



La política comercial de la región, ya sea orientada hacia el interior o hacia el exterior, se ha centrado tradicionalmente en la eliminación de los obstáculos arancelarios y no arancelarios. Por mucho tiempo ha sido este un elemento considerado como el catalizador que mejoraría el comercio regional y su efecto en la economía en general. La facilitación del comercio, sin embargo, y en particular la que tiene que ver con los costos del transporte, desde hace mucho se ignora dentro de la agenda regional que tiene que ver con el comercio. Los últimos años han sido testigos de un desarrollo dinámico y de envergadura en el comercio internacional, y con la apertura de las economías a la expansión de las cadenas de suministro, la corriente de la globalización ha demostrado su carácter intensivo en cuanto a transporte. Esta realidad se ha hecho más evidente en el desarrollo y los cambios ocurridos en los sistemas de movimiento de carga a escala global. A nivel mundial, este cambio conduce a modificaciones y variaciones en las políticas públicas, sin embargo, los marcos de diseño de políticas en la región típicamente se caracterizan por su letargo, su ritmo de movimiento extremadamente lento y, a veces, en una dirección anticíclica con respecto a las acciones internacionales. El sector de la logística del transporte de mercancías presenta muchos desafíos y una compleja agenda que demanda la acción y la coordinación entre varios sectores gubernamentales y privados. Por lo tanto, ¿cuán bien preparada está la región para sacar provecho de los cambios en el mercado? Además, ¿el sector está listo para evolucionar frente a las nuevas normas en la industria naviera y logística?

El transporte es un renglón que se reconoce como un componente crucial en el respaldo a las actividades económicas, además de ofrecer oportunidades para el desarrollo económico. La provisión de una infraestructura de transporte ha sido por mucho tiempo una prioridad común para los Gobiernos, ya que también desde hace mucho se cree que la región enfrenta carencias en esta área. En los últimos años, el Gran Caribe ha sido testigo de un crecimiento notable en el volumen del tráfico de contenedores, regido en parte por el desarrollo y la ampliación de la infraestructura portuaria. Dentro de este nuevo entorno, y en anticipación al crecimiento adicional del tráfico derivado de la ampliación del Canal de Panamá, el desarrollo de los servicios logísticos tiene en este momento que ser considerado como un empeño cardinal. Los análisis que se han realizado en el pasado han partido en su mayoría de una perspectiva meramente cuantitativa, refiriéndose a cuánto

se ha crecido en la región, pero hay aspectos cualitativos que ameritan un análisis más profundo. En la mayor parte de los países del Gran Caribe, los costos del transporte son significativamente más altos que los aranceles tanto para las importaciones como para las exportaciones, y aún más para el comercio intra-regional. Estos costos, además, son bastante más elevados que los de los principales socios comerciales de la región, lo que conduce a una falta de competitividad. A un nivel más general, el Banco Mundial ha estimado que los costos logísticos regionales estarán entre un 16% y un 26% (como porcentaje del PIB), en comparación con la cota pronosticada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) que es de aproximadamente un 9%. Estos costos representan al mismo tiempo, típicamente, hasta un 35% del valor del producto e incluso más para las empresas más pequeñas, comparado con un 8% en los países de la OCDE y un 10% en EE.UU. A ello se suma que las demoras en el despacho aduanal en toda la región provocan un aumento en los costos del transporte de entre un 4% y 12% más. El impacto de los costos logísticos en la economía más general, es decir, la productividad, los precios de los alimentos, el comercio y la pobreza, no es, por ende, insignificante.

A escala global, la agenda del transporte de mercancías se ha girado hacia el uso de los conceptos de logística y cadena de suministro en la mayor parte de sus procesos. Los Gobiernos que buscan elevar la competitividad de sus economías tienen necesariamente que aumentar la calidad del desempeño de su logística interna para poder lograrlo. El énfasis más reciente de la región ha estado dado mayormente en la provisión de una infraestructura mejorada para facilitar el transporte, aunque un examen más cuidadoso revela que hay muchas otras áreas que tienen impacto en la industria naviera. Este enfoque en el desarrollo de la infraestructura portuaria puede ser considerado como parcial, ya que en gran medida ignora la compleja estructura y organización de los flujos de mercancías que caracterizan las cadenas globales de suministro. Si bien la infraestructura de transporte sigue siendo un componente fundamental de las estrategias de desarrollo económico, se impone ampliar la visión política para tomar en cuenta las exigencias de la distribución de mercancías en la economía global. Para que las estrategias regionales puedan triunfar, el marco acorde tiene que abordar los requerimientos del espectro completo de la cadena de valor de la producción, desde los niveles superiores hasta los inferiores. Esto significa que las inversiones actuales en la capacidad de la infraestructura de transporte es probable que tenga solo un valor limitado y gradual dentro de la economía, si estas no están apoyadas por niveles enormes de sofisticación en los servicios de transporte regidos por el comercio de mercancías.

Tomando en cuenta la dependencia de la región de sus recursos naturales y la proximidad a los mercados más grandes del mundo, sus dos principales factores de ventaja comparativa, los hacedores políticos deben mantener presente que la ventaja que se deriva de la proximidad puede muy bien ser vencida si la logística en la región no sigue el paso que mantienen sus competidores. Además, el análisis de las cadenas regionales de logística ha indicado que la distancia en el comercio juega un rol menor, mientras que la eficiencia, tanto en los puertos como dentro del país, es el factor determinante que fundamenta la gran diferencia en los costos del transporte entre América Latina y el Caribe (LAC), y la OCDE. La presencia de elevados costos del transporte generalmente se asocia de manera marcada a economías fragmentadas y contribuyen a la sub-explotación del comercio interregional e internacional dentro de la región. Asimismo, una combinación de factores, conducida por la rápida transformación de la economía mundial, unido a la fragmentación de la producción y el factor tiempo en el comercio, ha estampado a los costos del transporte una importancia estratégica sin precedentes. Mientras los países en el Gran Caribe procuran ascender en la cadena de valor, de la extracción tradicional de recursos a una manufactura más sofisticada, estos tienen que desarrollar de manera consecuente sus capacidades en materia de logística. La transportación de los productos de industrias muy simples de extracción no requiere habilidades avanzadas de logística, pero los productos de alto valor demandan servicios como expedición de mercancías, logística de terceros, almacenamiento en frío y depósitos. Desde un punto de vista práctico, cuanto más sofisticadas sean

las exportaciones, mayor será la demanda que se impondrá a los servicios logísticos y de transporte. Por lo tanto, para que la región pueda pasar de la exportación de productos básicos agrícolas y mineros, hay que reconocer que los requisitos logísticos no se harán menos, sino más onerosos. Las firmas manufactureras, particularmente las que están integradas a las cadenas globales de producción, buscan no solo bajos costos de transporte, sino también una serie de necesidades logísticas sofisticadas: tiempos cortos de transportación, calendarios de entrega confiables, cadenas de almacenamiento en frío bien administradas y seguridad. El desarrollo de una infraestructura básica de transporte, por lo tanto, no satisface las necesidades logísticas de las firmas manufactureras globales. De ahí que el cambio en la política regional que se requiere tenga que ser amplio y debe tratar de estimular la innovación en los servicios de transporte, desarrollar nuevos productos, normas avanzadas haciendo uso de los servicios electrónicos y alentar la inversión en nuevas áreas.

El uso de la logística de terceros o 3PL, por ejemplo, no es un concepto que esté bien avanzado en la región. En la mayoría de los países industriales, casi un tercio de la facturación de los servicios logísticos es contratado a proveedores 3PL. Tradicionalmente, las empresas subcontratan a proveedores logísticos para funciones que no son principales, con la finalidad de ganar eficiencia operativa y reducir los costos. Con el significativo aumento en todo el mundo de las operaciones de manufactura en el exterior durante los años 1990, se ha dado un cambio de cadenas de suministro domésticas a cadenas de suministro globales con necesidades logísticas internacionales. Esta realidad se ha agudizado con el surgimiento de China como un centro de manufactura de bajo coste y la proliferación de áreas de libre comercio. Hacer negocios a escala global se ha convertido en una empresa más compleja que demanda un mayor conocimiento, tanto a escala regional como local, en la gestión del transporte y del almacenamiento, así como la adherencia a varias normas gubernamentales. Es este incremento en la complejidad de la cadena de suministro la que ha llevado a varias compañías a acudir a la ayuda de 3PL como especialistas en logística y normativas. Además, los 3PL con experiencia en la gestión del transporte internacional, el almacenamiento y la distribución, están ofreciendo a las economías acceso a la “columna vertebral” operativa del comercio mundial. Si bien el desarrollo de los servicios 3PL a escala regional ha sido limitado, el avance hacia la etapa más temprana de logística de segundos — donde las compañías unifican sus funciones internas de transporte y almacenamiento, y crean sus propios departamentos internos de logística — está todavía en marcha.

La integración a la economía global sigue siendo un reto para la región del Gran Caribe, entorpecida por un enfoque tradicionalista con respecto a la exportación, unido a marcos legislativos y normativos inadecuados. Pese a su importancia, la región no ha colocado aún a la logística en el centro de las políticas competitivas nacionales y corporativas. El perfeccionamiento del desempeño logístico debe ser un objetivo político crucial, contemplando un mejor despacho aduanal, una infraestructura superior de transporte a través de puertos, conexiones internas y la disponibilidad de servicios logísticos avanzados, como algunos de los objetivos clave para la región. La meta debe fijarse más allá de la infraestructura y de los puertos, y centrarse en el desarrollo de aspectos normativos del comercio y la mejora de las competencias logísticas locales mediante asociaciones con inversionistas extranjeros. El enfoque con respecto a la producción, el comercio y el transporte ha evolucionado, y el reto que enfrenta ahora el Caribe es cómo conectarse a las cadenas mundiales de suministro y sacar el máximo a las oportunidades que presentan los centros globales de transbordo.

George Nicholson es el Director de Transporte y Reducción del Riesgo de Desastres de la Asociación

de Estados del Caribe. Las opiniones o comentarios pueden ser enviados a [feedback@acs-aec.org](mailto:feedback@acs-aec.org)