

SISTEMAS DE TRANSPORTE MARITIMO*

*Sergio Núñez Ramírez***

No es fácil reflexionar, hoy en día, con serenidad respecto al transporte marítimo. Menos aún desde un país de reducidas dimensiones, situado muy lejos de los grandes centros de producción y consumo mundiales y de las grandes rutas por donde fluye el comercio internacional, y para el cual los costos del transporte marítimo —que conduce más del 97% de su comercio exterior— pueden ser el punto de quiebre de sus posibilidades de bienestar económico.

* * *

¿Cuál es el escenario?

Nuestra actividad es tan antigua como la Humanidad, pero fue sólo a fines de la primera mitad del pasado siglo cuando se inició el proceso de estructuración del orden naviero existente. El puntapié inicial lo dio, sin duda, la aparición de la máquina a vapor y su aplicación a la navegación marítima.

Una de las primeras instituciones fueron las Líneas, esto es servicios de transporte que se caracterizan por tener un itinerario fijo, preestablecido y conocido con antelación suficiente por los cargadores. Las Líneas fueron apoyadas sin vacilación por los gobiernos de los países del pabellón de los buques, que eran, generalmente, metrópolis con importantes colonias ultramarinas. Probablemente, la primera de ellas fue la Peninsular & Oriental (P. & O.), que en 1837 obtuvo del gobierno inglés la concesión del transporte de correspondencia (una forma de subsidio honorable) entre Inglaterra y la India. Un dato curioso, y quizás premonitorio: no existiendo aún el canal de Suez, la P. & O. realizaba el servicio transportando la carga mediante un puente terrestre (*land bridge*) basado en caravanas de dromedarios.

Competir era el juego. *Competir sin regla alguna y en donde la eliminación del competidor era la meta.* Los resultados muy pronto fueron evidentes: el deterioro de los servicios y la presencia solitaria del vencedor en la ruta, y la amenaza o la realidad de precios y condiciones fijadas desde una posición monopólica. A partir de esta realidad nacieron las Conferencias de Fletes. Nacieron para dar seguridad y estabilidad a los servicios de Línea, para evitar los abusos y fundamentalmente, para hacer posible el comercio. Desde entonces, fines del siglo pasado, su realidad, como la realidad de toda obra humana, tiene una historia matizada. Los tiempos son muy cercanos; es fácil el recuerdo de tantos "combates" dados por los navieros latinoamericanos, y es bueno no olvidarlos, de cara a los tiempos que vienen.

* Conferencia dictada en la Asamblea General Ordinaria de Alamar, celebrada en Lima el 5 de noviembre de 1984.

** Abogado, Gerente de la Asociación Nacional de Armadores, Chile

La Segunda Guerra Mundial marca el inicio de la época contemporánea en el transporte marítimo. Se acelera el ritmo de la incorporación de avances tecnológicos. Se diferencian nítidamente los distintos mercados en el transporte de mercancías por mar. Todos, de algún modo, están en el presente conmovidos, a pesar de sus tan diferentes características. Quizás, en el futuro empezarán a ser un poco más interdependientes y será su punto de conexión las virtualidades del "sistema de contenedores". *Ayer la respuesta fue la especialización de las naves; hoy es la estandarización de la carga.*

A los efectos del tema, sólo nos interesan los servicios de Líneas. Y éstos, a pesar de la persistente tendencia de los Estados Unidos de extender su legislación antimonopolios y sus aspiraciones de "desregulación" a todos los otros países, y de la creciente fortaleza de operadores sin base en criterios económicos, como la flota de la Unión Soviética, en los hechos aparentemente habían encontrado, hasta hace pocos años, un modo de sobrevivir, y los pasos se orientaban hacia equilibrios más equitativos donde los intereses de los países, de los usuarios y de la industria naviera tenían razonable presencia en el continuo desenvolvimiento del comercio internacional.

El señor Tsuyoshi Takahashi, Director-Administrador, en Estados Unidos, de la Mitsui O.S.K. Line Ltda. (MOL), el 2 de octubre pasado, en el Seminario sobre Predicciones para el mercado de los tráficos de Líneas, organizado por Seatrade en Nueva York, decía: "que su percepción" —naturalmente sesgada hacia el comercio transpacífico que ha pasado a ser el dominante en los años recientes— *"era que enfrentamos un colapso del orden existente"*. Señalaba el hecho sorprendente que la Pacific West-Bound Conference, con 61 años de existencia, una de las más grandes del mundo, que opera en la ruta de mayor magnitud, estaba siendo disuelta, y que 20 de los principales operadores navieros estaban reunidos en Hong Kong para intentar *encontrar un nuevo sistema flexiblemente organizado capaz de actuar en un orden y en un entorno completamente nuevos.*

Que los hombres de MOL creen en sus juicios nos lo demuestra el hecho de que rompieron en marzo de ese año el usual consenso japonés.

¿Cómo hemos llegado hasta este punto? ¿Cómo podemos caracterizar el punto al cual hemos llegado?

Situados en el día de hoy, podemos visualizar con mayor facilidad las principales nubes que fueron configurando la tormenta que conmociona nuestro negocio. Volveremos sobre ellas pero permitidme una breve digresión sobre el precipitador del colapso de que habló el señor Takahashi, y muchos otros expositores, en el mencionado Seminario: me refiero a la crisis económica mundial. Permitídmelo, porque seguirá condicionado el proceso por bastante tiempo más.

El gobierno de los Estados Unidos decretó, el 15 de agosto de 1971, la no convertibilidad del dólar e impuso una sobretasa, de un 10% a las importaciones, a objeto de aliviar los problemas en el equilibrio de sus cuentas externas. Fue el certificado de defunción del sistema monetario establecido en los acuerdos de Bretton Woods, que ciertamente mostraban incapacidad para solucionar los problemas existentes.

Representantes de los principales 10 países del mundo occidental se reunieron en Washington D.C., en diciembre de 1971, para acordar algunas directrices que deberían seguirse para ir resolviendo los problemas planteados. El dólar fue devaluado en un 8%. Tras los acuerdos, el dólar siguió debilitándose y las divisas dirigiéndose a Europa occidental,

donde se pagaba el más alto interés por el dinero. En febrero de 1973 se produce otra devaluación importante del dólar, en esta oportunidad de un 10%.

El deterioro del precio real del petróleo por la devaluación de la moneda de referencia fue el detonante para el estreno de la OPEP como primera figura de la escena económica mundial. El precio de los combustibles se multiplica. Los consumidores se restringen y diseñan estrategias para ahorrarlos y sustituirlos. Inventos detenidos son puestos en movimiento. Las cosas siguen sus propios cursos. Hablar de crisis económica pasa a ser un tópico. Los petrodólares comienzan a afluir, a través de la banca internacional, hacia las economías sedientas de ahorros externos. Se pierde la medida. Recesión económica. Derrumbe de las expectativas.

Para los navieros: 560 millones de toneladas menos transportadas por mar en 1982, en relación con 1979, en que se transportó 3 billones 770 mil millones de toneladas métricas. Y los navieros transportan el 60% del volumen de productos y el 59% de su valor.

Aumento del desempleo. La deuda externa concentra la atención. En 1984, América Latina pagará en intereses la respetable suma de 45 mil millones de dólares, sobre una deuda que aritméticamente no puede solucionar. La operación de rescate de las Instituciones financieras internacionales, emprendida a través del FMI, debe responder la pregunta que se formuló en 1983 el Secretario de Estado, Sr. Schultz: "¿Serán capaces los países deudores de aceptar las condiciones del FMI, sin poner en peligro su propia estabilidad política?"

Cierto es que los planes de austeridad, no son seguidos por la inestabilidad política, como sigue el día a la noche. Pero todo depende de la duración de los procesos.

La incertidumbre en cuanto al precio de los combustibles es alta todavía, porque depende del incremento de la demanda, de la estabilidad de la estructura política de la OPEP y del efecto de la guerra de Irán e Irak, que aún continúa. Esto, aun cuando, en general, el precio de la energía está sujeto a las acciones independientes de los diversos participantes en el mercado, porque el petróleo pasó a ser verdaderamente un producto mundial, y el mercado de Rotterdam se ha convertido en un indicador de anticipación de los precios, bastante sensitivo.

Un problema por resolverse —para muchos el principal— es la exagerada fortaleza del dólar, las altas tasas de interés vinculadas a la política monetaria y a los déficit fiscales de los Estados Unidos, y la corriente desmesurada de flujos monetarios hacia ese gran país que esto produce. Pero los gobiernos europeos, y las otras naciones importantes, no podrán —por razones políticas— continuar aceptando una estrategia económica que les está sustrayendo los capitales que se requieren para la recuperación de sus economías.

Estamos aún muy lejos de la estabilidad.

Las nubes de la tormenta: los principales desarrollos vinculados al negocio naviero, que se encadenaron y fueron disparados por la crisis económica, se refieren todos a conceptos familiares entre nosotros: contenedores, intermodalismo, crónica sobreoferta de bodegas, transportistas marítimos no operadores de naves, innovaciones tecnológicas en el diseño de los buques y en la eficiencia de los motores. Los puentes terrestres transcontinentales: el fortalecimiento de los operadores de servicios de Línea no conferenciados (*out siders*), el proteccionismo declarado y encubierto, los transbordos y los llamados Operadores Alrededor del Mundo (RTW). Cooperación contra competencia, Multilateralismo contra bilateralismo.

Existen otros factores que son nubes tormentosas para toda la economía del mundo. La internacionalización del mercado laboral, promovida por la generalización de la bienvenida al capital extranjero y por la dirección de las economías hacia las exportaciones; para nosotros, el fenómeno es antiguo y se llama bandera de conveniencia. La mundialización de los mercados de productos, al compartirse las necesidades de los consumidores, que para nosotros significa más productos que transportar y mayor valor agregado promedio de los productos dentro de los contenedores. El aumento dramático del poder de consumo del tercer mundo. El nuevo deseo de competir agresivamente en mercados mundiales que tienen los empresarios exitosos que aprendieron a pensar en una perspectiva mundial, etc.

Detengámonos en los más significativos para el análisis de nuestro tema.

Los contenedores, una forma de embalaje de uso repetitivo, un paso decisivo en la estandarización de los cargamentos, *de ser* una técnica auxiliar desarrollada durante los esfuerzos de transporte de la Segunda Guerra Mundial, para mejorar el desempeño de los tradicionales esquemas de transporte marítimo, pasaron *a ser*, verdaderamente, una filosofía de transporte que está gobernando y seguirá gobernando los nuevos desarrollos tecnológicos.

En lo que nos interesa, que son los transbordos, el contenedor introdujo tres innovaciones fundamentales:

1) *Seguridad*, al disminuir significativamente los riesgos físicos de las operaciones: pérdidas por robo y daños en la manipulación de la carga.

2) *Simplificación y velocidad*, al hacer más fácil las operaciones de transferir la carga y su responsabilidad, de identificar las unidades y de almacenar en tránsito las mercancías.

3) *Economías de escala*, induciendo a operaciones más intensivas en capital.

El desarrollo de la nueva filosofía de transporte se adelantó a los arreglos administrativos que optimizan su eficiencia, y cabalga en los revueltos tiempos presentes.

* * *

Por otra parte, *existe una masiva sobrecapacidad en el mercado de los buques contenedores* y aumenta la tendencia, que aisladamente considerada sería suicida, hacia ordenar más y con más frecuencia mayores buques. Según datos del Container Insight de R.F. Gibney habrá un aumento total de más del 40%; esto es, una capacidad nueva de 372.000 TEU, entre el 1° de enero de 1984 y el 31 de diciembre de 1986, en la capacidad mundial de *slots*, espacio para cada contenedor. Tal incremento promedio anual será de un 12%. Los embarques en contenedores son sólo el 3% del volumen del tráfico mundial, pero más del 40% del valor de ese tráfico.

Los aumentos que en seguridad, simplificación, velocidad y economía de escala permitió el contenedor en las operaciones de transbordo se unieron con los mejoramientos de todo tipo en las instalaciones y equipos de los terminales, dentro de la filosofía del contenedor y con los desarrollados, en el mismo concepto, en los medios de transporte terrestre y aéreo, para situar verdaderamente, por estos años, en su punto de despegue al *intermodalismo*, que traerá un área adicional de competencia a las Líneas.

Los avances en los tipos de contenedores, para adaptarlos a los requerimientos de un número cada vez mayor de mercaderías de naturaleza y características distintas, podrían

llevar mañana a la universalización del fenómeno del transporte en una dimensión difícil de predecir.

La informática, el manejo automatizado de las informaciones, ha permitido administrar y operar las actuales cantidades de contenedores, y permitirá hacerlo sin mayores sobresaltos con las nuevas cantidades. Pero, también, la informática posibilita economías de escala desconocidas en muchos otros aspectos de nuestro movido negocio, y al transformar la multiplicidad de los datos en información está dando a nuestras decisiones una eficacia no imaginada.

Los adelantos en los diseños hidrodinámicos y aerodinámicos de los buques, y economías de un 20% a un 30% ó 50% en el consumo de combustibles de los nuevos motores, frente a los existentes de igual poder, están produciendo un efecto en el elenco mundial de naves, que no suele percibirse en toda su magnitud por la violencia de la crisis. Intentamos poner lo anterior de manifiesto con un ejemplo: Si somos dueños de una fábrica de máquinas - herramienta en un determinado mercado, y un competidor construye una nueva fábrica que produzca lo mismo que nosotros producimos, pero que gracias a innovaciones tecnológicas sus costos de producción son más bajos que los nuestros, en proporción superior a nuestros márgenes de beneficio, aun más allá de cualquier eficiencia, *nuestra vieja fábrica no tiene valor económico como tal fábrica.*

¿No podrá ser ésta la situación de gran parte de nuestras flotas? ¿No podría ser que ellas siguieran teniendo valor económico sólo en función del tiempo que reste para que el competidor complete su juego? Naturalmente, mecanismos de protección siempre son posibles, pero estos mecanismos los pagarán nuestros países en términos de un menor bienestar. ¿Es posible proteger —tenemos dudas— cuando las diferencias de costos de combustibles son de un 20% a un 30% ó más del 40% ó 60% del costo de operación de un buque? En otras palabras, cuando los diferenciales de costos pueden equivaler, en el período de su depreciación, al valor del buque. Las proporciones valgan sólo para indicar el fenómeno.

Puede que sea el fenómeno descrito una de las explicaciones posibles a la tendencia aparentemente suicida, a que aludíamos, de seguir atizando la sobrecapacidad de buques contenedores.

La industria de astilleros también pone lo suyo. En los años recién pasados, que alguien llamó "los años dorados del desarrollo", los gobiernos promovieron fuertemente en sus países la construcción de buques. Es una de las actividades que induce un gran número de otras complementarias interesantes, y genera una gran cantidad de empleos. La recesión económica habría aconsejado paralizar una cantidad mucho mayor de gradas, de lo que ha ocurrido; sin embargo, la obligación de los países de sustentar los niveles de empleo ya muy deprimidos no lo han hecho posible, y una gran cuenta de subsidios está respaldando las nuevas "botaduras" de los actuales y de los próximos años. Aquí tenemos otra tentación para seguir alimentando la sobrecapacidad de buques contenedores.

Nuestro mercado de Líneas ha debido enfrentar un hecho nuevo: *la creciente participación de las Líneas no conferenciadas.* Según el editorial de *Containerization Internacional Yearbook 1984*, la participación de los outsiders ha aumentado desde un 6% en el año 1974, a la cifra dramática, para las Conferencias, de cerca de un 50% en nuestros días. Baste indicar el hecho, porque cada uno de ustedes conoce mejor su propia casa. Un solo dato más a este respecto: el conocido Sr. Yangming está socavando las Líneas establecidas de la Conferencia más grande del mundo, la Far Eastern Freight Conference, en un 40%, y la noticia de haber colocado órdenes por 4 naves de 3.000 TEU, en los astilleros de Kaoshiung,

no anuncia que el nivel de tensión pueda disminuir, a pesar de que el señor Brian Allen, Director General de dicha Conferencia, informó de su apreciación de un crecimiento de un 5%, en ambas direcciones, del tráfico para el presente año.

* * *

Consideremos ahora los Operadores Alrededor del *Mundo* (RTW).

El concepto RTW, naturalmente, no es nuevo. Algunas Líneas han estado circunvalando la Tierra durante algún tiempo. Sea-Land mencionó el concepto en sus planes de expansión en el año 1978, aunque no ha materializado esos planes hasta ahora. Un recuento de la innovación en estas áreas, por breve que sea, no podría olvidar la Matson Navigation Company, con sede en Hawai, que tiene una historia de 113 años. En 1956 estableció un departamento de investigaciones integrado en casa con profesionales de muy variadas disciplinas, que después de pocos años produjo un programa de varias fases que partía con la conversión de sus cargueros de entonces en buques portacontenedores, y que consideró en sus planes conceptos que hoy serían actuales. En todo caso, puede anotarse que la Matson tuvo el primer servicio contenerizado, y que estaba tan sólo dos años detrás de Sea-Land, que había inaugurado la edad de la contenerización en 1956.

También, Barber Blue Sea, Djakarta Lloyd y ABC Line han estado operando sus propios programas, anunciados con anticipación. La Barber Blue Sea ha hecho importantes inversiones, y su servicio RTW, con 20 escalas directas, está apoyado por un sistema de *land-bridge* y por otro de *feeder-ship*, en Estados Unidos, Medio y Lejano Oriente.

Sea-Land está tomando con serenidad la creciente competencia. Los pasos se encaminan a sacar provecho de su concepción intermodal y de sus servicios en tierra (75% app, de sus costos totales de operación), de sus 15 terminales exclusivos en el mundo, de su experiencia en el manejo de contenedores —que le ha permitido bajar de 32 a 25 días el tiempo promedio de "posicionamiento"— y de sus sistemas de control basados en el trabajo de los computadores y en un muy pequeño grupo de personas.

* * *

Verdaderamente, ninguno de los servicios existentes, por grandes que sean, ha producido el impacto sobre el mercado de Líneas y el comercio de contenedores, que los materializados por el Sr. Chang Yun-Fa y por el señor Malcolm Mc Lean. En el presente año el primero y para el próximo año el segundo. Ambas empresas, Evergreen Line y U.S. Line, han estado considerando el concepto durante muchos años, y durante ese tiempo la última ha tenido varias partidas falsas. ¿En cuánto ha influido en sus decisiones la actual crisis de los transportes mundiales y en cuánto sus decisiones están condicionando la situación actual? Es una pregunta interesante.

El corazón del concepto es explotar racionalmente las posibilidades de los transbordos. Desde antes de los servicios RTW, los transbordos han sido una alternativa eficiente cuando se encuentran dos operadores con disponibilidad de espacio. En todos los casos, su eficiencia radica en operar a costos marginales (embarque + descarga contra operación completa del servicio directo). Sus puntos débiles serán siempre el tiempo de tránsito; por eso la gran importancia del número de puertos de escalas y la mayor manipulación de la carga. Otro punto débil es el factor potencial de inseguridad en las hipótesis de operadores

distintos en ambas piernas, el que se puede producir cada vez que una de las piernas se sature en alguna de las direcciones.

En Chile, dos navieras han establecido estos sistemas, uno en combinación con Barber Blue Sea y otra con Sea-Land. Ambas experiencias han dejado enseñanzas importantes.

El concepto RTW descansa sus economías sobre la mayor utilización posible del *slot* y sus posibilidades de aumentar los beneficios en la minimización de los costos de *slot*. Suponemos que su puesta en ejecución debió considerar que la teoría harvardiana, "volumen a cualquier costo", tuvo problemas en las rutas fuertemente competitivas del atlántico del norte el año pasado, según nos informan los análisis financieros y las revistas especializadas. Los operadores perdieron, en conjunto, 300 millones de dólares en 1983, y al final cada Línea debió llegar a la triste conclusión que todos movían la misma proporción del volumen de las cargas, sólo que a mitad de la tarifa. En los últimos días el nivel de tarifas está repuntando. Probablemente, debemos concluir —junto con los operadores alrededor del mundo— que la teoría mencionada se aplica verdaderamente a un conjunto global. No olvidemos la crisis, que es un fantasma que ronda en todas partes para robarnos la alegría y para desmadejar nuestras cuentas.

El concepto RTW puede definirse como un sistema de transporte marítimo madre que viaja alrededor de la Tierra, transportando contenedores y haciendo escala en un reducido número de puertos, que es alimentado por otros que son complementarios desde el resto de los principales puertos del mundo, utilizando de modo generalizado los transbordos.

Todo lo anterior es posible gracias a que se cuenta en todas partes con una infraestructura básica para operar los contenedores en forma masiva. Los mejoramientos de dicha infraestructura que materialicen los servicios en competencia serán uno de los factores decisivos de sus posibilidades de beneficios.

Puede ser interesante traer, en esta oportunidad, a ustedes el recuerdo de los factores que diferencian a los dos gigantes que están en el punto de partida.

Evergreen Line ha planteado su estrategia sobre la base de *partir primero y en escala mundial con dos servicios madre RTW*, uno de este a oeste—West Bound—y otro en sentido contrario—East Bound—y en un comienzo con una frecuencia de diez días, que disminuirá a 7 días muy pronto. Empleará 24 naves de una capacidad de 2.728 TEU, con una velocidad de 20,5 nudos. Los puertos de escala del anillo serán 19 East Bound y 18 West Bound. No existe absoluta claridad respecto de los servicios complementarios que conectarán al servicio madre con las distintas zonas económicas marginales, aspecto que tanta trascendencia tiene para nuestra región y para el futuro de la marina mercante latinoamericana. Sabemos, sí, que respecto de algunas zonas los servicios *feeders* serán de Evergreen. Sabemos, también, que es parte de la estrategia de Evergreen integrar la totalidad de las actividades complementarias a su propia estructura. *Asegurarse la seguridad podría ser su política*. Una de sus subsidiarias, la Evermaster Industrial Corporation, tendrá a su cargo la construcción de los contenedores del presente y del mañana. Otras subsidiarias están en la tarea de mejorar la infraestructura de los terminales, partiendo por los puntos decisivos.

Un concepto en la estrategia de Evergreen merece párrafo aparte; se refiere a las economías en el costo de las dotaciones. Los nuevos buques tendrán una dotación de 17 personas, y para prepararse a la ingratitud de largas travesías las acomodaciones han sido llevadas a su punto óptimo. La automatización de los mismos libera a las dotaciones para

que asuman mayores tareas de mantenimiento. Los sistemas de estabilizadores alivian a la carga y, por cierto, a la tripulación.

U.S. Line ha definido su posición sobre la base de un solo servicio madre en dirección este —East Bound— con una frecuencia inicial de 14 días que será disminuida a 7 días, según los planes, en septiembre de 1985. Operará con 12 naves Panamax de 4.380 TEU; algunos estiman que una cifra más realista para contenedores cargados en las naves previstas es de 3.450 TEU. Las naves tendrán una dotación de 21 tripulantes y una velocidad de 18 nudos. Una diferencia importante en el desarrollo del concepto está en el número de puertos de escala del servicio madre, pues U.S. Line piensa que no deberían ser más de cuatro puertos fuera de los Estados Unidos.

Existen algunos comentarios sobre la posibilidad de un cambio de estrategia de último minuto, de parte del innovativo señor Mc Lean, pero parece más razonable no cambiar los planes dado el grado de avance del proyecto. Los que le conocen dicen que es un líder que maniobra con dos o tres ideas simultáneamente.

Tres grandes preguntas se plantean en relación con la estrategia de caminar sólo en dirección este:

1) ¿Por qué hacia el este, cuando existe un desequilibrio de cargas que favorece a la dirección oeste, en el Atlántico y en Europa-Lejano Este, y únicamente el Pacífico da a la dirección escogida un equilibrio favorable?

2) ¿Será la Compañía capaz de generar suficiente carga extra para llenar apropiadamente los nuevos barcos sin dañar indebidamente las economías de su actual flota, que le es necesaria para saldar sus cuentas financieras?

3) ¿Cuáles serán las políticas de tarifas de la Compañía? En su publicación, el Sr. Gibney calcula que si se aseguran 500.000 TEU por año podría ofrecer una tarifa promedio, excluidos los costos de carga y descarga, de 1.000 dólares por unidad, en cualquier trayecto del anillo.

Otro asunto de interés para los espectadores de este duelo de gigantes es conocer cómo se comportará el diferencial teórico de costo, de un 10% que aparentemente favorece a Evergreen, una vez ambas en el camino.

No tenemos especiales precisiones sobre los planteamientos financieros de Evergreen. Conocemos el volumen de la nueva inversión declarada por el presidente Chang, y que asciende a 1.000.000.000 de dólares. Por su parte, U.S. Line declara cifras totales de inversión parecidas a las de Evergreen, y tiene alguna confianza en el monto de los subsidios diferenciales del gobierno de los Estados Unidos, y los analistas financieros más reputados tienen confianza hasta ahora en U.S. Line.

En todo caso, admira en las presentes circunstancias el optimismo que en sus últimas declaraciones muestran tanto el Sr. Mc Lean como el presidente Chang, y su mano derecha el señor C.L. Lim, quien precisó, a periodistas en Londres, que un servicio en ambas direcciones alrededor del mundo debería tener un mejor equilibrio del equipo y un mejor flujo de carga, y además permitirles reducir los *slots* vacíos y eliminar las dobles recaladas. En cuanto se refiere al importante asunto del dinero en forma de beneficios, el Sr. Chang reconoce que las cifras en un principio serán menores de lo previsto, debido a la reposición de equipos y a un aumento en los costos de iniciación de actividades, pero que una vez que el servicio esté funcionando en estado de régimen, al término de la segunda mitad de este año, tiene la seguridad de que las cifras harán más que recompensarlo.

Dejemos a tan prominentes navieros demostrando en la práctica la veracidad y el realismo de sus expectativas, y continuemos con el desarrollo de nuestro cometido.

La sobreoferta de los tráficos "madre" se transmitirá hacia los tráficos complementarios de alimentación, al pasar las naves de tamaño intermedio que actualmente operan en aquellos, a estos últimos. Este desplazamiento producirá fuertes tensiones, porque los operadores RTW tendrán que actuar fuera de las Conferencias en el logro de sus propósitos. En este sentido, los servicios RTW representan una agresiva penetración en el mercado "entre terceros países" —Cross Traders. Puede existir en esto una razón, más allá del Código de la UNCTAD, para la nueva ley americana.

La sobreoferta existente tenderá a aumentar en las más importantes rutas, porque los grandes operadores buscarán ganar la carrera mejorando la eficiencia en sus costos mediante nuevos buques más modernos y de mayor tamaño, manteniendo para el futuro la tensión de sobreoferta en las rutas complementarias.

El régimen de Conferencias de Fletes continuará su situación de progresivo deterioro, y esto, aun a pesar, o, quizás mejor, en razón de las mayores libertades de la nueva Ley de Marina Mercante de Estados Unidos, porque una Conferencia que no funcione con objeto de producir estabilidad no tendrá, en las actuales circunstancias, un destino claramente manifiesto. Digámoslo con palabras que fueron oídas durante el desarrollo del Seminario de Seatrade que hemos citado: *una Conferencia con acción independiente no será nunca una Conferencia.*

Pero esto fue el tema de otra sesión de esta Asamblea, y ahí una voz más experta nos dio los elementos de raciocinio para los análisis que por estos días están ustedes realizando. El Sr. Hull comentó a ustedes el aspecto de mayor impacto, para nuestros asuntos, de la nueva Ley de Marina Mercante ya citada: las aumentadas facultades de la FMC para abrir a la bandera de Estados Unidos los tráficos entre países para ellos extranjeros, y, lo que también puede ser muy grave, el nuevo impulso de los Estados Unidos para poner en acción la sección 19 del Acta de la Marina Mercante de 1920, que se relaciona con los tráficos del comercio exterior de los Estados Unidos.

Conoceremos nuevos intentos en busca de la ansiada estabilidad. Tendremos sobre nuestra mesa de trabajo, en forma renovada, *el Código de Conducta de la Unctad*. La propuesta de una solución *multilateral*, que será reclamada por los más, se enfrentará a la acción más efectiva del *bilateralismo*, que pondrán en ejecución los menos, pero los más poderosos, y —muy probablemente— sólo entre ellos.

Nuevamente, competir será el juego. Competir sin reglas claras. *Competir en un campo de batalla que se expandirá día a día.* Será una guerra de desgaste. *Una guerra de competitividad.* Ganar la competencia será para las Líneas revivir sus comienzos, en que el objetivo era la eliminación del contrincante.

No existen recetas sobre cómo sobrevivir en este tipo de torneo. *La eficiencia en los costos, la capacidad de innovación y de responder con prontitud de modo realista a los nuevos y más complejos requerimientos de los tráficos, la capacidad de inversiones para sostener el esfuerzo de la competencia, etc., podrían ser algunos de los resortes básicos para seguir en el juego.*

Esto de la prontitud para tomar decisiones se ha señalado por estos días en el Tráfico Transpacífico, como de una importancia tal que estaría poniendo en entredicho la real capacidad de los esquemas de consorcio —u otros basados en la regla de la unanimidad— con intercambio de espacios —*space charter*—, y todo, ahora que las autoridades de

Estados Unidos, en virtud de su nueva ley naviera, están adoptando una actitud más acogedora a la extensión del arrendamiento de espacios.

Todo un capítulo aparte, que tendrá una influencia decisiva en todo lo que estamos exponiendo, no puede ser abierto en esta oportunidad. Ese capítulo son los puertos; ¿será posible que nuestros gobiernos legislen sobre la forma de usar sus puertos en el interior de sus países, en relación con nuestro tema, presionados por las comunidades locales? Pienso que es probable, y puede ser un factor negativo para las posibilidades de competir de la marina mercante latinoamericana, vinculadas a la eficiencia de servicios directos en los cuales el tiempo de trayecto es primordial. También hemos tenido en Chile alguna experiencia.

Parece razonable que en definitiva todas las rutas básicas de nuestro comercio sean afectadas, y no será la menor forma de afectarla el desequilibrio de los tráficos, haciendo más oneroso el transporte de las exportaciones.

El Sr. Peter J. Finnerty, vicepresidente de Sea-Land, en reciente conferencia dijo que las dos líneas de Estados Unidos que sirvan el tráfico de la costa este de Sudamérica, Delta Line y U.S. Line —y recién sabemos que ambos obedecen al Sr. Mac Lean—, se están moviendo para reorganizar el desplazamiento de su flota y usar a Puerto Rico o Panamá como centro aglutinador de cargas, y agregó: "que esto puede disparar disputas políticas en Sudamérica, es algo bien conocido en U.S.A.". El señor Finnerty apuntó exactamente a la acción en curso y a su más probable reacción.

En la medida en que se vayan definiendo los más importantes servicios *feeders*, es muy probable que muchos países aumenten de inmediato sus medidas proteccionistas intentando resguardar los intereses de sus marinas mercantes, y estas medidas pondrán en juego las nuevas facultades de la Ley de Marina Mercante, de 1984, de Estados Unidos.

Nosotros mismos sentiremos que el esquema de transbordos nos está quitando un pedazo de nuestro particular patrimonio marítimo, y, naturalmente, *nos resistiremos a quedar restringidos, en el futuro, a meros servicios de alimentación solamente.*

En algún momento se pensará, por muchos, que dejar sus marinas mercantes reducidas a servicios *feeders* será crear un tipo de dependencia que puede ser dañina para el comercio exterior de sus países. *Dependencia, siempre ha significado inseguridad.*

Parece también razonable que la existencia de sistemas de Reserva de Carga en la mayor parte de los países de América Latina haya sido un factor considerado dentro del conjunto de la estrategia de los nuevos operadores en escala planetaria. Sin embargo, pensamos que no impedirá que entremos en la tormenta, porque, por una parte, el origen y destino de las cargas se torna incierto y, por otra, está la presencia de la sección 13, b, 5 de la ley de 1984 y la sección 19 de la Ley de Marina Mercante de 1920, del gran país del norte. Con todo, se podría producir el espacio y el tiempo requeridos para pensar con alguna profundidad el camino individual y colectivo que se debe tomar. Sería grave que ese espacio y ese tiempo nos produzcan una falsa tranquilidad, y que no busquemos denodadamente nuevos métodos que equilibren mejor los intereses de todos.

¿Qué podríamos hacer?

Lo primero debería ser tomar nota de nuestras propias fuerzas para desempeñarnos en los nuevos escenarios en que nos corresponderá actuar. Pensamos que de esta

consideración debería nacer una fuerte inclinación a *preferir la coordinación sobre la competencia*.

Lo segundo es profundizar la coordinación en tres niveles:

1) *El que corresponde a los operadores mismos*, que se relaciona con la exploración de nuevos y más eficaces formas de concertación; no podemos descartar la necesidad de saludables fusiones, incluso entre líneas de distintos países latinoamericanos. Nuestra primera queja debe ser contra nosotros mismos, por no cooperar a eliminar la capacidad ociosa que tenemos. Es importante el ejemplo de los gobiernos y de las Marinas de Japón y de Corea.

2) *El que corresponde a los gobiernos latinoamericanos*, que se expresa en la compatibilización de sus políticas de marina mercante y de la consiguiente legislación. Tenemos conciencia de lo difícil de esta tarea. Todos hemos conocido el destino del Convenio de Transporte Marítimo de la ALALC. Ciertamente que eran otros tiempos.

3) *El que corresponderá discutir en la nueva ronda de negociaciones que se abrirá en el Gatt en 1986*, que incluye los servicios, y entre ellos el transporte marítimo y el intermodalismo. No en vano los pagos por servicios, incluido el transporte marítimo, son los 2/3 del total de pagos internacionales.

* * *

Aquí nos surge de inmediato la inquietud que quise plantear al iniciar mis palabras. ¿Pueden nuestros países darse el lujo de no obtener partido de los potencialmente bajos niveles de fletes, a los que podrían tener acceso sin castigar sus posibilidades de recuperación y crecimiento?

¿Podrían nuestros exportadores permanecer en sus mercados si sus competidores disponen de fletes abundantes y baratos?

También nos surge la inquietud que nos provocara ese gran pensador que es Mariano Grondona, al recomendarnos apreciar cabalmente las diferencias que existen entre "proteger" y "beneficiar". *No siempre beneficia el que protege*. Detrás de la protección indebida o mal concebida suele ampararse, las más de las veces, la ineficiencia.

Ninguna solución existirá, que no pase por los esfuerzos denodados, persistentes y eficaces de nuestros armadores para ganar eficiencia y competitividad en mercados mundializados.

Unas pocas reflexiones adicionales para terminar.

Consideremos el siguiente concepto de un economista de Alemania occidental, que comparte nuestra confianza en la libertad económica, en la iniciativa particular y en la empresa privada, el Sr. Fritz Voigt: "el sistema de transportes del mundo ha contribuido, en todo caso, en gran parte a formar aquellas diferencias manifiestas, de un Estado a otro, en el grado de los procesos económicos-mercantiles de industrialización, en el nivel de vida y en el aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo"... "un país subdesarrollado ha de construir ferrocarriles, aun si éstos son sin rendimiento a corto plazo. Ha de establecer carreteras, vías fluviales, puertos marítimos, y puertos aéreos, inclusive si éstos producen grandes déficit. No es sino en estos supuestos, o sea, mediante una elevación artificial del valor de tráfico, que pueden crearse en los países subdesarrollados las condiciones que hacen posible en la industria, un desarrollo económico-mercantil..." "...Sin duda, los

principios económico-mercantiles, y ante todo la idea de la competencia, contienen muchos valores positivos y están en condiciones de desarrollar, en aspectos fundamentales de la vida económica, más iniciativa y espíritu de empresa, de lo que pueden todas las actividades del Estado, la legislación, la administración y el planeamiento. Lo que de todos modos nada cambia el hecho de que, en el curso de las generaciones, una economía del transporte exclusivamente mercantil haya de conducir a diferenciaciones burdas de oportunidades de desarrollo originariamente iguales. A la larga, semejante economía de mercado puede resultarle cara a cualquier pueblo y a cualquier Estado".

Otro punto que debe ser pensado con ocasión de perfilar recomendaciones frente al futuro, tiene relación con el concepto de economía de escala y con sus repercusiones especiales en los mercados propios del transporte marítimo. Existen economías de escala cuando a aumentos en la utilización de todos los recursos productivos corresponden aumentos más que proporcionales en el nivel de producción obtenido.

Ahora bien, parece que las economías de escala conducirán siempre, en materia de transporte marítimo, a lo que se conoce como "monopolios naturales", porque el aumento en el tamaño de la unidad de producción genera siempre costos marginales decrecientes.

Este hecho —los hechos son porfiados— que en el pasado condujo al arreglo institucional en los tráficos de Línea que fueron las Conferencias de Fletes, debería repetirse en el futuro, incluso con mayor necesidad; porque la limitación del tamaño, que antes era de carácter técnico, de vías de navegación acuática entre los océanos, de capacidad humana para manejar grandes volúmenes, hoy día estarían superadas y restaría solamente, como limitación para una utilización máxima de la economía de escala, el tamaño o el volumen del mercado; en consecuencia, al final del camino tendremos un monoprodutor o un oligopolio.

¿Será posible un nuevo orden en los tráficos de Líneas? ¿Cuáles serán los criterios de aceptabilidad de este nuevo orden? ¿La eficiencia?, y ¿nadie tendrá la tentación de hacer ajustes modificando los retornos del mercado o el *status* de los competidores? ¿La equidad? ¿Ningún gobierno tendrá la tentación de redistribuir los beneficios en favor a su país?

Estos hechos deberían ser considerados por los gobiernos, en el momento en que deben definir sus políticas de transporte marítimo, y por los operadores en el momento de optar por uno u otro tipo de competencia, y la tentación de una excesiva estabilidad deberá moderarse por la necesidad de flexibilidad y de innovación.

Los armadores de mi país han procurado dar respuesta a estas interrogantes, en los planteamientos que han debido formular a sus autoridades públicas con el propósito de mejorar el marco institucional interno que regula la actividad, el que, como ustedes saben, es de una absoluta libertad en todos sus aspectos económicos.

En materia de acceso a los mercados y de las perturbaciones que pudiesen sufrir nuestras operaciones, los navieros chilenos han traído al presente un pensamiento muy antiguo:

Tse-Kung preguntó: "¿Hay una palabra que pueda servir como principio de conducta para la vida?".

Yo contesté; "Quizás la palabra reciprocidad serviría".

Confucio

El Almirante, Harold Shear —Administrador Marítimo de los Estados Unidos— dijo en marzo de este año que su país seguirá resistiendo los esquemas de reserva de carga, aunque, agregó, esa resistencia será aminorada por el realismo. Esta afirmación, enigmática para los latinos que tenemos tendencia a soluciones de "principistas", es muy clara para hombres pragmáticos que aplican los principios moderados por sus conveniencias.

En la reciente Conferencia de Seatrade, celebrada el 2 de octubre pasado en la ciudad de Nueva York, que varias veces hemos mencionado, el Sr. Robert Ellsworth, Director de la Oficina de Planificación y Asuntos Internacionales de la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos, terminó sus palabras —que se refirieron a las consecuencias que eventualmente tendría la nueva Ley de Marina Mercante de su país— *de un modo sorprendente*. Se refirió a un ejemplo de pensamiento proteccionista que, según él, haría estar orgulloso a cualquier proteccionismo. Este pensamiento era el siguiente:

"Como la defensa es de mucho mayor importancia que la opulencia, el Acta de Navegación es quizás la más sabia de todas las regulaciones comerciales de Inglaterra". Esta cita, y esto es lo más sorprendente, era nada menos que del padre del libre-comercio, de *Adam Smith*. ¡Y vaya a qué Acta de Navegación se refería!, nada menos que al *Acta de Navegación de Cromwell*, de 1651, que duró dos siglos y medio y fue el fundamento del poderío marítimo inglés. Decía:

"Teniendo en cuenta la necesidad de incrementar y promover el transporte marítimo, el que constituye un gran instrumento para garantizar el bienestar y la seguridad de la Comunidad, el Parlamento decreta que a partir del 1° de diciembre de 1651, *ninguna mercadería*, de cualquier especie, producida o manufacturada en Asia, África o América, será importada o traída a Inglaterra, Irlanda o sus dominio, en *ningún navío* que no sea de los pertenecientes a la Comunidad, y cuya tripulación sea, en su mayoría, integrada también por naturales de la Comunidad, bajo pena de confiscación, tanto de las mercaderías como de los navíos que las hubieran transportado".

Nosotros nunca postularíamos llegar tan lejos como llegaron los ingleses en su Acta de Navegación.

Ahora, sólo quiero poner término a mis palabras con el pensamiento de otro inglés, esta vez de Shakespeare, con objeto de dejar una incitación al realismo y un espíritu de optimismo que son tan necesarios para enfrentar el futuro. El pensamiento con que quiero cerrar mi exposición reza así:

"El hombre cauto jamás deplora el mal presente; emplea el presente en prevenir las aflicciones futuras".

