectos de inversión en la infraestructura económica y más precisamente en la infraestructura del sector del transporte de carga de los países accionarios.

Cuba, según lo visto en el capítulo dos de este trabajo, requiere de cuantiosas inversiones para continuar con el proceso de reanimación del sector. Obras como el programa de dragado de los puertos, la modernización de éstos, la implementación de tecnologías que aumenten la eficiencia en la actividad portuaria, la adquisición de buques y de maquinaria auxiliar, demandan recursos que el país no dispone en su totalidad.

De manera que el Banco del ALBA, es un instrumento que puede ser utilizado por el país para no frenar el avance que ha tenido el transporte de carga en Cuba.

3.1.2. Cooperación con otros países

Ante la necesidad imperiosa de ampliar sus relaciones económicas internacionales ante los embates a los que se ha visto enfrentado el país a partir del periodo especial

²⁹ Banco del ALBA, instrumento de nuevo tipo. Artículo de Radio Bayamo. En versión electrónica encontrado en www.radiobayamo.cu. En línea 29 de abril de 2008.

a causa del derrumbe del campo socialista y el recrudecimiento del bloqueo de Estados Unidos, Cuba ha fortalecido sus relaciones no solamente con países de la región Latino-caribeña sino también con otras áreas del mundo.

Esta estrategia ha contribuido significativamente a la recuperación de la economía cubana, lo que se puede observar en el incremento que ha tenido el comercio exterior del país con la región y los niveles de inversión extranjera en diferentes sectores substanciales para el desarrollo nacional.

Es el incremento, mejoramiento y calidad de estas relaciones lo que en el sector del transporte de carga puede -y de hecho lo está haciendo- contribuir también a su reanimación.

3.1.2.1. América Latina y el Caribe

En América Latina y el Caribe, algunos países se destacan por el importante nivel de desarrollo que en el transporte de carga internacional y sus diferentes actividades relacionadas poseen y que en un proceso de cooperación con Cuba aportarían al mejoramiento de la eficiencia en el sector, Argentina y Brasil por ejemplo, cuentan con tecnologías de punta en los sistemas portuarios. Los sistemas portuarios son una de las esferas donde el comercio electrónico podría producir mayores impactos, ya que vincula el transporte internacional de alta tecnología con los servicios de transporte locales, los puertos y sus puntos de enlace (servicios aduaneros, sanitarios, fitosanitarios y otras autoridades) juegan un papel fundamental en la competitividad de los países, pudiéndose convertir estos puntos de enlace en verdaderos cuellos de botella del sistema logístico, el reconocimiento de documentos electrónicos en el proceso portuario es importante en la medida en que facilita las operaciones que allí se llevan a cabo.

En el puerto de Buenos Aires, se llevó a cabo un proceso de ampliación tecnológica, que le permitió brindar servicios de valor agregado a sus clientes y a la vez reducir sus costos de operación. A la información ya difundida en su extranet sobre *booking* de exportación y entrega de cargas, durante el 2001 se agregó un sistema de pago electrónico, mediante el cual el despachante puede realizar en una única transacción

electrónica la reserva y coordinación de turno para retiro de contenedores, el débito en la cuenta de su cliente y el crédito en la cuenta del operador portuario.³⁰

Así mismo, Argentina cuenta con el astillero Tanddanor uno de los más grandes del mundo con tecnología de última generación, el que pudiera fabricar buques para la flota cubana, a precios asequibles y con posibilidades de financiamientos en el marco de la integración Latinoamericana.

Cuba participa en varios planes bilaterales, regionales o internacionales de transporte por tierra, aire o agua en la región latino-caribeña, lo que también influye en el aumento de posibilidades del país para desarrollar el transporte de carga internacional. Existen convenios de cooperación firmados con México, Venezuela y Jamaica, además, se han presentado para su análisis a otros países, tanto del área del Caribe como fuera de esta. Cuba es miembro de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) y en ésta participa en la Junta Directiva del Comité Especial del Transporte, el cual tiene aprobado un programa de trabajo que se denomina “Unir al Caribe por Aire y Mar”, el cual contempla 22 acciones que se ejecutan concertadamente con los 25 países miembros y los 4 miembros asociados.

Con la Comunidad Caribeña (CARICOM), la República de Cuba ha firmado un convenio de cooperación y en el Artículo 19 del mismo se aborda el tema del transporte en todas sus esferas.

Todos estos convenios y acuerdos amplían el marco de posibilidades de acción de la política nacional de continuar aplicando estrategias que reanimen el sector en cuestión.

3.1.2.2. Otras regiones

La diversificación de las relaciones económicas internacionales de Cuba ha llevado a que el país estreche sus intercambios comerciales y sus relaciones de inversión con otras regiones del mundo, es así como China se ha convertido en uno de los principales socios de la Isla.

³⁰ Boletín FAL No. 186: Panorama del transporte en América Latina y el Caribe. Publicación de la CEPAL en versión electrónica encontrado en www.eclac.cl. En línea marzo de 2008.

En el área del transporte son numerosos los acuerdos realizados por los dos países y que han representado para Cuba un adelanto significativo en el proceso de reanimación del sector. Son bien conocidas las adquisiciones de más de mil ómnibus urbanos -que ha mejorado significativamente la calidad de vida de la población- y la compra de locomotoras y piezas de repuesto para aumentar la capacidad de transporte ferroviario.

En el transporte de carga internacional, China tiene una gran experiencia que puede ser aprovechada por Cuba en el marco de las relaciones de cooperación entre los dos países, el Gobierno de la nación asiática ha manifestado que el país hará todos los esfuerzos por contribuir al desarrollo y modernización del sector del transporte en la mayor de las Antillas.

La experiencia china en materia portuaria es significativa, el país posee puertos con una gran infraestructura que manipula más de 100 millones de TEUS al año, con sistemas tecnológicos de avanzada permitiendo un alto nivel de eficiencia en sus operaciones. Hong Kong es el primer puerto a nivel mundial y Shanghai y Shenzhen ocupan el tercer y cuarto lugar respectivamente. La construcción naval en el mundo sigue siendo liderada por China, Japón y Corea, en la actualidad, uno de cada dos contenedores que atraviesa el Pacífico es chino, el país asiático construye un 90% de los contenedores de todo el mundo. Con el fin de fortalecer su posición, China planea invertir más en áreas como innovación e implantación de políticas, así como impulsar la cooperación entre puertos y navieras. A pesar de que el desarrollo del tráfico de contenedores chino se inició con 20 años de retraso con respecto a los países ricos, en 2002 China superó a Estados Unidos como principal base de tránsito y manejo de contenedores.³¹

China ya se ha interesado por otros puertos Latinoamericanos como en Argentina y México. La empresa china Hutchison Port Holding maneja puertos en Manzanillo, Veracruz y Michoacán, en Lázaro Cárdenas está construyendo la terminal más grande de su tipo en el país. En Ecuador, la compañía ganó un contrato para gestionar el único puerto natural de agua profunda del país. En marzo de 2006, el

³¹ “Los puertos chinos movieron 100 millones de contenedores desde enero”. Artículo en versión electrónica, encontrado en www.sur.es En línea marzo 12 de 2008

gobierno de Quito modificó las leyes del país para permitir que una subsidiaria de Hutchinson-Whampoa participe en la licitación para diseñar, construir y operar el puerto de Manta, que es el más cercano a China de todo el continente.³²

Entre las primeras experiencias en el área del transporte de carga internacional en las relaciones de colaboración y cooperación entre Cuba y China se destaca el *Convenio De Cooperación Económica Y Técnica* firmado el 24 de diciembre de 2004 en el cual China otorgará créditos para el desarrollo de obras de infraestructura en Cuba tales como equipos para puertos, el mejoramiento de los ferrocarriles, telecomunicaciones, maquinarias para construcción de buques, extracción de petróleo y níquel, entre otros.³³

Precisamente, gracias a este Convenio el país adquirió en condiciones altamente ventajosas otorgadas por el Gobierno Chino, un moderno Sistema de Inspección de Rayos X para contenedores, producido por la compañía china Nuctech Company Limited, convirtiéndose en el primer país caribeño que utiliza esta tecnología de alta calidad y costo. Disponer de este equipo constituye un privilegio, pues potencia la capacidad de la Aduana en el puerto de La Habana en el enfrentamiento al terrorismo, al narcotráfico y a otras actividades ilícitas, a la vez que agiliza el despacho de las mercancías incrementando la seguridad en la cadena del comercio internacional, exigida por la Organización Mundial de Aduanas.

Irán también se encuentra entre los países que tienen estrechos lazos comerciales con Cuba en el sector del transporte. En el año 2006 la Isla compró a Wagon Pars, mayor productor de vagones en Medio Oriente, 630 vagones de carga y 200 para pasajeros en base a una línea de crédito del gobierno del presidente Mahmud Ahmadinejad, además existe interés en crear una empresa mixta ensambladora de vagones en Cuba para que pueda satisfacer sus necesidades y exportar a otros países de la región.

³² Romann, Alfredo y Ramón Pedrosa: "Puertos chinos en América". Artículo en versión electrónica, encontrado en www.lanación.com. En línea marzo de 2008.

³³ Paulovich Escalona, David: "La economía cubana en 2004, y las perspectivas en 2005". Documento en versión electrónica encontrado en <http://lists.janeta.apc.org/pipermail/solidaridadconcuba/2005-March/000637.html> En línea marzo de 2008

Precisamente, Irán concedió a Cuba en noviembre de 2007 un crédito de 200 millones de euros para financiar importaciones en el sector del transporte, fundamentalmente en material y vehículos ferroviarios.

Irán, tiene empresas mixtas en Venezuela para la producción de autos ligeros como el Samand y Saipa, que podrían exportarse a Cuba quien ha manifestado interés en la adquisición de vehículos ligeros y tractores. Estos últimos también se producen en forma mixta con Venezuela. Hay conversaciones con Irán sobre muchos artículos: maquinaria de construcción, excavadoras, motocicletas, bicicletas, equipos electrodomésticos como refrigeradores, lavadoras, cocinas de gas, materiales de construcción, herrajes y otros.³⁴

Son amplias las posibilidades que tiene el país en este aspecto, lo que le facilita el logro de los objetivos de la estrategia de desarrollo del sector.

Una alternativa interesante, en la búsqueda de inversionistas en el sector del transporte de carga por vía marítima que pudiera ser utilizada por Cuba, es la elaboración del *Perfil Marítimo* del país. Para organizaciones internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) o países interesados en apoyar el desarrollo marítimo, resulta conveniente saber en qué países se concentra el sector a apoyar, actualmente son numerosos los inversionistas y proveedores de equipos y servicios que tienen interés en dirigir sus inversiones. 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.

³⁴ “Habana fortalece sus relaciones económicas con Teheran”. Artículo en versión electrónica encontrado en www.cubaencuentro.com/es/encuentro-en-la-red/cuba/noticias/ en línea Marzo de 2008

3.1.2.3. El Banco del Sur

El Banco del Sur persigue como objetivo central ser autónomo de las políticas económicas neoliberales del Fondo Monetario Internacional y Banco Mundial, pues busca disminuir el depósito del ahorro interno de las economías de la región suramericana en los bancos del Norte. Asimismo es un paso previo a la formación de la moneda común del Sur como respuesta a los efectos nocivos de las crisis del dólar. En definitiva, apunta al uso soberano de los capitales a favor de nuestros propios intereses, los cuales deben priorizar la ejecución de los proyectos estructurantes de la nueva integración geopolítica del Sur, por ejemplo: La infraestructura física terrestre, aérea y marítima.³⁵

En esta perspectiva, Suramérica impulsa la nueva concepción para el financiamiento de los procesos de desarrollo a través de los principios de cooperación, solidaridad y respeto mutuo con el fin de articular la soberanía de los estados con la autodeterminación de los pueblos; para ello apuesta a sus fortalezas, potencialidades y valores endógenos, para lo cual es vital la participación y la dirección de su propio destino a partir de las capacidades humanas y de la administración de sus propios recursos naturales y capitales en aras de la independencia y el bienestar de los pueblos.

El Banco del Sur se constituye en la opción alternativa de carácter humanista, democrática, con pertinencia social y flexible a fin de vincular estrechamente la inversión social y productiva de acuerdo con los proyectos estratégicos urgentes elaborados por la diplomacia de los estados y la diplomacia de los pueblos. Venezuela, Ecuador, Argentina, Bolivia, Paraguay y Brasil forman parte de la entidad que aspira a generar una arquitectura financiera que otorgue a la región mayor autonomía del mercado internacional de capitales.

De tal manera, consideramos que el Banco del Sur, puede ser también una alternativa de financiamiento para Cuba en inversiones para el sector del transporte de carga, teniendo en cuenta las excelentes relaciones con que cuenta el país con

³⁵ Zibechi, Raúl: “Banco del Sur: hacia la autonomía financiera”. Artículo en versión electrónica 22 de junio de 2007, encontrado en www.alainet.org En línea marzo de 2008

los diferentes miembros de la Entidad y la plena identificación con los principios y objetivos de estos.

3.1.3. Estudio, diseño e implementación de un sistema integral de transporte

Debido a su gran importancia para el fomento de la Economía Nacional, el crecimiento del transporte debe ser oportuno, ordenado y suficiente, lo cual requiere de una cuidadosa estrategia inversionista que evite el consumo de recursos más allá de lo indispensable para garantizar el desarrollo económico.

Es así que el elaborar la distribución proporcional de las transportaciones entre las ramas del transporte, en el contexto de la planificación de la economía, tiene una connotación especial dentro de la construcción de políticas económicas por el Estado.

A lo anteriormente expuesto, se une también la necesidad de estudiar aspectos tan generales vinculados a todas las ramas del transporte, como son los de dirección, los energéticos y de contaminación, los tarifarios, los legales, los financieros, los metodológicos de la planificación, los de capacitación y otros que también requieren de un enfoque integral.

El estudio integral del transporte es respuesta al requerimiento de orientar el desarrollo de dicho sector en la medida en que sirve de base a la planificación y proyección de la política del transporte, o lo que es lo mismo, propone la estrategia de desarrollo de los tipos de transporte, en su relación con la economía nacional. Para ello, se elaboran alternativas medidas en términos de inversiones, recursos materiales fundamentales de la actividad, fuerza de trabajo y su calificación, así como su efectividad y sus costos, entre otros importantes aspectos.³⁶

De tal manera, Cuba debe concebir un Sistema integral de transporte que cumpla condiciones específicas que le permitan aportar al propio desarrollo del área del transporte de carga internacional a saber:

³⁶ Yera Marcelo, Luis F y Noel Machoquí: "Estudio integral de transporte: nuevas concepciones". Versión electrónica encontrado en www.uh.cu/centros/ceec/Sitio800/Publicaciones/biblioteca 2006. En línea marzo de 2008

- Que atienda con eficiencia toda la demanda, usando todos los modos disponibles según las posibilidades tecnológicas, económicas y operativas dominantes.
- Que los modos de transporte se coordinen adecuadamente para dar el mejor resultado posible para el sistema.
- Que las condiciones físicas y las disposiciones reglamentarias permitan que el paso de un modo de transporte a otro, o de una ruta a otra en un mismo modo, sea simple y seguro.
- Que haya canales de información suficientes y oportunos para apoyar las decisiones de los diferentes sectores.
- Que el sistema de transporte crezca de forma ordenada, programada y oportuna.

Es clara la utilidad de un estudio integral de transporte en el caso de Cuba, por ejemplo, de haber existido uno de estos estudios, sólo la distribución racional de la carga no local entre los medios terrestres y el cabotaje inmediatamente antes del período especial, pudo producir un ahorro de más de 150 millones de pesos, si se hubieran combinado los costos de cada medio, reducibles por cierto, con su esfera individual de influencia derivada de los primeros.³⁷

Los resultados de un estudio integral de transporte se dirigen a apoyar a los distintos niveles de decisión en la formulación, orientación, coordinación y ejecución de la política nacional de transporte, con estudios, investigaciones y generación de informaciones. A su vez, este estudio brinda servicios de su especialidad a las autoridades territoriales y municipales, así como a las empresas nacionales y entidades extranjeras que los soliciten.

De esta manera, se apoya el proceso de establecer políticas, definir directrices, fijar estrategias de programación y resolver problemas del presente en las distintas instancias mencionadas.

El país ha avanzado en materia de planificación integrada de transporte en un proceso de varias décadas, en 1972 el "Convenio de Colaboración Económica y Científico-Técnica" firmado entre la antigua URSS y Cuba, plantea "Elaborar el

³⁷ Yera Marcelo, Luís F y Noel Machoquí: Op. Cip.

Esquema Integral de Desarrollo del Transporte de la República de Cuba", Asimismo, el primer trabajo sobre la Estrategia de Desarrollo-Económico-Social hasta el año 2000, elaborado en el Quinquenio 1976-80, denominó a su Problema 40: Esquema Integral del transporte, con objetivos similares de coordinación a largo plazo.

Sin embargo, el estudio integral del transporte en Cuba, aunque ha tenido logros indiscutibles, también ha padecido de dificultades. Lo principal es que a más de veinte años de su introducción, no está generalizada la necesidad de sistematizar el estudio integral como método para modernizar la planificación y la política dirigidas al Sector en Cuba, encontrándose la tarea dispersa en distintas entidades. Su complejidad metodológica y la insuficiente claridad en cómo llevar a la práctica sus resultados, en una economía difícil y afectada por mecanismos de dirección nunca consolidados, han obstaculizado su plena aplicación.

Otro punto importante en la cadena de transporte de carga internacional y al que el país debe prestar especial atención es el sistema de administración portuaria. Un sistema eficiente permite elevar la cantidad y la calidad de las operaciones de comercio exterior beneficiando el desarrollo de la economía nacional.

En Cuba, la administración portuaria ha venido experimentado una serie de reestructuraciones que buscan específicamente incrementar el volumen de operaciones en sus instalaciones. Este tipo de organización autónoma, de Administración Portuaria, comprende actividades disímiles que de una forma u otra están vinculadas con el puerto, como la logística de transportación de cargas, servicios e industrias, con grandes ventajas operativas y económicas, tales como:

- Mejorar la rentabilidad de las diferentes empresas que lo integran, incluyendo las industrias dependientes o complementarias de las actividades básicas de un puerto en las entidades que conforman la Comunidad Portuaria.
- Crear valores añadidos con nuevos negocios y mejorar la administración y control de los diferentes servicios y operaciones que se realicen dentro del Recinto con el cumplimiento de los derechos y el régimen tarifario establecidos para los servicios portuarios.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

- Impulsar la vinculación de los otros sistemas de transportación del país con los puertos, para desarrollar el intermodalismo y la integración a la cadena logística nacional e internacional.

Sin dudas el país debe contribuir con políticas, planes y proyecciones que logren la recuperación y desarrollo del transporte de carga, la colaboración con varios países es imprescindible para el éxito de ello, la Alternativa Bolivariana para las Américas, (ALBA) puede influir de forma determinante en esta recuperación, proyectos surgidos de esta integración como las empresas grannacionales y el Banco del ALBA son fundamentales para estimular el desarrollo y crecimiento del sector, además el diseño de planes estratégicos y estudios integrales para la creación de un sistema integral de transporte.

Conclusiones

- Las transnacionales dominan de una forma masiva prácticamente todo el sector de transporte de carga internacional, impidiendo el surgimiento de nuevas empresas por la fuerte competencia que representan.
- La infraestructura del transporte de carga internacional en Cuba se ha visto afectada en los últimos años debido a los problemas económicos dados por la caída de campo socialista y el bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por EE. UU al país, los puertos cubanos han quedado atrasados tecnológicamente y en una situación de deterioro lo que hace que sean poco eficientes. También se han afectado los almacenes, los medios de transportación terrestre, la flota marítima, los talleres e incluso el personal especializado, esto trajo como consecuencia una serie de problemas como la falta de exigencia y control, la poca atención al personal, la acumulación de mercancías en los puertos y abarrotamiento de los almacenes, altos pagos por estadía de barcos, contenedores y falso flete y la paralización de muchas actividades económicas a nivel nacional.
- La puesta en marcha de planes estratégicos como la operación puerto-transporte-economía interna y las inversiones millonarias han elevado en alguna medida la eficiencia evidenciando una clara recuperación del sector. Esto aun no es suficiente, por lo que el país debe diseñar e implementar políticas, planes y proyecciones que logren la recuperación y desarrollo del transporte de carga en Cuba. Para esto puede trabajar en varios frentes simultáneamente para estimular el crecimiento del sector: la Alternativa Bolivariana para las Americas (ALBA), la cooperación con otros países y el diseño de planes estratégicos y estudios integrales para la creación de un sistema integral de transporte.
- Los proyectos grannacionales son una excelente oportunidad para llevar a cabo programas de acción dirigidos a la estimulación del comercio exterior a través de la inversión en el sector de transporte de carga internacional. De hecho, se han obtenido importantes avances en esta materia como es la

creación de una empresa mixta para la modernización y construcción de puertos en Cuba y Venezuela.

- Cuba debe concebir un Sistema integral de transporte que cumpla condiciones específicas que le permitan aportar al propio desarrollo del área del transporte de carga internacional. Para esto es clara la utilidad de un estudio integral de transporte, cuyos resultados se dirigen a apoyar a los distintos niveles de decisión en la formulación, orientación, coordinación y ejecución de la política nacional de transporte, con estudios, investigaciones y generación de informaciones.

Recomendaciones

- Realizar un estudio más profundo sobre el sector del transporte de carga internacional en Cuba por parte de los organismos del gobierno e instituciones científicas, para implementar un adecuado plan de inversiones y diseñar estrategias de cooperación que contribuyan al desarrollo del sector.
- Trabajar en conjunto para lograr una mayor eficiencia empresarial en el sector del transporte de carga, este aspecto es de vital importancia para impulsar el desarrollo del mismo, insertar a Cuba en el mercado internacional y ser más competitivos.
- Desarrollar, capacitar y estimular el capital humano que forma parte de las tareas del transporte de carga en el país, ya que sin ellos no se podría avanzar ni lograr ningún progreso aunque se tenga disponible cualquier cantidad de recursos, además la capacitación de este personal es de vital importancia dado los avances tecnológicos que se experimentan a diario.
- Contribuir a la consolidación del proceso integracionista tipo ALBA, para que este a su vez siga siendo un instrumento que permita continuar con la reanimación del sector de transporte de carga internacional de Cuba.
- Diversificar, fortalecer y consolidar la cooperación con otros países fuera de la región latino-caribeña de forma que esto sea otro factor que desarrolle el transporte de carga internacional del país.

Anexos

Anexo No 1

Términos INCOTERMS

Los términos INCOTERMS definen trece tipos de contratos diferentes, que pueden modificarse parcialmente para cada negociación, mediante el uso de cláusulas adicionales. Son revisados periódicamente para adaptarse a los cambios en los usos comerciales, técnicas y avances tecnológicos. Se dividen en cuatro grupos fundamentales.

Grupo E (EX WORKS/ EX FÁBRICA):

El vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en su propio establecimiento o en otro lugar convenido, este es el único término en el que los trámites aduaneros de exportación en el país de origen corren por cuenta del comprador, puede emplearse en cualquier modo de transporte.

Grupo F (FCA, FAS y FOB):

FCA (FREE CARRIER / LIBRE TRANSPORTISTA) Se establece la ciudad o lugar convenido de entrega de la mercancía del vendedor al comprador. El comprador paga el flete, puede emplearse en cualquier modo de transporte.

FAS (FREE ALONGSIDE SHIP / FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE) Se establece el puerto de carga para la entrega de la mercancía. El comprador paga el flete. Esta modalidad sólo se aplica en transporte marítimo, fluvial o lacustre.

FOB (FREE ON BOARD / FRANCO A BORDO) Se establece el puerto de carga convenido para la entrega de la mercancía. El comprador paga el flete. Se utiliza para transporte marítimo, fluvial o lacustre.

GRUPO C (CFR, CIF, CPT y CIP): CFR (COST AND FREIGHT / COSTE Y FLETE)

Se establece el puerto de destino convenido para la entrega de la mercancía. Solo puede usarse en transporte marítimo.

CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT / COSTE SEGURO Y FLETE) Se establece el puerto de destino convenido para la entrega de la mercancía. Puede usarse para transporte marítimo, fluvial o lacustre.

CPT (CARRIAGE PAID TO / TRANSPORTE PAGADO HASTA) Se establece el lugar de destino para la entrega de la mercancía. Puede usarse con cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO / TRANSPORTE Y SEGURO PAGADO HASTA) Se establece el lugar de destino para la entrega de la mercancía. Puede usarse con cualquier modo de transporte, incluido el multimodal.

GRUPO D (DAF, DES, DEQ, DDU y DDP)

DAF (DELIVER AT FRONTIER / ENTREGA EN FRONTERA) Se establece el lugar para la entrega de la mercancía, usado para transporte terrestre, ferrocarril y carretera.

DES (DELIVERED EX SHIP / ENTREGA SOBRE BUQUE) Se establece el puerto de destino para la entrega de la mercancía, se usa para transporte marítimo, fluvial o multimodal, si su último modo de transporte sea marítimo o fluvial.

DEQ (DELIVERED EX QUAY / ENTREGADA EN MUELLE) Se establece el puerto de destino para la entrega de la mercancía. Esta modalidad suele usarse para transporte marítimo, fluvial o multimodal si su último modo de transporte es marítimo o fluvial.

DDU (DELIVERED DUTY UNPAID / ENTREGA DERECHOS NO PAGADOS) Se establece el lugar de destino para la entrega de la mercancía. El término DDU puede utilizarse en cualquier medio de transporte.

DDP (DELIVERED DUTY PAID / ENTREGA DERECHOS PAGADOS) Se establece el lugar de destino convenido para la entrega de la mercancía. Puede utilizarse con independencia del medio de transporte elegido.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Anexo No 2

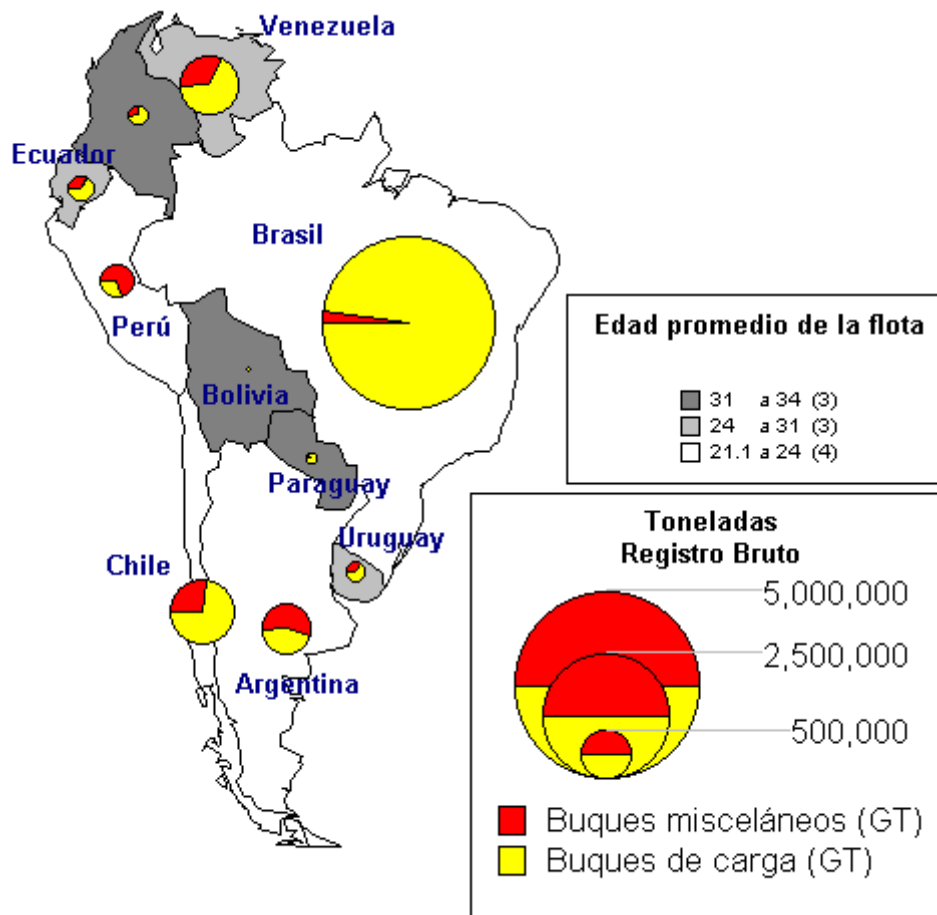
Niveles de concentración de los operadores marítimos

Años	1997		2003		2004	
	TEUS	Barcos	TEUS	Barcos	TEUS	Barcos
1-10 operadores	1 632 020	871	3 508 687	1 388	3 900 017	1 462
11-25 operadores	1 016 540	608	1 793 416	825	2 054 592	946
26-50 operadores	562 337	525	626 887	639	632 160	656

Fuente: Efectos del proceso de especialización del transporte marítimo, Fernando González Laxe

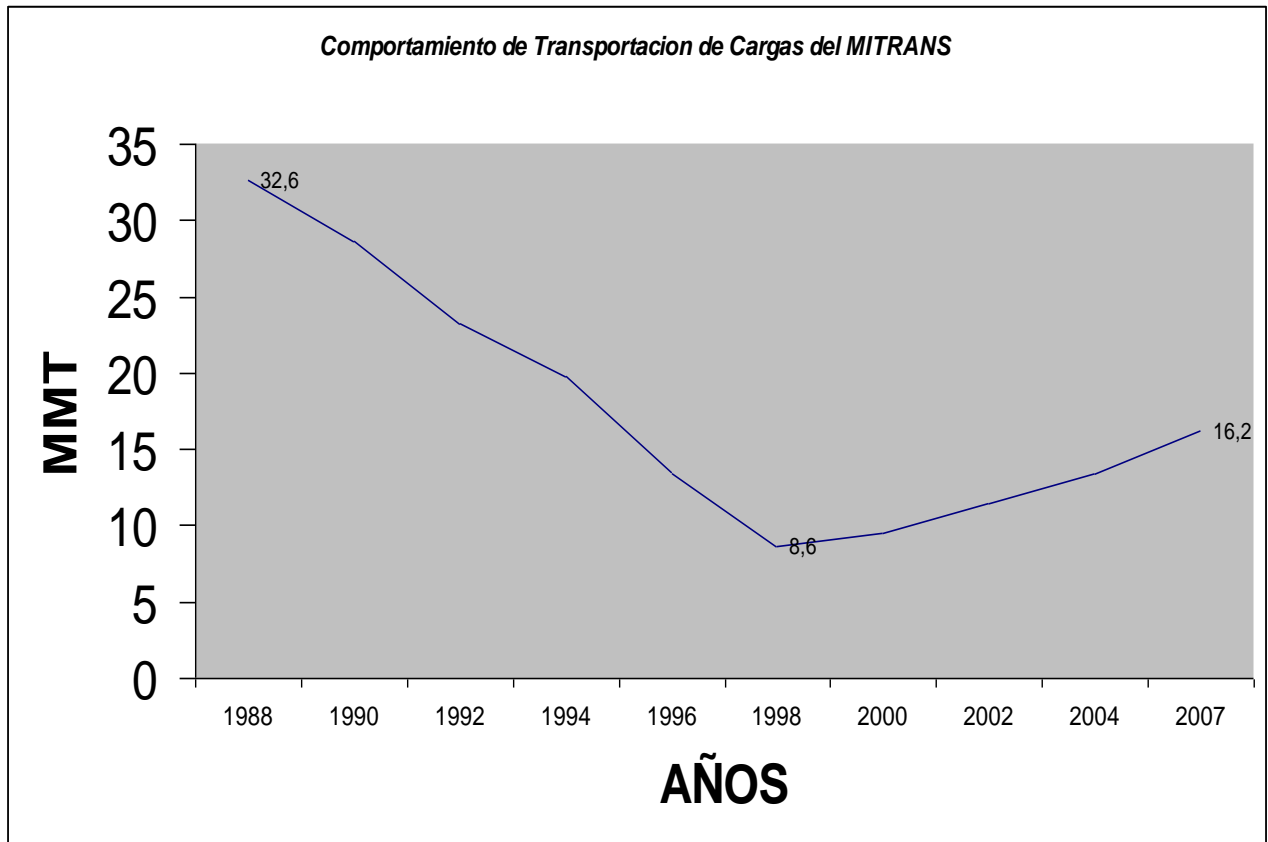
Anexo 3

Flota con bandera nacional en América Latina



Fuente: Perfil marítimo de América Latina y el Caribe, Edición N° 158, Octubre 1999, <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm>

Anexo No 4



Fuente: Ministerio de Transporte de Cuba

Anexo No 5

Indicadores seleccionados de la actividad portuaria

Concepto	UM	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Carga operada total (a)	MT	15 758,4	12 967,4	15 791,0	13 338,0	14 296,8	15 907,8
Importación		7 165,2	7 312,4	7 863,2	6 931,4	7 784,2	8 944,2
Exportación		3 248,0	297,4	1 884,6	1 933,8	1 678,3	2 157,8
Cabotaje		5 345,2	5 357,6	6 043,2	4 472,8	4 834,3	4 805,8
Buques-días puerto	U	7 950	6 982	6 518	7 918	8 847	8 097
Buques - días operaciones	U	5 852	5 231	5 026	5 991	6 393	6 355
Coefficiente operaciones portuarias	%	73,6	74,9	77,1	75,7	72,3	78,5

Fuente: Oficina Nacional de Estadística

(a) A partir del año 2001 Incluye todas las Empresas Portuarias del país.

Anexo No 6

Inventario de buques de carga de la flota mercante, al 31 de diciembre

Concepto	UM	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cantidad de buques	U	72	64	46	34	32	33
Graneleros		8	12	10	10	10	10
Tanqueros		18	15	11	10	9	9
Portacontenedores		3	8	3	2	2	3
Refrigerados		9	15	9	3	2	2
Cargueros generales		34	11	11	7	7	7
Otros			3	2	2	2	2
Capacidad de los buques	MTPM	950,4	835,2	691,8	569,5	469,5	488,6
Graneleros		224,6	328,8	280,6	280,6	280,6	280,6
Tanqueros		299,3	184,9	206,3	201,8	112,7	112,7
Portacontenedores		41,7	95,7	41,7	24,8	25	43,9
Refrigerados		54,2	113	66,9	14,1	3,2	3,2
Cargueros generales		330,6	90	88,4	40,3	40,3	40,3
Otros			22,8	7,9	7,9	7,9	7,9
Edad promedio de los buques		20	19,9	21,2	24,9	25,8	26,8

Fuente: Oficina Nacional de Estadística

Nota: Se excluyen los buques arrendados, patanas y motoveleros.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Anexo No 7

Trafico de carga

Millones de toneladas kilométricas

Concepto	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total	24 784,7	15 153,8	11 273,2	10 807,8	10 963,7	12 791,5
Ferrovionario	1 110,4	1 181,0	1 232,9	1 341,0	1 371,2	1 462,7
Uso público	841,6	810,9	792	704,4	1.238,20	1 261,6
Uso no público (a)	268,8	370,1	440,9	636,6	133	201,1
Automotor	2 762,1	2 495,0	1 755,3	1 938,6	1 863,6	2 132,9
Uso público	638,1	599,6	597	642,4	662	1 075,9
Uso no público (a)	2 124,0	1 895,4	1 158,3	1 296,2	1.201,60	1 057,0
Marítimo internacional (b)	19 507,1	10 061,9	6 829,2	6 519,7	7 259,3	8 821,7
Importación	8 924,6	4 740,2	2 910,9	2 293,5	2 321,0	3 004,8
Exportación	2 461,7	1 288,3	1 526,0	849,1	983,2	899,4
Entre puertos extranjeros	8 120,8	4 033,4	2 392,3	3 377,1	3 955,1	4 917,4
Marítimo de cabotaje	1 327,8	1 348,7	1 370,9	937,3	414,3	311,4
Seca	96,4	75	85,9	94,8	101,5	127
Líquida	1 231,4	1 273,7	1 285,0	842,5	312,8	184,4
Aéreo	77,3	67,2	84,9	71,2	55,4	62,9
Nacional	1,2	1,1	1	1,3	1,2	2,8
Internacional	76,1	66,1	83,9	69,9	54,2	60,1

Fuente: Oficina Nacional de Estadística

Anexo No 8

Carga transportada

Miles de toneladas

CONCEPTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total	57098	50426,5	54705,1	55245,9	45192,4	48376,8
Ferroviano	5 415,4	5 726,8	11 428,4	12 352,6	9 384,7	9 299,2
Uso público	3 901,6	3 366,3	2 778,5	2 507,8	4 018,9	4 326,7
Uso no público (a)	1 513,8	2 360,5	8 649,9	9 844,8	5 365,8	4 972,5
Automotor	42 536,1	38 379,4	38 119,4	39 055,4	32 965,5	36 023,3
Uso público	8 873,7	8 338,8	8 015,9	7 684,7	9 420,1	15 310,3
Uso no público (a)	33 662,4	30 040,6	30 103,5	31 370,7	23 545,4	20 713,0
Marítimo internacional (b)	6 041,0	3 176,6	1 955,9	1 617,0	1 831,0	2 267,5
Importación	4 716,3	2 505,0	1 399,2	1 102,4	1 115,6	1 444,3
Exportación	511,7	267,8	317,2	176,5	201,7	184,5
Entre puertos extranjeros	813	403,8	239,5	338,1	513,7	638,7
Marítimo de cabotaje	3 094,7	3 133,9	3 189,8	2 195,2	994	767,5
Seca	260,6	202,5	232,3	256,2	274,2	343,1
Líquida	2 834,1	2 931,4	2 957,5	1 939,0	719,8	424,4
Aéreo	10,8	9,8	11,6	25,7	17,2	19,3
Nacional	1,7	1,9	1,5	2	1,7	2,1
Internacional	9,1	7,9	10,1	23,7	15,5	17,2

Fuente: Oficina Nacional de Estadística

(a) A partir del año 2003 incluye los equipos que pertenecían a los centrales azucareros extinguidos.

(b) A partir del año 1999 incluye las empresas mixtas.

Glosario

FLETE MARITIMO

Flete Básico: Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico.

Liner Terms: En términos de línea o de muelle implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Se excluyen el costo de las operaciones previas al gancho en la carga y posteriores a éste en la descarga.

Flete ALL IN: Flete que incluye todas las operaciones de embarque / desembarque, estiba / desestiba, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

B. TERMINOS Y NOMENCLATURA PARA LAS CONDICIONES EN EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES

Servicio Intermodal: Es el servicio de transporte que se efectúa entre dos puntos usando dos o más medios de transporte diferentes, de acuerdo con los requerimientos efectuados por el contratante de la carga.

Servicio Puerta (Door): El porteador dentro del valor del flete contratado es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como así mismo el movimiento del contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.

Servicio Puerto (Port): La línea naviera es responsable de transportar la carga desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga. El usuario es responsable a su costo, de transportar la carga desde la bodega del usuario en origen, hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega del usuario en destino. Adicionalmente, el usuario es también responsable a su costo del movimiento del contenedor vacío desde el depósito a la bodega en origen, y/o del movimiento desde la bodega al depósito en destino.

Servicio House To House: Condición del contrato del transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de origen al punto de destino, incluyendo los distintos pasos intermediarios.

Servicio House To Pier: Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de partida hasta que la mercancía se halla a bordo del buque en el puerto de origen.

Servicio Pier To House: Expresión inglesa cuya traducción literal es "muelle a casa". Condición del contrato de transporte marítimo internacional según la cual el importador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde que la mercancía se encuentra a bordo del buque en el puerto de destino hasta el punto de destino final.

Container Yard (CY): Expresión que hace referencia al área designada por el transportista para efectuar la recepción, entrega, almacenaje y reparaciones menores de contenedores vacíos.

E. OTROS TERMINOS USUALES EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS

Abarloamiento: Operación de amarrar una nave a otra que se encuentra atracada a muelle o fondeada en el área de operaciones acuática del Terminal.

Actividad Portuaria: Construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.

Administrador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un puerto o terminal portuario. El Administrador Portuario puede ser público o privado.

Aforo: Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y determinar los gravámenes que le sea aplicable.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Agente de Aduana: Persona natural o jurídica autorizada por la Superintendencia Nacional de Aduanas, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga.

Agente General: Persona jurídica constituida en el país con arreglo a ley, para actuar en el Perú en representación de un Armador u Operador en las actividades de: contratación de carga; designación de agentes marítimos, fluviales, lacustres y / o empresas de estiba, en los puertos nacionales.

Agente Marítimo, Fluvial o Lacustre: Persona jurídica peruana autorizada por la Dirección General de Transporte Acuático para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o Armador, en las operaciones de las naves en los Terminales Portuarios.

Almacenamiento: Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la empresa.

Almacenes Aduaneros: Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de las mercancías en tanto se solicite su despacho.

Amarradero: Espacio físico designado para el amarre de naves.

Amarre y Desamarre: Servicio que se presta a las naves en el amarradero para recibir y asegurar las amarras, cambiarlas de un punto de amarre a otro y largarlas.

Apilar: Colocar en forma ordenada la carga una sobre otra en las áreas de almacenamiento.

Área de Operaciones Acuática: Espacio acuático comprendido entre los muelles de Terminales con facilidades de atraque directo y los rompeolas artificiales, o entre dichos muelles y la línea demarcatoria fijada mediante balizas u otros puntos de señalización o el espacio necesario para el amarre y desamarre a boyas.

Área de Desarrollo Portuario: Espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria aptos para ser usados en la construcción, ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Áreas de Atraque y Permanencia de las Naves: Es la franja marítima de 500 metros que circundan una instalación portuaria a la mar abierta, de penetración o el dársena.

Armador: Persona física o jurídica propietaria del buque, o la que, sin serlo, lo tiene en fletamento. En cualquiera de los casos, es el que acondiciona el buque para su explotación, obteniendo rendimiento del flete de las mercancías o transporte de pasajeros.

Arqueo Bruto: Es la expresión del volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes.

Arrumaje: Colocación transitoria de la mercancía en áreas cercanas a la nave.

Atraque: Operación de conducir la nave desde el fondeadero oficial del puerto y atracarla al muelle o amarradero designado.

Banderas: País al cual pertenece el medio de transportación marítimo.

Barcos surtos: embarcaciones ancladas en el muelle.

Bienes Portuarios: Obras de infraestructura que se ubican en el interior de los puertos que sirven indistintamente a todos los que operan en los recintos portuarios, destinados a proporcionar áreas de aguas abrigadas y a otorgar servicios comunes, tales como vías de circulación, caminos de acceso, puertas de entrada, servicios higiénicos, etc.

Cabotaje: Todo transporte de carga entre puertos de un mismo país.

Calado: Es la profundidad sumergida de una nave en el agua.

Canal de Entrada y Salida de Naves: Espacio marítimo natural o artificial utilizado como tránsito de las naves, para permitirles acceder a las instalaciones portuarias o retirarse de ellas.

Carga: Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.

Carga Consolidada: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores,

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de embarque.

Carga de Reembarque: Carga de importación manifestada para el puerto de arribo de la nave, nuevamente embarcada con destino a su puerto de origen u otro puerto.

Carga de Transbordo: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.

Carga de Tránsito: Carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.

Carga Fraccionaria: Carga sólida o líquida movilizada en forma envasada, embalada o en piezas sueltas.

Carga Líquida a Granel: Líquidos embarcados o desembarcados a través de tuberías y/o mangas.

Carga Rodante: Vehículos de transporte de personas o carga, así como equipos rodantes destinados para la agricultura, minería u otras actividades, movilizadas por sus propios medios.

Carga Sólida a Granel: Producto sólido movilizado sin envase o empaque.

Código IMDG: Es el código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

Comunidad Portuaria: Conjunto de entidades públicas y privadas representativas de la zona de influencia de un puerto que tengan relación directa respecto al desarrollo de las actividades y servicios portuarios.

Concesión Portuaria: Acto administrativo por el cual el Estado otorga a personas jurídicas nacionales o extranjeras, el derecho a explotar determinada infraestructura portuaria o ejecutar obras de infraestructura portuaria para la prestación de servicios públicos. Supone la transferencia de algún tipo de infraestructura portuaria de titularidad estatal para su explotación por parte de la entidad prestadora a fin que la misma sea objeto de mejoras o ampliaciones.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Conferencia Marítima de Fletes: Convenio de colaboración entre líneas marítimas regulares que tiende a la racionalización del servicio y a la consecución de unas tarifas uniformes y competitivas.

Conocimiento de Embarque: Documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.

Consignatario: Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

Consolidación de Carga: Llenado de un contenedor con mercancía proveniente de uno, de dos o más embarcadores.

Contrato de Fletamento: Acuerdo por medio del cual el Armador entrega todo el buque o parte de él al Fletador para transportar mercaderías de un puerto a otro, o por un período de tiempo a cambio de una suma de dinero que el Fletador acepta pagar como merced conductiva. Existen dos modalidades básicas de Fletamento: Por cesión y por locación, tanto por tiempo como por viaje.

Contrato de Transporte: Acuerdo por medio del cual un "Porteador" o "Transportador" llámese Armador, Agente Naviero o Fletador se compromete con el dueño de la carga directamente o a través de un Embarcador (Freight Forwarder) o de un Agente de Aduana a transportar una carga desde un puerto de origen hasta un puerto de destino por el pago de una suma denominada flete.

Cuadrilla: Grupo de Estibadores que en un puerto se ocupan en estibar la mercancía a bordo de las naves, así como también de su desembarque.

Depósito Aduanero Autorizado Privado: Local destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.

Depósito Aduanero Autorizado Público: Local destinado al almacenamiento de mercancías de diferentes depositantes.

Depósitos Aduaneros Autorizados: Locales destinados a almacenar mercancías solicitadas al régimen de Depósito Aduanero.

Desabarloadamiento: Operación inversa al abarloadamiento.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Desatraque: Operación inversa al atraque.

Descarga Directa: Traslado de carga que se efectúa directamente de una nave a vehículos para su inmediato retiro del recinto portuario.

Descarga Indirecta: Traslado de carga que se efectúa de una nave a muelle para su almacenamiento en el Terminal.

Desconsolidación de Carga: Vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.

Despacho: Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para importar y exportar las mercancías o someterlas a otros regímenes, operaciones o destinos aduaneros.

Dueño de Carga: Propietario o destinatario de la carga.

Embarcadero: Instalación en la costa marítima o riveras fluviales o lacustres, sin infraestructura de defensa o abrigo, destinada al atraque y atención de embarcaciones menores.

Embarque Directo: Traslado de carga que se efectúa directamente de vehículos particulares a una nave.

Embarque Indirecto: Traslado de carga que se efectúa de áreas de almacenamiento del Terminal a una nave.

Empresa de Estiba y Desestiba: Comprende a las empresas de estiba, desestiba y cooperativas de estiba y desestiba.

Eslora: Se refiere a la eslora total de la nave tal como figura en el Certificado de Matrícula.

Espigón: Macizo saliente o dique que avanza en el mar o en un río para protección de un puerto.

Estiba: Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle o medio de transporte.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Estructura Portuaria: Obras de infraestructura y superestructura construidas en puertos para atender a las naves.

Facilidades Portuarias: Instalaciones portuarias puestas a disposición de los usuarios.

Fondeo: Operación de conducir la nave al fondeadero oficial del puerto.

Hub marino: Lugares portuarios en los que se realizan numerosos transbordos mar-mar.

Infraestructura de Acceso Acuático: Constituida por canales, zonas de aproximación, obras de defensa (rompeolas, espigones, esclusas) y señalización (faros, boyas) que se encuentren en el área de operaciones acuática.

Infraestructura de Área Portuaria: Constituida por muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento en tránsito, boyas de amarre y otras vías de comunicación interna (pistas, veredas).

Infraestructura Portuaria: Obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal. Está constituida por:

- Acceso Acuático: Canales, zona de aproximación, obras de abrigo o defensa tales como rompeolas y esclusas y señalizaciones náuticas.
- Zonas de transferencia de carga y tránsito de pasajeros: Muelles, diques, dársenas, áreas de almacenamiento, boyas de amarre, tuberías subacuáticas, ductos, plataformas y muelles flotantes.
- Acceso Terrestre: Vías interiores de circulación, líneas férreas que permitan la interconexión directa e inmediata con el sistema nacional de circulación vial.

Instalaciones Portuarias: Obras de infraestructura y superestructura, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de naves, prestación de servicios portuarios o construcción y reparación de naves.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Lugar de Tránsito: Área de terreno destinada al depósito transitorio de mercancías, como paso intermedio de la nave a vehículos particulares, o viceversa en el embarque.

Manifiesto de Carga: Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.

Mercancía: Toda carga que se transporta, que ha sido y/o va a ser transportada a bordo de una nave.

Mercancía Extranjera: Es la que proviene del exterior, bajo regímenes suspensivos, temporales o de perfeccionamiento.

Mercancía Nacional: Producto manufacturado en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.

Mercancía Peligrosa: Son las mercancías clasificadas como peligrosas para las cuales existen regulaciones con respecto a su procedimiento de aceptación, empaque, estiba, documentación y transporte ya sea para traslado local o internacional. Hay nueve (9) clasificaciones de mercancías peligrosas para el transporte marítimo internacional y las regulaciones, documentación, procedimientos de aceptación, empaque y la estiba, son establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Muelle: Infraestructura portuaria en la orilla de un río, lago o mar especialmente dispuesta para cargar y descargar las naves.

Muelle Privado: Es aquel que se proporciona para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue de naves.

Nave: Toda construcción naval destinada a navegar, cualquiera que sea su clase incluidas sus partes integrantes y partes accesorias, tales como aparejos, repuestos, pertrechos, maquinarias, instrumentos y accesorios que sin formar parte de la estructura de la nave se emplea en su servicio tanto en la mar como en el puerto.

Operaciones Portuarias: Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves en el ámbito territorial de un puerto.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Operador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.

Porteador o Transportador: Persona natural o jurídica encargada del transporte marítimo de las mercaderías mediante el respectivo contrato de transporte.

Practicaje: Servicio que los prácticos prestan a las naves dirigiendo las maniobras que éstas requieran para su desplazamiento dentro o fuera del área de operaciones del Terminal.

Puerto: Localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.

Puerto de Cabotaje: Es aquél que se utiliza para operaciones comerciales entre puertos nacionales.

Puerto Fluvial: Lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.

Puerto Lacustre: Lugar situado sobre la ribera de un lago navegable, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.

Puerto Marítimo: Conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario y sea utilizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.

Recinto Portuario: Espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias.

Remolcaje: Servicio que prestan los remolcadores para halar, empujar, apoyar o asistir a la nave durante las operaciones portuarias.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Servicio de Manipuleo: Servicio de recepción, arrumaje o apilamiento de la carga en el recinto de un Terminal Portuario, así como su despacho o entrega para su retiro o embarque.

Servicio de Transferencia: Traslado de la carga de nave o lugares de tránsito a las áreas de almacenamiento del Terminal, o viceversa en el embarque.

Servicios tramp (charter): Servicio que no está planificado, servicio extra de transportación.

Tarifa: Retribución económica exigida por la prestación de actividades o servicios portuarios sujetos a regulación.

Tráfico Portuario: Operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de naves en el puerto y las de transferencia entre éstas y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, avituallamiento y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en espacio portuario.

Transbordo: Es la operación de traslado directo de carga de una nave a otra.

TEU: Unidad de medida utilizada para contabilizar homogéneamente las distintas clases de contenedores, equivalente a un contenedor de 20 pies.

Uso de Amarradero: Utilización de los amarraderos del Terminal Portuario por las naves.

Uso de Muelle: Utilización de la infraestructura del Recinto Portuario, para cargar o descargar mercancía o realizar otras actividades.

Zona de Actividades Logísticas: Parte de la zona portuaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades o servicios, complementarios o conexos a las mercancías para cambiar la naturaleza del bien.

Zona de Almacenamiento: Área en el interior del recinto portuario, organizada y equipada para dar servicios de almacenamiento a las cargas.

Zona de Fondeo: Área acuática establecida por la autoridad marítima para el fondeo de las naves.

Transporte de carga internacional de Cuba: Problemas y perspectivas

Zona Franca: Parte del territorio nacional en el cual el régimen aduanero permite recibir mercancías sin el pago de tributos a la importación.

Zona Primaria: Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de aduanas; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.

Zona Secundaria: Parte del territorio aduanero que le corresponde a cada aduana en la distribución que la Superintendencia Nacional de Aduanas hace para efectos de la competencia, intervención y obligaciones de cada una.