

Análisis del potencial de cabotaje en Cuba para optimizar el desempeño en los Sistemas Logísticos (2da parte)



ING. MARLON RÍOS HERNÁNDEZ
Especialista Comercial. UNIPRO
marlon@unipro.cu

MSC. CLAUDIA LEÓN LÓPEZ
Jefa de Grupo de Coyuntura y Comercio Exterior. ONEI
Claudia@onei.cu

DRA. MARTHA I. GÓMEZ ACOSTA
Profesora Titular. ISPAE
marthagom@testa.cujae.edu.cu

Limitaciones y perspectivas para las transportaciones de carga por cabotaje en Cuba

Las posibilidades para desarrollar en Cuba los servicios de transporte marítimo nacional encuentran un espacio favorable en las condiciones naturales y económicas actuales y futuras del país, no obstante la existencia de factores que limitan el desarrollo de estas operaciones y reducen la eficiencia en los sistemas logísticos correspondientes.

El desarrollo y crecimiento de la economía así como la apertura a la inversión extranjera y el desarrollo del turismo, conllevan al aumento de los volúmenes en los flujos de carga, resultando fundamental la existencia de operadores logísticos que coordinen las operaciones y ofrezcan servicio puerta a puerta. En este contexto la no existencia de líneas regulares de cabotaje de navieras nacionales y las deficiencias en la infraestructura portuaria y de carga, principalmente en los puertos secundarios, resultan factores que limitan el crecimiento del volumen de carga transportada por cabotaje así como en el uso de contenedores en este tipo de operaciones.

Actualmente, de 33 los puertos del país, 11 no se encuentran en buenas condiciones de operación y los restantes operan por debajo de su potencial, debido a problemas con la infraestructura, equipamiento y seguridad de las operaciones. Muchos puertos no cuentan con los medios y la infraestructura necesaria para operar contenedores, lo que impide realizar estas de operaciones, a pesar de poseer el calado necesario y una privilegiada ubicación geográfica (cercanía a zonas industriales, polos turísticos o centros poblacionales importantes), dentro de estos se pueden señalar los puertos de Cárdenas, Isabela de Sagua, Caibarién, Casasa, Carupano, Vita, Manzanillo, Palo Alto y Casilda.

En tal sentido se hace necesario una infraestructura que soporte las operaciones de carga y descarga, medios de manipulación, seguridad, almacenamiento y vías de acceso terrestre. La infraestructura desempeña un papel fundamental, ya que mientras más cercano esté el puerto de embarque, más competitivo se convierte el producto.



El Libro de Calados, contenido de las condiciones técnicas requeridas para la utilización de los puertos cubanos y sus instalaciones (Libro de Calados, 2015), señala como «no permitidas las operaciones comerciales por deficiente estado técnico» en los espigones y muelles de numerosos puertos. También existen otros con certificados vencidos que les impide operar por condiciones no seguras de canales, fondeaderos, muelles, espigones y otras instalaciones.

Dentro de las instalaciones con limitaciones y deficiencias técnicas fundamentales se pueden mencionar las siguientes:

- Operaciones no permitidas por falta de seguridad en su único espigón José Antonio Echeverría del puerto de Cárdenas.
- Certificado vencido en el atraque de Patanas No. 3, calado 2,30 m del puerto de Isabela de Sagua (tiene el certificado vencido desde 2007). No permite operaciones.
- Operaciones no permitidas por falta de seguridad y deficiente estado técnico en:
 - El muelle de cemento y el espigón Bufadero del puerto de Nuevitas
 - El espigón La Gloria del puerto de Manatí
 - El muelle de costa del puerto de Antillas
 - El muelle de Felton
 - El espigón de Punta Gorda del puerto de Tanamo
 - El espigón de Boquerón banda norte y los muelle de patanas de Boquerón y Caimanera
 - El espigón de la terminal de azúcar del puerto de Ceiba Hueca en Granma
 - El espigón La Costa (Atraque de Patanas) del puerto de Manzanillo
 - El muelle de Calicito para grandes pesos en Cienfuegos
 - El muelle UNECA y el atraque de silos de cemento de Nueva Gerona.
- Problemas con el calado, estado técnico, constructivo y de seguridad en canales, fondeaderos, espigones, muelles y atraques en general

- Dificultades en las vías de acceso terrestres, almacenes, cubiertas, grúas, medios de manipulación, equipos, sistemas de seguridad y protección, tecnologías de la información y las comunicaciones, servicios auxiliares y conexos, depósitos y oficinas de trámites aduanales y transitorios. Esta situación hace que las posibles rutas de cabotaje para carga en contenedores se limiten solo a los principales puertos del país.

Generalmente cuando se aborda el tema del cabotaje en Cuba, se considera fundamentalmente la trasportación en patanas o barcazas de combustible, cemento en bolsas y alimetros a granel, siendo esta la forma más utilizada en la actualidad y de gran importancia para la economía del país. Sin embargo este concepto es mucho mas amplio, abarcando desarrollo de operaciones de cabotaje a mayor escala y dimensión, como el cabotaje de carga contenedorizada en buque *feeder* portacontenedores de línea regular.

La colaboración entre la naviera Melfi Marine Corporation S.A. y Almacenes Universales S.A. puede incluir proyectos de rutas regulares de cabotaje, lo que crearía las condiciones para la reducción de los costos de transportación y la gestión más efectiva y coordinada de los sistemas logísticos del país.

Melfi es una línea naviera porta contenedores de servicio regular, por lo que posee una estructura diseñada para prestar servicio solo de contenedores en puertos con determinadas características.

Se considera como la mayor oportunidad actual de aprovechar las potencialidades y rendimiento de este modo de transporte, el desarrollo a corto plazo del servicio de cabotaje de línea regular en los principales puertos del país. No obstante, en el futuro se deberán evaluar las inversiones del programa de recuperación portuaria con el objetivo de favorecer el crecimiento de los flujos de carga transportados por esta vía, desde y hacia puntos estratégicos de la economía del país, como las destinadas a garantizar el abastecimiento y las

inversiones del creciente mercado turístico en los principales polos de la costa norte (Varadero, Cayo Santa María, Cayo Coco, Norte de Holguín) a través de los puertos de Cárdenas, Caibarién, Casasa, Vita y Moa respectivamente, formando parte de los sistemas logísticos de empresas como AT Comercial, Tecnotex, Tecnoimport, ITH, Caracol, Bucaneros y Los Portales, entre otras, cuestión limitada actualmente por las condiciones de los puertos antes mencionados.

También se podría considerar el incremento del cabotaje de Cemento y de otros productos de gran peso o volumen, que liberan capacidades en el transporte terrestre, para transportaciones a grandes distancias y con dispersión geográfica entre el punto de producción u origen de la carga y el de los consumidores o destino, tales como:

- Cemento entre Cienfuegos, Mariel y Santiago de Cuba.
- Aceros de ACINOX Tunas por Guayabal o Carupano.
- Productos IMO (Carga Peligrosa) de Empresa Electroquímica de Sagua desde el puerto de Isabela.
- Fertilizantes y combustible desde Nuevitas o producciones de ACINOX Camagüey.
- Libros, producciones poligráficas y materia prima (bobinas de papel) desde y hacia las provincias orientales, donde se encuentran grandes industrias poligráficas (Holguín, Santiago de Cuba y Guantánamo).
- Bienes de consumo y equipos para la comercialización minorista de las cadenas de tiendas, CIMEX y TRD Caribe.
- Envases desde EMI de Manicaragua por Cienfuegos hacia Mariel o Santiago de Cuba.
- Refrescos de Los Portales S.A desde su fábrica en Guane (Pinar del Río) por el puerto de Mariel o La Fé (patanas) hacia Santiago de Cuba, Cienfuegos y Moa.
- Cervezas desde la Cervecería Bucanero S.A en Holguín por Moa, Santiago de Cuba y Vita hacia Mariel, Cienfuegos y La Habana.
- Producciones de Unión Suchel desde Mariel hacia Santiago de Cuba.
- Aceite Refinado de ECASOL en envases de 1, 4, 5 y 20 litros desde Mariel hacia Cienfuegos y Santiago de Cuba.

- Equipos, maquinarias y materiales de construcción desde occidente hacia el centro y oriente del país, entre otros.

El cabotaje resulta más económico que el transporte terrestre y sus rendimientos se incrementan exponencialmente para grandes volúmenes de carga y distancias superiores a 600 Km. Siendo más eficiente en las transportaciones de productos de poco valor unitario y gran demanda, tales como refrescos, cervezas, jugos, conservas, aceite comestible, confituras, productos cosméticos, productos de limpieza, ferretería, entre otros; o para productos pesados, de gran volumen o complejos de transportar a largas distancias por carretera como líquidos a granel, combustible y lubricantes, cemento, maquinarias, neumáticos, materiales construcción, pinturas, cerámica, cubiertas para techo, aceros y sus derivados, bobinas de papel, azúcar, arroz, fertilizantes, piensos y harinas, tanques de agua, tuberías plásticas para acueductos, muebles y colchones, implementos agrícolas, entre otros.

Estas potencialidades deben ser evaluadas puntualmente por cada organismo u empresa, tomando en consideración las características propias de su mercado, el análisis de los flujos de carga y el balance de los elementos de su sistema logístico.

Estudio de caso: «Comparación de la eficiencia de transportación por carretera y cabotaje»

La empresa Z, ubicada en la Habana, produce y distribuye en todo el país varios surtidos de alimentos. Esta empresa productora requiere transportar 15 contenedores 40" del producto desde su fábrica, hasta la ciudad de Holguín. Cada contenedor transporta 2 600 cajas del producto y la distancia por tierra entre origen y destino es de alrededor de 1 000 Km. La empresa valora dos vías para ejecutar la transportación hacia el cliente. La vía terrestre, con camiones de una empresa especializada de transporte de carga A (Tabla 1) y la vía de transporte multimodal coordinado por un agente con la utilización de cabotaje en buque portacontenedores de naviera nacional B (Tabla 2).

Tabla 1. Transporte terrestre automotor en vehículos de empresa de transporte de carga variante A.

No	Operaciones	Tarifa (CUC/FEU)	Cant. (FEU)	Costo (CUC)
1	Fábrica - La Habana	1 196.00	15	17 940.00
2	La Habana - Holguín	3 470.00	15	52 050.00
	TOTAL A	4 666.00	15	69 990.00

*FEU: Contenedor de 40 pies. (Forty-foot Equivalent Unit)

Tabla 2. Transportación Multimodal con servicio de cabotaje coordinada por operador logístico como agente variante B.

No	Operaciones	Tarifa (CUC/FEU)	Cant. (FEU)	Costo (CUC)
1	TCM - Fábrica - TCM (round trip)	850.00	15	12 750.00
2	Cabotaje TCM - Puerto de Stgo de Cuba (all in)	520.00	15	7 800.00
3	Puerto Stgo Cuba - Holguín - Puerto Stgo Cuba	516.00	15	7 740.00
4	Coordinación	100.00	15	1 500.00
	TOTAL B	1 986.00	15	29 790.00

Nota: No se contemplaron costos de seguro en ninguna de las variantes.

La opción de menor costo para la empresa productora es la variante B: Transportación Multimodal con servicio de cabotaje coordinada por operador logístico como agente.

El costo de la opción B representa el 42.5% del costo de la opción A. La opción B permite ahorrar 40 200.00 CUC con respecto a la opción A. Por tanto, se podría transportar por cabotaje el doble del volumen de carga del ejemplo anterior y aun así se estaría ahorrando 10 410.00 CUC en comparación con el mismo volumen de carga transportado por la vía terrestre.

A mayor volumen de carga y distancia transportada, mayor ahorro para la empresa embarcadora. El cabotaje permite costos inferiores de transportación y grandes volúmenes de carga al utilizar los rendimientos de la economía de escala determinados por la utilización de la gran capacidad del medio de transporte (buque) a mayores distancias. El transporte automotor tiene costos superiores a grandes distancias (más de 300 Km) y la capacidad de carga es muy reducida para grandes productores, determinada por la cantidad de vehículos necesarios.

En la opción B, el valor del flete del cabotaje de Mariel a Santiago es casi igual al valor del flete terrestre en destino desde Santiago de Cuba a Holguín. Lo que demuestra la factibilidad del uso del transporte multimodal con servicio de cabotaje coordinado por un agente transitorio u operador logístico.

Conclusiones

1. En la actualidad, a pesar de su condición insular, en Cuba los principales flujos de carga se transportan por vía terrestre, principalmente en camión, predominando los de empresas no especializadas. La propia dinámica del desarrollo de la economía cubana impone la necesidad de generar capacidades en función de operar mayores volúmenes de carga de forma más eficiente y competitiva lo cual demanda de modos más efectivos y coordinados de transporte que permitan mejorar el desempeño de los sistemas logísticos.
2. Las posibilidades para desarrollar los servicios de transporte marítimo nacional encuentran espacio favorable en las condiciones naturales y económicas actuales y futuras del país, pero a su vez existen situaciones que limitan el desarrollo de estas operaciones.
3. Cuba dispone de 33 puertos, 21 en la costa Norte y 12 en la costa Sur. La infraestructura portuaria está concentrada en los puertos de primer nivel (Mariel, La Habana, Matanzas, Nuevitás, Moa, Santiago de Cuba y Cienfuegos) siendo muy escasa o inexistente en otros puertos de segundo nivel, pero de gran importancia por su ubicación, debido a limitaciones en la infraestructura y seguridad.
4. La no existencia de líneas regulares de cabotaje de navieras nacionales y el estado de la infraestructura portuaria



y de carga, principalmente en los puertos secundarios, resultan factores que limitan el crecimiento del volumen de carga transportada por cabotaje y el uso de contenedores.

5. El cabotaje resulta más económico que el transporte terrestre a partir de los 300 km y sus rendimientos se incrementan exponencialmente para grandes volúmenes de carga y distancias superiores a 600 Km. Es una opción factible para empresas productoras que concentran la producción en una zona geográfica específica y requieren transportar grandes volúmenes de carga de productos de gran demanda y bajo valor unitario a clientes distantes y dispersos geográficamente, por lo que su eficiencia y competitividad dependen en gran medida de los rendimientos de la economía de escala en la producción y en el trasporte.
6. Existe potencial en el país para organizar una ruta regular de cabotaje que conecte, en una primera etapa, los puertos de primer nivel del país para mejorar el desempeño en los sistemas logísticos e incrementar la competitividad de la economía nacional.

El cabotaje permite costos inferiores de transportación y grandes volúmenes de carga al utilizar los rendimientos de la economía de escala determinados por la utilización de la gran capacidad del medio de transporte (buque) a mayores distancias.

Referencias

- ABREU CARDET, J. (2011). *El auge del cabotaje en Cuba: Una historia olvidada*.
- ACEVEDO S., J. A. Y GÓMEZ A., MARTHA (2011). *La Logística moderna en la empresa*. Ed. Félix Varela.
- BANCO MUNDIAL, (2014). *Índice de Desempeño Logístico*. www.bancomundial.org/indice_desempeño_logístico.
- CARNOT P, L. E., (2014). *Pequeños datos acerca de la línea de cabotaje Menéndez y Cía, de la costa sur*.
- DADUNA, J. R., (2014). *Multimodal Transport*. Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin.
- GÓMEZ, MARTHA I. Y ACEVEDO, JOSÉ A., (2014). *Necesidad de un Plan Logístico Nacional*. Laboratorio de Logística y Gestión de la Producción (LOGESPRO).
- HOFFMANN, J., (2001). *Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile*. División de Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL.
- Ley No. 115 de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, (2013). Consejo de Estado, Gaceta Oficial No. 034 Extraordinaria de 4 de noviembre de 2013. Consejo de Estado www.gacetaoficial.cu/GO_X_034_2013
- Lineamientos de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución* (2011). VI Congreso PCC.
- Libro de Calados*, (2015), Ministerio del Transporte.
- ONEI, (2016). *Anuario Estadístico de Cuba*. Cap. 13 Transporte. Edición 2017.

