

TRANSPORTE MARITIMO EN LA ERA DEL PACIFICO*

Francisco Silva Donoso

Introducción

El crecimiento experimentado por Chile durante los últimos años es conocido y reconocido no sólo por los chilenos, sino por la comunidad internacional, hecho que ha colocado al país en varios titulares, reportajes y, ahora, dentro del controvertido ranking de los "tigres".

Para más ahondar, varios países latinoamericanos se encuentran implementando sistemas, técnicas y políticas introducidas en Chile hace más de diez años; están de moda las privatizaciones, el sistema previsional del tipo AFP, la libertad de comercio, la eliminación de las reservas de carga, la desregulación de sistemas monopólicos, el término del proteccionismo de la industria nacional, etc. Esperamos que nuestros vecinos, en el futuro próximo, comiencen a experimentar crecimientos con base sólida de sus economías.

Prueba del éxito obtenido ha sido el desarrollo del comercio exterior (figura 1), el cual se ha incrementado ininterrumpidamente luego de superada la recesión mundial de principio de la década de los años 80, generando un aumento del nivel de actividad general del país, que ha traído como consecuencia bajas tasas de desempleo, aumento real de las remuneraciones, aumento de las reservas nacionales, etc.

El comercio exterior se ha caracterizado, además, por una diversificación de las exportaciones, aumentando la importancia relativa de la industria y la agroindustria sobre la minería y un cambio en la composición de las importaciones, donde el énfasis ha sido puesto en los bienes de capital y bienes intermedios, en desmedro de los bienes de consumo (figura 2).

El crecimiento experimentado por el comercio exterior chileno en la última década ha sido, en promedio, un 10% anual (10,2% para las exportaciones y 9,7% para las importaciones). Desagregando las cifras en los distintos bloques comerciales, se observa que con Norteamérica el nivel de intercambio ha crecido, en promedio, un 7,6 por ciento anual; Europa muestra una tasa del 9% y Oriente un 17,3% (figura 3).

En cuanto a la participación de los distintos mercados en el intercambio con Chile, Oriente es el único que ha experimentado un aumento, logrando en una década doblar su importancia, desde un 13% a un 25% (figura 4). Por su parte, Norteamérica redujo su participación en el mismo período, desde el 24% al 19,5%, Europa bajó de un 30,3% al 27,8%, Latinoamérica se mantuvo en un 20% y el resto cayó del 12,4% al 7,1% (figura 5).

* Ponencia del autor en el seminario "Presencia de Chile en el océano Pacífico", organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y la Universidad Marítima de Chile, realizado el 28 y 29 de julio de 1993 en Valparaíso.

Por otra parte, los saldos a favor en la balanza comercial durante el último decenio han provenido principalmente de Europa y Oriente (figura 6).

Los cambios tecnológicos, económicos y la apertura de Oriente, que se comienza a producir en la década de los años 50, partiendo con Japón, fueron los elementos fundamentales que motivaron el traspaso de nuestras relaciones comerciales desde Estados Unidos y Europa hacia Oriente. Es así como en un comienzo Japón gana espacios lentamente y luego se van sumando Corea, Taiwán, Hong Kong y hoy día Singapur y Tailandia, convirtiendo al Lejano Oriente y al sudeste asiático en una zona comercial a la altura de Europa y Norteamérica.

El crecimiento que está experimentando este bloque es notorio, aun en épocas regresivas; mientras que los países desarrollados han crecido a tasas bastante bajas, como producto de los problemas imperantes en la economía mundial desde 1990, los llamados "tigres de Oriente" han logrado mantener tasas de crecimiento sostenidamente altas (figura 7).

En consecuencia, Oriente tiene un significado de especial importancia para nuestro país, ya que además de ser en la actualidad uno de los tres grandes bloques comerciales, por su crecimiento sostenido se vislumbra como el foco de desarrollo futuro del planeta.

Más aún cuando las economías desarrolladas de Europa y Norteamérica amenazan con medidas proteccionistas para su industria. Tenemos la reciente experiencia del caso de las manzanas a Europa, marketing order en Estados Unidos, acuerdos entre países (la CEE y el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Méjico y Canadá) y otras medidas que seguramente veremos en el futuro próximo.

Exportaciones chilenas hacia Oriente

Al analizar la evolución experimentada por los destinos de las exportaciones chilenas hacia Oriente, se observa una mejor distribución entre los distintos países que lo conforman (figura 8).

En efecto, en 1982 el 73% de los envíos al Lejano Oriente tenían a Japón como destino final, bajando este porcentaje al 54,7% en 1992, por el aumento de las cargas hacia Taiwán y Hong Kong, principalmente.

Las exportaciones a Oriente pueden ser agrupadas en cargamentos especiales homogéneos, como el mineral de hierro, las astillas y troncos, celulosa, minerales concentrados, harinas de pescado, etc., y cargas generales o de línea, como el cobre metálico, los productos químicos, las manufacturas, etc. Estas son atendidas separadamente en servicios especializados, para así tener acceso a una mayor eficiencia en el transporte, logrando economías de escala que permiten un transporte a tarifas razonables, sin que los productos pierdan competitividad por la lejanía de los puntos de venta (figura 9).

El transporte de cargamentos especiales consiste en la utilización de naves de gran tamaño, un reducido número de puertos de recalada (1-2 para embarque y 2-4 para descarga) y el uso de terminales especializados donde se obtiene buenos rendimientos de embarque y descarga. Usualmente se realiza en una dirección, por lo que las naves deben intentar buscar carga de retorno que las acerquen al origen, lastrarse o simplemente seguir otros rumbos.

La carga de mayor valor agregado es transportada en servicios de línea que se caracterizan por tener itinerarios cerrados, recorriendo un gran número de puertos donde son embarcados y descargados los productos en forma simultánea, con frecuencias normalmente superiores a la de los servicios especializados.

Importaciones chilenas hacia Oriente

Al igual que para las exportaciones, la evolución de las importaciones en la última década muestra una mayor diversificación, donde Japón nuevamente ha cedido espacio a las economías emergentes en la zona (figura 10).

Si bien el volumen físico de las importaciones resulta ser muy inferior al de las exportaciones, su valor unitario es mucho mayor.

Apreciamos que el valor de las importaciones asciende a 1.604 millones de dólares (FOB) durante 1992, correspondientes a 690 mil toneladas, por lo que el valor por tonelada es de 2,324 dólares. Utilizando la misma aritmética resulta que el valor unitario para las exportaciones es de 240 dólares, es decir, algo más que un décimo. Algo similar ocurre con los fletes, los cuales usualmente son acordes con los valores de las mercaderías (figura 11).

En las importaciones también existen cargas que requieren de un servicio especializado, como es el caso de los vehículos sobre ruedas, que para su transporte disponen de un servicio con naves especializadas llamadas PCC (Pure Car Carrier). Esta tecnología es la que ocupa el menor tiempo de tránsito, una alta seguridad para la carga, al ser las unidades embarcadas y descargadas sobre ruedas, y una óptima utilización del espacio (figura 12).

El resto de las cargas corresponde a carga general usualmente transportadas en contenedores y cargas que si bien son homogéneas o especiales, sus volúmenes no justifican aún un tratamiento particular; corresponden a autos desarmados, neumáticos, aceros especiales, cargas de proyecto y otras. Estas son transportadas en los servicios de línea anteriormente descritos.

Infraestructura y servicio de transporte marítimo

El intercambio comercial, tecnológico y cultural da vida a nuestras sociedades y permite su desarrollo y crecimiento.

En el último tiempo se aprecia una orientación cierta hacia una mayor apertura del comercio de la Cuenca del Pacífico. China ha invitado a inversionistas extranjeros;

Latinoamérica -en general- ha eliminado las barreras proteccionistas; Japón lentamente ha ido levantando las restricciones a la importación de productos hortofrutícolas chilenos y existe una serie de otras medidas similares que actualmente están en discusión en diversos países.

Sin embargo, nos debemos preguntar si se dispondrá de una infraestructura necesaria para atender el intercambio comercial que se espera para los años venideros.

El transporte marítimo, uno de los eslabones de la cadena de servicios que intervienen en el comercio exterior, es de alta flexibilidad para absorber cambios en la demanda. Los ajustes pueden ser hechos en forma rápida por la vía de mejorar la frecuencia (más naves o naves más veloces) o reemplazando las naves por otras de mayor tamaño. Esto es un hecho probado. Si apreciamos cómo el transporte marítimo ha ajustado su oferta de espacio desde 1982 hasta la fecha, veremos que ha ocurrido exactamente esto; las naves fueron creciendo en tamaño, orientándose al contenedor y aumentando la velocidad. La cantidad de naves se ha más que duplicado y nuevos operadores se han incorporado.

En cuanto a los puertos, las compañías estibadoras brindan hoy en día un servicio continuo todos los días del año, con tres turnos diarios de 7,5 horas cada uno y han aprovechado la tecnología para mejorar su eficiencia.

Sin embargo, surge una preocupación en lo referente a la capacidad de la infraestructura portuaria, ya que se requiere muelles con profundidades suficientes para buques cada vez mayores y resistencias de piso adecuadas para los equipos rodantes y para el apilamiento de las mercaderías (contenedores, troncos, astillas, etc.).

De los puertos chilenos para cargamentos de madera, harina de pescado y carga general, sólo Lirquén, San Vicente y recientemente Ventanas permiten aprovechar al máximo un granelero de tamaño mediano (Handy-size), con una capacidad de carga entre 35 mil y 45 mil toneladas. Por su parte, las naves de carga general superiores a 20 mil toneladas deben alterar la rotación natural dejando para el final los puertos de mayor calado, con el fin de mejorar su utilización hacia Oriente.

El transporte marítimo

Para iniciar este apartado, que es el objeto de esta exposición, comenzaremos analizando lo ocurrido con los fletes marítimos en estos últimos años. El índice general de fletes, producido por Maritime Research (consultores navieros), intenta reflejar la situación global de las variaciones que se producen mes a mes en la industria. Para ello son agregadas distintas rutas internacionales y diferentes tipos de transporte (petróleo, graneles, carga general, refrigerados, etc.) (figura 13).

Se aprecia que los niveles de flete han caído al 40% de los existentes en 1980 y durante la última década en más de un tercio, si consideramos un promedio de 60 puntos en torno al año 1982 y 40 puntos en la actualidad.

Esta situación ha forzado a los operadores de la industria marítima a realizar grandes esfuerzos por reducir los costos de operación, para contrarrestar la fuerte caída de sus ingresos. Las formas de lograr dichas economías han sido, básicamente, las siguientes:

a) Las racionalizaciones de tráficos, que permiten acceder a economías de escala por el uso de naves más grandes y controlar de mejor manera la sobreoferta de espacio.

Desde que fue introducido el contenedor en la industria marítima, la capacidad de las naves ha sido incrementada en forma dramática, reflejando los deseos de los operadores por lograr economías de escala cada vez mayores. Particularmente, en 1985 sólo el 10% de la flota de portacontenedores poseía una capacidad sobre los 2.500 contenedores de 20 pies o Teus, en los años 90 un 40% y de las naves en construcción un 60% sobrepasa dicha capacidad.

b) Por otra parte, han sido incorporadas nuevas tecnologías, como el empleo de naves de menor consumo de combustible debido a un mejor diseño de las líneas del buque, motores capaces de quemar petróleos más pesados (más baratos) y el aumento de eficiencia en otros componentes de la propulsión, como las hélices. La automatización ha permitido reducir considerablemente el número de personas embarcadas y las banderas de conveniencia brindan la posibilidad de tripular las naves a menores costos.

c) La incorporación de la tecnología del contenedor, desde sus inicios -a mediados del siglo- ha contado año tras año con volúmenes crecientes, incluso sin retroceder en períodos recesivos. Los aumentos de eficiencia logrados mediante esta tecnología son, sin lugar a dudas, importantes por:

- Una mayor seguridad de la carga, lo que permite bajar considerablemente la tasa de daños, mermas, pérdidas y robos.
- Operaciones de embarque y descarga más expeditas, reduciendo significativamente la estadía de las naves en puerto, con lo que los tiempos de viaje son menores. A su vez, los costos de estiba y trinca de la carga son más bajos.
- Mejor uso del espacio en tierra, ya que para su acopio no se requiere bodegas o almacenes donde proteger la carga del clima, lo cual ha significado bajar los costos de infraestructura.
- Mejor uso del espacio de las naves al aumentar la capacidad debido a la posibilidad de apilar contenedores sobre sus cubiertas. Una nave portacontenedores moderna contempla en su diseño transportar un tercio de carga bajo cubierta y los dos tercios sobre ella.
- Su empleo permite cambiar de modo de transporte en forma fácil y rápida (buque, camión, tren, barcaza, etc.), facilitando los servicios puerta a puerta o intermodales.
- Otros: Consolidación y desconsolidación en fábrica, muy apto para cargas en tránsito, etc.

Sin embargo, la rentabilidad de la industria sigue siendo baja; el tráfico transatlántico perdió durante 1991 unos 250 millones de dólares, mientras que en 1992 la cifra alcanzó los 400 millones de dólares. Los tráficos transpacíficos y Oriente-Europa han tenido pérdidas similares.

Una situación de extrema competencia es en la actualidad lo que mejor caracteriza a la industria naviera, lo que, sin lugar a dudas, traerá algunos ajustes en la oferta, en el futuro próximo. Esta fuerza tiene sus orígenes en varias causas, destacando las siguientes:

- La disminución de la demanda por la situación recesiva que envuelve a los países desarrollados es un elemento que continuará presionando al mercado de las tarifas, mientras no se produzca un ajuste en la oferta.
- La sobreoferta existente en los principales tráficos de contenedores del mundo (transatlántico, transpacífico y Europa-Oriente) ha producido que los grandes operadores presentes en dichos tráficos busquen utilizar el exceso de capacidad mediante el transbordo de cargas con origen o destino en el hemisferio sur, en lugares como Panamá y Miami.
- Ultimamente hemos visto cómo Maersk ha montado un servicio entre la costa del Pacífico de Sudamérica y la costa este de Norteamérica, el cual conecta con sus tráficos transatlántico-transpacífico ofreciendo, por ejemplo, cargas hacia Chile desde el Lejano Oriente o del norte de Europa con transbordo en Norteamérica y viceversa (figura 14).
- La filosofía o concepto de cobertura total o globalización, que permite disminuir el riesgo del operador a través de una mayor diversificación de los mercados que sirve.

Otra característica ha sido la concentración de la industria, que ha ido evolucionando hacia un control creciente de los slots ofrecidos por parte de los grandes operadores (figura 15).

Volvamos a Oriente; analizando los mayores tráficos del mundo se puede apreciar que aquellos que conectan con Oriente concentran el 44% de la demanda por transporte en contenedores de los países desarrollados y de las nuevas economías industrializadas y se espera que esta proporción aumente al 46% hacia 1997 (figura 16).

Derivado de ello es que los puertos de Oriente mueven anualmente cantidades muy grandes de contenedores y aunque nuestro crecimiento en el uso de estas cajas ha tenido aumentos considerables (figura 17) estamos aún lejanos de cualquier comparación (figura 18).

Ahora, observando los movimientos entre Oriente y la costa del Pacífico de Sudamérica, se aprecia cómo el uso del contenedor ha aumentado en forma importante. El proceso ha sido paulatino, debido a que algunas cargas de exportación de países en vías de desarrollo, como Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, son físicamente imposibles de transportar

en contenedores, o bien el bajo valor del flete no justifica el costo asociado a dichas unidades (figura 19).

Por otra parte, las cargas de importación hacia estos países son, en su gran mayoría, transportadas en contenedores, creándose un desbalance de ellos en el tráfico, que merece una descripción más profunda:

- El desbalance de contenedores en el tráfico es en la actualidad de 19 mil Teus al año, con una proporción de casi tres unidades de importación por una de exportación, creándose la necesidad de reposicionar equipos vacíos hacia Oriente.

- La carga de exportación es usualmente carga de peso, requiriendo del uso de contenedores de 20 pies (los últimos diseñados permiten un peso máximo de 30 toneladas, que es el mismo peso que soportan los contenedores de 40 pies). Por el contrario, la importación es carga de volumen, por lo que los embarcadores prefieren unidades de 40 pies.
- Esto significa que al no ser los contenedores equipos desechables es necesario retornarlos a su origen, debiendo ir vacíos en ambas direcciones, los de 20 pies hacia la costa oeste de Sudamérica y los de 40 pies hacia el Lejano Oriente. Por esta razón el desbalance efectivo en este tráfico es bastante superior a la cifra anteriormente señalada, de 19 mil teus.
- En cuanto a la carga frigorífica, ésta se mueve desde Sudamérica hacia Oriente, sin existir carga refrigerada en el sentido inverso, retornando los contenedores refrigerados también vacíos.
- Adicionalmente, se da un gran desbalance interno en ambas zonas geográficas. Gran parte de la carga en contenedores de exportación va hacia Japón, pero la carga en contenedores de importación proviene de Hong Kong, Taiwán y Corea, por lo cual deben ser movilizados contenedores vacíos desde Japón al resto del Oriente. En Sudamérica, Iquique es un "hoyo negro" donde llega un gran número de unidades consignadas a la zona franca, sin generarse carga de exportación por este puerto.
- Todo esto significa que los transportistas requieren contar con una flota de mayor capacidad para mover las cajas vacías, lo cual está afectando negativamente la rentabilidad del negocio.

Por tales razones, al aumentar el volumen de la carga en contenedores, el problema de su logística se ha agravado considerablemente. Cabe mencionar que este patrón se repite, con algunas variaciones, en los demás servicios de línea originados en Sudamérica.

Se están haciendo algunos esfuerzos para evitar estos costos de posicionamiento de contenedores que encarecen de forma importante el transporte, lo cual requiere contar también con el apoyo de los embarcadores.

Rol futuro e intermodalismo

Se ha visto cómo la mayor eficiencia lograda en cada uno de los eslabones de la cadena de transporte representa ventajas significativas al comercio exterior chileno y, por ende, a todo el país.

Aún queda mucho por hacer en todos los niveles, para lograr imprimir a nuestro comercio exterior el dinamismo y exigencias que impone el comercio mundial.

Es así como en Estados Unidos y Canadá son utilizados con éxito los puentes terrestres entre el Pacífico y el Atlántico, alimentando además los centros de distribución internos, tales como Chicago, Toronto, Atlanta, etc. En Europa son empleados con gran dinamismo sistemas fluviales, camineros y férreos para conectar los puertos con los distintos países de la comunidad.

Por su parte, los puertos chilenos tienen la gran oportunidad de ser el acceso o puerta de entrada de la Cuenca del Pacífico a los mercados del Cono Sur de América y viceversa. Para lograrlo deberán aumentar su rol de puntos de tránsito de mercaderías, creando nuevas zonas francas en los puertos de mayor interés para el transbordo de cargas hacia países tales como Brasil, Uruguay, Paraguay y Argentina, permitiendo asimismo el paso de exportaciones de dichos países hacia la Cuenca del Pacífico.

No debemos olvidar que esta es una moneda de dos caras, existiendo la alternativa que sean los puertos de la costa este los que se conviertan en la puerta de entrada al Cono Sur, desplazando a los puertos chilenos y debiendo movilizar nuestras cargas a través de sus puertos.

Estamos convencidos de que en la medida que todos los organismos empresariales involucrados en el comercio internacional interactuemos en forma creativa, innovadora y coordinada, nos mantendremos a la vanguardia de la eficiencia marítimo-portuaria de Sudamérica, asegurando un crecimiento en el flujo de las cargas por nuestros puertos hacia y desde el mundo, en especial a la Cuenca del Pacífico, que se perfila como el eje del comercio mundial en el siglo 21.

Quiero terminar esta presentación mostrándoles un bosquejo de la Cuenca del Pacífico (figura 20), en el cual lo primero que resalta son las grandes distancias que deben ser superadas para unir las riberas de Sudamérica y del Lejano Oriente. Vislumbramos, además, un extenso océano por donde la imaginación puede trazar miles de rutas, sirviendo un sinnúmero de mercados que desarrollen aún más nuestra relación comercial con el Oriente. Sin embargo, este esplendoroso porvenir no se nos dará gratuitamente y, al igual que todos los demás interesados en conquistar un lugar en el Pacífico, debemos entender que ésta es la arena donde tendremos que pelear las batallas del futuro.