
recursos naturales e infraestructura

Transporte marítimo regional
y de cabotaje en América Latina
y el Caribe: el caso de Chile

Jan Hoffmann



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e Infraestructura
Unidad de Transporte

Santiago de Chile, septiembre de 2001

Este documento fue preparado por Jan Hoffmann, Oficial de Asuntos Económicos, Unidad de Transporte

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/L.1598-P

ISBN: 92-1-321902-4

ISSN: 1680-9017

Copyright © Naciones Unidas, septiembre de 2001 Todos los derechos reservados

Nº de venta: S.01.II.G.139

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	7
Introducción	9
I. Servicios de transporte marítimo para la integración latinoamericana	13
I.A. La integración comercial de América Latina.....	13
I.B. Servicios regulares de transporte marítimo en América Latina.....	16
I.C. Las marinas mercantes latinoamericanas.....	19
II. Transporte marítimo de Chile	25
II.A. Demanda: movimiento de carga internacional y de cabotaje	25
II.B. Oferta: servicios marítimos regulares y la marina mercante	29
II.C. La legislación chilena	34
II.D. Potenciales mejoras.....	36
II.D.1. Menores fletes	36
II.D.2. Mayor uso de capacidad ociosa	37
II.D.3. Mayor frecuencia	38
II.D.4. Mayor competencia	38
II.D.5. Waivers innecesarios.....	39
II.D.6. Más carga y negocio marítimo	40
III. Posibilidades de promover el transporte marítimo regional y de cabotaje	41
III.A. Competitividad con el transporte terrestre	41
III.B. Reducción de trámites administrativos	42
III.C. Discontinuidad de los acuerdos bilaterales	43
III.D. Acuerdo regional basado en la reciprocidad	43

III.E.	La utilización de servicios regulares internacionales para el cabotaje.....	44
III.F.	Riesgos y oportunidades	45
IV.	Conclusiones.....	47
	Bibliografía	51
	Anexos	53
	Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados.....	77

Índice de cuadros

Cuadro 1	Comercio bilateral marítimo entre seis principales economías sudamericanas	55
Cuadro 2	Flota operada por empresas navieras de América Latina y el Caribe	55
Cuadro 3	Empresas navieras sudamericanas que ofrecen servicios regulares contenedorizados	56
Cuadro 4	Comercio marítimo contenedorizado de Chile.....	57
Cuadro 5	Comercio marítimo contenedorizado intra-sudamericano	57
Cuadro 6	Buques que ofrecen servicios regulares desde puertos chilenos.....	57
Cuadro 7	Servicios regulares internacionales con escalas en puertos del centro y norte de Chile	61
Cuadro 8	Servicios regulares de cabotaje ofrecidos por CSAV	61
Cuadro 9	Servicios regulares de cabotaje ofrecidos por Transmares	62
Cuadro 10	Personal a bordo de nacionalidades de América Latina y el Caribe	62
Cuadro 11	Tonelaje movilizado en cabotaje por puertos chilenos	63
Cuadro 12	Capacidad de bodega de buques que ofrecen servicios regulares internacionales con escala en puertos chilenos	64
Cuadro 13	Exportaciones de Chile, principales productos, según modo de transporte.....	66
Cuadro 14	Exportaciones de Chile a Argentina, por vía marítima	66
Cuadro 15	Exportaciones de Chile a Brasil, por vía marítima.....	67
Cuadro 16	Exportaciones de Chile a Perú, por vía marítima.....	67
Cuadro 17	Importaciones de Chile desde Argentina, por vía marítima.....	67
Cuadro 18	Importaciones de Chile desde Brasil, por vía marítima	68
Cuadro 19	Importaciones de Chile desde Perú, por vía marítima.....	68
Cuadro 20	Empresas navieras con servicios regulares internacionales desde puertos chilenos.....	69
Cuadro 21	Dueños de buques portacontenedores de empresas navieras chilenas	69
Cuadro 22	Flota con bandera chilena empleada en servicios regulares.....	71
Cuadro 23	Flota con bandera chilena.....	72
Cuadro 24	Servicios regulares entre puertos sudamericanos.....	76

Índice de gráficos

Gráfico 1	Costo de transporte internacional y arancel aduanero para exportaciones hacia los Estados Unidos	10
Gráfico 2	Exportaciones de Argentina, Brasil, Chile y Perú.....	14
Gráfico 3	Importaciones de Argentina, Brasil, Chile y Perú.....	14
Gráfico 4	Comercio bilateral marítimo entre seis principales economías Sudamericanas	15
Gráfico 5	Comercio intra-Sudamericano contenedorizado por vía marítima.....	16
Gráfico 6	Servicios regulares entre principales puertos de Sudamérica	17
Gráfico 7	Capacidad de carga de buques operados por empresas latinoamericanas.....	19
Gráfico 8	Capacidad de portacontenedores operados por empresas latinoamericanas.....	20

Gráfico 9	Líneas navieras latinoamericanas	21
Gráfico 10	Personal a bordo de nacionalidades de América Latina	22
Gráfico 11	Evolución de carga marítima en Chile	26
Gráfico 12	Movimiento portuario de cabotaje por tipo de carga en Chile	26
Gráfico 13	Carga movilizada en cabotaje por puertos chilenos.....	27
Gráfico 14	Cabotaje marítimo y terrestre en Chile	27
Gráfico 15	Comercio exterior de Chile con países latinoamericanos, por vía marítima	28
Gráfico 16	Exportaciones marítimas chilenas contenedorizadas.....	29
Gráfico 17	Flota con bandera chilena que ofrece servicios regulares.....	30
Gráfico 18	Capacidad de bodega de buques que ofrecen servicios regulares internacionales con escala en puertos chilenos	32
Gráfico 19	Escalas en zonas portuarias chilenas de buques que ofrecen servicios regulares internacionales	33
Gráfico 20	La utilización de bodega en un servicio regular de péndulo.....	37

Índice de ilustraciones

Ilustración 1	Servicios regulares de Maersk-Sealand.....	18
Ilustración 2	Servicios regulares de Cosco.....	19
Ilustración 3	Buque Ro-Ro utilizado para el cabotaje de carga general en el sur de Chile	31
Ilustración 4	Buque de carga general utilizado para el cabotaje en el norte de Chile.....	31

Abreviaciones

CCNI	Compañía Chilena de Navegación Interoceánica
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
CUCI	Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional. Se usa la “Revisión 3”
Dwt= TPM	Dead weight tons = toneladas de peso muerto, corresponde al peso de la carga y del combustible, virtullas y consumos requeridos para el viaje que el buque puede llevar cuando está totalmente cargado en sus marcas de verano, esto es, cuando puede navegar con seguridad.
FAK	“Freight All Kinds” – todo tipo de mercancía
Ro-ro	Buques “roll-on – roll-off” (“porta-rodante”, la carga entra y sale del buque en camiones)
Gt = TRB	Tonelaje de registro bruto: corresponde al volumen de todos los espacios interiores del buque (todos los espacios debajo de la cubierta de arqueado y los espacios cerrados en forma permanente sobre dicha cubierta) y se expresa en toneladas de 100 piés cúbicos (2.83 metros cúbicos)
TEU	“Twenty Foot Equivalent Unit” – una unidad de un contenedor de veinte pies (Medida de la capacidad de buques de transportar contenedores en un momento dado; y también medida de movimiento portuario o marítimo en un período dado. Un contenedor de cuarenta pies equivale a dos TEU)
THC	“Terminal Handling Charge” – sobrecargo que el armador cobra a su cliente, supuestamente según los costos portuarios.

Resumen

En el presente documento se analiza cómo en Chile se podrían promover los servicios de transporte marítimo nacional—el cabotaje—y los servicios marítimos regulares internacionales, a la vez facilitando una mayor integración de ambos.

A pesar de su larga costa, en Chile los principales flujos de carga general se transportan por vía terrestre, notablemente en camión. Por razones económicas y ambientales convendría aumentar el modo marítimo, es decir, el cabotaje. A nivel mundial, se observa una creciente integración internacional de los procesos de producción de bienes y servicios. Las restricciones artificiales que en la actualidad dificultan la integración de servicios de transporte son un obstáculo innecesario para la participación de Chile en la economía globalizada.

Las principales propuestas son las siguientes: primero, reducir las desventajas fiscales del cabotaje marítimo frente al transporte camionero. Segundo, reducir los requerimientos administrativos exigidos al cabotaje. Tercero, discontinuar acuerdos bilaterales que en la actualidad protegen determinados flujos internacionales. Cuarto, en foros latinoamericanos, buscar acuerdos regionales de cabotaje en base a la reciprocidad. Quinto, permitir a los servicios regulares internacionales de aprovechar su capacidad ociosa para transportar carga general también dentro de Chile. En su conjunto, estas medidas beneficiarían a los usuarios, los puertos, y los proveedores de servicios de transporte marítimo chilenos.

Introducción

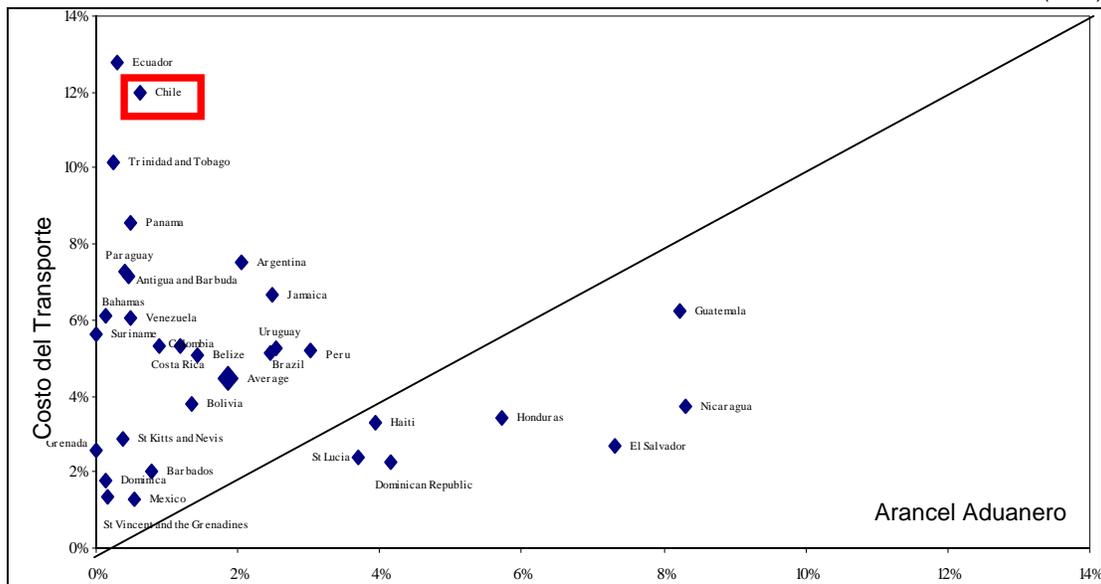
El propósito de este estudio es analizar cómo se podría aumentar el porcentaje de carga que se mueve por vía marítima, tanto en el transporte marítimo nacional—el cabotaje—como también en el comercio de Chile con los demás países latinoamericanos.

En este contexto, suele surgir una discusión sobre si se requiere una marina mercante nacional para el comercio exterior nacional. A nuestro juicio, la respuesta a esta pregunta es negativa, dado que el tema del comercio nacional y las empresas navieras nacionales están cada vez más desvinculados. Por ejemplo, la empresa Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), la más grande de América Latina, genera el 82.7% de sus fletes fuera de Chile, y mueve solamente el 5.94% del volumen del comercio chileno.¹

La política marítima de Chile otorga una alta prioridad a la competitividad de su comercio exterior. Para esta competitividad, el costo de transporte juega un papel cada vez más importante. Aunque el costo unitario por milla náutica de transportar una tonelada de carga ha disminuido a lo largo de las últimas décadas, en vista de que en el marco de la globalización económica una creciente proporción de los insumos de producción se compran internacionalmente, la incidencia del costo de transporte en el precio final del producto ha seguido aumentando.

¹ Calculado sobre la base de información de Directemar, Servicio Nacional de Aduanas, y CSAV. Datos son del 1999.

Gráfico 1
COSTO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL Y ARANCEL ADUANERO PARA EXPORTACIONES HACÍA LOS ESTADOS UNIDOS
(1998)



Fuente: U.S. Census Bureau, Department of Commerce, citado en Micco y Pérez (2001). **Nota:** El costo de transporte está calculado como porcentaje del valor cif de las importaciones de los Estados Unidos. Se incluyen todos los modos de transporte.

Otro dato interesante que muestra la creciente importancia relativa del transporte para la competitividad resulta de una comparación del costo de transporte con los derechos aduaneros (Gráfico 1). Por ejemplo, dentro del costo de importación en el mercado de los Estados Unidos para la gran mayoría de las exportaciones de América Latina, el flete es mayor que los derechos aduaneros, los cuales se han ido reduciendo en el marco de la liberalización económica. Destaca aquí que Chile, después de Ecuador, es el país americano con los más elevados costos de transporte de sus exportaciones hacia los Estados Unidos. Hay que aclarar, sin embargo, que de allí no se puede deducir que los puertos o servicios de transporte sean menos eficientes en Chile, ya que las principales determinantes de estos costos de transporte son los valores y tipos de productos que se exportan. En todo caso, una reducción del costo de transporte en un porcentaje determinado tendría un mayor efecto positivo para las exportaciones chilenas que para los demás países latinoamericanos. Una mayor integración de los diferentes servicios de transporte y un mejor

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_3092



云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn

云报告
https://www.yunbaogao.cn