



TERMINAL DE CONTENEDORES DE MARIEL

The Mariel STS 04

TC Mariel

TERMINAL DE CONTENEDORES DE MARIEL

C Mariel

STS 04

STS Single Container 10T
STS Twin Heavy Container 22T
STS Ultra Cargo Ship 33T

ZPMC
上海振华

NO ENTRY TO THE
OPERATING AREA

OPINIÓN

Por: Oscar Medina Mora

¿CON EL DESBLOQUEO A CUBA CAMBIA EL MAPA PORTUARIO DEL CARIBE?

“...Usted tiene que tener un ojo hacia fuera todo el tiempo para comprender las tendencias subyacentes reales. Pasamos un montón de tiempo e invertimos recursos en la comprensión de las tendencias mundiales de la economía y de nuestro mercado.”

*Nils Andersen, CEO Maersk Group.
En entrevista de julio de 2015
para el portal BGC Perspectives*

Como ya lo he escrito en las páginas de esta revista, el transporte marítimo y en especial los servicios de contenedores, navegan por aguas turbulentas desde 2008. La fatídica coincidencia de un ciclo expansivo de la capacidad de carga de las grandes compañías navieras con la caída de la demanda originada por el freno del consumo en Estados Unidos y Europa como consecuencia de la crisis hipotecaria en los Estados Unidos y de deuda soberana en la Unión Europea, han tenido consecuencias que han impactado seriamente este negocio, como a otros tantos.

La primera de las secuelas fue la abrupta caída de los precios, que inicialmente recibió un tratamiento de coyuntura, se inició por sacar del servicio algunos barcos con el fin de controlar la oferta (Flota Amarrada y Demoliciones). De igual manera, se ordenó la disminución de la velocidad (Slow Steaming and Ultra Slow Steaming) buscando reducir los ciclos y con ello, contraer la capacidad disponible de transporte en el mercado. (Cipoletta y Sánchez, 2010).

Imagen (Izq): Siete empresas recibieron aprobación para instalarse en el puerto de Mariel y la zona industrial aledaña, una señal de que el proyecto de mayor envergadura económica de Cuba podría finalmente arrancar. **Tomado de:** <http://www.panamericanworld.com>.

Imagen (Der): Raul Castro y Obama. **Tomado de:** www.cuba-debate.cu

Una falsa ilusión de haber pasado la tormenta, dio origen a un repunte de los precios en 2010, pero no se estaba frente a una coyuntura sino a un problema estructural de la economía global. Al contraerse la demanda estadounidense y europea, la China, que hasta ese momento había apuntalado su desarrollo como la proveedora de esos mercados, inició a resentirse y sus pronósticos de crecimiento se vieron afectados. Tenía que tomar decisiones sobre el fomento de su mercado interno para mantener las tasas de crecimiento de las décadas precedentes, con las consecuencias políticas que esto pudiera acarrear. En ese ínterin, las grandes compañías navieras seguían recibiendo los megabarcos de contenedores v.g. MSC Oscar, CMA-CGM Marco Polo y los portacontenedores de la Clase Triple E de Maersk, que seguían incrementando la





Imagen: Con el desarrollo de Mariel, Cuba tiene la posibilidad de llegar a ser punto fundamental. **Tomado de:** www.cubadebate.cu

oferta sin que la demanda reaccionara, con la consecuente caída de los precios y de los ingresos operacionales.

Obligados a hacer una reingeniería operativa y comercial de sus empresas y sus rutas, los grandes navieros, dejaron las acciones de coyuntura e iniciaron acciones estratégicas de supervivencia, que incluía desde adquisiciones, fusiones, hasta “tirar la toalla” y entrar en procesos concordatarios que permitieran la reestructuración de sus obligaciones financieras y la cancelación de algunos compromisos.

Estas acciones conllevan una concentración de actores en la oferta, que según el Maritime Report de las Naciones Unidas – UNCTAD de 2013 el Top 20 de las compañías navieras del mundo en 1999 concentraban aproximadamente la mitad de los servicios de tráfico de contenedores y en 2013 un poco más del 80%, que en la actualidad se sigue acentuando, autoridades antimonopolio tanto europeas como chinas, se han tenido que pronunciar impidiendo la estructuración de algunos acuerdos empresariales, en una de las industrias menos reguladas económicamente, pero más reglamentadas técnicamente.

En materia de infraestructura portuaria, el “gap” entre oferta y demanda, aunque tiene el mismo comportamiento originado en una asincronía cíclica de la oferta y la demanda, tiene sus propios tiempos. Los proyectos portuarios en su mayoría de la órbita de la administración pública, aunque apoyados en las Asociaciones Público Privadas, tienen otras dinámicas: “Las cosas de Palacio, van despacio”. En este orden de ideas, mientras las navieras tenían presiones de todo orden, los terminales estaban en un mercado sobre demandado por éstas.

Ante este escenario, las compañías navieras directamente o por intermedio de filiales decidieron ser más activas en la inversión, el control, la gestión y la operación de terminales y simultáneamente los diferentes gobiernos avanzaban en sus planes de expansión portuaria en asocio con los grandes operadores globales. Importantes inversiones en el Callao por parte de Dubai Port World - DPW, y APM Terminals la filial portuaria de Maersk; la incursión en Buenaventura de la Autoridad Portuaria de Singapur- PSA y los filipinos de ICTS; inversiones de ampliación y modernización de los puertos mexicanos; y pequeñas pero efectivas intervenciones en el Pacífico cen-



Imagen: Zona Especial de Desarrollo Económico del Mariel . Al igual que muchas otras naciones , Cuba ha construido una zona de comercio y de inversión llamado la Zona Especial de Desarrollo Económico del Mariel . Cuba sabe que los países y las empresas estarán allí - para las oportunidades de lucro . Se ha alentado a las empresas estadounidenses a invertir , a pesar de las leyes reguladoras actuales de los EE.UU. (que evolucionan rápidamente) . Con la capacidad de manejar 824.000 barcos de contenedores , el puerto de Mariel podría convertirse en uno de los principales puertos del eje competitivo de la región del Caribe . **Tomado de:** <http://www.cubabusinessreport.com>

troamericano, están ampliando la capacidad instalada en la costa oeste de Latinoamérica. En el Caribe, la luz verde ambiental de los megaproyectos de APM en Costa Rica y las nuevas inversiones en Cartagena, Kingston y Dominicana, ampliarán significativamente la oferta de servicios portuarios, en un momento en que la concentración de las grandes compañías navieras les da una mejor posición de negociación frente a los operadores portuarios. La puesta al servicio en el segundo semestre de las nuevas capacidades del Canal de Panamá y la, aún no descartada, inversión china en Nicaragua, abren grandes interrogantes.

En este dinámico escenario, aparecen el presidente Obama y Raúl Castro dándose la mano y anunciando en un cambio radical en las políticas norteamericanas relacionadas con la isla. A la vez que inversiones brasileñas en el puerto de Mariel y otras infraestructuras, a pocos kilómetros de la Habana, pero sobre todo a muy pocas millas náuticas de la Florida, del Golfo de México y de la zona triestatal de Nueva York y New Jersey que concentra una millonaria población con capacidad adquisitiva; y el interés de inversionistas chinos por Cuba, generan muchas inquietudes.

¿Será el puerto de Mariel un nuevo actor que compita en el norte del Caribe con Freeport en Bahamas? o ¿Será un competidor para las operaciones de transbordo en la órbita del canal de Panamá v.g. Colón, Cartagena, Kingston, Caucedo y Moín? o ¿Volverá la isla a tener la importancia económica en el Caribe de otras épocas?

Referencias Bibliográficas

Cipoletta, G y Sánchez R. (2010). *La industria del transporte marítimo y las crisis económicas*. NRID Series 149, UNECLAC Santiago, Chile.

Datos del Autor:

Administrador Marítimo de la Escuela Naval "Almirante Padilla", MBA de la Universidad de los Andes y Especialista en Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia. Académico y consultor internacional de temas marítimos y portuarios. Autor de los libros *El Puerto* y *El Rompecabezas de la Competitividad* y varios documentos académicos de análisis e investigación. Socio gestor y fundador de Empresa Multimodal S.A.S. E Mail: oscardmedi@gmail.com