



Comisión para la Defensa y
Promoción de la
Competencia

***ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO
DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO
DE CARGA CONTENERIZADA***

NOVIEMBRE 2012

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

RESUMEN EJECUTIVO	4
INTRODUCCIÓN.....	6
I. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR	7
A. ANTECEDENTES	7
B. EL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA A NIVEL INTERNACIONAL.....	8
B.1 CLASIFICACIÓN DE LA CARGA MARÍTIMA	8
B.2 TIPOS DE BUQUES	9
B.3 RUTAS MARÍTIMAS	13
B.4 PRINCIPALES LÍNEAS NAVIERAS.....	17
B.5 FLETES MARÍTIMOS.....	22
B.6 REGULACIÓN DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS (LÍNEA REGULAR)	24
CONFERENCIAS MARÍTIMAS	24
II. ESTRUCTURA DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DEL ISTMO CENTROAMERICANO	30
III. MERCADO NACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA	36
A. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....	37
B. AUTORIDAD PORTUARIA.....	39
C. MARCO LEGAL	44
D. PRINCIPALES LÍNEAS MARÍTIMAS CON PRESENCIA EN HONDURAS.....	49
E. MODALIDADES DE CARGA	55
F. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA.....	56
F.1 TRANSPORTE MARÍTIMO CON DESTINO INTERNACIONAL	56
F.2 TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNO (CABOTAJE).....	61
G. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA INTERNACIONAL	62
G.1 DETERMINANTES DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA	63
G.2 COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DE HONDURAS	70
G.3 OFERTA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DE HONDURAS	74
IV. ANÁLISIS DE COMPETENCIA.....	77
A. MERCADO RELEVANTE	77
A.1 MERCADO DEL SERVICIO	77
A.2 MERCADO GEOGRÁFICO	79

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

B. PODER DE MERCADO.....	80
B.1 GRADO DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO.....	80
B.2 BARRERAS DE ENTRADA	85
V. CONCLUSIONES Y PRINCIPALES HALLAZGOS	86
A. SOBRE LA IMPORTANCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN EL COMERCIO MUNDIAL	86
B. SOBRE LA ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA	87
B.1 SOBRE EL TRANSPORTE CONTENERIZADO.....	87
C. SOBRE LA CONCENTRACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA.....	88
D. SOBRE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS	89
E. SOBRE LOS PRECIOS	90
F. SOBRE LA ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL	91
G. SOBRE EL ANÁLISIS DE COMPETENCIA	92
G.1 MERCADO RELEVANTE	92
G.2 GRADO DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO	93
G.3 BARRERAS DE ENTRADA	95
NOTAS AL PIÉ DE PÁGINA	96

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

RESUMEN EJECUTIVO

En el marco de las atribuciones que le confiere la Ley a la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (CDPC), Decreto No. 357-2005 publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 30,920 del 4 de febrero de 2006, se presenta para el conocimiento público, el presente estudio sectorial sobre el mercado de servicios de transporte marítimo de carga contenerizada en Honduras, como una contribución a la sociedad en general con la generación de conocimiento técnico sobre la estructura y funcionamiento de un mercado poco estudiado en el pasado, pero que reviste una gran relevancia socioeconómica para el desarrollo actual y futuro del país.

El documento inicia con una caracterización general del sector donde se presentan algunos antecedentes históricos y se enmarca el estudio en el contexto de una conceptualización de los términos utilizados internacionalmente en cuanto a la clasificación general de los tipos de carga y también de los buques según el tipo de carga, capacidad de transporte de carga y los servicios que prestan. En este mismo capítulo se incluye una descripción de la distribución del flujo comercial mundial por regiones y los puertos de mayor movimiento, el grado de participación de las principales líneas navieras en este comercio, la evolución del inventario de la flota mundial por tipo de buque y la comparación trimestral de los fletes marítimos de contenedores en rutas seleccionadas. El capítulo concluye con una descripción general del marco jurídico internacional que regula la estructura organizativa de las conferencias marítimas de los buques de línea regular.

El segundo capítulo del documento trata específicamente sobre la estructura del mercado de transporte marítimo de carga en el ámbito del istmo centroamericano (Centroamérica y Panamá) como uno de los participantes del comercio mundial. Se brindan estadísticas de períodos recientes de los volúmenes y participación relativa del movimiento total de carga, por tipo de manipulación y movimiento de carga de los principales puertos a nivel agregado del istmo, así como datos de los flujos regionales del comercio a nivel agregado y de cada país del istmo.

En el tercer capítulo se desarrolla el detalle de las condiciones que rigen para el mercado nacional de transporte marítimo de carga. Se inicia con una descripción breve de la infraestructura portuaria y del rol de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) en la administración de la misma, donde se incluye además información estadística de los tipos de buques atendidos por facilidad portuaria. Seguidamente se expone el marco legal vigente que regula esta actividad económica en el país, la presencia y actividad reciente de las líneas navieras en el principal puerto del país (Puerto Cortés) con definición de las rutas servidas con regularidad hacia el mercado donde se origina y se destina el mayor comercio (EE.UU.) y la cobertura mundial por regiones, al igual que el giro de la actividad de las agencias navieras seleccionadas en función del tipo de carga manipulada. Otro aspecto que se ventila en este capítulo son las estructuras en el país del transporte marítimo tanto internacional como interno (cabotaje). En el primero, se hace mención específica de los diferentes agentes económicos (agencias representantes, agentes de carga, consolidadores, estibadores, empresa de cobranza por demoras, etc.) que conforman la estructura, así como la relación de las líneas navieras conferenciadas en el marco de la Central America Discussion Agreement (CADA), y el rol que juega la Comisión Federal Marítima (Federal Maritime Commission en Inglés) de los EE.UU., como ente regulador de la marina mercante en el comercio internacional de ese país. Un

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

elemento común que sirve a ambas estructuras lo constituye el servicio de transporte terrestre necesario para movilizar cargas o contenedores en su internación al país o hacia los puertos de embarque con otros destinos. Este capítulo cierra por un lado con las características propias de la demanda del servicio de transporte marítimo de carga en Honduras y la relación que guarda en su determinación factores tales como el crecimiento de la economía y del comercio exterior, las políticas fiscales de recaudación de impuestos, los costos portuarios y de transporte (fletes); y por el otro la oferta segmentada por la disponibilidad de buques de línea regular y de navegación libre o tramp, representadas por las líneas navieras con presencia en el país y su relación con las agencias o representantes que consolidan la carga a transportar.

El siguiente capítulo (IV) titulado Análisis de Competencia, recoge elementos del capítulo anterior para determinar el mercado relevante del producto o servicio y el geográfico, que en este estudio quedan definidos como el mercado de servicios de transporte marítimo de contenedores llenos desde y hacia Puerto Cortés con los puertos de New Orleans (Louisiana), Miami (Florida), Wilmington (Delaware), Freeport (Texas), Gulfport (Mississippi), Houston (Texas) y Everglades (Florida), por sobresalir estos significativamente con su participación del período 2008-2010 en el intercambio comercial en ambas vías. Por otro lado, en el capítulo se analiza el poder de mercado dado por el nivel de concentración del servicio de transporte marítimo prestado por las líneas navieras de mayor participación en el período 2008-2010 con relación a cada mercado (puerto) relevante en los Estados Unidos de América, como nuestro mayor socio comercial; al igual que el análisis de barreras de entrada o de ingreso a la participación de otras líneas navieras al servicio de los mercados (puertos) relevantes definidos.

El último capítulo (V) trata sobre las conclusiones y principales hallazgos en cuanto a la importancia y la organización industrial del sector, el transporte contenerizado y la concentración del servicio, las conferencias marítimas, los precios, la estructura del mercado nacional; y las que se derivan del análisis de competencia, del mercado relevante, del grado de concentración y de las barreras de entrada.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

INTRODUCCIÓN

Según un estudio publicado recientemente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los altos costos del transporte marítimo en América Latina y El Caribe socavan el comercio y tienen un efecto perjudicial en la productividad de toda la economía, además de proteger a empresas ineficientes e impedir la expansión de los productores más competitivos.

El libre comercio puede incrementar la productividad porque expone a los productores a una mayor competencia, obligándolos a reducir costos y aumentar su eficiencia, proporcionando al mismo tiempo un mayor y mejor acceso a insumos, en particular a bienes de capital. Sin embargo, los altos costos del transporte marítimo distorsionan la asignación de recursos, impidiendo que la región coseche todos los beneficios de la productividad que se manifiestan a partir de una mayor liberalización del comercio.

Es probable que no baste con la reducción o la supresión de los aranceles, como lo han hecho la mayoría de los países de la región en los últimos tiempos. Los costos del transporte marítimo también tienen que reducirse en forma conjunta para poder disfrutar de todos los efectos positivos que tiene el libre comercio sobre la productividad.

Bajo ese contexto y dada la importancia para el desarrollo económico del país, la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (CDPC) estimó conveniente la realización de un estudio sectorial enfocado en el mercado de servicios de transporte marítimo de carga contenerizada, a fin de determinar el grado de competencia en el mismo, así como los factores que están incidiendo en el comportamiento de dicho mercado y a la vez, analizar su estructura, mediante la caracterización y la descripción de los principales aspectos que la misma presenta.

El proceso metodológico del estudio incluyó las siguientes fases: (a) preparación de un marco conceptual, metodología de cuantificación y selección de las principales fuentes de información; (b) solicitud de información a los distintos agentes económicos que participan en el sector, así como, a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Empresa Nacional Portuaria (ENP); (c) realización de entrevistas con las principales representantes o agentes navieros en las ciudades de San Pedro Sula y Puerto Cortés, además de los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga; y (d) procesamiento y análisis de los datos e indicadores seleccionados para el estudio.

La poca información disponible en las fuentes primarias y secundarias resultó ser uno de los principales obstáculos que fue necesario sortear durante el proceso de elaboración del presente documento. De igual forma se menciona la poca y en algunos casos nula colaboración por parte de las líneas navieras a través de las agencias o representantes navieros y de los principales exportadores del país, en especial cabe mencionar en estos grupos a la Agencia Naviera Europea (ANAVE), la Agencia Naviera Eurocaribe, S.A. (ANECSA), Universal Shipping, Hamburg Süd Group, la Asociación Hondureña de Exportadores de Café y la Asociación Hondureña de Maquiladores de Honduras. A pesar de estas limitaciones de información, el estudio no se modificó de manera significativa en sus objetivos metodológicos y analíticos, definiéndose claramente la estructura del mercado y las distintas relaciones de intercambio existentes dentro de la cadena de comercialización, sobre lo cual se basan las conclusiones del mismo.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

I. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR

A. ANTECEDENTES

En casi toda la historia de la humanidad, el transporte marítimo ha sido por excelencia el gran protagonista del comercio internacional a nivel mundial. Existe evidencia de que hace 3 mil años el ser humano utilizaba la navegación como forma de transporte rudimentario, marcando de esta manera el inicio del transporte marítimo de mercancías entre poblaciones.

En las antiguas culturas mediterráneas, como por ejemplo la Fenicia, Egipcia, Griega, Española y Romana, se utilizaba este medio de transporte para ampliar sus conocimientos geográficos, como también lo hacían en la guerra, en la búsqueda de nuevos tesoros y para el traslado de personas, alimentos, joyas y otras mercancías entre distintas culturas. Descubrimientos realizados a lo largo de los últimos 200 años, muestran vestigios de embarcaciones rudimentarias, de las cuales, se han podido recuperar garrafones y toneles que demuestran la existencia del comercio de productos tan diversos como el vino, la miel de abeja y los cereales, entre otros.

En el siglo XIX con la aparición de la turbina de vapor, se continuó con la utilización de motores de combustión interna que facilitó el tráfico de mercancías entre regiones de manera regular. Así mismo con los grandes conflictos bélicos del siglo XX, la navegación marítima incorporó nuevas tecnologías, como los radiofaros, las redes radioeléctricas, incluido el radar, que otorgaron a la navegación transoceánica mayor seguridad.

Lo anterior dio lugar a diferentes tipos de embarcaciones ante la necesidad de transporte de nuevos productos, obedeciendo a la necesidad de un creciente intercambio comercial entre los países y que hoy en día ha permitido contar con una diversidad en cuanto a cargas, capacidades, formas de servicio e infraestructura.

En la actualidad, el comercio internacional se ha convertido en un factor en el que ningún país puede verse aislado a éste. Sin embargo, la participación es diferente entre los países, pasando de una escasa y moderada participación, hasta ser grandes participantes del mercado como China, Estados Unidos de América y Brasil.

El transporte marítimo es uno de los medios más rentables para movilizar cargas a granel a grandes distancias, lo cual ha desarrollado avances notables en el sector y el establecimiento de un sistema mundial de comercio.

Adicionalmente, el transporte marítimo de carga representa actualmente a nivel mundial, casi la totalidad en los servicios internacionales de movimiento de carga. Sobre la base de transacciones comerciales a nivel mundial, según estimaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el comercio marítimo representa el 80% del comercio mundial en términos de volumen (toneladas) y el 70% en términos de valor (US\$) (excluyendo para ambos el mercado intra Europa)¹

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

1.

La UNCTAD calcula que los buques mercantes contribuyen a la economía mundial con unos US\$ 380 mil millones por concepto de fletes, equivalente al 5% del comercio mundial total.

En 2008 el volumen del comercio marítimo internacional llegó a 8.2 mil millones de toneladas y en 2007 a 8.0 mil millones de toneladas. Cabe resaltar que se calcula que en los últimos tres decenios el crecimiento anual promedio del comercio marítimo mundial ha sido del 3.1%.

La vigorosa demanda de servicios de transporte marítimo observada en los últimos años, antes de la crisis financiera, se vio impulsada por el crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional de mercancías. En 2008, el Producto Interno Bruto (PIB) mundial creció el 3.8%, en tanto que las exportaciones mundiales de mercancías lo hicieron en un 5.5% con respecto al año precedente. En 2009 la situación fue un tanto diferente, ya que la caída en los volúmenes de carga desaceleró el crecimiento que venía siendo constante y produjo un declive en los precios de carga marítima. Esta situación presentada en el 2009 empezó a revertirse en el 2011 con la revitalización de la economía mundial, sin embargo se encuentra amenazada nuevamente por la crisis de la Zona Euro, que de acuerdo a la última revisión (marzo de 2012) del Banco Central Europeo se pronostica que el Producto Interno Bruto (PIB) de la Zona Euro tendrá un retroceso de 0.1% para este año.

La continua tendencia de expansión del sector a lo largo de las últimas décadas es producto de múltiples factores; pero uno de los que más incidencia ha tenido, ha sido el proceso de liberalización comercial, mismo que ha favorecido a los consumidores potenciales a través de la disminución de costos por concepto de fletes y que sigue disminuyendo en términos reales.

B. EL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA A NIVEL INTERNACIONAL

B.1 CLASIFICACIÓN DE LA CARGA MARÍTIMA

La evolución de los tipos de carga y mercancía transportados por vía marítima, llevó en las últimas décadas a aceptar por parte de los organismos marítimos especializados como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAP), la siguiente clasificación.

Clasificación General de los Tipos de Carga

Tipo de Carga	Descripción
1) General	Todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades. Se transportan y se almacenan juntas. Las cargas generales son aquellas que se transportan empaquetadas, como productos industriales terminados: coches, maquinaria, materias primas, cauchos, algodón, lana y productos agropecuarios como mantequilla, carne, verduras, frutas, etcétera.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

2) Suelta	Bienes sueltos manipulados y embarcados como unidades separadas. Ejemplos: planchas de hierro, rieles, tubos, llantas.
3) Unitarizada	Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando operaciones de manipulación de mercancías y favoreciendo labores logísticas.
4) Granel	Los gráneles se almacenan por lo general en tanques o silos. Ninguno de estos productos necesita embalaje o unitarización. Ejemplos: -Sólidos: granos, minerales, fertilizantes. -Líquidos: petróleo, lubricantes, gasolina. -Gases: gas propano, butano.

B.2 TIPOS DE BUQUES

La industrialización de los productos con el tiempo fue adquiriendo características especiales que llevaron a configurar tipos de cargas adicionales, las que se sumaron a las ya existentes. Estas obligaron al desarrollo de nuevas tecnologías y servicios navieros, incluyendo el diseño de buques “especiales”, que permitieran un transporte seguro a cualquier destino en los cinco continentes.

El conocimiento de la Clasificación de la Carga Marítima representa una herramienta de suma importancia para el transporte marítimo y los puertos, toda vez que estas definen las características tanto de los puertos como de los buques.

Clasificación de los Buques Según el Tipo de Carga que Transportan

Tipo de Buque	Descripción
Buques Especiales	Se utilizan para el transporte de productos que requieren algún grado especial de cuidado, como productos químicos, peligrosos, minerales, cemento, maderas, combustibles, cargas refrigeradas, etc.
Buques LO-LO	El buque <i>Lift-On Lift-Off</i> o <i>full container</i> , es aquel especializado en transportar solamente contenedores.
Buques Graneleros	Son utilizados para el transporte a granel. (Petroleros o bulk-carriers). La Carga a Granel es la que al momento de embarcarse no se halla envasada y que es de la misma o de similar tipo o naturaleza, es decir, homogénea. Este tipo de carga usualmente es vertida, mediante diferentes elementos de estiba en las bodegas, lo cual presenta muchas ventajas ya que no hay costos adicionales de embalaje y la carga/descarga se acelera de manera relativamente considerable. Son buques razonablemente versátiles y pueden ser adaptados para cumplir con una diversa variedad de propósitos. El tipo de carga que transportan estos buques se clasifica en: i) Líquida (crudo, gas natural licuado (LNG), gasolinas, químicos, combustibles líquidos); ii) Sólida o seca (carbón, granos, mineral de hierro, madera, cemento, comestibles secos, entre otros), y; iii) Gaseosa (gas licuado de petróleo (LPG), gas natural).
Buques Porta-gabarras	Son los que transportan embarcaciones de menor porte que ellas. A su arribo son echados al agua mediante una grúa especial, y recogidos por remolcadores que las conducen a puerto de destino; las que a su vez pueden ser remolcadas a través de los sistemas fluviales. La ventaja de este sistema es que los buques no entran en puerto y solo permanecen detenidos el tiempo estrictamente necesario para cargar o descargar las gabarras o barcazas.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Buques Ro-Ro		ROLL-ON/ROLL-OFF. Son buques especializados para carga y descarga rodante, tanto autopropulsada como remolcada. Por su naturaleza son buques de mucho espacio interior y relativamente poca capacidad de carga en peso total. Se accede a las bodegas mediante rampas. Estos disponen de rampas en la proa y en la popa que permiten introducir remolques en el buque, los que se distribuyen mediante ascensores especiales evitando manipuleos intermedios en la carga y descarga. No se utilizan grúas sino rampas inclinadas en las terminales portuarias.																																																																																															
Buques Contenedores	Porta-	Estos buques portacontenedores suelen ser muy utilizados para la exportación e importación de productos, transportan contenedores con diversos productos, los cuales luego son repartidos en sus respectivos ámbitos comerciales. Es el más usado hoy en día para el transporte de contenedores. Las bodegas van provistas de guías para evitar el movimiento del contenedor una vez estibado. La manipulación siempre es vertical, por los medios de tierra o los del buque, mediante grúa convencional o de pórtico. Medidas y Capacidad de los Contenedores más Comunes <table><tr><th rowspan="2">Contenedor 20' Estandar (20' Standard)</th><th rowspan="2">Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)</th><th rowspan="2">Capacidad (metros cubicos)</th><th colspan="2">Carga Util</th></tr><tr><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td>5.9x2.3x2.3 m</td><td>33</td><td>22,100 Kg</td><td>15,875 Kg</td></tr><tr><td></td><th>Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)</th><th>Tara</th><th colspan="2">Maximo Peso Bruto</th></tr><tr><td></td><td>6.1x2.4x2.6 m</td><td>1,900 Kg</td><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>24,000 Kg</td><td>17,775 Kg</td></tr></table> <table><tr><th rowspan="2">Contenedor 40' Estandar (40' Standard)</th><th rowspan="2">Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)</th><th rowspan="2">Capacidad (metros cubicos)</th><th colspan="2">Carga Util</th></tr><tr><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td>12x2.3x2.3</td><td>67.3</td><td>27,396 Kg</td><td>19,050 Kg</td></tr><tr><td></td><th>Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)</th><th>Tara</th><th colspan="2">Maximo Peso Bruto</th></tr><tr><td></td><td>12.2x2.4x2.6</td><td>3,084 Kg</td><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>30,480 Kg</td><td>22,134 Kg</td></tr></table> <table><tr><th rowspan="2">Contenedor 40' Alto Cubicaje (40' High Cube)</th><th rowspan="2">Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)</th><th rowspan="2">Capacidad (metros cubicos)</th><th colspan="2">Carga Util</th></tr><tr><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td>12x2.3x2.6</td><td>76</td><td>29,600 Kg</td><td>19,050 Kg</td></tr><tr><td></td><th>Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)</th><th>Tara</th><th colspan="2">Maximo Peso Bruto</th></tr><tr><td></td><td>12.2x2.4x2.9</td><td>3,940 Kg</td><th>Estandar</th><th>USA/Canada</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>33,540 Kg</td><td>22,990 Kg</td></tr></table> Clasificación de los Buques Portacontenedores Según el Tamaño <table><tr><td>FEEDER</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS² es de 100-499</td></tr><tr><td>FEEDER MAX</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 500-999</td></tr><tr><td>HANDY</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 1000-1999</td></tr><tr><td>SUBPANAMAX</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 2000-2999</td></tr><tr><td>PANAMAX</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 3000-3999</td></tr><tr><td>POSTPANAMAX</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 4000-4999</td></tr><tr><td>SUPER-</td><td>Buques cuya capacidad en TEUS es de 5000-</td></tr></table>	Contenedor 20' Estandar (20' Standard)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)	Carga Util		Estandar	USA/Canada		5.9x2.3x2.3 m	33	22,100 Kg	15,875 Kg		Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto			6.1x2.4x2.6 m	1,900 Kg	Estandar	USA/Canada				24,000 Kg	17,775 Kg	Contenedor 40' Estandar (40' Standard)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)	Carga Util		Estandar	USA/Canada		12x2.3x2.3	67.3	27,396 Kg	19,050 Kg		Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto			12.2x2.4x2.6	3,084 Kg	Estandar	USA/Canada				30,480 Kg	22,134 Kg	Contenedor 40' Alto Cubicaje (40' High Cube)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)	Carga Util		Estandar	USA/Canada		12x2.3x2.6	76	29,600 Kg	19,050 Kg		Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto			12.2x2.4x2.9	3,940 Kg	Estandar	USA/Canada				33,540 Kg	22,990 Kg	FEEDER	Buques cuya capacidad en TEUS ² es de 100-499	FEEDER MAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 500-999	HANDY	Buques cuya capacidad en TEUS es de 1000-1999	SUBPANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 2000-2999	PANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 3000-3999	POSTPANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 4000-4999	SUPER-	Buques cuya capacidad en TEUS es de 5000-
Contenedor 20' Estandar (20' Standard)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)				Carga Util																																																																																											
			Estandar	USA/Canada																																																																																													
	5.9x2.3x2.3 m	33	22,100 Kg	15,875 Kg																																																																																													
	Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto																																																																																														
	6.1x2.4x2.6 m	1,900 Kg	Estandar	USA/Canada																																																																																													
			24,000 Kg	17,775 Kg																																																																																													
Contenedor 40' Estandar (40' Standard)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)	Carga Util																																																																																														
			Estandar	USA/Canada																																																																																													
	12x2.3x2.3	67.3	27,396 Kg	19,050 Kg																																																																																													
	Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto																																																																																														
	12.2x2.4x2.6	3,084 Kg	Estandar	USA/Canada																																																																																													
			30,480 Kg	22,134 Kg																																																																																													
Contenedor 40' Alto Cubicaje (40' High Cube)	Medidas Internas (Internal Dimensions LxWxH)	Capacidad (metros cubicos)	Carga Util																																																																																														
			Estandar	USA/Canada																																																																																													
	12x2.3x2.6	76	29,600 Kg	19,050 Kg																																																																																													
	Medidas Externas (External Dimensions LxWxH)	Tara	Maximo Peso Bruto																																																																																														
	12.2x2.4x2.9	3,940 Kg	Estandar	USA/Canada																																																																																													
			33,540 Kg	22,990 Kg																																																																																													
FEEDER	Buques cuya capacidad en TEUS ² es de 100-499																																																																																																
FEEDER MAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 500-999																																																																																																
HANDY	Buques cuya capacidad en TEUS es de 1000-1999																																																																																																
SUBPANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 2000-2999																																																																																																
PANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 3000-3999																																																																																																
POSTPANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de 4000-4999																																																																																																
SUPER-	Buques cuya capacidad en TEUS es de 5000-																																																																																																

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

	POSTPANAMAX	7999
	PLUS- POSTPANAMAX	Buques cuya capacidad en TEUS es de más de 8000

Clasificación de los Buques Según el Tipo de Servicio que Prestan

Tipo de Buque	Descripción
Buques de Línea Regular	Brindan un servicio permanente con un tráfico determinado, con frecuencias determinadas. Son, por lo general, los buques de tarifas más elevadas. • <u>Buques Conferenciados:</u> en este caso existe una conferencia de fletes ó acuerdo de fletes en virtud del cual dos o más transportistas navieros se obligan a servir determinadas líneas, con cierta regularidad, cobrando fletes uniformes para cada tipo de mercadería y cumpliendo con un mínimo de salidas (zarpadas) desde/hacia los puertos que integran el corredor marítimo. • <u>Buques Outsiders:</u> estos operan fuera de la conferencia, libremente, sin ataduras, es decir sin obligación de cumplir con las normas que obligan a los conferenciados; como regularidad de tráfico, itinerario, tarifas uniformes, etc. Esto no impide que su operatoria y los servicios anexos que prestan puedan no ser eficientes. Generalmente, son tan eficientes como los buques conferenciados ya que desarrollan el servicio en forma paralela a los mismos, explotando recorridos cubiertos por los conferenciados. Suele ocurrir que cuenten con tarifas más económicas.
Buques Tramps	Son buques operados sin itinerario fijo, también conocidos como “buques a la orden” ya que reciben las órdenes directamente de sus agentes. Es la modalidad usual para el transporte a granel, a través de buques graneleros de carga masiva. En este tipo de buques es común que se contrate el flete sin incluir los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga a diferencia de los buques conferenciados que generalmente tienen incluido estos gastos en la tarifa de flete. Estos transportes no prestan servicios regulares, su oferta está definida para cargas completas o para varias parciales. Las partes negocian el precio en función de la oferta y demanda de mercado de tramps existente en el momento. Por otra parte, siendo de tráfico libre, a veces la contratación es por tiempo y otras por viaje, lo que afecta al embarcador dado la falta de uniformidad en las tarifas de flete. Son buques que no tienen un recorrido fijo, son libres, buscan la carga donde ésta se encuentre, es decir que, luego de descargar las mercaderías transportadas en un puerto, cargarán en el mismo, o en otro próximo, un nuevo cargamento para otra estación marítima y así sucesivamente. Para realizar la contratación de servicios de este tipo de buque se puede dar bajo diferentes modalidades: • <u>Time Charter (Contrato de fletamento por tiempo).</u> Se contratan (fletan) por su totalidad y por un tiempo determinado para el transporte de mercaderías o personas. El armador entrega el buque al fletador y corre con los gastos fijos; mientras que el fletador corre con los gastos variables. Este último puede subarrendar el buque. • <u>Voyage Charter (Contrato de fletamento por viaje).</u> El armador (propietario del buque) se compromete a llevar la carga a destino; es un contrato de prestación de servicio. En este tipo de contrato el armador, conserva el uso y la tenencia del buque, transportando en

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

	sus bodegas mercaderías de terceros hacia puertos preestablecidos, con plazos de carga y descarga pactados en la póliza de fletamento o Charter Party B/L. En este caso, el propietario del buque, es también transportista y deberá correr con los gastos propios del viaje, tales como combustibles, lubricantes, remolques, etc.
--	---

En el recuadro de clasificación de los buques portacontenedores según su tamaño, se hace referencia al término Panamax como un punto de partida para clasificar buques de menor y mayor capacidad en TEUs, por lo que amerita precisar una definición alternativa del mismo. Panamax indica la dimensión límite que debe tener la manga del buque (106 pies = 32.26 metros) para poder pasar a través del Canal de Panamá actual (2012). Con la ampliación en marcha del Canal de Panamá se duplicará la capacidad de la vía acuática para el año 2014. El nuevo juego de esclusas (el tercero) permitirá el tránsito de buques más largos y más anchos, con capacidad de transportar hasta 12,600 TEUs ó 170 mil toneladas de peso muerto.

Desde 1961, la Organización Internacional de Estandarización (International Organization for Standardization en Inglés) fijo las dimensiones estándar de los dos contenedores más comúnmente utilizados hoy en día: contenedor de 20 y de 40 pies de largo. La Organización está conformada por los organismos de normas nacionales de más de 90 países que a través de comités de expertos desarrollan las especificaciones para una gama de propósitos, incluyendo el transporte seguro de contenedores.

También se encuentran en menor proporción en el transporte marítimo mundial, contenedores más largos de 43, 45, 48 y 53 pies. La estandarización tiene como propósito facilitar el movimiento de los contenedores entre los distintos medios de transporte utilizados (barcos, trenes y furgones) especialmente adaptados para ello, lo que se conoce como sistema de transporte intermodal en el que no hay vaciado o nueva recarga de los contenedores.

Los contenedores han sido diseñados de acuerdo al tipo de carga a manejar. De allí que en el mercado se encuentran disponibles entre otros: contenedores para carga seca a granel, contenedores tanque para cargas líquidas y gaseosas a granel, contenedores refrigerados (frigoríficos), contenedores calefaccionados, contenedores refrigerados/calefaccionados, contenedores térmicos con o sin medios para enfriar/calentar, contenedores ventilados/venteados, contenedores plataforma, contenedores plataforma plegable, y contenedores plataforma desmontable.

Existen básicamente dos modalidades de consolidación de carga en contenedores; FCL-Full Container Load (Carga Completa) que se produce cuando la carga equivale a la capacidad total en volumen o peso del contenedor y LCL-Less Container Load (Carga Parcial) cuando se trata de cantidades de carga pequeñas que no llegan a completar la capacidad de un contenedor.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

B.3 RUTAS MARÍTIMAS

Las rutas marítimas (entiéndase como tales a los trayectos cruzados por los buques mercantes en el tráfico comercial), son hoy en día el reflejo de la necesidad de satisfacer la oferta y demanda del comercio exterior entre las regiones involucradas, y de esta manera llevar de una manera rápida y oportuna el requerimiento de bienes o materias primas a cualquier lugar del mundo.

De acuerdo a información del Consejo Marítimo Mundial (World Shipping Council en Inglés), existen alrededor de 400 compañías navieras de línea regular, usualmente con itinerarios semanales, que transportan mercaderías entre los puertos localizados a lo largo de todas las rutas marítimas mundiales.

La distribución de estas rutas, su extensión y la intensidad con que son utilizadas depende de varios factores entre los que se encuentran las características de la línea costera de los continentes; las condiciones oceanográficas como las corrientes, el oleaje y las mareas; la existencia de pasos naturales o artificiales: estrechos, canales, etcétera; la distancia entre los puertos que envían o que reciben las cargas; las características de los puertos en los que operan las embarcaciones y, sobre todo, el desarrollo económico de los países.

Las rutas marítimas mundiales presentan modificaciones de acuerdo con el descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas, y el agotamiento de otras.

Bajo este contexto, es que las rutas marítimas con el paso del tiempo se han ido diversificando en una amplia variedad de rutas inter regionales y regionales a lo largo y ancho del planeta, y actualmente continúan ampliándose a otras rutas marítimas abarcando lugares antes no considerados y que presentan cada vez nuevas ventajas para el comercio exterior.

Entre las principales rutas marítimas se encuentran las que comunican a los países de Europa con los del norte de América, y que inician en Inglaterra y terminan en el litoral Atlántico de Estados Unidos de América y Canadá, y otras que lo hacen en sentido contrario, cubriendo distancias de entre 5,000 y 9,000 Kilómetros (Km). En esta zona del Atlántico Norte se localiza el mayor número de rutas marítimas, ya que también llegan cargas que proceden de los océanos Pacífico e Índico.

Las rutas que comunican a Europa con América Central y América del Sur pasan a través del Canal de la Mancha, y presentan una extensión de más de 11,000 Km. También por este canal pasan las rutas que unen a Europa con África occidental y meridional y con el Océano Índico, con una extensión de 9,000 Km.

Asimismo, América se comunica con los puertos del mar Mediterráneo a través de rutas que pasan por el Estrecho de Gibraltar y se ramifican hacia el norte y el sur en las aguas que rodean la isla de Madeira, cubriendo recorridos de 9,000 a 11,000 Kilómetros.

También en el Atlántico se localizan las rutas marítimas que Estados Unidos de América ha establecido para comunicarse con América Central y América del Sur, pasando por la Cuenca del Caribe, con un recorrido de 4,000 a 11,000 Km.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

De los puertos de América del Sur, como Montevideo (Uruguay) y Río de Janeiro (Brasil), salen rutas que van hacia puertos del Océano Índico pasando por el sur de África, con un recorrido de 6,500 Kilómetros.

En el Océano Pacífico el número de rutas marítimas es menor; entre ellas, las más importantes son las que unen a Estados Unidos de América y Canadá con Japón, las islas Hawaii y las Filipinas, recorriendo cerca de 9,000 Kilómetros. Otras rutas de navegación importantes para el Pacífico son las que comunican los puertos de América del Sur con Australia y las que lo hacen entre Asia, Australia y Nueva Zelanda con Japón a través de los estrechos de Malaca, Makasar y Lombok.

En el Océano Índico, la mayor parte de las rutas sólo lo atraviesan, y únicamente están las que comunican los puertos del Golfo Pérsico con los de Europa y América del Norte para transportar materias primas. Las rutas más importantes son las que conectan los puertos de Australia con el Golfo Pérsico, Mar Rojo y los del sur de África, sobre todo por las embarcaciones petroleras que por ahí se mueven.

Las rutas marítimas que se localizan en el Mar Mediterráneo establecen comunicación entre los puertos del norte de África y del sur de Europa con los otros continentes, y con la existencia del Canal de Suez en Egipto se ha intensificado el transporte de cargas y de petróleo.

Las principales rutas marítimas mundiales se denominan: la Transpacífica, la Norte-Sur, la Transatlántica, la Lejano Oriente-Europa y la Norteamérica-Europa-Lejano y Medio Oriente.

El mayor movimiento de carga marítima a nivel de áreas específicas y de continentes para el año 2009 se observa en Asia (62%), Europa (16%) y Norteamérica (8%). Al contrario, en zonas como Centroamérica y El Caribe así como en Suramérica el movimiento de carga en TEUs apenas suman juntas el 7% lo que viene a representar 32 millones de TEUs. De este porcentaje la zona de Centroamérica y El Caribe aporta el 3.8% y Suramérica el 3.3%.

Movimiento Mundial de Contenedores por Regiones, Año 2009

Región	Millones de TEUs	TEUs movilizados sobre el total (en porcentajes)
Asia	285.0	62%
Europa	71.7	16%
Norteamérica	38.5	8%
América Latina y el Caribe	32.0	7%
África	20.3	4%
Oceanía	9.0	2%
Total	456.5	100%

Fuente: Tomado de Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson "Container Intelligency Monthly", números varios.

En el transporte marítimo mundial, son de gran importancia las características de los puertos y su conexión con la infraestructura que tienen los países para la distribución de estas cargas. El transporte a través de los puertos del planeta alcanzó en el 2008 cerca de las 10 mil millones de toneladas y se ha estimado que seguirá creciendo, por lo que se

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

tendrán que realizar modificaciones técnicas en muchos de los puertos actuales, para poder atender esta demanda.

Los puertos que mueven el mayor tonelaje de carga por región son:

En Europa: Rotterdam, en los Países Bajos; Marsella, Fos y El Havre, en Francia; Amberes, en Bélgica; Hamburgo, en Alemania; Londres, Liverpool y Hartlepool, en Gran Bretaña; y Génova y Trieste en Italia.

En Norteamérica: Nueva Orleans, Nueva York, Houston, Baltimore, San Francisco y Long Beach, en Estados Unidos; Seven Islands y Vancouver, en Canadá; y Ensenada, Tampico y Veracruz, en México.

En Sudamérica: Tubarao, San Sebastián, Río de Janeiro y Victoria, en Brasil; Puerto Miranda y Amuay, en Venezuela; Buenos Aires, en Argentina; Valparaíso, en Chile; y Callao en Perú.

En Asia: Kobe, Yokohama, Nagoya, Kawasaki, Tokio y Osaka, en Japón; Singapur, en Singapur; y Damay, en Indonesia.

En Medio Oriente: Rastannurah, en Arabia Saudita; Kharg y Bandar Mashur en Irán; Mena al Almadi, en Kuwait; Diebel Dhana, en los Emiratos Árabes Unidos y Fao, en Irak.

En Oceanía: Port Hedland y Dampier, en Australia.

Con el estudio reciente de Pablo Kalusa y colaboradores de la Universidad Carl Von Ossietzky, en Oldenburg, Alemania, se desarrollo por primera vez un mapa de la red de conexiones entre los primeros 951 puertos del mundo, para lo que se utilizaron los itinerarios de 16,363 barcos cargueros durante el 2007. Estos investigadores encontraron que estas conexiones forman una red pequeña en el mundo en el cuál es fácil moverse de un puerto a otro en un número reducido de escalas. Por ejemplo, en promedio toma 2.5 escalas moverse de un puerto a otro en la red marítima en comparación con el promedio de 4.4 escalas para moverse entre un aeropuerto y otro. En al menos algunos aspectos, parece decididamente más fácil el transporte de carga por el mundo por barco que por avión. Sin embargo, resulta rara la asimetría de la red marítima, ya que más de la mitad de los 951 puertos estudiados están conectados en una sola dirección, lo que quiere decir que rutinariamente los barcos no viajan ida y vuelta entre esos puertos.

Quizás lo más interesante de todo es que los diferentes tipos de buques estudiados (portacontenedores, graneleros sólidos y petroleros) se mueven con patrones diferentes. Mientras los portacontenedores tienden a seguir itinerarios regulares, el movimiento de los graneleros sólidos y de los petroleros es más irregular. Esto es porque las rutas de estos últimos son determinados por el precio de los commodities que transportan los cuales varían enormemente. Los graneleros sólidos y los petroleros son más propensos a viajar vacíos.

En forma particular se listan en orden descendente para el año 2010 los primeros 50 puertos del mundo en el volumen de TEUs manejados, por ser la carga contenerizada la de mayor importancia en el comercio. Del cuadro a continuación, resalta que más de la

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

mitad de los puertos están en el Asia que aportaron cerca del 70% de la suma de los 50 puertos, siendo China Continental la de mayor participación en volumen y en número de puertos. A nivel de Europa, los puertos de los Países Bajos, Bélgica y Alemania se ubicaron en la parte alta de la mitad de la lista y con la adición de los puertos de España, Reino Unido, Italia y Turquía en la otra mitad aportaron juntos un 13.7% de la suma de los 50 puertos. En el continente americano, los puertos de los EE.UU. son los de mayor importancia y ese país, después de China Continental, es el mayor participante tanto en volumen como en el número de puertos (3) que están ubicados en las posiciones 17, 18 y 20 de la tabla. Al sumar los puertos de EE.UU. con el de Balboa en Panamá y el de Santos en Brasil, alcanzan a contribuir con el 8.1% de la suma de los 50 puertos. El Medio Oriente logra aportar el 7.6% de la suma de los 50 puertos, siendo el de Dubai en los Emiratos Arabes Unidos el mejor ubicado en la tabla en el puesto 9. Los otros puertos de Arabia Saudita, Omán y Egipto, posicionadas en los puestos 31, 32 y 33 respectivamente, no alcanzan sumados al volumen manejado por el puerto de Dubai, y más abajo en la lista en la posición 39 se encuentra el puerto de Sharjah en los Emiratos Árabes Unidos. De parte del continente africano sólo se encuentra el puerto de Durbán en Sudáfrica en la posición número 46 con apenas el 0.7% del volumen sumado de los 50 puertos.

Principales 50 Puertos del Mundo por Manejo de Carga Contenerizada
Volumen en Millones de TEUs

Puerto/País	2009	2010	Puerto/País	2009	2010
Shanghai, China	25	29.1	Nhava Sheva, India	4	4.3
Singapur, Singapur	25.9	28.4	Valencia, España	3.7	4.2
Hong Kong, China	21	23.7	Ho Chi Minh, Vietnam	3.4	4.1
Shenzhen, China	18.3	22.5	Colombo, Sri Lanka	3.5	4.1
Busan, Corea del Sur	12	14.2	Lianyungang, China	3	3.9
Ningbo-Zhoushan, China	10.5	13.1	Jeddah, Arabia Saudita	3.1	3.8
Guangzhou Harbor, China	11.2	12.6	Salalah, Omán	3.5	3.5
Qingdao, China	10.3	12	Said, Egipto	3.3	3.5
Dubai, Emiratos Árabes Unidos	11.1	11.6	Yingkou, China	2.5	3.3
Rotterdam, Países Bajos	9.7	11.1	Felixstowe, Reino Unido	3.5	3.3
Tianjin, China	8.7	10.1	Yokohama, Japón	2.8	3.3
Kaohsiung, Taiwán	8.6	9.2	Manila, Filipinas	2.9	3.3
Kelang, Malasia	7.3	8.9	Surabaya, Indonesia	1.1	3
Amberes, Bélgica	7.3	8.5	Sharjah, Emiratos Árabes Unidos	2.8	3
Hamburgo, Alemania	7	7.9	Gioia Tauro, Italia	3.2	2.9
Tanjung Pelepas, Malasia	6	6.5	Savannah, Georgia, EE.UU.	2.4	2.8
Los Angeles, EE.UU.	6.8	6.5	Bahía de Algeciras, España	3	2.8
Long Beach, EE.UU.	5.1	6.3	Balboa, Panamá	2.0	2.8
Xiamen, China	4.7	5.8	Santos, Brasil	2.3	2.7
Nueva York y Nueva Jersey, EE.UU.	4.6	5.3	Bandar Abbas, Irán	2.2	2.6
Dalian, China	4.6	5.3	Durban, Sudáfrica	2.4	2.6
Laem Chabang, Tailandia	4.6	5.2	Nagoya, Japón	2.1	2.6
Bremen/Bremerhaven, Alemania	4.5	4.9	Ambarli, Turquía	1.8	2.5
Jakarta, Indonesia	3.8	4.7	Kobe, Japón	4.1	2.5
Tokyo, Japón	3.4	4.3	Puerto Metro Vancouver, BC, Canadá	2.2	2.5

Fuente: The Journal of Commerce, August 23-30, 2010 edition and The Alphaliner Weekly, Issue 14, 2011.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

B.4 PRINCIPALES LÍNEAS NAVIERAS

El mercado marítimo de transporte de carga resulta ser un actor fundamental en el comercio exterior mundial (responsable del 90% del transporte de mercaderías según la Organización Marítima Internacional con sede en Londres), el que a su vez tiene otros actores indispensables para garantizar su existencia. Las líneas navieras son un elemento indispensable en el mercado de la explotación de recursos y transporte de mercancías marítimas. Estas empresas con el paso del tiempo han logrado una consolidación en su oferta de servicios llevándolas a diversificarse en múltiples regiones. De igual manera con los tipos de carga, los buques especializados y la consecuente mejoría en la productividad en los volúmenes de carga transportados ha favorecido para que el sector de transporte marítimo goce de una solvencia que le permite ofrecer una mejor calidad y la capacidad de cubrir cualquier necesidad que puedan tener sus clientes en cualquier región del mundo.

Las cuotas de mercado mundial en cuanto a línea marítima se encuentra distribuido en términos relativos en ocho grandes operadores marítimos: A.P. Moller-Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA CGM Group, Evergreen Group, Hapag-Lloyd, China Ocean Shipping Company (COSCO), China Shipping Container Lines (CSCL) y Hanjin/Senator. Al observar la evolución de las cuotas en el mercado de las principales líneas marítimas de carga a nivel mundial, se observa que entre las primeras navieras la tendencia es a concentrar mayores cuotas de mercado en especial a partir de 2005 en más de 3 puntos en promedio, mientras una relativa estabilidad se mostraba en la primera mitad de la década. Las restantes líneas marítimas mantienen o disminuyen levemente sus cuotas.

El comercio marítimo mundial está dominado en un 45% por las cinco líneas marítimas más importantes (Maersk, Mediterranean Shipping Company-MSC, CMA-CGM Group, American President Line-APL y Evergreen Line). Si se amplía el margen de cuotas de mercado a las diez líneas marítimas, estas dominan el 64% del sector. Los 30 principales operadores del sector marítimo de carga, según su participación dentro del mercado por cantidad de TEUs y su participación de carga movilizada al año 2010, presentan una marcada distribución exponencial en la participación del mercado entre los primeros operadores y el resto del mercado como se observa en el siguiente cuadro³:

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

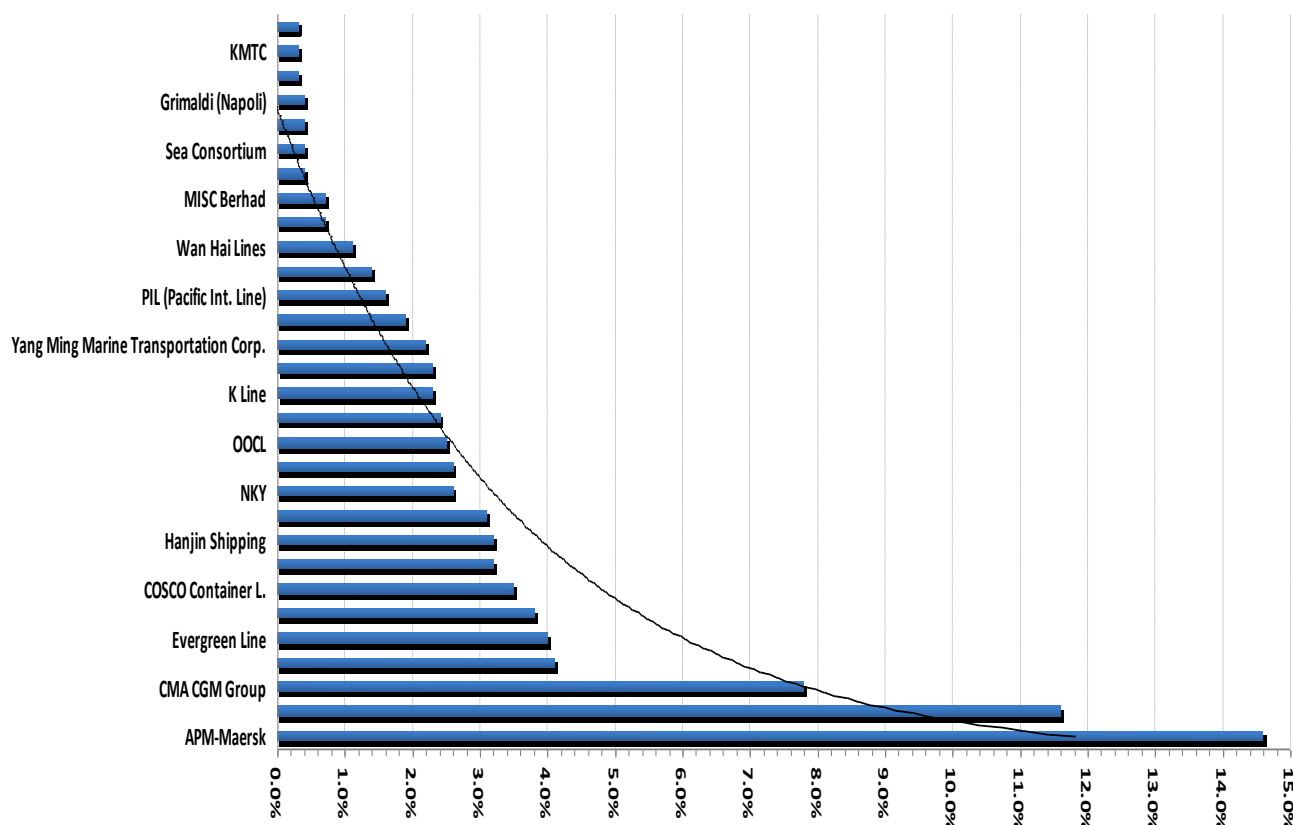
Ranking de las 100 Principales Lineas Navieras a Nivel Mundial (2010)

Rnk	Operator	TEU	%	Rnk	Operator	TEU	%	Rnk	Operator	TEU	%
1	A.P. Moller (APM)-Maersk	2,046,050	15.6%	35	Emirates Shipping Line	32,650	0.2%	69	HubLine Bhd	11,126	0.1%
2	Mediterranean Shg Co	1,642,418	12.6%	36	Seaboard Marine	32,545	0.2%	70	Valfajre Eight Shg Co	9,794	0.1%
3	CMA CGM Group	1,093,456	8.4%	37	UniFeeder	31,749	0.2%	71	Salam Pasific	9,650	0.1%
4	APL (American President Line)	584,505	4.5%	38	Schöller Group	29,863	0.2%	72	Marfret	9,643	0.1%
5	Evergreen Line	553,607	4.2%	39	Matson	29,074	0.2%	73	Boluda Lines	9,167	0.1%
6	Hapag-Lloyd	533,467	4.1%	40	Arkas Line / EMES	28,982	0.2%	74	Yanghai Shipping Co (YSC)	8,793	0.1%
7	COSCO (China Ocean Shipping Company)	492,684	3.8%	41	Swire Shipping	27,357	0.2%	75	Great White Fleet	8,422	0.1%
8	CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores)	448,386	3.4%	42	Samudera	26,600	0.2%	76	Tarros	8,305	0.1%
9	Hanjin Shipping	444,653	3.4%	43	S.C. India	26,456	0.2%	77	Universal Africa Line	8,303	0.1%
10	CSCL (China Shipping Container Lines)	440,236	3.4%	44	Linea Messina	23,156	0.2%	78	NSCSA (National Shipping Company of Saudi Arabia)	8,100	0.1%
11	NYK (Nippon Yusen Kaisha)	365,034	2.8%	45	Sinotrans	20,761	0.2%	79	Tropical Shg	7,783	0.1%
12	MOL (Mitsui OSK Lines Ltd)	363,188	2.8%	46	Sinokor	20,198	0.2%	80	Eimskip	7,298	0.1%
13	OOCL (Orient Overseas Container Line)	354,648	2.7%	47	Crowley Liner Services	19,624	0.2%	81	Irish Continental Group	7,294	0.1%
14	Hamburg Süd Group	338,778	2.6%	48	Turkon Line	19,480	0.1%	82	Samskip	7,206	0.1%
15	Zim Integrated	322,056	2.5%	49	Temas Line	19,451	0.1%	83	SeaFreight	7,113	0.1%
16	K Line. (Kawasaki Kisen Kaisha)	318,193	2.4%	50	Grand China Logistics	19,303	0.1%	84	Shanghai Jin Jiang	6,716	0.1%
17	Yang Ming Marine Transport Corp.	313,379	2.4%	51	MACS	18,664	0.1%	85	Bien Dong Shg (Vinashin)	6,712	0.1%
18	Hyundai M.M.	271,604	2.1%	52	Heung-A Shipping	17,662	0.1%	86	OPDR	6,522	0.0%
19	PIL (Pacific Int. Line)	227,649	1.7%	53	Meratus	17,175	0.1%	87	Gemadept	6,474	0.0%
20	UASC	199,082	1.5%	54	Nam Sung	16,619	0.1%	88	Melfi C.L.	6,322	0.0%
21	Wan Hai Lines	160,185	1.2%	55	Simatech	16,087	0.1%	89	DAL	6,230	0.0%
22	HDS Lines	96,411	0.7%	56	OEL / Shreyas	15,757	0.1%	90	Kambara Kisen	6,136	0.0%
23	MISC Berhad	91,903	0.7%	57	Dole Ocean Liner	15,492	0.1%	91	Caribbean Feeder Services	6,038	0.0%
24	TS Lines	59,379	0.5%	58	Tanto Intim Line	14,672	0.1%	92	King Ocean	5,924	0.0%
25	RCL (Regional Container L.)	53,691	0.4%	59	Hainan Pan Ocean	14,420	0.1%	93	Independent Container Line	5,910	0.0%
26	Sea Consortium	52,739	0.4%	60	Westwood	13,828	0.1%	94	Chun Kyung (CK Line)	5,892	0.0%
27	Grimaldi (Napoli)	51,246	0.4%	61	Delphis NV / Team Lines	13,271	0.1%	95	Hartmann Asia Lines	5,697	0.0%
28	CCNI	42,192	0.3%	62	Mariana Express Lines	12,979	0.1%	96	UAFL	5,649	0.0%
29	KMTC	40,215	0.3%	63	FESCO	12,647	0.1%	97	EAS Datong	5,260	0.0%
30	STX-Pan Ocean (Container)	39,525	0.3%	64	Containerships OY	12,374	0.1%	98	Caraka Tirta Perkasa	5,238	0.0%
31	Maruba + CLAN	39,231	0.3%	65	Borchard Lines	12,112	0.1%	99	Qatar National Line	5,156	0.0%
32	SITC	37,050	0.3%	66	Log-In Logistica	12,038	0.1%	100	Peel Ports (BG Freight)	5,010	0.0%
33	Nile Dutch Shg	35,084	0.3%	67	United Feeder Services	11,567	0.1%				
34	Horizon Lines	34,150	0.3%	68	The Containership Company (TCC)	11,269	0.1%				
									Totales	13,080,839	100.0%

Fuente: Alphaliner 2010

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Participación por Volumen de Carga de las Principales
Líneas Marítima en el Mundo (2010)



De acuerdo a información específica obtenida del sitio web (www.cma-cgm.com), la línea naviera francesa CMA CGM Group se estableció en 1978 y en la actualidad ocupa el tercer lugar a nivel mundial en el transporte de contenedores. Cuenta con una flota total de barcos de alrededor de 390 que se desplazan en 170 rutas marítimas a través de 400 puertos ubicados en 150 países distribuidos en todos los continentes. La línea naviera danesa APM-Maersk (www.maerskline.com), que ocupa el primer lugar en el transporte de contenedores a nivel mundial, cuenta con una flota total de barcos de alrededor de 500 con una capacidad para más de 1.8 millones de TEUs, iniciando con el primer barco en alta mar en el año 1904. Otra línea naviera establecida hace más de 160 años y que ocupa un lugar prominente en el intercambio comercial en el mundo es American President Line (www.apl.com) con sede en Singapur con más de 80 servicios semanales cubriendo más de 140 puertos localizados en todos los continentes. La línea naviera Evergreen Line (www.evergreen-line.com) perteneciente a Taiwán ocupa la cuarta posición a nivel mundial en la flota total de barcos portacontenedores con más de 180 barcos con una capacidad aproximada de 650 mil TEUs. La línea naviera alemana Hapag Lloyd (www.hapaglloyd.com) ha estado operando por más de 160 años, cubriendo en la actualidad todos los continentes a través de 80 rutas marítimas con una flota moderna de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

135 barcos con una capacidad total de más de 600 mil TEUs. La línea naviera Compañía Sudamericana de Vapores⁴ (www.csav.com) de origen chileno fue fundada en 1872 siendo una de las más antiguas en el mundo y la más grande de Latinoamérica con cobertura en los cinco continentes. La línea naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (www.nyk.com) se estableció en 1885 cumpliendo 125 años de servicio en el 2010, contando para ello con una flota actual de 827 buques (300 propios y 527 fletados) que abarcan portacontenedores, graneleros sólidos, madereros, porta vehículos, tanqueros, gaseros, cruceros y otros. La línea naviera alemana Hamburg Süd Group (www.hamburgsud.com) se estableció en 1871 y en la actualidad sirve 40 rutas marítimas a través del mundo conectando los continentes con más de 100 buques portacontenedores con 400 mil contenedores de su propiedad. Hamburg Süd Group está catalogada como una de las primeras 20 compañías navieras en el transporte de contenedores y una de las líderes en la ruta marítima Norte-Sur. La línea naviera israelita Zim Line (www.zimline.com) fue fundada en el año 1945 y en la actualidad posee una flota moderna de más de 100 barcos (29 propios o en copropiedad y 71 fletados) con capacidad para transportar más de 337 mil TEUs sirviendo 180 puertos alrededor del mundo en más de 120 países. Recientemente Zim Line ha introducido en su flota mega buques con capacidad individual de 8 y 10 mil TEUs. Otra línea naviera del Japón es Kawasaki Kisen Kaisha (www.kline.com) que inició operaciones en 1919. En la actualidad K Line cuenta con una flota de 449 buques sirviendo 54 rutas marítimas que abarcan el Lejano Este y Asia Central, el Sureste de Asia, Europa, Australia, África, Centroamérica, Sur América y Norte América. La línea naviera Seaboard Marine de EE.UU. (www.seaboardmarine.com) se fundó en 1983 y tiene actualmente más de 40 buques que dan servicio a cerca de 40 puertos en más de 25 países en el continente americano. Seaboard Marine acarrea la mayor cantidad de carga desde y hacia el puerto de Miami, Florida (EE.UU.) que cualquier otra línea naviera. La línea naviera Crowley Liner Services (www.crowley.com) cuya propiedad y operación tiene como sede EE.UU., fue fundada en 1892 y en la actualidad cuenta con una flota de 200 buques dando servicio a El Caribe y Centroamérica desde hace 50 años.

En general, cuando los barcos son fletados (alquilados o contratados) por las líneas navieras para dar el servicio de transporte marítimo que no pueden cubrir con su propia flota, recurren normalmente a los de navegación libre o tramp. Incluso algunas líneas navieras, como por ejemplo Hamburg Süd Group, reporta además dentro de su flota buques tramp propios, lo que da lugar a incursionar en el arrendamiento a otras líneas navieras. Globalmente la práctica del arriendo de navíos entre las líneas navieras ha aumentado en un 20% desde mediados de 2010 hasta septiembre de 2011.

Para el lector, investigador, funcionario o usuario (importador o exportador) interesado que desee conocer en forma independiente el detalle de los puertos y de los países que sirve cada línea naviera, puede consultar la ficha particular del puerto y del país en el sitio web del World Port Source (www.worldportsource.com).

Estas líneas navieras citadas son miembros del Consejo Marítimo Mundial (World Shipping Council en Inglés) y de acuerdo a la página web consultada (www.worldshipping.org) al considerar la totalidad de sus miembros operan aproximadamente el 90% de la capacidad de carga marítima del mundo, proveyendo servicios regulares a todos los continentes. Los servicios de transporte de todos los miembros del Consejo

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Marítimo Mundial representan cerca de un 60% del valor del comercio mundial marítimo, o sea más de US\$ 4 trillones en el valor de los bienes intercambiados anualmente.

Según información de la Unidad de Inteligencia Marítima de LLOYD (Lloyd's Maritime Intelligence Unit en Inglés), la carga contenerizada representa más de la mitad del valor del comercio marítimo mundial como se desprende del cuadro siguiente.

Distribución Porcentual del Valor del Comercio Marítimo Mundial (US\$)	
	Porcentaje
Carga General	20.0
Contenerizada	52.0
Granel Sólido	6.0
Tanquero	22.0
Total	100.0

La historia moderna del transporte marítimo de contenedores comenzó hace 55 años en 1956, entre algunos puertos de la Costa Este de los Estados Unidos de América. Ya para 1966 (10 años después) partió hacia Rotterdam, Holanda el primer viaje intercontinental con apenas 236 contenedores con procedencia de Port Elizabeth del Estado de New Jersey en los Estados Unidos de América.

Muchos de los portacontenedores existentes hoy día pueden transportar en un solo viaje hasta 8 mil contenedores, lo cual tomaría el equivalente a centenares de viajes por avión, muchas millas de vagones de tren y una flota grande de camiones para mover esa misma cantidad. Los portacontenedores más grandes del mundo miden actualmente 1,300 pies de largo por 180 pies máximo de ancho con una capacidad para transportar hasta 11 mil TEUs (contenedores de 20 pies de largo) por viaje, lo que en un año puede significar transportar más de 200 mil contenedores. Con una vida útil de 26 años por buque portacontenedor y considerando que en un año promedio recorre el equivalente a $\frac{3}{4}$ de la distancia entre la tierra y la luna, eso significa que al final el buque realizó 10 viajes completos a la luna.

De acuerdo con información de Alphaliner, al 1 de diciembre de 2010, había aproximadamente 4,900 portacontenedores en la flota mundial con 600 más que estaban en orden de construcción, según se aprecia a continuación con mayor detalle.

Flota Mundial de Buques por Capacidad de Carga en TEUs		
Rango en TEUs	No. de Buques Existentes	No. de Buques Ordenados
10000-15500	67	140
7500-9999	264	88
5100-7499	431	71
4000-5099	678	91
3000-3999	323	53
2000-2999	719	44
1500-1999	583	28
1000-1499	704	58
500-999	818	22
100-499	273	
Total	4860	595

Fuente: Alphaliner con datos al 1 de diciembre de 2010.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

De información proveniente del Censo Mundial de Contenedores del 2010, tomado del Análisis de Mercado de la Contenerización Internacional (Containerization International, Market Analysis: World Container Census 2010 en Inglés), existían en ese año más de 17 millones de contenedores equivalentes a más de 27 millones de TEUs en la flota mundial de portacontenedores. Las proyecciones de esta fuente de información es que terminando cada año: para el 2011 habrán más de 29 millones de TEUs, para el 2012 más de 31 millones de TEUs, para el 2013 más de 34 millones de TEUs, y para el 2014 más de 37 millones de TEUs. Otro aspecto importante a mencionar es que de los millones de contenedores en uso en el mundo, el 98% se puede ahora reciclar.

La flota mundial ha mantenido una creciente demanda según el tipo de buque. En los últimos años se ha fortalecido la flota mercante mundial, a inicios de 2009 llegó a 1,132 millones de toneladas de peso muerto (TPM)⁵. El crecimiento con respecto a 1990 fue de 71.8% con un incremento de más de 473 millones de TPM.

La tendencia al alza en los graneleros y los cargueros ha sido considerable, en especial los graneleros que tuvieron un crecimiento de 42.1% en el período 2005-2010, lo cual representa 135 millones de TPM. Los cargueros, por su parte, tuvieron un crecimiento de 18.5%, es decir 17 millones de TPM en el mismo período. Esta situación viene a ser el reflejo de las principales demandas del comercio marítimo; que se reflejan en la carga para movilizar granos, carbón, y minerales, así como en la carga de tipo generalizada.

Flota Mundial por Tipo de Buque Millones de TPM (Toneladas de Peso Muerto)									
Tipo de Buques	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Otros	49	58	75	49	53	63	69	85	92
Portacontenedores	26	44	64	98	111	128	145	162	169
Cargueros	103	104	101	92	96	101	105	109	109
Graneleros	235	262	276	321	346	368	391	418	456
Petroleros	246	268	282	336	354	383	408	418	450
Totales	659	736	798	896	960	1,043	1,118	1,192	1,132

Fuente: Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD.

Según estimaciones realizadas con datos de *Alphaliner*, la concentración de buques de las principales 30 líneas marítimas en importancia es de un 76% respecto a la flota total mundial, lo cual evidencia la importancia en cobertura, servicios e influencia en el sector de las principales líneas marítimas del mundo.

B.5 FLETES MARÍTIMOS

A finales del año 2009 existía una sobreoferta de fletes en el comercio mundial, lo que provocó variaciones hacia la baja en el precio de los fletes, tanto en el transporte de contenedores como en los gráneles secos. A continuación se muestra un cuadro con el índice de precios del transporte por grandes rutas comerciales, incluyendo Centroamérica –Costa Este de EEUU y Centroamérica –Costa Oeste de los EEUU.

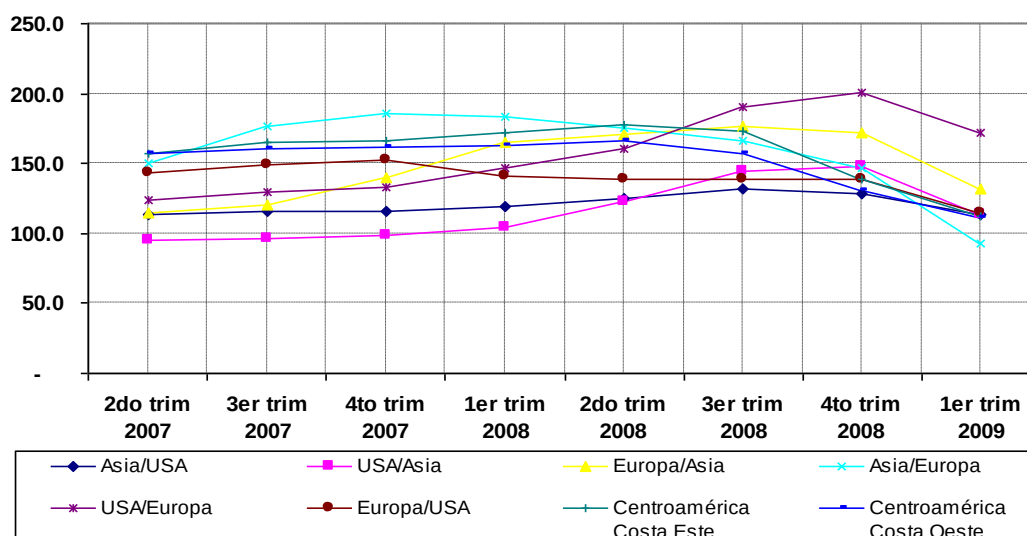
ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Índice de Precio de Fletes de Contenedores 2007-2009, base 2002=100

Período	Asia/USA	USA/Asia	Europa/Asia	Asia/Europa	USA/Europa	Europa/USA	Centroamérica Costa Este	Centroamérica Costa Oeste
2do trim 2007	114.0	94.8	115.2	149.8	123.8	143.0	157.2	156.9
3er trim 2007	116.2	96.7	120.3	176.7	129.5	149.2	164.7	161.1
4to trim 2007	116.2	98.4	140.1	185.9	133.1	152.8	166.4	161.4
1er trim 2008	119.6	104.7	164.7	183.7	146.3	141.6	172.0	162.5
2do trim 2008	125.5	122.3	170.9	175.3	160.2	139.3	177.2	166.0
3er trim 2008	131.7	145.0	176.6	166.2	190.7	138.4	173.2	156.7
4to trim 2008	128.7	148.2	171.7	146.5	200.8	138.4	138.7	130.8
1er trim 2009	113.7	113.1	132.0	92.6	171.8	114.6	113.0	110.9

Fuente: Ricardo J. Sanchez, DRNI/CEPAL, sobre base de Containerisation International - UNCTAD

Índice de Precios de Fletes de Contenedores
2002=100



Por otro lado, informes recientes de febrero de 2012 indican que hay una sobreoferta mundial de barcos debido a que las líneas navieras están recibiendo naves que encargaron con la expectativa de un repunte económico. Como ha ocurrido todo lo contrario, las tarifas acumularon una caída de 13% en los primeros 9 meses de 2011 y sumado a esto ha habido un alza en el precio del combustible de 30% en solo seis meses, lo que ha provocado que todas las líneas navieras estén perdiendo dinero.

La situación presente de pérdidas económicas que las líneas navieras están teniendo en el mundo, está repercutiendo negativamente en el flujo del comercio exterior de Honduras con la disminución del arribo de barcos y el replanteamiento de las rutas marítimas por parte de las líneas navieras que sirven nuestro país.

Analizando la repercusión del transporte marítimo en los precios de venta, se observa una baja incidencia en la determinación de estos. Si bien es cierto que, el elemento del transporte en el precio de venta al público de bienes de consumo varía de un producto a otro, su valor es marginal en última instancia. Como ejemplo, el precio de venta de una televisión sólo lleva por costo de transporte un 2% en él, y de 1.2% en un Kilogramo de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

café. Esta situación es una ventaja en gran parte por la relativa facilidad de transportar grandes niveles de carga a bajos costos a cualquier parte del mundo y su adaptabilidad para la transporte de toda clase de productos, valores y volúmenes.

B.6 REGULACIÓN DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS (LÍNEA REGULAR)

Para analizar la estructura organizativa de un mercado tan complejo como lo es el del transporte marítimo de carga y las relaciones comerciales entre particulares que en él se desarrollan, resulta imprescindible hacer referencia a una serie de consideraciones preliminares, en especial, la peculiar situación en la que se desarrolla el marco jurídico regulador del tráfico del comercio externo y su impacto en el proceso de libre competencia.

Conferencias Marítimas⁶

El crecimiento constante del tráfico marítimo internacional de mercancías originó un debate sobre la necesidad de organizarlo. Con esa necesidad empieza a desarrollarse el tráfico de línea regular que se caracteriza por servir al tráfico en rutas concretas ofreciendo a los usuarios (cargadores) una considerable regularidad en los horarios, así como, una estabilidad en cuanto a las condiciones de los fletes.

El mantenimiento de un servicio de línea regular suponía altos costos para las compañías navieras: en primer lugar, el mantenimiento de una regularidad en los servicios y la calidad y seguridad que se pretende ofrecer a los cargadores exige constantemente una mejora de los buques adaptándolos al progreso tecnológico; en segundo lugar, se hacía necesaria la contratación de personal cualificado; y, finalmente, la especialización de cada buque se hacía de acuerdo con las características de la línea a cubrir. Todo esto implicaba que las compañías navieras se viesen obligadas a mantener costos fijos muy elevados y un alto volumen de capital fijo o inmovilizado.

En ese sentido, se hacía necesario amortizar el capital invertido, pero con los fletes elevados se corría el riesgo de que los usuarios se dirigiesen a los servicios de navegación libre o “tramps”. Por lo tanto, las navieras que servían al tráfico de línea regular se veían obligadas a practicar una política comercial de fletes bajos para atraer a los usuarios y conseguir amortizar lo invertido.

Ante la nueva situación que se creó fueron las propias líneas navieras que prestaban servicios regulares las que, por los motivos expuestos, se mostraron interesadas en racionalizar el tráfico para hacer frente a la competencia ilimitada y a la oscilación de los fletes. Esta racionalización se llevó a cabo a través de la concentración de empresas navieras naciendo así las conferencias marítimas.

Si bien, en 1868 aparece el primer cártel con la Trasatlantic Shipping Conference, se considera que el precedente de las conferencias marítimas tal y como se conocen actualmente lo constituyó la Conferencia de Calcuta nacida en 1875 para servir al tráfico entre este puerto hindú y el Reino Unido.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Las conferencias, poco a poco, fueron organizando su presencia en el marco del tráfico marítimo internacional hasta llegar a cubrir gran parte de éste. Este asentamiento del sistema conferenciado se debió, principalmente, a que las mismas ofrecían una serie de ventajas que se pueden resumir del siguiente modo: i) uniformidad de las tarifas y, en consecuencia, reducción en lo posible de las diferencias entre pequeños y grandes cargadores ya que no se tenía en cuenta ni el volumen económico ni de tráfico de los usuarios; ii) posibilidad de prever el costo del transporte de las mercancías y, por lo tanto, se podía también prever la fijación de los precios de costo, seguro y flete (conocidos como precios CIF); iii) los usuarios no se veían afectados por las fluctuaciones de los derechos (aranceles) portuarios; iv) se garantiza una regularidad de servicios en la zona cubierta por la conferencia que incluso abarca puertos que, bien por ser de poca importancia económica, bien por ser de difícil acceso, no serían servidos de otra manera; v) la regularidad, a su vez, suponía el constante uso de la flota y, como consecuencia de ello, una continua renovación de la misma adaptándola a las mejoras tecnológicas y las necesidades del servicio prestado; y vi) en relación con los usuarios, la regularidad de las líneas navieras viene a aportar una seguridad en relación con los horarios y tiempos de entrega de las mercancías transportadas.

Gracias a las ventajas enumeradas, las conferencias se presentaron como el mejor sistema de racionalización del tráfico marítimo internacional. Aún así, eran objeto de críticas ya que no se presentaban exentas de inconvenientes. Por lo tanto, la aparición de éstas no supuso una solución inmediata a los problemas del tráfico marítimo internacional debido a que; por una parte, supusieron la puesta en juego de intereses contrapuestos (los defendidos por las líneas navieras y los defendidos por los cargadores) y, por otra, hacían peligrar dos principios clásicos: la libertad de la autonomía contractual y el principio de la libertad del mar.

De esta forma, los foros codificadores internacionales, especialmente la UNCTAD, elaboraron una reglamentación del sistema conferenciado que permitiera superar buena parte de las dificultades iniciales, mediante la conciliación de intereses.

Fue en la década de los setenta cuando las operaciones de las Conferencias Marítimas son reguladas por el Convenio del Código de Conducta de Conferencias Marítimas, adoptado bajo el auspicio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), específicamente a partir del 6 de abril de 1974.

El Código de Conducta de Conferencias Marítimas de la UNCTAD ha sido ratificado por 81 países incluidos los nuevos impulsores del comercio mundial (Brasil, Rusia, India y China, conocidos abreviadamente por las siglas BRIC), así como Australia, Canadá, Japón, Nigeria, México, Indonesia, Arabia Saudita y Singapur. El Código también ha sido ratificado por dieciséis Estados miembros de la Unión Europea. Honduras ratificó el Código en abril de 1978 mediante Decreto Legislativo Número 619.

En la actualidad el número de conferencias ronda en torno a las 350, sólo teniendo en cuenta las líneas de tráfico más relevantes. En tales conferencias se acuerdan las tarifas, así como las condiciones de transporte, el reparto de la concurrencia que se debe aplicar en dicha línea de tráfico. La función básica de las conferencias es el establecimiento de tarifas mínimas de fletes para las distintas mercancías, de tal manera que si uno de sus

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

miembros aplica una tarifa inferior, este será sancionado según las reglas de la conferencia.

En cuanto a la clasificación de las Conferencias Marítimas estas se suelen clasificar en abiertas y cerradas. En las primeras sus miembros pueden retirarse cuando lo deseen y todo transportista marítimo puede formar parte de la misma. Mientras que, en las Conferencias Cerradas⁷, el ingreso de un nuevo miembro debe ser aceptado por todos los que forman parte de la Conferencia.

Según la UNCTAD, en cuanto a las ventajas que las Conferencias Marítimas ofrecen a sus usuarios se pueden enumerar:

- Servicios regulares, continuados y eficientes.
- Los usuarios cuentan con cotizaciones de fletes aceptables, uniformes, fijos y razonablemente estables; lo que les permite manejar una estructura de costos, sin sobresaltos, que puedan afectar el costo final del producto.
- Se evita la guerra de fletes entre las distintas compañías navieras.
- Trato igualitario para los embarcadores.
- Competencia entre las líneas conferenciadas en función de la calidad del servicio y esto redundará en beneficio del usuario.

Las desventajas para el usuario, se fundamentan en la imposibilidad de los mismos a:

- No tener poder de negociación, dado que, el carácter oligopólico que reviste la conferencia no les permite negociar las tarifas de flete.
- El nivel de fletes es superior al de los buques outsiders.
- Los acuerdos de lealtad suprimen (de forma indirecta) la libertad del usuario de elegir el transportista que más desee.
- La aplicación del principio de “lo que el tráfico soporte”, es insensible, ya que no contempla las diferencias de costos de producción de los bienes que se transportan.

El recuadro a continuación contiene una sinopsis ilustrativa histórica de la evolución de los cambios de política de la Unión Europea con relación a las Conferencias Marítimas, haciendo un recuento de la normativa legal interna (Reglamentos) e internacional (Código de Conducta de UNCTAD, Código de Liberalización de la OCDE) específica al tema, que a su vez se relacionan a un contexto que parte del Tratado constitutivo de 1957 (conocido también como Tratado de Roma), que ya contempla disposiciones comunes relacionadas a la competencia. La sinopsis detalla las diferentes etapas de los cambios en el tiempo y reseña opiniones o posturas encontradas con este vaivén de las políticas comunitarias de parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), el Comisario europeo de Competencia, la Comisión Europea, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la Asociación Europea de Líneas Regulares (ELAA por sus siglas en Inglés) y la Comisión Federal Marítima (FMC por sus siglas en Inglés).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

LA UNIÓN EUROPEA EN EL TEMA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

- El Tratado constitutivo de 1957 (conocido también como Tratado de Roma) contempla en uno de sus capítulos las normas comunes sobre competencia para los Estados miembros, que establecen que no deben existir componendas entre empresas para el control de tarifas y capacidades, que falseen la libre competencia (artículo 81 del Tratado constitutivo que prohíbe los acuerdos restrictivos a la competencia).
- Las normas comunes sobre competencia del Tratado anteceden y se contraponen a lo dispuesto en el Convenio del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que se promulgó en 1974 bajo los auspicios de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), aunque de hecho el Convenio no entró en vigor hasta en el año 1983 debido a las muchas reticencias interpuestas por algunos países, como por ejemplo los Estados Unidos de América, por considerarla en conflicto con su propia legislación. Este Convenio crea un marco internacional para la explotación de las conferencias marítimas, estableciendo normas generales sobre la composición y actuación de estos, reconociéndolas como carteles restrictivos de la competencia a través de acuerdos colusorios que son expresamente prohibidos por el artículo 81 del Tratado constitutivo. Además, hay una sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del año 1974, en la que se dice taxativamente que todos los artículos del Tratado constitutivo, eran plenamente aplicables al transporte marítimo; y la OCDE había señalado en 1974 la incompatibilidad del Código UNCTAD con el Código de Liberalización de la OCDE9. No obstante las contradicciones anteriores, se decidió en ese momento no intervenir en el proceso de adhesión iniciado por algunos de los países europeos con la promulgación del Código, pero si en condicionar su ratificación futura; así como la adhesión y ratificación por otros Estados miembros.
- En concordancia con lo anterior y ante una política marítima comunitaria inexistente en el 1974 por falta de consenso, se emite en el año 1979 el Reglamento No. 954/79 por el Consejo de las Comunidades Europeas relativo a la aplicación por los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, o a la adhesión de dichos Estados al Convenio. El Reglamento No. 954/79 tenía por objeto lograr que los mecanismos del Código fueran compatibles con los principios del Tratado, y su adopción se debió a la adhesión al Código por determinados Estados miembros de la Unión Europea (UE). Para julio del 2007, dieciséis10 de los veintiséis Estados miembros de la UE habían ratificado el Código de Conducta observando para ello lo dispuesto en el Reglamento.
- Seguidamente, en el año 1986, se emite el Reglamento No. 4056/86 por el Consejo de las Comunidades Europeas que autoriza legalmente las conferencias marítimas, otorgándoles una exención por categoría o un sistema de inmunidad frente a las reglas de competencia11. La exención a la prohibición estipulada en el artículo 81 del Tratado de Roma, les permitía a las conferencias marítimas de línea fijar en común los precios o tarifas de los fletes y regular la capacidad de la carga total transportada bajo ciertas condiciones, bajo el principio de considerar a las conferencias marítimas como una excepción a la regla general del mercado libre, en virtud de los argumentos esgrimidos de que este sector requiere de elevadas y arriesgadas inversiones de carácter estratégico para la economía de muchos países. El Reglamento No. 4056/86 desarrolla especialmente la aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado constitutivo relacionados a las normas comunes sobre competencia, permitiendo la presencia de las conferencias marítimas con sus actuaciones oligopolísticas siempre y cuando no hubiera terceros perjudicados. En ese mismo año y fecha se emiten también complementariamente los Reglamentos No. 4055/86 y 4058/86 que están basados en el Código de Conducta de la UNCTAD y el Reglamento No. 4057/86, los que en todo su conjunto (incluido el Reglamento No. 4056/86) vinieron a representar la práctica liberalización escalonada del transporte marítimo entre los años 1990 y 1992. Los reglamentos emitidos a finales de 1986 entraron en vigencia a partir de 1987.
- Para principios de 1987, coincidiendo con el nacimiento de la política de transporte marítimo comunitaria emanada del Reglamento No. 4056/86, el Consejo de la OCDE formuló su propia política con la adopción de una Recomendación relativa a los Principios Comunes de la Política de Transporte Marítimo para los países miembros que es mucha más explícita y completa que lo que estipulaba el Código de Liberalización, tratando de forma individualizada a las conferencias marítimas. Los Principios 10 al 13 de la Recomendación aceptan la realidad del control de los carteles marítimos sobre el transporte de línea y defienden el mantenimiento de sus prácticas colusorias12, aunque se ocupan por vez primera de aspectos relacionados con la aplicación del Derecho *antitrust* al transporte marítimo de línea.
- En observancia de la normativa vigente anterior (Reglamento No. 4056/86), en el año 2002 la Comisión Europea aprueba la conferencia marítima del TACA (Trans-Atlantic Cooperation Agreement) Revisado, eximiéndola de las normas comunitarias de competencia del Tratado

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

constitutivo, decisión que fue favorecida por el aumento sustancial en el alcance e intensidad de la competencia a la que se enfrentaban los miembros del TACA13. Este acuerdo revisado, cuyas características son inequívocamente pro-competitivas por las concesiones hechas por las partes, fue el sucesor directo del acuerdo TACA que había sido declarado ilegal por la Comisión en el año 1998.

- También a principios de 2002, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) emitió un informe donde establece que la exención que permite a las compañías marítimas conferenciadas fijar precios en común apenas estaba justificada y recomendó suprimirla, dando así inicio al proceso posterior de descartelización del transporte marítimo en la UE. Igualmente, el Comisario europeo de Competencia daba declaraciones en el 2002 en el sentido que había que examinar detenidamente si la generosa exención por categorías de la que venía disfrutando el sector desde el año 1987 seguía estando justificada, avivando con ello aún más el debate interno que se suscitó posteriormente.
- En el último trimestre de 2004, la Comisión Europea publicó lo que se denomina un Libro Blanco para estudiar las reglas de competencia del transporte marítimo, analizando en este documento de consulta si se debía mantener, derogar o modificar la exención de las reglas de competencia a las conferencias marítimas que establecía el Reglamento No. 4056/86 (considerada en ese momento la norma principal de competencia de la UE), como paso previo a las propuestas legislativas subsiguientes.
- A finales de 2005, la Comisión Europea propone por primera vez poner fin a la exención de la que se benefician las empresas que forman parte de las conferencias marítimas y liberalizar el transporte marítimo de mercancías, argumentando que ya no se justificaba mantenerla y que tal medida correctiva iba a facilitar la bajada de los precios y a beneficiar la innovación y la mejora de los servicios. Este pronunciamiento de la Comisión Europea había estado precedido por el informe de OCDE y por las declaraciones del Comisario europeo de Competencia en el 2002 que eran coincidentes.
- El conjunto jurídico conformado por los Reglamentos No. 4056/86 y 954/79 obligo que al derogar el primero se tenía también que derogar el segundo. Ambos fueron derogados mediante los Reglamentos No. 1419/2006 y 1490/2007 respectivamente, emitidos por el Consejo de la UE con la particularidad que el segundo se imitió en forma conjunta con el Parlamento Europeo. Lo anterior puede considerarse como un hito histórico, ya que las conferencias marítimas en las rutas europeas habían gozado de protección pública durante más de 100 años, en virtud que las autoridades continentales no estudiaron oficialmente el fenómeno de las conferencias, e ignoraron o favorecieron su formación en ese periodo. Incluso las prácticas de las conferencias y de sus navieras miembros tampoco fueron sometidas en Europa a las normas *antitrust*, ni a normas de conducta hasta en este momento. El Reglamento No. 1419/2006, que en esencia plantea suprimir la exención por categoría para las conferencias marítimas que les permitía fijar los precios, limitar la oferta y operar al margen de los criterios de libre mercado que impone el Tratado de la UE, establece un periodo transitorio para su aplicación hasta el 18 de octubre de 2008¹⁴, mismo que aplica para el Reglamento No. 1490/2007. Tal como explica la exposición de motivos y el quinto considerando del Reglamento No. 1490/2007 que deroga el Reglamento No. 954/79, la situación jurídica sería la siguiente: los Estados miembros de la UE no tendrán que denunciar el Código de Conducta de la UNCTAD, sino que ya no podrán aplicarla a los tráficos con origen y destino en la UE. No obstante, el Código seguirá aplicándose en otros continentes. A su vez los Estados miembros de la UE que todavía no han ratificado el Código ya no podrán hacerlo después del 18 de octubre de 2008.

Las reacciones internas en contra de la normativa que suprime los privilegios de las conferencias marítimas han provenido de diferentes actores europeos. Por un lado, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) considera que el impacto de estas medidas será realmente muy pequeño ya que según ellos actualmente (2006) los instrumentos básicos para la cooperación de las empresas navieras son los consorcios y las alianzas, que no conllevan, normalmente, acuerdos en materia de tarifas; y que además el peso de las conferencias marítimas en el tráfico mundial es muy inferior al que tenían cuando, hace 20 años, se aprobó la exención, disminuyendo sensiblemente en la actualidad (2006) su capacidad para controlar los fletes o los mercados, contribuyendo a ello la introducción de los contenedores, las regulaciones gubernamentales anti-monopólicas y la expansión de los mercados, al surgir más operadores navieros independientes. Por otro lado, la Asociación Europea de Líneas Regulares (ELAA por sus siglas en Inglés) argumenta que la iniciativa de la Comisión Europea de retirar a las conferencias marítimas la autorización de operar en la UE supondría un conflicto con las legislaciones aplicadas en otros países, normalmente basadas en el Código de Conducta de la UNCTAD¹⁵; lo que es desmentido por la Dirección

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

General de la Competencia de la Comisión Europea que sostiene que mientras las navieras que operan líneas regulares respeten la legislación europea en Europa, podrían seguir 16 perteneciendo a conferencias en otras zonas. Además ha quedado demostrado en la única Conferencia de Revisión convocada en 1988 (conforme lo dispone el artículo 52) y 1991, en el que no se modificó ni el articulado ni la comprensión del Código y al no celebrarse en el año programado (1996) ni con posterioridad la segunda Conferencia de Revisión, un evidente desinterés por estudiar y modificar un Código cuya aplicación, en todo caso, ha sido muy escasa.

- En Europa, la posición inicial de los que demandan de los servicios (también llamados usuarios, cargadores, importadores/exportadores) del transporte marítimo fue de aceptación hacia el sistema de conferencias, ya que consideraban que el conjunto de las ventajas de la estabilidad de los fletes, la uniformidad de las tarifas y la garantía de un servicio regular, eran superiores a las desventajas provocadas por el carácter anticompetitivo de las mismas. Esta opinión cambió radicalmente a principios de los años ochenta entre otras cosas por las nuevas exigencias logísticas del comercio internacional y por la incapacidad de las conferencias de mantener la estabilidad de los fletes en los mercados, exigiendo en vez una ampliación en la gama de los servicios marítimos más eficientes, variados y competitivos de donde poder elegir. En la actualidad, los usuarios del transporte marítimo se inclinan mayoritariamente contra el sistema de conferencias, campaña que iniciaron a partir de 1990 al solicitar la derogación o la limitación de la exención por categorías contenida en el Reglamento 4056/86, no obstante haber dado formalmente con anterioridad su visto bueno al mismo a través de un plebiscito que se llevó a cabo entre 1979 y 1986. Lo anterior refleja la volatilidad de las opiniones de los usuarios en el tiempo y una diversidad impresionante de opiniones encontradas entre los diferentes actores que se han recogido en varias partes de este recuadro.
- Una consecuencia inmediata y real de la abolición de la inmunidad de las conferencias marítimas por parte de la UE, lo constituyó el retiro, en octubre de 2008, de la naviera japonesa Mitsui OSK Lines (MOL) de las conferencias marítimas Transpacific Stabilization Agreement (TSA) y Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA) de las cuales formaban parte desde 1989. MOL consideró que se había vuelto extremadamente difícil alinear los procesos de negocio de toda la empresa cuando las divisiones regionales deben operar en adelante con diferentes estándares, concluyendo en su análisis que sus clientes se verán mejor atendidos si los negocios se conducen de forma independiente respecto a las conferencias transpacíficas de navieras.
- En el ámbito internacional, en el 2010, la Comisión Federal Marítima (FMC por sus siglas en Inglés) se encontraba valorando las consecuencias de la prohibición de las conferencias marítimas en la UE en octubre de 2008 para el comercio de los Estados Unidos de América (EE.UU.), lo que denota que este país no tiene prisa por seguir el ejemplo europeo. De hecho la sección 13(6) No. 5 del Acta de Navegación de 1984 (The Shipping Act of 1984), faculta al gobierno de EE.UU. para ejercer represalias contra leyes y reglamentos de países extranjeros en la medida en que a su juicio dichas normas dificulten el acceso de barcos de bandera norteamericana que aspiren a operar, inclusive, como terceras banderas entre puertos extranjeros, y según la cual se estipula lo siguiente: "Si, tras aviso y audiencia, la FMC concluye que la acción de un transportista público, actuando solo o de acuerdo con cualquier persona, o un gobierno extranjero, ha impedido injustamente el acceso de un buque registrado en EE.UU. al tráfico marítimo entre puertos extranjeros, la Comisión tomará las medidas que estime oportuno...". Anteriormente, con el surgimiento de la Comisión en 1961, ya se habían producido reacciones en Europa por el celo *antitrust* de la nueva entidad, por considerar inaceptable el intento de las autoridades norteamericanas de regular unilateralmente el transporte marítimo internacional con el Acta Bonner de 1961 (Public Law 87-346 of 1961). Lo anteriormente expuesto demuestra que ha habido una situación de estira y encoge sin ningún acuerdo o acomodamiento entre EE.UU. y Europa en sus políticas referidas a las conferencias marítimas desde entonces, por lo que se anticipa que el debate político continuará.
- Aunado a lo anterior, aunque la prohibición o supresión de las conferencias marítimas en un tráfico determinado puede ocurrir en aplicación del Derecho *antitrust*, ningún país tercero a la OCDE lo ha hecho hasta la fecha. En este sentido, la Sección B del Anexo de la Recomendación de la OCDE de principios de 2007 compromete a los Gobiernos a definir claramente los poderes de los organismos encargados de la aplicación de las normas de competencia en el transporte marítimo, las actividades sometidas a control y las actividades prohibidas.
- A pesar de todo lo trascurrido a la fecha, persiste un conflicto irresoluble entre las normas de competencia comunitarias y el sistema de conferencias marítimas, aunque ni el Consejo, ni la Comisión, ni los tribunales comunitarios hayan querido reconocerlo. Sin embargo, la tendencia es que las conferencias desaparecerán por completo por cualquiera de las razones siguientes: a) por

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

abandono de las líneas navieras como está sucediendo en la actualidad, b) por asfixia al limitar sus facultades para eliminar a la competencia, o c) por ejecución sumaria o por supresión pura y simple como ha sucedido en la UE.

II. ESTRUCTURA DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DEL ISTMO CENTROAMERICANO

El mercado del istmo centroamericano (Centroamérica y Panamá) de transporte marítimo de carga representa un puente primordial entre rutas importantes del comercio mundial dado su condición de corredor natural entre algunas de las rutas y puntos estratégicos del sector. Esto sumado al relativo dinamismo que se ha dado en la región en los últimos años ha puesto el tema de modernización portuaria y otros temas conexos en un sitio vigente alrededor de toda la región, especialmente en las últimas dos décadas. En la actualidad el istmo centroamericano cuenta con un total de 40 puertos, la mitad de ellos en Panamá, país que ostenta el mayor desarrollo en infraestructura portuaria en el istmo y la posición sexta en el mundo.

Con la excepción de El Salvador que sólo posee costas en el Pacífico, el resto de los países del istmo centroamericano presentan dos litorales marítimos: el Atlántico y el Pacífico, y en ambos se pueden encontrar puertos importantes para el comercio marítimo regional. En términos de la extensión de las costas en ambos litorales, el Atlántico tiene 3,226 kilómetros y el Pacífico tiene 3,969 kilómetros.

Según la información de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), de los 61.7 millones de Toneladas Métricas (TM) que fueron desembarcadas en el 2010, el 46.5% lo hicieron en el litoral Caribe y el 53.5% en el Pacífico. De igual forma, de los 42.4 millones de TM embarcadas, el 58.4% lo hicieron en el Caribe y el 41.6% en el Pacífico. Para el año 2010, las cantidades de embarque en el litoral Atlántico fueron inferiores a las de desembarque en 4.0 millones de TM. En el litoral Pacífico la relación entre la carga desembarcada y embarcada en términos relativos está dada por 65.1% de carga desembarcada y 34.9% de embarque, producida entre otros motivos a que los desembarques de productos de gran peso tales como los gráneles sólidos y líquidos (como el petróleo), se efectúan en los puertos del Pacífico, excepto en menor medida en los puertos panameños.

El 51.3% del total de la carga movilizada en el 2010 en el istmo centroamericano, equivalente a 53.4 millones de TM, se movilizó en los puertos del litoral Caribe y el restante 48.7%, equivalente a 50.7 millones de TM en los puertos del litoral Pacífico. Durante el 2009, 2008 y 2007, estas proporciones fueron de 47.5% y 52.3%, 52.6% y 47.4%, y de 51.4% y 48.6% respectivamente, presentando un aumento consecutivo durante los dos primeros años en el movimiento de los puertos del litoral Pacífico, mostrando en 2009 una significativa caída respecto a los años anteriores y una recuperación en el 2010. En este mismo período (2007/2010) países como Guatemala, El Salvador y Costa Rica aún no recuperan los niveles de carga que venían manejando hasta el 2007, mientras en los casos de los países de Panamá, Honduras y Nicaragua concluyen con tasas de crecimiento acumuladas del período de 22.5, 7.8 y 2.4% respectivamente.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Al analizar las cargas movilizadas por país durante el año 2010 los puertos del istmo centroamericano movizaron un total de 104.2 millones de TM, que en valores absolutos representa un incremento de 4.1 millones y en valores relativos de 4.1%, respecto a los 100.1 millones de TM movilizadas durante el período anterior. Para el año 2010, la carga manipulada de Panamá representa aproximadamente el 53% de la carga total de los países del istmo centroamericano, participación que se ha mantenido en el rango de 50% desde 2007 superando al resto de países combinados (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica). Por otro lado, están los países de Guatemala, Costa Rica, y Honduras que movieron en el 2010 el 16, 13 y 10% respectivamente del total de la carga.

Los puertos de mayor importancia por relevancia según el volumen de carga manejado en el 2010 en el litoral Atlántico son: Manzanillo International Terminal (Panamá), Limón-Moín (Costa Rica) y Puerto Cortés (Honduras), que transportaron el 56.7% del total en el istmo centroamericano. Estos 3 puertos del litoral Atlántico están clasificados como puertos multipropósito. En el litoral Pacífico, los puertos de mayor relevancia son Panama Port Co. Balboa (Panamá), Quetzal (Guatemala) y Charco Azul (Panamá), los cuales llegaron a representar el 67.8% del total de volumen de carga movilizado regionalmente, lo cual infiere en la importancia de dichos puertos para el transporte marítimo en el litoral considerado. El puerto Charco Azul en Panamá es una terminal petrolera, al igual que los puertos Chiriquí Grande en Panamá y San José en Guatemala.

Los mayores volúmenes de carga manipulada en el 2010 por puerto se reportaron en: Panama Port Co. Balboa (PPB) con 20.1 millones de TM y Manzanillo International Terminal (MIT) con 10.8 millones de TM, ambas en Panamá. Les siguen Limón-Moín en Costa Rica con 9.9 millones de TM, Puerto Cortés en Honduras con 8.4 millones de TM, Puerto Quetzal en Guatemala con 7.5 millones de TM y Panama Port Co. Cristobal (PPC) en Panamá con 5.6 millones de TM, que tomados en forma conjunta representaron casi un 60% en el istmo centroamericano.

Los 6 puertos mencionados en el párrafo anterior se catalogan como puertos de contenedores de un total de 21 a nivel del istmo centroamericano. Otros puertos de contenedores son: Colon Container Terminal (CCT) en Panamá, Caldera en Costa Rica, y Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en Guatemala.

De acuerdo con información obtenida del sitio www.centralamericadata.com, para el año 2009 a nivel de Latinoamérica, el ranking de la actividad portuaria que ocuparon algunos de los puertos del istmo fue: Colon Container Terminal y Panama Port Co. Balboa de Panamá (posiciones No. 2 y 3 respectivamente); Limón de Costa Rica (posición No. 13); Puerto Cortés de Honduras (posición No. 22); y Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios y Quetzal de Guatemala (posiciones No. 29, 31 y 36 respectivamente).

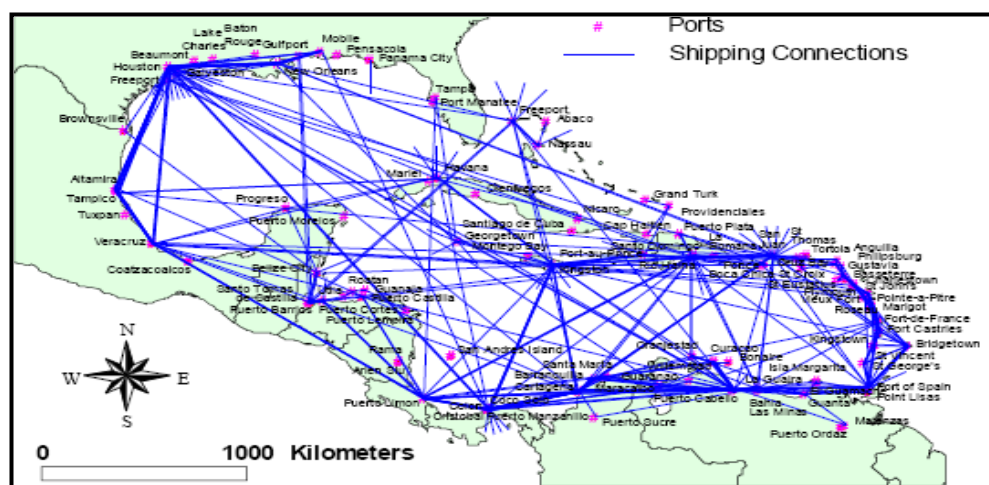
ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Principales Puertos de Centroamérica y Panamá
Volumen de Carga en Toneladas Métricas

Puerto	Litoral	2010	2009	2008
Santo Tomas de Castilla (GT)	Atlántico	4,745.5	4,368.8	4,678.8
Barrios (GT)	Atlántico	2,714.9	2,512.1	2,085.1
Quetzal (GT)	Pacífico	7,483.4	6,629.6	6,979.4
San José (GT)	Pacífico	1,932.2	2,467.8	2,118.4
Acajutla (SLV)	Pacífico	5,343.2	4,830.2	5,856.5
Puerto Cortés (HN)	Atlántico	8,383.2	7,366.3	8,527.3
San Lorenzo (HN)	Pacífico	1,174.3	918.3	916.3
Corinto (NC)	Pacífico	2,090.6	1,948.0	1,918.5
Caldera (CR)	Pacífico	3,274.5	2,889.6	3,464.5
Limón-Moín (CR)	Atlántico	9,943.1	8,965.8	10,104.2
Charco Azul (PAN)	Pacífico	5,426.0	14,142.0	6,315.1
Chiriquí Grande (PAN)	Atlántico	3,366.4	3,159.2	2,723.4
Evergreen/CCT (PAN)	Atlántico	3,359.8	2,962.2	4,230.0
Manzanillo International Terminal (PAN)	Atlántico	10,808.6	9,447.8	10,319.7
Panama Port Co. Balboa (PAN)	Pacífico	20,138.0	15,525.0	15,725.6
Panama Port Co. Cristobal (PAN)	Atlántico	5,647.2	4,502.2	3,045.1
T. DECAL (PAN)	Pacífico	1,574.8	984.2	948.0
T. Petrolera (Bahía Las Minas)(PAN)	Atlántico	2,496.2	2,186.7	2,647.2
Subtotal (Principales Puertos)		99,901.9	94,805.8	92,603.1
Subtotal (Otros Puertos)		4,250.1	5,337.7	3,497.2
Gran Total (Todos los Puertos)		104,152.0	100,143.5	96,100.3

Fuente: COCATRAM con base a la Sección de Estadísticas de la Dirección de Asuntos Marítimos y Portuarios a partir de la información suministrada por las Empresas Portuarias.

Gráfico. Principales Rutas en Centroamérica y Conexiones en los Puertos de Norte-Centro-Caribe y Suramérica.



En la actualidad se ha incrementado el dinamismo entre los principales puertos del istmo centroamericano como un punto importante en el tráfico de carga marítima a nivel regional y mundial. Uno de los motivos propiciadores de este repunte ha sido resultado de las

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

políticas de apertura que han generado una especialización y profesionalización del sector en el istmo, como la modernización de los puertos y la llegada de las principales líneas marítimas mundiales. Dichas navieras han propiciado el grado de ampliación de la cobertura regional tanto en conexiones, como se aprecia en el gráfico, puertos y tipos de carga que movilizan en la cuenca de El Caribe y el Golfo de México.

En general, la distribución por tipo de manipulación de la carga manejada en los puertos del istmo centroamericano mantiene la tendencia que ha seguido desde finales de la década de los noventa. En valores relativos, la carga bajo todas las formas de manipulación se incrementaron en el 2010 con respecto al período anterior, a excepción de la carga a granel líquido cuyo porcentaje de participación bajó de 38.9% en el 2009 a 27.6% en el 2010. La carga contenerizada registró un aumento de 42.2% en el período 2003-2010 aumentando así la participación según el tipo de manipulación especialmente en Costa Rica. La carga movilizada en los buques RO-RO (buques de transbordo por rodadura), es inferior y en el período analizado disminuyó en más de un 75% su nivel de participación de las cargas manipuladas. Cabe señalar que la carga de tipo general mantiene igual tendencia pero a menor ritmo respecto a la carga de buques RO-RO.

**Distribución Porcentual de la Carga por Tipo de Manipulación en los Puertos del Istmo
Centroamericano en el Período 2003-2010**

Período	Carga General	Contene- rizada	RO-RO	Granel Sólido	Granel Líquido	Otros
2003	7.7	39.8	3.0	14.0	33.2	2.3
2004	5.3	42.0	2.0	12.3	36.3	2.1
2005	6.5	41.4	1.7	12.9	36.0	1.6
2006	5.6	42.1	1.7	14.0	35.1	1.3
2007	3.8	47.4	1.6	13.0	32.8	1.5
2008	3.4	51.7	1.3	10.1	31.8	1.6
2009	2.3	47.3	0.6	9.8	38.9	1.3
2010	2.6	56.6	0.7	11.1	27.6	1.4

Fuente: COCATRAM con datos de las Empresas Portuarias.

En términos de volumen, la carga general ascendió durante el 2010 a 2.7 millones de TM del total movilizado. La carga contenerizada a 58.9 millones de TM correspondiendo un 46.8% a carga desembarcada y el 53.2% a carga embarcada. Por el litoral Pacífico se movilizó 24.1 millones de TM y por el litoral Caribe 34.9 millones de TM de la carga contenerizada. La participación de los graneles sólidos y líquidos ascendió a 11.6 y 28.7 millones de TM respectivamente, mientras que la carga clasificada en otros ascendió a 1.4 millones de TM, para finalizar con la carga RO-RO que llegó a aproximadamente 0.8 millones de TM.

Las líneas marítimas más importantes que operan en el área tienen presencia en los países que la conforman, actualmente tienen conexiones en puertos de Guatemala, Honduras, Costa Rica, Panamá y El Salvador para el traslado de exportaciones o desembarque en el caso de importaciones. Del volumen del comercio exterior registrado en el istmo centroamericano para el 2010 de 104.1 millones de TM, 61.7 millones corresponden a importaciones y 42.4 millones a exportaciones. A nivel del istmo centroamericano es común el manejo de carga en tránsito de otros países, como Nicaragua que embarca y desembarca a través de Puerto Cortés, Honduras, y el Puerto

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

de Limón-Moín de Costa Rica, así mismo El Salvador que embarca y desembarca a través de Puerto Cortés, Honduras y Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios de Guatemala o Costa Rica que embarca y desembarca a través de puertos de Panamá e igualmente Panamá que tiene una fuerte actividad de trasbordo o de punto de enlace de sus puertos equivalente al 80% de la carga manejada por ese país, donde convergen buques nodriza y buques alimentadores.

Por otro lado, también se presenta movimiento de carga con origen o destino en Honduras que está siendo movilizado vía terrestre a ó de puertos de Guatemala (Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios) y El Salvador (Acajutla y La Unión) por razones de ineficiencias y pérdida de competitividad de los puertos hondureños de Puerto Cortés en el Atlántico y San Lorenzo en el Pacífico, respectivamente.

El mayor aporte a la carga de trasbordo del istmo centroamericano proviene de los puertos panameños que están en los extremos del Canal de Panamá: Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo International Terminal (MIT) y Panama Port Cristobal (PPC) en el litoral Atlántico, y Panama Port Balboa (PPB) en el litoral Pacífico, último que con la conclusión de las fases de expansión se ha convertido en un mega puerto. Se espera que con la ampliación del Canal de Panamá el potencial de crecimiento de estos puertos se duplique, aparte que como en el caso de MIT tiene la ventaja geográfica incomparable de estar adyacente a la Zona Libre de Colón y de ser considerada como el más grande y productivo centro de trasbordo de contenedores de América Latina. Estas terminales portuarias panameñas tienen la particularidad de ser operadas por empresas de clase mundial como Hutchison Wampoa Limited que administra PPC y PPB a través de la subsidiaria Panama Ports Company, SSA Marine (Carrix) que administra MIT y Evergreen Marine Corporation que administra CCT. Todos estos puertos panameños ofrecen la conexión intermodal adyacente provista por Panama Canal Railway Co., que los conecta por tierra con el o los puertos del litoral al otro extremo del Canal.

Adicionalmente, la importancia internacional del Canal de Panamá se manifiesta en que sirve en la actualidad a más de 144 diferentes rutas de transporte marítimo en todo el mundo, siendo la principal la que une al noreste de Asia con la costa este de los Estados Unidos de América, lo cual previsiblemente podría incrementar el número de rutas que la cruzan o el flujo de las rutas ya existentes con la ampliación en marcha del Canal de Panamá que se prevé culminará en el 2014. Otro dato interesante a considerar dado a conocer mediante un comunicado de prensa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), es que en 97 años de operaciones se alcanzó un nuevo record al cierre del año fiscal 2011 (30 de septiembre) de 322.1 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), que es el sistema utilizado para medir la capacidad de carga de los buques que transitan por la vía interoceánica, lo cual significó un incremento de 7.1% en comparación a los 300.8 millones de toneladas registradas en el año fiscal 2010. Estas últimas cifras record también serán superadas con creces al entrar en operación la ampliación del Canal de Panamá, permitiendo que por esa vía transiten 600 millones de toneladas de carga por año. Sin embargo, en un artículo de febrero de 2011 bajado de la página web www.centralamericadata.com, se reporta el proyecto de “canal seco” de Colombia que vendrá a competir con el Canal de Panamá. El proyecto de “canal seco” colombiano tendrá como elemento principal una vía férrea de 220 kilómetros que permitirá el transporte de 40 millones de toneladas anuales de mercancías, uniendo el océano Pacífico con un centro industrial a construirse cerca de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Cartagena, con un costo de US\$ 7.6 mil millones financiado por el Banco de Desarrollo de China.

Existen en Centroamérica empresas regionales dedicadas a prestar servicios de logística en carga consolidada a Europa, Asia, Norteamérica y Suramérica tales como: Grupo Copa Panalpina que opera en Guatemala y Honduras hacia los demás países. Además, esta empresa presta servicios de carga consolidada proveniente del mar mediterráneo, mar báltico, mar del norte, península ibérica y las costas del este y oeste de Sudamérica incluyendo carga contenerizada, sobredimensionada y servicios tipo “charter” (conocido en Español por servicios alquilados o fletados o contratados).

Para formarse una idea del desempeño del comercio marítimo internacional del istmo centroamericano durante el 2010 en términos de volumen, se constata que el flujo mayor con América del Norte se da en los puertos del litoral Caribe y con América del Sur a través de los puertos del Pacífico en el istmo. Estas dos regiones geográficas (América del Norte y América del Sur) constituyen el 47.5 y 13.2% del comercio marítimo total del istmo centroamericano, mientras Asia representa el 9.8%, la misma Centro América el 7.1%, Europa el 5.4%, El Caribe 3.4% y otros el 13.6%, siendo mayores los volúmenes de las importaciones de esas regiones de fuera hacia el istmo, con excepción de Europa.

A nivel de los países del istmo centroamericano, América del Norte figuró en el 2010 como el mercado principal de origen del comercio exterior de sus puertos, excepto por Nicaragua que importó más de América del Sur. El segundo lugar de importancia en el tráfico de carga hacia Guatemala y Honduras fue América del Sur; para Costa Rica lo fue Centro América; para Nicaragua lo fue América del Norte y para El Salvador la región de Asia.

Distribución Porcentual del Origen de la Carga Manejada en los Puertos del Istmo Centroamericano por País, según Regiones Geográficas del Mundo, Año 2010

Región Geográfica	Guatemala	El Salvador	Honduras	Nicaragua	Costa Rica	Panamá
Otros	8.5	36.5	6.5	12.0	15.6	17.4
Europa	4.0	4.1	5.3	0.0	3.2	3.2
El Caribe	4.2	2.0	3.1	12.6	0.1	2.9
Asia	7.4	8.6	2.5	4.3	4.2	19.5
Centroamérica	3.2	3.8	2.9	0.0	14.9	7.6
Suramérica	12.8	2.7	9.0	40.1	11.9	18.0
Norteamérica	59.9	42.4	70.6	31.1	50.2	31.4

Fuente: Empresas Portuarias de Centroamérica y Autoridad Marítima de Panamá.

Visto desde la perspectiva del destino de las exportaciones del istmo centroamericano la situación para el 2010 fue que la región de América del Norte ocupó el primer lugar en todos los países. El segundo lugar en importancia del tráfico de carga desde Guatemala, El Salvador y Nicaragua fue Asia; para Honduras lo fue Europa; para Costa Rica lo fue Centroamérica y para Panamá lo fue Suramérica.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Distribución Porcentual del Destino de la Carga Manejada en los Puertos del Istmo Centroamericano por País, según Regiones Geográficas del Mundo, Año 2010

Región Geográfica	Guatemala	El Salvador	Honduras	Nicaragua	Costa Rica	Panamá
Otros	10.8	10.3	2.6	23.7	17.0	5.1
Europa	5.4	3.2	13.1	2.8	12.8	9.8
El Caribe	3.6	3.7	4.4	5.2	0.6	7.3
Asia	6.1	13.9	8.9	16.6	2.9	6.0
Centroamérica	1.8	11.4	3.8	0.0	21.9	5.9
Suramérica	5.8	4.1	2.4	3.8	7.1	21.7
Norteamérica	66.5	53.5	64.8	47.9	37.7	44.1

Fuente: Empresas Portuarias de Centroamérica y Autoridad Marítima de Panamá.

De la combinación de ambos cuadros asociándolos a los volúmenes comerciados se sacan las siguientes conclusiones: 1) América del Norte figuró en el 2010 como el mercado principal de comercio exterior (importaciones más exportaciones) de los países del istmo centroamericano, 2) Centroamérica ocupa un lugar prominente (segundo lugar) en el comercio exterior (importaciones más exportaciones) de Costa Rica, al contrario de Nicaragua que no utiliza en absoluto la vía marítima para su comercio con los otros países del istmo centroamericano, 3) el comercio exterior (importaciones más exportaciones) de El Salvador está orientado a la región de Asia, como segundo mercado de importancia después de América del Norte, 4) el segundo lugar de importancia en el tráfico de carga (importaciones mas exportaciones) de Guatemala, Nicaragua y Panamá fue América del Sur, y 5) Honduras tiene como segundo mercado de importancia en su comercio exterior (importaciones más exportaciones) a la región de Europa.

III. MERCADO NACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

El mercado marítimo en Honduras representa en la actualidad un factor fundamental para el comercio exterior del país, pero también para el resto de los países del istmo centroamericano, principalmente El Salvador y Nicaragua. La ventaja que ofrece Puerto Cortés para el comercio marítimo en el litoral Atlántico de Honduras, se debe en parte a la enorme diversidad de empresas operadoras de carga con operaciones en dicho puerto; lo cual ha desembocado en el progresivo avance en tecnología y procedimientos cada vez más eficientes en el manejo de las cargas.

El mercado de transporte marítimo de carga en Honduras, dispone de algunas de las modalidades más utilizadas para el mercado internacional, entre las que se encuentran los portacontenedores (usadas para cargas contenerizadas), el sistema LO-LO también conocida como carga por elevación (utilizados generalmente para transporte de vehículos) y convencionales refrigerados (generalmente utilizados para carga de bananos y otras frutas). Otra modalidad de carga muy utilizada es la de graneleros líquidos, la cual es primordialmente para la importación de los diferentes derivados del petróleo que se utilizan para el consumo doméstico. Los graneleros sólidos, cargueros convencionales, y porta furgones son otros barcos que conforman el movimiento de carga según su función en el país.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

A. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El principal puerto del país y uno de los más importantes de la región –como ya se mencionó-, Puerto Cortés, es el de mayor tráfico entre los puertos hondureños y uno de los mayores a nivel centroamericano en el litoral Atlántico. Su ubicación constituye por su naturaleza el centro de transporte y comercio en Honduras, ubicado a 40 minutos de la carretera a la ciudad industrial San Pedro Sula (a 56 kilómetros de distancia de Puerto Cortés) y a 2 horas con la frontera de Guatemala, hacia Puerto Barrios (localizada a 98 kilómetros de distancia de Puerto Cortés) y Santo Tomás de Castilla. Es una terminal multipropósito con operaciones de gráneles líquidos y sólidos, contenedores, carga general y cabotaje. Cuenta con seis muelles con una longitud total de 1,157 metros de atracaderos que admiten buques entre 10.5 metros y 11.5 metros de calado, zonas de almacenamiento cerradas (bodegas) de 18 mil metros cuadrados y zonas de almacenamiento abiertas o al aire libre (patios) para todo tipo de mercaderías con un total de 296 mil metros cuadrados propios (de los cuales 106 mil metros cuadrados son considerados de reserva) y 85 mil metros cuadrados de patios arrendados. También hay instalaciones para almacenaje de rastras y furgones (83 mil metros cuadrados), contenedores (75 mil metros cuadrados), mercaderías (32 mil metros cuadrados), vehículos (500 unidades), y un área de bodegas (13 mil metros cuadrados). El sector de operaciones cuenta con dos grandes áreas: una de carga convencional bajo la responsabilidad del Departamento de Operaciones y otra de carga contenerizada operada por la Terminal de Contenedores. Hay cuatro carriles de vías férreas y furgones que manejan carga refrigerada. La terminal de líquidos atiende barcos con melaza, combustible y químicos para la industria nacional. Cuenta con un almacén frigorífico con un área total de 4,100 metros cuadrados y servicios como el mantenimiento de productos refrigerados y congelados, con una capacidad de congelar productos en menos de 12 horas.

En 2005, Puerto Cortés fue el primer puerto en Centro América en ser considerado para implementar un mecanismo de control mediante el uso de Rayos Gamma para escanear los contenedores de la presencia de radiación nuclear y materiales radiológicos con destino a EE.UU., bajo la Iniciativa de Seguridad de los Contenedores (Container Security Initiative en Inglés) firmado por ambos Gobiernos. El servicio lo brinda una empresa privada hondureña, Camiones y Motores, S.A. (CAMOSA). En virtud del acuerdo, en el 2005 también se abrió una Oficina de Aduanas de EE.UU. en Puerto Cortés, que busca facilitar aún más el ingreso de las exportaciones hondureñas a ese país.

Existe un proyecto de expansión y modernización de Puerto Cortés con apoyo financiero solicitado por el Gobierno de Honduras al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde se incluye un plan de dragado de la dársena y atracaderos; y el relleno con el depósito del material dragado de parte de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) para crear los espacios donde se instalarán las futuras terminales de Contenedores y de Gráneles Sólidos Orgánicos. Para la Terminal de Contenedores, el proyecto incluye su equipamiento completo con 4 grúas pórtico (post panamax) y la maquinaria de patio auxiliar que consta de 18 carretillas de pórtico. Por otra parte, la modernización del muelle de gráneles sólidos (denominado muelle tres) se ejecutará a partir de 2012 a través de un fideicomiso que será manejado por la Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA) y la ENP a través del Banco Atlántida que actuará como fiduciario. Esta obra reviste una importancia mayúscula para elevar la competitividad de Puerto

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Cortés, pues con ello se pretende incrementar la cantidad de toneladas que se pueden descargar por hora a niveles comparables con los puertos de los países vecinos, reduciendo así el tiempo de espera de los barcos que traen trigo, maíz, arroz y fertilizantes al país, evitando los onerosos cargos por demoras. Como parte de la infraestructura también se construirán silos de almacenamiento de cereales y granos.

Al tener el principal flujo del movimiento de carga marítima en Honduras en el litoral Atlántico, sumado a las condiciones de infraestructura, naturales y geográficas de Puerto Cortés hacen de éste un punto estratégico y fundamental para el comercio regional externo, principalmente hacia mercados como los Estados Unidos de América, Europa, El Caribe y Suramérica. De hecho, Puerto Cortés ocupa la posición 36 en términos de volumen entre todos los puertos marítimos del mundo que destinan carga contenerizada a los Estados Unidos de América.

Sin embargo, se avecina una competencia mayor para Puerto Cortés producto de la ampliación del Canal de Panamá, la modernización del puerto multipropósito de Santo Tomás de Castilla de Guatemala que está a apenas 40 horas de navegación de Miami, Florida (EE.UU.) y que con las mejoras, en el corto plazo, contará con 6 atracaderos de contenedores que aumentarán la capacidad del muelle a cerca de 1.2 millones de TEUs anuales, pudiendo atender con esta nueva infraestructura y el equipamiento suplementario 2 buques panamax o un buque panamax y 2 buques feeder, además de tener contemplada una nueva terminal para cruceros; y la construcción de un nuevo muelle de 1.5 kilómetros de longitud con una profundidad de 16 metros en el puerto de Moín en Costa Rica que le va a permitir a ese puerto atender a 3 barcos con capacidad de 10 mil contenedores a la vez, de una capacidad actual de 4 barcos con una capacidad no mayor de 2 mil contenedores cada uno; mientras que de acuerdo al Plan Maestro costarricense, el puerto de Limón se especializaría en el manejo de cruceros. Estos puertos costarricenses se encuentran entre sí a 7 kilómetros de distancia por tierra y a 7 millas náuticas por mar, por lo que se les conoce normalmente como el complejo portuario de dos terminales Limón y Moín (Limón-Moín en corto) en los datos estadísticos, que señalan que por estos puertos se mueve el 80% de la producción nacional y de las importaciones de Costa Rica.

Puerto Castilla está situado en la Costa Atlántica específicamente en la Bahía de Trujillo. En su muelle de concreto de 225 metros de longitud y 38 metros de ancho y profundidades mayores a los 30 metros, puede atracar un buque grande o dos medianos. Dispone de 6 tanques de almacenamiento de 42 mil galones de capacidad para gasolina y aceite de palma africana y 2 bodegas con laterales abiertos de 3 mil m² cada una. Sus principales servicios son: derecho de puerto, pilotaje, atraque y desatraque, anclaje, carga y descarga, agua, energía eléctrica y combustible. Atiende buques portacontenedores, cargueros convencionales y graneleros. La compañía bananera DOLE es la principal usuaria del puerto con 3 buques al mes.

En la ciudad de La Ceiba se encuentra otro puerto del país, el tercero en importancia en Honduras. Esta ciudad puerto es la sede de las oficinas de la Standard Fruit Company de Honduras, productora de frutas de exportación, entre ellas la piña.

El puerto de San Lorenzo está localizado en la Costa Sur del país (Océano Pacífico), situado en el Golfo de Fonseca específicamente en la Bahía llamada Boca de Henecán.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Atiende naves de carga general, madereros y graneleros. Principalmente maneja los contenedores pero también puede manejar productos limpios, combustible, importaciones de Gas Licuado de Petróleo/Gas Natural Licuado, y la carga general. Presta servicios de pilotaje, carga y descarga, atraque y/o desatraque, agua, energía eléctrica, almacenaje y equipo contra incendio. Está dotado de un muelle de concreto de 300 metros de longitud en forma de "T" de 40 y 25 metros de ancho. Su profundidad es de 9 metros en mareas media, con un puente de acceso de 160 metros de largo y 15 metros de ancho. Cuenta, además, con dos dolphin de atraque a cada costado del muelle, pudiendo atracar 3 buques. El puerto dispone de 4 bodegas para un total de almacenaje de 8,500 metros cuadrados y un tanque para melaza con capacidad de 1.06 millones de galones. Las áreas descubiertas ascienden a 46 mil metros cuadrados para almacenar maquinarias y equipos. Se cuenta con equipo de grúas cabezales y montacargas.

B. AUTORIDAD PORTUARIA

Desde su creación mediante Decreto No. 40 del 14 de octubre de 1965, la Empresa Nacional Portuaria (ENP) es el ente descentralizado del Gobierno de Honduras encargado de operar los puertos marítimos descritos anteriormente. Entre los servicios diferenciados que presta están:

- Recepción, anclaje, atraque, desatraque, salida y remolque de las naves.
- Carga, descarga y trasbordo de carga de las naves.
- Acarreo, estiba y almacenaje de la carga.
- Desplazamiento mecánico y movimiento de la carga.
- Ayudas a la navegación y balizamiento.
- Control, custodia y vigilancia.

La ENP establece una serie de tarifas que rigen los derechos y servicios a los buques, los cuales están especificados en el Régimen Tarifario que incluyen:

- Derecho de Puerto (derecho que se cobra en cada puerto por el uso de las ayudas a la navegación, aguas jurisdiccionales naturales o artificiales y canales de acceso).
- Practicaje (se cobra por el servicio de asesoría del práctico al capitán del buque- obligatorio en las maniobras de atraque y desatraque por seguridad).
- Remolcaje (se cobra por el servicio que se presta al buque por la asistencia del remolcador- obligatorio en las maniobras de atraque y desatraque).
- Estadía (se cobra por el tiempo de permanencia del buque atracado o amarrado al muelle o a cualquier otro sitio de atraque, o abarloado a otro buque).
- Anclaje (derecho que se cobra al buque por permanecer anclado en el área de fondeo desde su arribo al zarpe).
- Cargo a Buques con Petróleo y sus Derivados (cobro único).
- Suministro de Agua (este cobro incluye las operaciones de conexión y desconexión de las mangueras).
- Traslado Directo (facilidad permitida con ese fin, sin que los buques toquen o hagan uso del muelle).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

El cuadro a continuación detalla los cargos tarifarios que se aplican por los conceptos incluidos en los derechos y servicios a los buques.

Derechos y Servicios a los Buques	
Concepto	Cargos Tarifarios (US \$)
<u>DERECHO DE PUERTO</u>	
Todos los Buques (Excepto los de Pasajeros) Hasta 8,000 Tonelaje Registro Bruto (TRB) 0.20/TRB De 8,001 TRB en adelante 0.15/TRB Buques para Pasajeros 0.10/TRB	
<u>PRACTICAJE</u>	
Obligatorio Cargo Mínimo 150.00/Maniobra Hasta 8,000 TRB 0.6/TRB/Maniobra De 8,001 TRB en adelante 0.5/TRB/Maniobra Cargo Máximo 800.00/Maniobra Opcional 0.12/Hora o Fracción	
<u>REMOLCAJE</u>	
Obligatorio Cargo Mínimo 400.00/Maniobra Hasta 8,000 TRB 0.16/TRB/Maniobra De 8,001 TRB en adelante 0.14/TRB/Maniobra Cargo Máximo 2,300.00/Maniobra Opcional 0.35/TRB/Hora o Fracción	
<u>ESTADÍA</u>	
De 0:00 a 6:00 Horas 0.60 M Eslora/Hora De 6:01 a 12:00 Horas 0.85 M Eslora/Hora De 12:01 Horas en adelante 1.10 M Eslora/Hora	
<u>ANCLAJE</u>	0.01/TRB/Día o Fracción
<u>CARGO A BUQUES CON PETRÓLEO O SUS DERIVADOS</u>	
Hasta 150,000 Metros Cúbicos 1.90/Metro Cúbico o Fracción De 150,001 a 300,000 Metros Cúbicos 1.35/Metro Cúbico o Fracción De 300,001 Metros Cúbicos en adelante 1.00/Metro Cúbico o Fracción	
<u>SUMINISTRO DE AGUA</u>	8.00/Metro cúbico
<u>TRANSBORDO DIRECTO</u>	2.00/TM/Metro Cúbico o Fracción

Fuente: Régimen Tarifario de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

Por otro lado, en el mismo Régimen Tarifario de la ENP se establece una serie de tarifas que rigen los derechos y servicios a las mercancías que se describen así:

- Muellaje (derecho aplicado a la mercancía por el paso sobre o bajo del muelle u otras áreas asignadas por el puerto para su carga o descarga).
- Transferencia (se cobra por el servicio de traslado de la mercancía desde el punto de descarga al costado del buque hasta el área de segregación en el almacén o patio de almacenaje o viceversa).
- Recepción y Despacho (se cobra por el servicio que se presta para recibir, verificar y ubicar la mercancía en su sitio de reposo en el almacén o patio, y entregarla al medio de transporte terrestre o viceversa).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

- Almacenaje (se cobra por el servicio de permanencia de la mercancía en las bodegas, cobertizos, aleros y patios; a partir de la finalización del tiempo libre).
- Entrega Directa (facilidad permitida para que el naviero o dueño de la mercancía pueda descargarla directamente al medio de transporte terrestre estacionado al costado del buque o al sitio de depósito privado fuera o dentro del recinto portuario, o viceversa).

El cuadro a continuación detalla los cargos tarifarios que se aplican por los conceptos incluidos en los derechos y servicios a las mercancías.

Derechos y Servicios a las Mercancías	
Concepto	Cargos Tarifarios (Lempiras)
<u>MUELLEAJE</u>	
• Descarga	
Automóvil	150.00/Unidad
Otra Mercancía	12.00/Tonelada Métrica o Fracción
• Carga	6.00/Tonelada Métrica o Fracción
<u>TRANSFERENCIA</u>	
• Automóvil	300.00/Unidad
• Otra Mercancía	50.00/Tonelada Métrica o Fracción
<u>RECEPCIÓN Y DESPACHO</u>	
• Automóvil	500.00/Unidad
• Otra Mercancía	50.00/Tonelada Métrica o Fracción
<u>ALMACENAJE</u>	
• Automóvil	
Primeros 10 días	30.00/Unidad/Día o Fracción
Siguientes 10 días	60.00/Unidad/Día o Fracción
De 21 días en adelante	100.00/Unidad/Día o Fracción
• Otra Mercancía	
a. En Bodega	
Primeros 10 días	5.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
Siguientes 10 días	8.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
De 21 días en adelante	15.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
b. En Patio	
Primeros 10 días	4.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
Siguientes 10 días	7.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
De 21 días en adelante	15.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
• Mercancía de Subasta	40.00/Tonelada Métrica/Día o Fracción
<u>ENTREGA DIRECTA</u>	
• Granel Sólido	14.00/Tonelada Métrica o Fracción
• Granel Líquido	10.00/Tonelada Métrica o Fracción
• Automóvil	300.00/Unidad
• Otra Mercancía	20.00/Tonelada Métrica o Fracción

Fuente: Régimen Tarifario de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

En cuanto a las tarifas que rigen los derechos y servicios a los módulos de transporte, el Régimen Tarifario de la ENP establece los siguientes:

- Carga o Descarga (se cobra por el servicio de manipulación de módulos de transporte a bordo del buque hasta el costado de éste en el muelle o al medio de transporte o viceversa).
- Transferencia (se cobra por el servicio de traslado de los módulos de transporte desde el punto de descarga al costado del buque, hasta colocarlo en el sitio de reposo o almacenamiento, o viceversa).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

- Recepción o Despacho (se cobra por el servicio de entrega del módulo de transporte de su sitio de reposo y/o al medio de transporte terrestre o viceversa).
- Movimientos Internos (se cobra por el servicio solicitado por el cliente de movilización de los módulos de transporte dentro del recinto portuario).
- Almacenaje (se cobra por el servicio de permanencia de los módulos de transporte y su contenido en las áreas establecidas; a partir de la finalización del tiempo libre).
- Suministro de Energía Eléctrica (se cobra por el servicio de suministro de fluido eléctrico a los módulos de transporte refrigerados).

El cuadro a continuación detalla los cargos tarifarios que se aplican por los conceptos incluidos en los derechos y servicios a los módulos de transporte.

Derechos y Servicios a los Módulos de Transporte	
Concepto	Cargos Tarifarios (US \$)
<u>CARGA O DESCARGA</u>	
• Con Equipo de la Empresa Nacional Portuaria Lift-On/Lift-Off (Lo-Lo) Roll-On/Roll-Off (Ro-Ro) • Con Equipo del Cliente Lift-On/Lift-Off (Lo-Lo) Roll-On/Roll-Off (Ro-Ro)	52.00/Movimiento 21.00/Movimiento 18.00/Movimiento 11.00/Movimiento
<u>TRANSFERENCIA</u>	
• A Predio de la Empresa Nacional Portuaria • A Predio Arrendado Con Cabezal de la Empresa Nacional Portuaria Con Cabezal del Cliente	47.00/Movimiento 30.00/Movimiento 15.00/Movimiento
<u>RECEPCIÓN O DESPACHO</u>	
• En Predio de la Empresa Nacional Portuaria Lift-On/Lift-Off (Lo-Lo) Roll-On/Roll-Off (Ro-Ro) • En Predio Arrendado	16.00/Movimiento 9.00/Movimiento 6.00/Movimiento
<u>MOVIMIENTOS INTERNOS</u>	
• Con Equipo de la Empresa Nacional Portuaria Portacontenedor y cabezal Portacontenedor Cabezal • Todo Equipo del Cliente	36.00/Movimiento 21.00/Movimiento 16.00/Movimiento 11.00/Movimiento
<u>ALMACENAJE</u>	
• Sobre Piso De 1 a 5 días De 6 días en adelante • Sobre Ruedas De 1 a 5 días De 6 días en adelante	10.00/TEU/Día o Fracción 15.00/TEU/Día o Fracción 15.00/TEU/Día o Fracción 20.00/TEU/Día o Fracción
<u>SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA</u>	3.00/Hora o Fracción

Fuente: Régimen Tarifario de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

El Régimen Tarifario de la ENP también contiene tarifas que rigen los derechos y servicios a las actividades de cabotaje relacionados con los buques, las mercancías, y los módulos de transporte; los cuales se detallan en el cuadro a continuación.

Derechos y Servicios al Cabotaje	
Concepto	Cargos Tarifarios (Lempiras)
<u>ESTADÍA</u> Hasta 12:00 Horas De 12:01 a 24:00 Horas De 24:01 Horas en adelante	2.50/M Eslora/Hora 3.50/M Eslora/Hora 5:00/M Eslora/Hora
<u>DERECHO DE PASO</u>	200.00/Viaje
<u>SUMINISTRO DE AGUA</u>	50.00/Metro Cúbico
<u>MUELLEJE</u> • Automóvil • Otra Mercancía	100.00/Unidad 5.00/Tonelada Métrica o Fracción
<u>SERVICIOS A LOS MÓDULOS DE TRANSPORTE</u>	El tráfico de cabotaje pagará el 50% de las tarifas establecidas en el cuadro de derechos y servicios a los módulos de transporte.

Fuente: Régimen Tarifario de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

Finalmente están las tarifas que rigen los servicios complementarios y misceláneos que se prestan como ser:

- Alquiler de Equipo (servicio que consiste en el arrendamiento de maquinaria y equipo propiedad de la ENP, para realizar operaciones dentro del recinto portuario o a bordo del buque, el cual incluye combustible, lubricantes y operador del equipo).
- Alquiler de la Grúa de Pórtico (servicio especial que puede prestar la ENP, para operaciones de carga y descarga de bultos pesados y voluminosos).
- Servicio de Báscula (servicio que consiste en el pesaje de las unidades de transporte o módulos de transporte).
- Licencia (derecho que se cobra a los que se dedican a la explotación de estos servicios).

El cuadro a continuación detalla los cargos tarifarios que se aplican por los conceptos incluidos en los derechos y servicios misceláneos del Régimen Tarifario de la ENP.

Derechos y Servicios Misceláneos	
Concepto	Cargos Tarifarios (Lempiras)
<u>ALQUILER DE EQUIPO</u> • Levantacarga Hasta 6,000 Libras De 8,000 Libras De 15,000 Libras • Grúa hasta 55,000 Libras • Grúa de 55,001 a 100,000 Libras • Grúa de 100,001 Libras en adelante	135.00/Media Hora o Fracción 150.00/Media Hora o Fracción 300.00/Media Hora o Fracción 500.00/Media Hora o Fracción 1,000.00/Media Hora o Fracción 1,250/Media Hora o Fracción

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

<u>ALQUILER GRÚA DE PÓRTICO</u>	US\$/Media Hora o Fracción
<u>SERVICIO DE BÁSCULA</u>	100.00/Pesaje
<u>SERVICIO SIN TARIFA ESPECÍFICA</u>	Comprende aquellos servicios que no tienen tarifa específica en el Régimen Tarifario y que la ENP considere conveniente prestar, previa solicitud del cliente. Los valores a cobrar los determinará la ENP de acuerdo a la mano de obra empleada y materiales y suministros utilizados. Si participa equipo de la ENP se cobrará conforme a la tarifa establecida aquí para el alquiler de equipo.
<u>LICENCIA DE OPERACIÓN</u> • Estiba - A bordo - En tierra • Manejo de Basura	15,000/Año 7,500/Año 10,000/Año

Fuente: Régimen Tarifario de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

El conjunto de las tarifas del Régimen Tarifario se podrían denominar como los costos portuarios que se cargan a los buques, a las mercancías, a los módulos de transporte, a las actividades de cabotaje relacionadas a las anteriores, y también por los servicios complementarios o misceláneos que se puedan presentar.

Entre las atribuciones más importantes de la ENP se pueden mencionar las siguientes:

- Estudiar las necesidades y planificar las obras e instalaciones portuarias.
- Construir, administrar y utilizar las obras e instalaciones portuarias a su cargo.

C. MARCO LEGAL

Previo al análisis de la legislación vigente en el marco de los servicios de transporte marítimo de carga, resulta imprescindible recordar la existencia de las conferencias marítimas como entidades gremiales que agrupan líneas navieras que prestan servicios regulares de transporte marítimo internacional de carga y que cubren distintos tráficos en una o varias rutas en determinados límites geográficos.

Las operaciones de la conferencia son reguladas por la Convención del Código de Conducta de Conferencias Marítimas, adoptado bajo el liderazgo de la UNCTAD el 6 de abril de 1974 y ratificado por Honduras mediante Decreto No. 619 del mes de abril de 1978 y en virtud del cual el país se adhiere al sistema internacional de regulación de este tipo de mercado.

El Código de Conducta de Conferencias Marítimas de la UNCTAD establece en su articulado entre otros lo siguiente:

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

2. **El ámbito de aplicación.-** El cual está referido al tráfico marítimo internacional conferenciado.
3. **Participación en el tráfico.-** Toda compañía naviera admitida en una conferencia tendrá derechos de salida y de carga en los tráficos cubiertos por esa conferencia. Cuando la conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico, todas las compañías miembros de la conferencia que sirva el tráfico cubierto por el acuerdo tendrán derecho a participar en el acuerdo correspondiente a ese tráfico.
4. **Acuerdos de lealtad.-** Las compañías navieras miembros de una conferencia tendrán derecho a establecer y mantener con los usuarios acuerdos de lealtad, cuya forma y estipulaciones serán objeto de consulta entre la conferencia y las organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios. Esos acuerdos de lealtad contendrán garantías que estipulen expresamente los derechos de los usuarios y de los miembros de la conferencia. Tales acuerdos se basarán en el sistema contractual o en cualquier otro sistema que sea también lícito.

Cualesquiera que sean los acuerdos de lealtad concertados, el flete aplicable a los usuarios leales se determinará dentro de un límite máximo y un límite mínimo de porcentaje del flete aplicable a otros usuarios. Cuando una modificación de la diferencia entre los dos fletes provoque un aumento de los fletes cobrados a los usuarios, la modificación sólo podrá aplicarse previa notificación hecha a esos usuarios con 150 días de antelación o según las prácticas regionales y/o los acuerdos. Las controversias relacionadas con una modificación de la diferencia se resolverán conforme a lo estipulado en el acuerdo de lealtad.
5. **Criterios para la determinación de los fletes.-** Al adoptar una decisión sobre todas las cuestiones relacionadas con la política de fletes a que se hace referencia en el presente Código, se tendrán en cuenta, a menos que se disponga otra cosa, las siguientes consideraciones:
 - a. Los fletes se fijarán al nivel más bajo que sea posible desde el punto de vista comercial y permitirán que los navieros obtengan un beneficio razonable;
 - b. Los gastos de explotación de las conferencias se evaluarán, por lo general, en forma integrada para el viaje completo de ida y vuelta de los buques. Cuando sea pertinente, el viaje de ida y el de vuelta se considerarán por separado. Al determinar los fletes se tendrán en cuenta, entre otros factores, la naturaleza de las cargas, la relación entre el peso y el volumen de las cargas, así como el valor de las cargas;
 - c. Al fijar los fletes de promoción y/o los fletes especiales aplicables a determinados productos, se tendrán en cuenta las condiciones que rigen el comercio de tales productos de los países a que prestan servicios las conferencias en particular de los países en desarrollo y de los países sin litoral.
6. **Tarifas de las conferencias y clasificación de las tarifas.-** Las tarifas de las conferencias no establecerán diferencias injustas entre usuarios en situación análoga. Las compañías navieras miembros de una conferencia respetarán estrictamente los fletes, reglas y condiciones indicados en las tarifas y demás documentos publicados

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

por la conferencia que gocen de validez, así como cualesquiera acuerdos especiales que estén permitidos conforme al presente Código.

Las tarifas de las conferencias deben elaborarse con sencillez y claridad, de modo que contengan el menor número posible de clases o categorías, según las exigencias particulares del tráfico, y que especifiquen un flete para cada producto y, cuando convenga, para cada clase o categoría. A fin de facilitar la compilación y análisis estadísticos, deben también indicar, siempre que sea posible, el número correspondiente de la partida de la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional de la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas o de cualquier otra nomenclatura que se adopte internacionalmente. La clasificación de los productos en las tarifas debe prepararse, cuando sea factible, en colaboración con las organizaciones de usuarios y otras organizaciones nacionales e internacionales interesadas.

Análogamente la **Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional** creada mediante Decreto No. 167-94 establece entre otros aspectos los siguientes:

La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y de tráfico internacional.

- **Navegación Interior** es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores hondureñas.
- **Navegación de Cabotaje** es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados dentro del territorio nacional.
- **Navegación Exterior** es la que se efectúa entre puertos o puntos del territorio nacional y zonas sujetas a la soberanía de un tercer Estado.
- **Navegación de Tráfico Internacional** es la que habitualmente se efectúa por buques nacionales en aguas jurisdiccionales de terceros países.

La navegación en función de sus condiciones de prestación de servicios, se clasificará en regular y no regular.

- **Navegación regular** es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.
- **Navegación no regular** es la que no cumple los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

El Artículo 40 de la Ley establece que, la navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes hondureños. Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes hondureños o no se encuentren disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar que buques mercantes extranjeros en particular de nacionalidad centroamericana, puedan prestar servicios de cabotaje en Honduras.

El reglamento de dicha Ley establece entre otros aspectos los siguientes:

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Definiciones

- **Armador o Empresa Naviera:** La persona física o jurídica que poseyendo buques mercantes propios o ajenos, los dedica a su explotación bajo cualquier modalidad contractual, aun cuando ello no constituya su actividad económica principal.
- **Conferencia Marítima o Conferencia de Fletes:** Un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan tráfico marítimo regular o de cabotaje exterior o extra nacional en una o varias rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta al tráfico.
- **Consortios Marítimos:** Un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan tráfico marítimo regular de cabotaje exterior o extra nacional y que han concertado un acuerdo cualquiera que sea su naturaleza. La finalidad del acuerdo es establecer una cooperación en la presentación conjunta de servicios de tráfico marítimo regular con objeto de racionalizar sus operaciones mediante acuerdos técnicos de funcionamiento o comerciales, excepto la fijación de precios.

Reservas

Artículo 5. El tráfico marítimo interior queda reservado a buques mercantes de pabellón nacional explotados por empresas navieras nacionales, que cumplan con todas las medidas de seguridad de la navegación y protección del medio marino que determine la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 6. El tráfico marítimo de cabotaje queda reservado a buques mercantes de pabellón nacional explotados por empresas navieras nacionales y protección del medio marino que determine la Dirección General de la Marina Mercante.

En aquellas circunstancias excepcionales en que las compañías navieras nacionales que efectúen tráfico regular exterior no tengan de otra manera la oportunidad efectiva de participar en el tráfico, la Dirección General de la Marina Mercante propondrá al Poder Ejecutivo la celebración de convenios bilaterales con cláusulas de reparto de carga.

Quedan exceptuados de lo previsto en el párrafo anterior aquellos tráficos sometidos al régimen de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Bajo condición de reciprocidad, las cuotas reservadas a las compañías navieras nacionales en los acuerdos de reparto de carga, quedaran abiertas de un modo justo libre y no discriminatorio a las compañías navieras nacionales de los demás países de la región centroamericana.

Conferencias

Artículo 43. El tráfico marítimo regular será prestado por empresas navieras que actúen independientemente o bien en régimen de conferencia o de consorcio.

El tráfico en régimen de conferencias y consorcios se realizará de acuerdo con lo previsto en el presente Reglamento en la legislación común reguladora de la competencia, o bien en los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por Honduras.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Artículo 44. Las conferencias y los consorcios deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar que sus navieras miembros proporcionen servicios de tráfico regular adecuado y eficiente con la frecuencia requerida en las rutas que sirven y organizarán tales servicios de modo que se evite la consecuencia y el distanciamiento de las salidas.

Las conferencias, consorcios y demás partes que con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento tengan derecho a participar en las consultas en que la misma se establecen, incluyendo la Dirección General de la Marina Mercante, deberán cooperar estrechamente para mantener en constante examen la demanda de espacio de carga, la adecuación idoneidad de los servicios y, en particular de racionalizarlo para aumentar su eficiencia y eficacia.

Artículo 45. Las conferencias y consorcios que sirvan el tráfico exterior deberán tener su oficina central en uno de los países a cuyo tráfico preste servicios y una sucursal en los otros países. Además estarán obligados a notificar a la Dirección General de la Marina Mercante y a los consejos de usuarios los datos identificadores de la sede de su oficina principal.

Artículo 46. Las conferencias y los consorcios deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz teniendo en cuenta los intereses de los usuarios. Las conferencias y consorcios estarán sometidas a la competencia de los servicios de tráfico regular en que actúen no integrados en ellos y, en su caso de los tráficos no regulares que operen en dichas rutas, sin que en ningún caso la actuación de las conferencias y consorcios pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios o pueda crear situaciones dominantes por parte de las navieras conferenciadas o contorcidas.

Artículo 47. Las conferencias marítimas y los consorcios cuyos buques hagan escalas en puertos nacionales para cargar y descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante cuando esta lo requiera, a través de las Capitanías de Puerto o en su sede central en Tegucigalpa, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan incluido los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos las tarifas y demás condiciones de transporte. La misma obligación pesará sobre las conferencias y consorcios en las que participan compañías navieras nacionales en el tráfico extra nacional.

Las conferencias y consorcios que sirven el tráfico exterior de Honduras están obligadas a presentar a la Dirección General de la Marina Mercante las medidas adoptadas en las relaciones con las reclamaciones que se presenten por prácticas abusivas o violatorias de los acuerdos de la conferencia. En dichos informes podrá omitirse la mención nominal de las partes interesadas.

Artículo 48. Las tarifas de fletes y demás servicios de las conferencias así como las condiciones y los reglamentos conexos para su aplicación y cualesquiera modificaciones de unas y otros serán facilitados a los usuarios a un precio razonable y estará en todo caso disponible para ser examinados por todos los interesados en las oficinas de las navieras conferenciadas y en las de sus agentes y consignatarios en el país.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Artículo 50. Cuando una conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico todas las compañías navieras nacionales que sean miembros de esa conferencia tendrán derecho a participar formando un grupo nacional. Corresponderá a la conferencia la determinación de los porcentajes de participación que han de corresponder a cada una de dichas compañías o en su caso al conjunto de ellas que formen un grupo nacional.

Artículo 51. Salvo que de común acuerdo se estipule otra cosa, la conferencia observará los siguientes principios en materia de distribución de tráfico.

- a) Cuando la conferencia atienda el tráfico exterior, el derecho de participación en los fletes y en el volumen de comercio generado en dicho tráfico será compartido a partes iguales entre compañías navieras nacionales de Honduras y las compañías navieras nacionales del país del otro extremo del tráfico.
- b) Cuando existan compañías navieras de terceros países tendrán derecho a adquirir una participación importante en torno al veinte por ciento en los fletes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta.

Artículo 52. Si en una conferencia no existe ningún acuerdo sobre la distribución del tráfico las compañías navieras nacionales o el grupo nacional formado por ellas podrá exigir que se establezca acuerdos de distribución del tráfico entre los países atendidos por la conferencia, una copia de dicha solicitud deberá ser enviada a la Dirección General de la Marina Mercante.

D. PRINCIPALES LÍNEAS MARÍTIMAS CON PRESENCIA EN HONDURAS

Antes de la década de los noventa, en Honduras solo existían dos o tres líneas navieras en servicio. A partir del año 2000, con el boom de las líneas navieras, en el mercado hondureño de transporte marítimo de carga, participan la mayor parte de líneas marítimas con mayor presencia a nivel mundial. En la actualidad se pueden identificar al menos 14 líneas marítimas que tienen un representante o una o más agencias navieras nacionales para sus operaciones en el país. Los casos de líneas marítimas con más de una agencia naviera según el Departamento de Estadística de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) son: 1) CMA CGM Group que además de la agencia naviera Representaciones Mares Comerciales (REMARCO) también opera con Agencia Naviera Europea (ANAVE), TRANSCOMA, Agencia Hermanos Villafranca y Operadores Navieros, S.A. (ONASA), 2) Evergreen Line que además de Universal Shipping utiliza los servicios de la agencia naviera Compañía Nacional de Representaciones, S.A. (COIRSA), y 3) Hamburg Süd Group que además de su propia agencia en Honduras trabaja con la Agencia Naviera Europea (ANAVE) y la de los Hermanos Villafranca. Cabe destacar que algunas de las líneas marítimas (Maersk, APL, Hamburg Süd Group, Seaboard, Crowley) tienen su propio representante naviero y más aun algunas poseen agencias de servicio aduanero, lo que demuestra algún grado de integración vertical en el mercado de servicios de transporte marítimo de carga.

Asimismo, se puede mencionar algún nivel de especialización de las líneas navieras por el tipo de carga que tradicionalmente han manejado en Honduras, ya que en la lista de la tabla además de la mayoría que maneja carga contenerizada se encuentran dos (K Line y NYK) que casi exclusivamente son carreros. Incluso podrían añadirse a la lista otras

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

líneas navieras que se concentran en el manejo de gráneles sólidos o líquidos, o carga general.

Algunas Líneas Marítimas y Sus Respectivas Agencias o Representantes Navieros en Honduras

	Línea Marítima	Agencia o Representante Naviero
1	Maerks Sealand	Maerks Sealand
2	CMA CGM Group	Representaciones Mares Comerciales, S.A. (REMARCO)
3	APL	APL Logistics de Honduras
4	Evergreen Line	Universal Shipping
5	Hapag Lloyd	Agencia Naviera Europea (ANAVE)
6	CSAV Group	Navieros Internacionales, S.A.
7	NYK	Servicios Portuarios S. A. (SEPOSA)
8	Hamburg Süd Group	Hamburg Süd Group de Honduras
9	Zim Line	Agencia Naviera Eurocaribe (ANECSA)
10	K Line	Servicios Portuarios S. A. (SEPOSA)
11	Seaboard Marine	Seaboard Marine de Honduras
12	Crowley	Crowley Latin America Services
13	DOLE Ocean Cargo Express	Agencia Marítima Global, S.A.
14	Great White Fleet.	Chiquita Logistic Services Honduras

Fuente: Elaboración propia con datos de Alphaliner y la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI).

Lo anterior no significa que no existan más líneas marítimas que presten el servicio hacia y desde Honduras, de hecho se pueden mencionar otras reconocidas entre las primeras 100 a nivel mundial tales como: CCNI y King Ocean Marine que transportaron carga contenerizada en el período 2008-2010. Pero en adición a las dos mencionadas, según información de la Empresa Nacional Portuaria (ENP), sólo en términos de la carga contenerizada desde y hacia Puerto Cortés se encuentran una gran diversidad de líneas navieras (identificadas como tal por la ENP) que presumiblemente operaron unas pocas como empresas de Línea Regular y la mayoría como empresas Outsider, a decir por los niveles de cobertura de los países originarios y/o destinatarios. A continuación se listan las 29 líneas navieras adicionales: Eurys Maritime, Agriex Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Chiquita International, American Gulf Shipping, Ocean Group, Solymar, King Ocean Liner, Caribbean Feeder Services (CFS), Seatrade Reefer, Clipper Elite, Orion Navigation, United Bulk Carrier, Clipper Falcon Shipping, Seatrade Groningen, Reederei Erwin Stra, Blue Gulf Shipping, Reederei Shipmansg, Transgas Shipping, EWL, Glencore Shipping, Streamlines BV, Tramarco Lines, Green Reefer, Central American Gulf, Inagua Shipping, Marítima del Golfo, Oceanic Maritime y Thompson Shipping.

Pero se hace necesario aclarar varios puntos importantes del período 2008 al 2010 analizado: 1) las líneas navieras Hamburg Süd Group, que apenas ingresó en el último trimestre del 2009, y Great White Fleet no registraron movimiento de carga contenerizada, y las cifras de Zim Line son insignificantes e inconstantes, lo que posiblemente motivó su retiro de Honduras (extremo que no se ha podido confirmar), 2) las líneas navieras Eurys Maritime y Dole Ocean, que figuran entre las 6 más importantes, manejan un mercado propio para la importación de los insumos y la exportación de las frutas producidas por la Tela Railroad Company y la Standard Fruit Company respectivamente, y 3) las líneas navieras más sobresalientes que manejaron entre el 90 y 95% de la carga contenerizada se resume en 6: Crowley Liner Service (CLS), Seaboard Marine, Dole Ocean, Maersk, Eurys Maritime y American President Line (APL); lo que implica que el resto de las líneas

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

navieras se repartieron entre un 5 y 10% de la carga contenerizada en el período analizado.

Ahora bien, de todas las líneas marítimas que mantuvieron operaciones en Honduras entre 2008 y 2010, vale la pena resaltar algunas características que las diferencian por su nivel de cobertura de los países por regiones del mundo (América del Norte, América del Sur, Centro América, El Caribe, Asia, Europa, África, Medio Oriente y Oceanía). Un primer grupo lo constituyen las líneas navieras de alcance global que son las que dan servicio a todas las regiones del mundo con relación a Honduras, como ser por su orden descendente del número de países cubiertos: Maersk (99), Mediterranean Shipping Company-MSK (92), CMA CGM Group (90), Hapag Lloyd (86), Caribbean Feeder Service-CFS (61) y CCNI (35). Un segundo grupo distintivo son aquellas líneas navieras con un alcance por regiones del mundo menor a las del primer grupo anterior por no cubrir Oceanía desde y hacia Honduras como ser por su orden descendente del número de países cubiertos: Compañía Sudamericana de Vapores-CSAV (59), Orion Navigation (29) y APL (28). Un tercer grupo consistente en aquellas líneas navieras con un alcance menor a las del segundo grupo por no cubrir adicionalmente la región de África desde o hacia Honduras, como ser por su orden descendente del número de países cubiertos: Evergreen Line (32), Clipper Falcon Shipping (21), Zim Line (16) y Resderei Shipmansg (13) y Reederei Erwin Stra (11). Un cuarto grupo de aquellas líneas navieras con una cobertura inferior por regiones de mundo a las del tercer grupo al excluir de sus servicios desde y hacia Honduras a los países del Medio Oriente como ser por su orden descendente del número de países atendidos: Seatrade Reefer (22) y Transgas Shipping (18) y aquellas líneas navieras que excluyeron de sus servicios a los países de Asia como ser: EWL (19) y Tramarco Line (6). Un quinto grupo que solamente la conforman las líneas navieras Dole Ocean y Chiquita International que la diferencian del cuarto grupo el no incluir la región del Asia y que además de operar en varios países del continente americano incluye algunos países del continente europeo. Un sexto grupo que está integrado por aquellas líneas navieras como Seaboard Marine (7) y Crowley (5) que concentran sus operaciones entre algunos países del istmo centroamericano, y de América del Norte y que se han posesionado de este mercado. Un séptimo grupo de líneas navieras con coberturas regionales (1 ó 2) y de países más reducidos como por ejemplo: Agriex Line (4), American Gulf Shipping y K-Line (3), Blue Gulf Shipping, King Ocean Liner y Solymar (2), y Clipper Elite, King Ocean Marine, Ocean Group y United Bulk Carrier (sólo EE.UU.). Y un octavo grupo con la característica de no haber cubierto la región de Norte América en su totalidad como ser: Glencore Shipping (17), Seatrade Groningen (7), Streamlines B.V. (6), Tramarco Line (6), Green Reefer (2 países, 1 Europa y 1 África), Central American Gulf (1 país en Europa), Inagua Shipping (1 país en El Caribe), Marítima del Golfo (1 país en El Caribe), Oceanic Matitime (1 país en El Caribe) y Thompson Shipping (1 país en El Caribe).

Por otro lado, según información provista por la Empresa Nacional Portuaria (ENP), un total de 22 agencias navieras manejaron en uno o varios años desde y hacia Puerto Cortés todo el movimiento de carga contenerizada en el período 2006 al 2010. Las 22 agencias navieras identificadas son: Agencia Naviera Europea (ANAVE), Tela Railroad Co., Guzmán, Terminales de Cortés, S.A. de C.V. (TERMISA), Impulsora Comercial, Crowley Liner Service, Standard Fruit Company, Representaciones Mares Comerciales, S.A. (REMARCO), Naviera Universal, TRANSCOMA, Marítima y Transportes de Honduras, S. A. de C. V. (MATRA), Aurora, Seaboard Marine de Honduras, Océano,

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

HONDUMAR, NAVYSA, Compañía Nacional de Representaciones, S.A. (COIRSA), Maersk de Honduras, Hamburgo, Operadores Navieros, Hermanos Villafranca y ECOTRANSPORT. Sin embargo, solo las 4 agencias navieras más importantes (Seaboard de Honduras, Crowley Liner Service, Maersk de Honduras, y Tela Railroad Company) manejaron en el período 2006-2010 entre el 71 y 74% de la carga contenerizada; o sea que las restantes 18 agencias navieras se repartieron entre un 26 y 29% de la carga contenerizada en el período. Pero de estas 18 agencias navieras su nivel de participación ha sido muy variable e irregular, como los casos de REMARCO y Hamburgo que no registraron operaciones en los años 2008 al 2010 ó los casos de Impulsora Comercial, Aurora, NAVYSA, y Hermanos Villafranca que no registraron movimiento para los años 2007 al 2010, o sea que para estos últimos 3 años (2008-2010) solo han trabajado las 4 agencias navieras más importantes descritas anteriormente y 12 de las 18 para un total de 16.

Tanto en el caso de las líneas como las agencias navieras se hace necesario aclarar que, los listados que anteceden no incluyen aquellas empresas que manejan exclusivamente gráneles sólidos, gráneles líquidos, carga general, Ro-Ro u otras cargas; ya que hay algún nivel de especialización por el tipo de carga. A manera de brindar algunos ejemplos que surgieron de consultas con el Departamento de Estadísticas de la Empresa Nacional Portuaria (ENP), las líneas navieras Stolt Nielsen y Stolt Tanker representadas por la agencia Guzmán y Co., sólo manejan granel líquido (i.e. químicos, melaza). Igualmente, la línea naviera Xiamen Ocean Shipping representada por la agencia naviera Marítima y Transportes de Honduras, S.A., C.V. (MATRA) sólo maneja derivados de petróleo. La línea naviera Glencore Shipping, además de manejar contenedores como podemos constatar en un párrafo anterior de esta sección, también tiene dentro de su flota barcos especializados en el manejo diferenciado de derivados de petróleo y de gráneles líquidos. Por su parte, la línea naviera Navigator Gas LLC representada por la agencia Aurora tiene la particularidad de manejar derivados de petróleo, aunque casi solo transporta gas LPG.

En cuanto a líneas navieras que manejan gráneles sólidos tenemos a Rea Maritime representada por la agencia Terminales de Cortés, S.A. de C.V. (TERMISA) y Cargill B.V. representada por la agencia NAVYSA. La línea naviera Cosco Guang Zhou se especializa en transportar carga general. Y la línea naviera United Bulk Carrier representada por la agencia Hamburgo, maneja además de la carga en contenedores (ver párrafo anterior de esta misma sección), carga general y gráneles sólidos.

El comportamiento estructural del mercado, ha mostrado una tendencia dinámica, con incorporaciones y reincorporaciones de nuevas líneas marítimas a las ya existentes. En efecto, algunas líneas marítimas han servido el tráfico marítimo por muchos años, como Dole o Crowley, y otras como Evergreen Line y Hamburg Süd Group han ingresado recientemente al mercado (2009) o la naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK) que se reincorporó en 2008 tras una ausencia de cuatro años. Por otro lado, se tiene información no confirmada que Zim Line se retiró recientemente del mercado hondureño.

A continuación se detallan algunas rutas de línea regular entre puertos del istmo centroamericano, Colombia y el mercado de Estados Unidos de América por ser este último el de mayor flujo e importancia económica para el país.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

La línea marítima Crowley sirve el mercado hondureño con 5 buques con una frecuencia semanal, lo que representa alrededor de 10,000 contenedores anuales. Una de sus rutas ofrece puntos de conexión en los puertos de: Santo Tomás de Castilla (Guatemala), La Habana (Cuba) y Everglades en la Florida (EE.UU.). Otra de sus rutas ofrece conexiones en el puerto de Gulfport en Mississippi (EE.UU.), el Puerto de Santo Tomás de Castilla (Guatemala) y Puerto Cortés (Honduras); las que a su vez transportan cargas a ciudades como San Salvador (El Salvador) y Managua (Nicaragua), vía terrestre.

Por su parte, la línea naviera DOLE Ocean tiene una cobertura en Honduras que comprende a Puerto Castilla y Puerto Cortés con capacidad de servicios de cargas a contenedor completo, refrigeradas o cargas secas. La ruta más usada que tiene conexión con el país es la que comprende el puerto de Gulfport en Mississippi (EE.UU.), Puerto Castilla (Honduras), y Puerto Barrios (Guatemala), o de forma paralela la exclusiva entre el puerto de Gulfport en Mississippi (EE.UU.) y Puerto Cortés (Honduras). Esta ruta simultanea actualmente hace el recorrido dos veces por semana. Entre las rutas de regularidad semanal esta la que comprende los puertos de Wilmington en Delaware (EE.UU.), Everglades en la Florida (EE.UU.), Santa María (Colombia), Limón (Costa Rica) y Castilla (Honduras) o la que está delimitada entre el puerto de Freeport en Texas (EE.UU.), Puerto Cortés (Honduras) y Puerto Barrios (Guatemala). Mediante esta línea naviera se accede desde Honduras también a un puñado de países de El Caribe y Europa.

La línea marítima Maerks Sealand ofrece servicios de carga seca y refrigerada con restricciones máximas de carga de 23 toneladas para los primeros y de 21 toneladas para los segundos. Una de las rutas usuales de esta naviera comprende en dirección norte la cual parte de Puerto Cortés (Honduras) a Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Houston, New Orleans y Mobile en los Estados de Texas, Louisiana y Alabama (EE.UU.) y Progreso (México) con servicio semanal. Otra de las rutas es el Atlántico Express, que viaja en dirección norte-sur partiendo de Mobile en Alabama a New Orleans en Louisiana, Houston en Texas (EE.UU.), Progreso (México), Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras), Manzanillo International Terminal (Panamá), Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en Colombia con servicio semanal. Al ser una línea marítima con cobertura global, transporta mercaderías desde y hacia Honduras de todas las regiones del mundo.

La línea naviera American President Line (APL) tiene servicios para Honduras desde hace 10 años en la ruta denominada Central American Express que comprende Miami, Florida (EE.UU.), Puerto Cortés (Honduras), Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios (Guatemala) para contenedores tanto secos y para cargas refrigeradas. Con esta línea naviera se puede acceder desde y hacia Honduras a casi todas las regiones del mundo, con excepción de Oceanía según información del período 2008-2010.

Evergreen Line de origen Taiwanés y con sede regional en Panamá, entró al mercado hondureño en Noviembre de 2009, y según proyecciones de los ejecutivos de la línea movilizará en un inicio 400 contenedores mensuales vía el litoral Pacífico, de los cuales por viaje transportaran un promedio de 120 contenedores, sirviendo a empresas de países como Nicaragua y El Salvador. Las únicas regiones del mundo no cubiertas por esta línea naviera desde y hacia Honduras son África y Oceanía, según información del período 2008-2010.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

La línea naviera Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) de origen Chileno parte de Cartagena (Colombia) al Puerto de Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) y retorna al puerto original como punto base para transportar las cargas a diferentes regiones como Asia, Norte América, El Caribe y el norte de Europa. Esta línea cuenta con servicio semanal. El único continente al que no llega esta línea naviera es Oceanía, ya sea con procedencia o destino Honduras según se desprende de información del período 2008-2010.

Por su parte la línea naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK), utiliza los dos litorales de Honduras en Puerto Cortés (Atlántico) y San Lorenzo (Pacífico). Ofrece servicios de contenedores y transporte de vehículos, a través de su agencia. El litoral Pacífico presenta la ruta MAREX NEO de Los Ángeles, California (EE.UU.) a Manzanillo (México), Puerto Quetzal (Guatemala), Acajutla (El Salvador), Corinto (Nicaragua), Puerto Caldera (Costa Rica), y de vuelta a Puerto Quetzal, Manzanillo y Los Ángeles.

La línea naviera K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha) que tiene su agente naviero en Servicios Portuarios S. A., (SEPOSA) ofrece transporte de autos a través de buques LO-LO provenientes de Japón con el servicio entre dicho país y Centro América, y el servicio Car Carrier/RoRo entre Estados Unidos de América y Centroamérica el cual parte de Puerto Cañaveral en la Florida (EE.UU.) a Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras), Limón (Costa Rica) y Manzanillo International Terminal (Panamá).

Seaboard Marine ofrece servicios de buques LO-LO y RO-RO dos veces por semana cada uno, partiendo de Miami, Florida (EE.UU.) a Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) y con conexiones intermodal a la ciudad de Managua (Nicaragua). La otra ruta parte con buques LO-LO del puerto de Houston, Texas (Jacintoport) a Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) con conexiones intermodales en las ciudades de San Salvador (El Salvador) y Managua (Nicaragua) respectivamente, para luego retornar al puerto de origen. Dispone de contenedores y furgones especializados para el transporte intermodal que van por tierra al igual que por mar además de acuerdos de intercambio con las principales empresas de transporte. Es posible embarcar cualquier tipo de mercancía de punto de origen a punto de destino o de puerta a puerta. La cobertura de esta línea naviera desde y hacia Honduras se extiende a otros países de Centro América (Costa Rica y Panamá) y Colombia.

Por otra parte, la línea naviera Great White Fleet ofrece servicios de carga de los puertos de Freeport, Texas y de Gulfport, Mississippi en EE.UU. a Puerto Barrios (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) y Puerto Limón (Costa Rica) una vez por semana cada uno. Al retorno se hace partiendo de Puerto Barrios (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) hacia Freeport, Texas o hacia Gulfport, Mississippi en los Estados Unidos de América. Adicionalmente sirve la ruta de Santa Marta (Colombia), Chiriquí Grande (Panamá), Turbo (Colombia), Limón (Costa Rica), Puerto Cortés (Honduras) y Santo Tomás de Castilla (Guatemala), desprendiendo rutas hacia puertos en Alemania, Suecia e Inglaterra.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

E. MODALIDADES DE CARGA

Las principales cargas que se movilizan están en correlación a las principales exportaciones e importaciones del país, por lo que la tendencia es similar y se aprecia claramente en la distribución porcentual de las cargas que se manipulan en el país. La carga contenerizada tuvo una manipulación en 2010 de 38.4%, siendo esta la modalidad más común para el transporte de mercancías (siguiendo la tendencia mundial) y es ampliamente utilizada en sectores como el textil.

La carga de granel líquido representa el 29% del total de la carga movilizada. Entre los principales productos de carga movilizada en granel líquido se encuentran: derivados del petróleo¹⁷, aceites de palma africana, melaza, glicerina, el cebo de res, alquilbenceno¹⁸, productos químicos y asfalto.

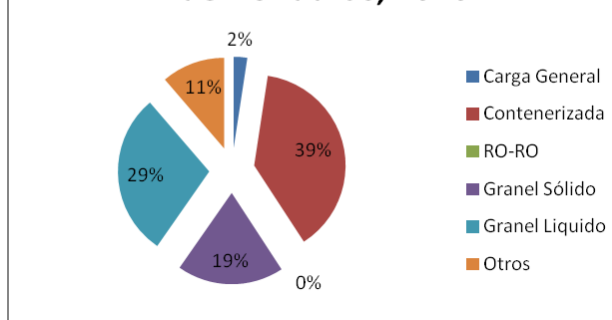
La carga de granel sólido, también conocida como carga seca a granel, representó un 18.9%, la que generalmente es utilizada para el transporte de granos (trigo, maíz y arroz) y alimentos secos para el consumo (para animales o humanos: alimento para ganado, harina, azúcar, semillas, entre otros). La carga especializada incluye principalmente bananos, puré de bananos, plátanos, café, carne, mariscos, madera, azúcar, cemento, piñas, melones, sandías y toronjas. Mientras que los productos de carga general que se movilizan en Honduras están: los textiles¹⁹, colofonia, plantas ornamentales, productos de hortalizas, tabaco, productos químicos, fertilizantes en sacos, maquinaria y equipo de transporte, hierro y acero, productos alimenticios, papel y cartón en bobinas y otras cargas.

Distribución Porcentual de la Carga por Tipo de Manipulación, 2010

Tipo de Carga	Porcentaje
Carga General	2.4
Contenerizada	38.4
RO-RO	0.0
Granel Sólido	18.9
Granel Liquido	29.0
Otros	11.3
Total	100.0

Fuente: Empresa Nacional Portuaria.

Carga Manipulada en Puertos de Honduras, 2010



Ahora bien, bajo la modalidad de buques de navegación libre o tramps, empresas como Granos del Norte, Molino Harinero Sula, Maseca, Bufinsa, Baprosa, El Cortijo, Fenosa, Fertica, Cenosa, Lafarge y Cargill Honduras utilizan este tipo de servicio para el transporte principalmente de: granos, cría de ganados, carbón y manejo de alimentos, lo cual les resulta particularmente conveniente según oscilen los cambios en la demanda y oferta de tales productos.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Al analizar el comportamiento de los barcos que se movilizan en los puertos del país, se observa que en el año 2010, Puerto Cortés representó el 78.9% de los barcos movilizados, de los cuales cerca de la mitad fueron buques portacontenedores. A nivel del istmo centroamericano, Puerto Cortés participó con el 9.7% del volumen de arribo de buques, sólo superado por Manzanillo International Terminal (MIT) de Panamá, Limón-Moín de Costa Rica y Panama Port Balboa (PPB) de Panamá.

Número de Barcos Según Función Realizada, 2009-2010

Tipo de Barco	Puerto Cortés		Tela		Ceiba		Puerto Castilla		San Lorenzo		Total Naves	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Carguero Convencional	37	44			46	62		10	4	5	87	121
Portafurgones	169	49									169	49
Granel Sólido	144	129							5	13	149	142
Graneleros Líquidos												
1. Gasero	40	19									40	19
2. Derivados de Petróleo	65	70	32	41					74	62	171	173
3. Otros	47	48					25	20	4	6	76	74
Madereros	4	3							4	4	8	7
Bananeros y Otros Fruteros												
1. Sistema Lo-Lo	258	254					113	112			371	366
2. Sistema Refrigerado	19	12					51	42			70	54
Portacontenedores	839	1019					2	8			841	1,027
Porta Vehículos	13	13							27	43	40	56
Remolcadores	1	2									1	2
Lastre	18	33			41	28	3				62	61
Pasajeros	3	10					1	1			4	11
Total General de Buques	1,657	1,705	32	41	87	90	195	193	118	133	2,089	2,162

Fuente: Empresa Nacional Portuaria.

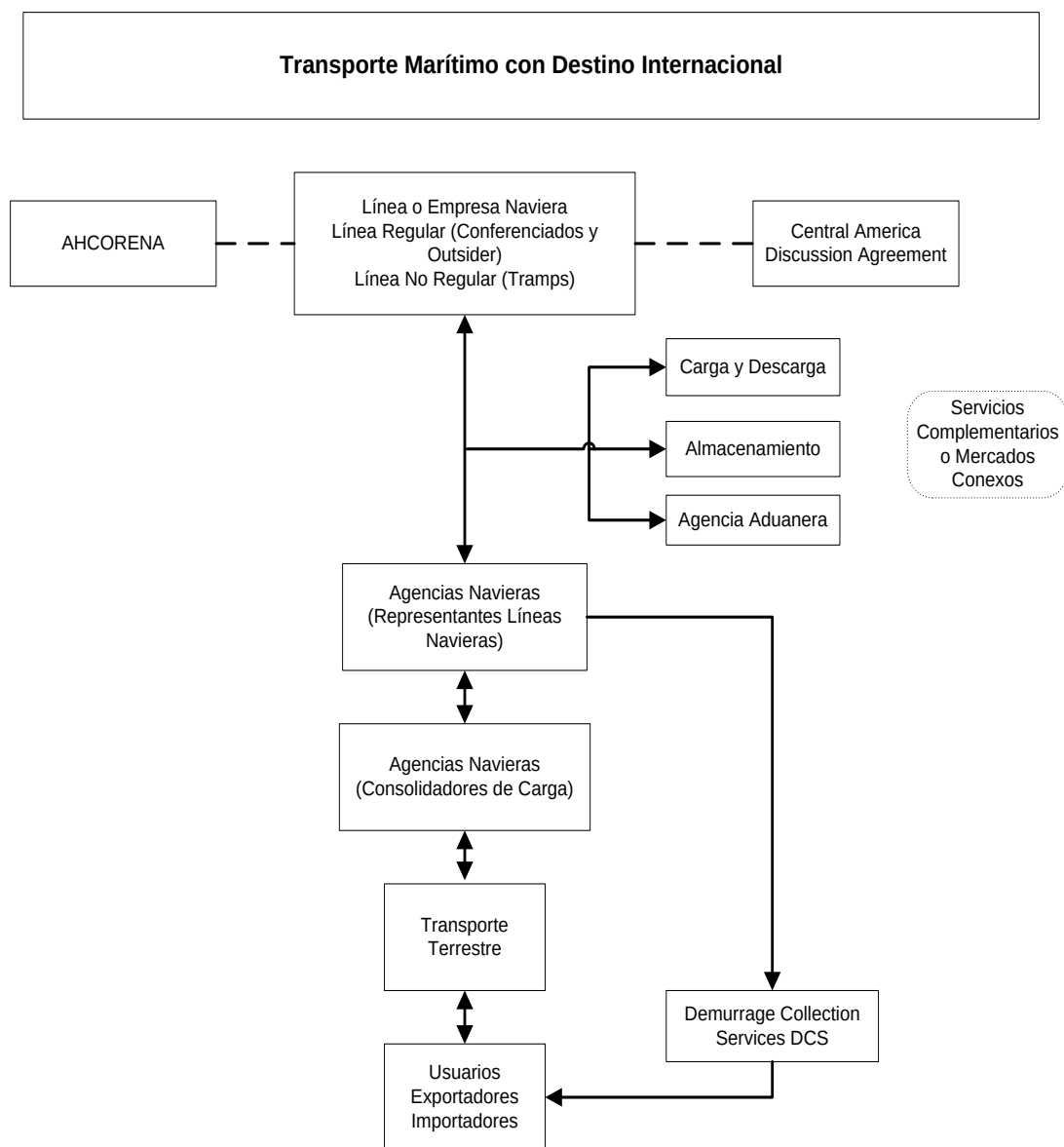
El Puerto de Tela se usa exclusivamente para importación de petróleo, mientras que en Puerto Castilla el sistema LO-LO y el convencional refrigerado son los más utilizados. En San Lorenzo los graneleros líquidos y los porta vehículos dominan el comercio en dicho puerto.

F. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

F.1 TRANSPORTE MARÍTIMO CON DESTINO INTERNACIONAL

En Honduras el mercado de transporte marítimo de carga con destino internacional está compuesto en términos generales por agentes que varían según su actividad. El armador es el naviero, línea naviera, empresa naviera o línea marítima que se encarga de equipar, suministrar, aprovisionar, dotar y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con el objetivo de asumir su explotación y operación. El naviero o empresa naviera opera y explota una o más embarcaciones de su propiedad y ofrece servicios y precios de carga según lo estipula la casa matriz.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA



Dentro de la estructura se puede identificar al menos una conferencia marítima denominada Central America Discussion Agreement (CADA) que se registró en EE.UU., en la Comisión Federal Marítima (Federal Maritime Commission en Inglés), bajo la Ley de la Marina Mercante de 1984, cobrando una vigencia indefinida a partir del 29 de septiembre de 2003 o hasta su cancelación por parte de sus miembros. Originalmente, participaban las empresas marítimas de línea regular siguientes: American President Line (APL), Crowley Liner Services, Inc., Dole Ocean Cargo Express, Great White Fleet, Lykes, Maersk Sealand, Seaboard Marine, Ltd., King Ocean Services, Ltd., y Trinity Shipping Line. Desde entonces se han producido una serie de enmiendas al CADA dentro de las cuales se han aprobado entre otras cosas el retiro o renuncia de algunas de las empresas marítimas de línea regular, entre ellas: Lykes, Maersk Sealand y Trinity Shipping. La

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

última enmienda al CADA se registró en la Comisión Federal Marítima de EE.UU., el 15 de abril de 2010 y cobró vigencia a partir del 29 de mayo de ese mismo año. Los miembros actuales del CADA son: American President Line (APL), Crowley Liner Services, Inc., Dole Ocean Cargo Express, Great White Fleet, Seaboard Marine, Ltd., y King Ocean Services, Ltd.

Para una mayor comprensión del CADA, se han seleccionado algunas provisiones importantes que se detallan a continuación:

- El propósito de este Acuerdo es el de fomentar el comercio, el servicio y la estabilidad en el negocio manteniendo la libertad de la acción competitiva de los participantes, a través de la autorización de la discusión, la consulta y el desarrollo del consenso.
- El alcance geográfico de este Acuerdo deberá extenderse, vía servicio directo o trasbordo, al comercio entre los puertos del Atlántico, Golfo y la Costa Oeste de los Estados Unidos y tierra adentro o puntos costeros en los Estados Unidos servidos a través de dichos puertos, por una parte y los puertos de Costa Rica, Honduras, Guatemala, Nicaragua, Panamá, El Salvador, República Dominicana y Haití y tierra adentro o puntos costeros en los países ya mencionados servidos a través de dichos puertos, por la otra parte.
- Los miembros del Acuerdo están autorizados, pero no requeridos, a reunirse, intercambiar información o de otra manera discutir sus tarifas, tasas, servicios ofrecidos, reglas y contratos de servicios, en el comercio, y alcanzar el consenso o el acuerdo sobre estos pero no deberán, a pesar del acuerdo, tener obligación bajo este acuerdo a adherirse, al menos que lo hagan voluntariamente.
- El Acuerdo no autoriza tarifas comunes.
- A ningún transportista marítimo común o conferencia de tales transportistas que reúna todas las condiciones para ser miembro del Acuerdo se le negará su admisión o readmisión. En otras palabras, el CADA es una conferencia abierta.
- Cualquier miembro del Acuerdo puede renunciar.
- Ningún miembro del Acuerdo puede ser expulsado en contra de su voluntad, al menos que falle en: 1) mantener el servicio de transporte marítimo por un período consecutivo de 90 días, exceptuando de este computo las huelgas o causas de fuerza mayor, ó 2) observar o respetar los términos y condiciones del Acuerdo, incluyendo el mantenimiento de las garantías financieras que el mismo Acuerdo establece. La expulsión tiene que ser autorizada a través del voto unánime de todos sus miembros con derecho a voto, excluyendo al miembro que está sujeto a ser expulsado.
- El Acuerdo puede ser modificado o enmendado por el acuerdo unánime de sus miembros y cualquier modificación a este fin tendrá que ejecutarse por escrito. Si es ejecutado por contrapartes separadas, cada contraparte será juzgada como original, y todas ellas juntas constituirán un instrumento único.

Para entender el rol interno que juega la Comisión Federal Marítima (CFM) en los EE.UU., se hace necesario puntualizar que esta fue establecida en 1961 como una agencia independiente responsable de la regulación de la marina mercante en el comercio internacional de los Estados Unidos de América, encargada además de la administración de las provisiones regulatorias de las leyes concernidas al transporte marítimo. Parte de su personal se encarga entre otras cosas del análisis de las prácticas de la industria

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

naviera para determinar si están cumpliendo con la Ley; determinar si las tarifas tienden a ser discriminatorias o si de otra manera son ilegales; y proveen la resolución alternativa de las disputas a la industria naviera. Cabe destacar que dentro de las facultades de la CFM está la de participar en las investigaciones y de comprobar violaciones a la Ley llevar a los infractores a juicio, en el caso que fracasen las negociaciones previas de una conciliación amigable. Muchos de los actos prohibidos por la Ley incluyen la distorsión del mercado causados por prácticas fraudulentas y anticompetitivas.

Adicionalmente, la CFM se encarga de monitorear a lo interno: las actividades de las líneas navieras, los operadores de las terminales marítimas, las conferencias, los puertos y intermediarios del transporte marítimo que operan en el comercio internacional de los EE.UU. para asegurar que ellos mantengan prácticas razonables y justas, y también vigila la responsabilidad financiera de los operadores de buques para el transporte de pasajeros. A lo externo, la CFM monitorea las leyes y prácticas de otros países que puedan ser discriminatorias o que puedan provocar impactos adversos a las condiciones de la industria naviera en los Estados Unidos de América.

Otro aspecto importante de mencionar de la labor de la CFM es el desarrollo de perfiles de las áreas de mayor comercio para hacer una apreciación de la conducta de las navieras bajo los acuerdos, para determinar el grado de cumplimiento con los requisitos regulatorios, y para cerciorarse de la postura competitiva de las líneas navieras, los embarcadores y las asociaciones de embarcadores dentro de cada comercio.

Siguiendo con la estructura del transporte marítimo internacional de carga, otro de los componentes lo constituyen las agencias navieras que son los representantes de la naviera en un puerto determinado. Su función primordial está en la representación de su cliente, el cual a delegado en su persona las funciones que este no puede realizar por sí mismo, por motivos de imposibilidad material de estar en cada puerto al cual arribe o parta un buque bajo su administración. Existe una relación entre el agente y el cliente para resolver cualquier situación que lo amerite. Las funciones le son delegadas al agente para que éste las lleve a cabo ante terceros involucrados.

Otro participante importante lo constituyen los agentes de carga, que es quién resuelve al importador/exportador cualquier problema vinculado con el transporte, consolidación, almacenaje, manejo, embalaje ó distribución de productos, así como, los servicios auxiliares y de asesoría involucrados, incluyendo, pero no limitado, a los relacionados con materia fiscal y aduanal, declaraciones de bienes para propósitos oficiales, aseguramiento de los productos y recolección ó procuración de pagos o documentos relacionados con las mercancías. El agente de carga ofrece soluciones de logística integral de acuerdo a las necesidades de los clientes, sin limitantes en la ubicación geográfica, peso, dimensiones y tipo de productos. El agente de carga se especializa en proporcionar un servicio profesional en la planeación, proyecto, coordinación, control y dirección en todas las operaciones necesarias para efectuar el traslado de la carga, así como los servicios complementarios ante la banca, seguros, autoridades gubernamentales, etc.

Los consolidadores (también conocidas como agencias navieras) son empresas que prestan los servicios de transporte marítimo para trasladar mercancías en casos como el de cargas pequeñas que no cubren todo el espacio disponible de un contenedor. Estos servicios son utilizados cuando la empresa exportadora no está en la capacidad de llenar

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

un contenedor completo con su propia mercancía y se ve obligado a compartir el espacio con otras empresas exportadoras. Las empresas consolidadoras manejan carga de varios exportadores no importando si van a un mismo destino, ya que las mercancías pueden ser transbordadas hasta llegar a su destino final. Es una tarea delicada ya que este procedimiento es bastante difícil de realizar debido a que las especificaciones de cada producto suelen ser diferentes y las necesidades de manejo, por ejemplo: algunos requieren temperaturas más bajas que otros (fríos o congelados). Estas empresas compran espacio de carga en las distintas líneas marítimas que prestan sus servicios en el país mediante contratos confidenciales.

El estibador realiza maniobras de carga y descarga de mercaderías, utilizando correctamente las herramientas como cabos, cables, cadenas, estrobos, eslingas y otros utensilios; trinca y destrinca mercadería general y contenedores a bordo de los buques. Asimismo, aplica las técnicas de amarre, atado y verificación del peso permitido de seguridad para cada maniobra. Estas operaciones de carga y descarga tienen un punto de almacenaje transitorio en los puertos o en la infraestructura de la que puede disponer los usuarios.

Los principales estibadores marítimos de Honduras son:

- Estibadores Marítimos, S. A. (EMASA).
- Terminales de Cortés, S. A. de C. V. (TERMISA). Se especializa en la atención de buques portacontenedores y en servicios regulares, buques de transporte de gránulos secos y buques de transporte de gránulos líquidos. Tiene presencia en Puerto Cortés y San Lorenzo.
- La empresa Transcarga se especializa en estiba a granel líquido, granel sólido, carga general, servicios de ensacado para gránulos así como también el alquiler de maquinaria.
- Agencia Naviera Ysaguirre, S. de R. L. de C. V.
- Marítima y Transportes de Honduras, S. A. de C. V. (MATRA).

Por su parte, el sistema aduanero de Honduras está dentro de la estructura de la Secretaría de Finanzas (SEFIN) bajo la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI). La DEI tiene dos grandes direcciones que son la Dirección Nacional de Tributos y la Dirección Nacional de Servicios de Aduanas. Según datos de la DEI existen en Honduras alrededor de 200 agencias aduanales, las que en su mayoría están concentradas en las principales aduanas aéreas, marítimas y terrestres del país como ser: los aeropuertos de Toncontín (Tegucigalpa) y La Mesa (San Pedro Sula), Puerto Cortés, El Amatillo en la frontera terrestre con la República de El Salvador y Agua Caliente en la frontera terrestre con la República de Guatemala. Los agentes aduaneros representan una parte fundamental para el comercio de transporte marítimo de carga, dado que estos son, en la mayoría de los casos, la conexión entre los clientes y las líneas marítimas. Estas empresas realizan las gestiones necesarias de acuerdo a la disponibilidad y las necesidades de los clientes para garantizar operaciones de transporte de forma eficiente.

En cuanto al transporte terrestre, se utiliza este tipo de vía principalmente para el desplazamiento de productos a lo interno del país y como complemento del transporte marítimo, al movilizar carga o contenedores a puertos de embarque. El transporte por camión, dada su gran flexibilidad (desplazamiento puerta a puerta) es un modo

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

generalmente complementario de los demás y apropiado para la movilización de pequeños volúmenes a distancias relativamente cortas. Para este tipo de movilización de carga se utilizan los contenedores y remolques refrigerados y contenedores aislantes. Es muy común que las empresas navieras tengan sus propios contenedores. El servicio de transporte por contenedores está definido mediante convenios establecidos en actas debidamente firmadas por los usuarios, a través de los representantes de navieros aglutinados en la Asociación Hondureña de Compañías y Representantes Navieros (AHCORENA), y por los transportistas, representados por la Cámara de Transporte de Carga de Honduras (CATRACHO). Los contenedores se transportan sellados, por lo que la carga es indivisible y es amparada en una póliza donde, entre otras cosas, se consigna un peso de 20 toneladas por contenedor. Este sistema otorga garantías para las empresas donde se origina la carga y para los destinatarios finales, que mayoritariamente se localizan en el exterior.

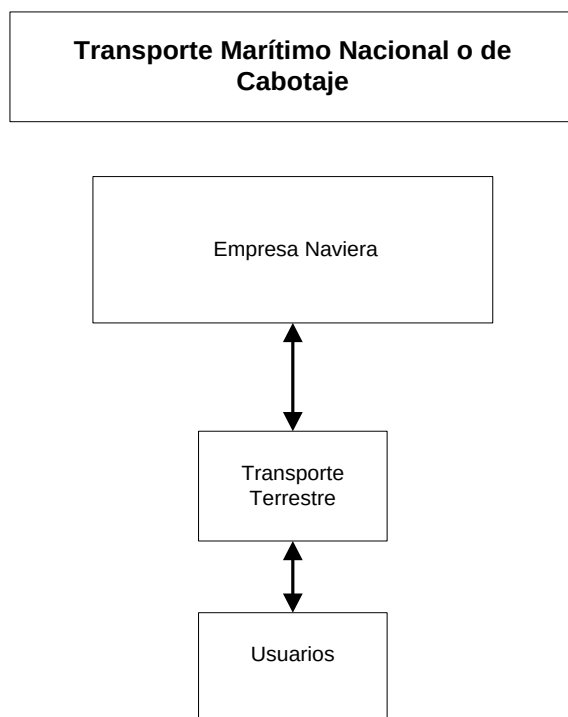
De acuerdo a datos de la Dirección General de Transporte/Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (DGT/SOPTRAVI), el servicio público o comercial de transporte de carga en Honduras, registra un total de 27,505 unidades y de 11,428 operadores, lo cual equivale a un promedio aproximado de 2.4 unidades por operador. Por otra parte, la Cámara de Transporte de Carga de Honduras (CATRACHO) agrupa a un total de 908 empresas de transporte a nivel nacional, que en conjunto poseen unas 3,317 unidades que prestan el servicio de “Carga General” según la definición otorgada por la Dirección General de Transporte.

Por último, se puede mencionar un agente económico que interviene en las relaciones entre el usuario y la agencia naviera, sobre todo en lo que respecta al préstamo de los contenedores. La empresa denominada Demurrage Collection Services (DCS) es la empresa encargada de las cobranzas a nombre de las agencias navieras, por las demoras en la entrega de los contenedores a la terminal de cada línea naviera. Los cargos establecidos van desde US\$ 50.00 diarios para contenedores no refrigerados y US\$ 150.00 por día para contenedores refrigerados. Estas tarifas son acordadas en el marco del Central America Discussion Agreement (CADA). Potencialmente, la DCS puede ser utilizada para frenar la competencia a través de la prestación del servicio de préstamo de los contenedores.

F.2 TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNO (CABOTAJE)

El mercado de transporte interior y de cabotaje muestra una estructura mucho más sencilla, ya que sólo participan empresas nacionales, dada la reserva que establece la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional, para empresas navieras nacionales. Su estructura está conformada por las empresas navieras, las empresas de transporte y los usuarios tal como se gráfica a continuación.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA



De acuerdo con información proporcionada por la Asociación Hondureña de Compañías y Representantes Navieros (AHCORENA), el cabotaje nacional se da en los puertos de Puerto Cortés, Puerto Castilla, La Ceiba y Roatán. En el caso del cabotaje internacional, la mercadería no se nacionaliza sino que se trasborda en Puerto Cortés con destino a otros países del istmo como Guatemala, Costa Rica y Panamá. Otros países participantes del cabotaje internacional a nivel de la Cuenca del Caribe son México, Colombia y República Dominicana.

G. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA INTERNACIONAL

Al igual que ocurre en cualquier otro mercado, en el de transporte marítimo de carga podemos distinguir el lado de la oferta (la de los navieros que ofertan el espacio disponible en las bodegas de sus buques para realizar servicios de transporte), y el de la demanda (compuesto por un conjunto de fletadores que desean transportar sus mercancías, en muchas ocasiones como consecuencia de una compraventa internacional de las mismas) más conocidos como exportadores e importadores a nivel comercial, institucional o individual.

En relación con la demanda de transporte marítimo de carga hay que destacar, en primer lugar, que se trata de una demanda derivada, ya que esta se determina en función de la cantidad de mercancía que se desee transportar en cada momento. Dado que el transporte marítimo es utilizado fundamentalmente en las relaciones comerciales internacionales, su demanda se verá, lógicamente, muy influida por la evolución que

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

experimenten dichas transacciones que, a su vez, dependerán en buena medida de la evolución que experimente la coyuntura económica internacional.

Por su parte, del análisis de la oferta de transporte marítimo de carga hay que destacar el largo período de maduración que requiere la construcción de los buques. Ello reduce su capacidad de reacción ante cambios no previstos en la demanda, de tal forma que dicha oferta estará limitada a corto plazo por los buques que estén disponibles en el momento considerado. La interacción entre una oferta bastante inelástica a corto plazo y una demanda que sufre frecuentes variaciones, íntimamente ligadas a la evolución de la economía mundial, favorece la existencia de importantes oscilaciones —aumentos y disminuciones— en los niveles de fletes. En definitiva: los ciclos de la economía mundial generan, a su vez, ciclos en los mercados de transporte marítimo (Stopford, 1988).

El comportamiento cíclico de la economía tiene su correlato en el sector marítimo, aunque la ocurrencia de ambos fenómenos suele no ser simultánea, potenciando uno de los efectos sobre el otro. En efecto, en el sector naviero existe una ciclicidad de los equilibrios/desequilibrios de oferta y demanda, debido a una falta de simultaneidad de la producción —reaccionando al incentivo de los fletes—, que causa que la oferta sea baja durante la parte alta de los precios, y la cantidad ofrecida se torne alta tiempo después, provocando baja de precios y exceso de oferta. Ante una situación de precios (fletes) bajos, en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace más cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo más servicios de transporte, la oferta (medida en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, etc.

G.1 DETERMINANTES DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

De acuerdo con información del Banco Central de Honduras (BCH) y el Instituto Nacional de Estadística (INE) para el período 2004-2010 entre un 73 y 78% del comercio exterior de Honduras se realizó vía marítima. El costo de los fletes marítimos representó en promedio para los últimos años (2005-2010) entre un 6.3 y 8.5% del valor de las exportaciones hondureñas fuera del área centroamericana. Como se mencionó anteriormente, la demanda de este servicio es una demanda derivada de la demanda del comercio exterior, sin embargo, también existen otras variables que influyen en el comportamiento de la demanda como son: la infraestructura de los puertos, que es una variable que tiene incidencia en la demanda de manera negativa, ya que si no existe una buena infraestructura en los puertos la demanda será menor; los aranceles, tasas y otros impuestos que desestiman el comercio exterior, ya que aumentan el costo de exportar o importar con un efecto negativo en la demanda del transporte marítimo; contrario a las subvenciones a las exportaciones que estimulan el comercio exterior (al menos temporalmente) aumentando el transporte internacional de mercancías. Otra variable que es importante mencionar es el precio de dicho transporte (flete), el cual tiene una relación negativa con la demanda de servicios ya que al aumentar el flete (*ceteris paribus*) se disminuye la demanda.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Honduras: Comercio Exterior 2004-2010
(En Millones de US\$)

Concepto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones (FOB) ¹	4,533.90	5,048.00	5,276.60	5,783.60	6,198.50	4,824.60	5,741.90
Importaciones	5,827.20	6,544.60	7,303.30	8,887.70	10,453.10	7,299.30	8,549.50
Comercio Exterior (X+M) ²	10,361.00	11,592.60	12,579.80	14,671.30	16,651.60	12,123.90	14,291.47
Comercio Exterior vía Marítima	8,078.90	8,958.80	9,387.30	10,914.60	12,776.60	8,971.70	10,404.20
Comercio Exterior vía terrestre	1,946.70	2,252.20	2,746.90	3,227.40	3,530.70	2,352.00	2,844.00
Comercio Exterior vía Aérea	335.4	381.6	445.6	529.3	659.3	800.18	1,043.28

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Central de Honduras (BCH) y el Instituto Nacional de Estadística (INE).

¹: Exportaciones FOB: Incluye todas las exportaciones

²: (X+M) Exportaciones mas Importaciones

G.1.1 FLETES

Por lo general, los precios de los servicios de transporte marítimo se establecen partiendo de unas tarifas básicas y en atención al tipo de cliente, en función de aspectos tales como el volumen de negocio, las líneas donde opera, las tarifas en vigor para clientes similares, el grado de ocupación de los barcos, los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS) pactados por los usuarios en los contratos de compra/venta internacional de mercaderías, etc.

Con relación a los INCOTERMS, es evidente que el flete marítimo que establezca la línea naviera tendrá en consideración los términos precisos del servicio que le está solicitando y que está en posibilidad de suministrar al usuario (vendedor o comprador) según la modalidad del INCOTERM acordada entre los usuarios. Para ilustración de la gran variedad de INCOTERMS se citan algunos de ellos a continuación:

- **El EXW Ex Works/Ex Planta o Ex Fábrica** es el caso donde el comprador asume todos los costos de transporte por el proporcionado desde el punto de la planta o fábrica del vendedor en adelante.
- **El FAS Free Alongside Ship/Libre de Costo al Lado del Barco** es el caso donde el comprador paga los costos adicionales desde el punto de entrega de la mercadería por el vendedor al lado del barco, que la transportara a su destino final.
- **FOB Free on Board/Libre de Costo a Bordo** es el caso donde el comprador paga los costos adicionales a partir de que las mercaderías han sido cargadas a bordo de la embarcación por zarpar.
- **CFR Cost and Freight/Costo y Flete Pagado** es el caso donde el vendedor paga el costo y flete requeridos para poner las mercaderías en el puerto de destino a partir de la posición FAS o FOB.
- **CIF Cost, Insurance and Freight/Costo, Seguro y Flete** es el caso donde el vendedor entrega al comprador la mercadería cuando ha sido depositada en la posición FAS o FOB.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

- **CPT Carriage Paid to/Transporte Pagado a** es el caso en que el vendedor entrega la mercadería al transportista acordado, pero además debe pagar el costo necesario para transportarla al lugar convenido de destino en el país de importación.
- **CIP Carriage and Insurance Paid to/Transporte y Seguro Pagados a** es el caso en que el vendedor además de pagar el costo necesario para transportar la mercadería al lugar convenido de destino en el país de importación (CPT), también tiene que obtener el seguro marítimo y pagar la prima contra el riesgo del comprador de pérdida o daño de la mercadería.
- **DES Delivered Ex Ship/Entregado no Descargado** es el caso en que el vendedor entrega al comprador la mercadería a bordo del barco y el comprador debe pagar el costo de descargar y el desaduanaje.
- **DEQ Delivered Ex Quay/Entregado en el Muelle** es el caso en que el vendedor entrega al comprador la mercadería descargada en el muelle o embarcadero y el comprador paga el desaduanaje.
- **DDU Delivered Duty Unpaid/Entregado Derechos no Pagados** es el caso en que el vendedor corre con todo hasta hacer llegar la mercadería al punto de entrega sin que haya la obligación de pasar las aduanas de importación que es una responsabilidad del comprador.
- **DDP Delivered Duty Paid/Entregado Derechos Pagados** es el caso en que el vendedor corre con todo hasta que la mercadería ha sido entregada al comprador libre de los impuestos de importación.

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Esta circunstancia es especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de las tarifas generales en vigor.

Existen una serie de factores tomados en cuenta para la fijación de un flete, entre ellos: naturaleza del producto, tonelaje, tipo de embalaje, estiba, cargas por vías alternativas, competencia, costos directos, distancia entre puertos, seguros, cobros y derechos de puertos. Estos factores son determinantes para la fijación de fletes.

La aplicación de los fletes definitivos se hace tomando en consideración la tarifa básica más los recargos por diversos conceptos menos los descuentos que puedan aplicar a esta tarifa básica.

En la tarifa básica se cuenta con: rutas, países y puertos, líneas navieras que participan, lista de productos por clase o clasificación arancelaria, productos especiales: refrigerados, peligrosos, de manejo delicado o frágiles. Dentro de esta tarifa básica hay 4 tipos de fletes:

- **Fletes específicos** (se otorga a productos determinados y aparecen en la tarifa en orden alfabético, clasificación arancelaria o por clases).
- **Fletes promocionales** (se otorga al usuario que los solicite con el objeto de promover un producto determinado en un tráfico específico y con una duración limitada. Este

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

flete debe ser solicitado directamente a la línea naviera y sólo se otorga a productos no tradicionales).

- **Fletes para productos no especificados** (se aplica a todos los productos que no aparecen dentro de la tarifa).
- **Cuotas abiertas** (también conocidas como open rates que están sujetas a negociación, en función de los precios que determinados productos tengan en el mercado internacional, así como la oferta y demanda de espacio para su transporte. Por lo general son para grandes pesos y volúmenes considerables).

Los recargos son establecidos por decisión de las conferencias y las líneas marítimas independientes del servicio regular. Entre los principales motivos por lo que se aplican los recargos están:

- **Congestionamiento portuario** (cuando por alguna razón el puerto o los puertos de un país no pueden despachar rápidamente los barcos que llegan).
- **Ajuste cambiario** (se debe a las pérdidas que representa hacer el cambio de una moneda a otra).
- **Precios del combustible** (por causa de la crisis energética).
- **Inseguridad** (se aplica a los puertos que tienen un alto índice de sustracción de mercancías, o no cuentan con las instalaciones adecuadas para combatir incendios o no tienen señales apropiadas para las maniobras).
- **Diferencial portuario** (por el aumento intempestivo en los costos portuarios y en los servicios).
- **Peso excesivo y largo excesivo** (es un cobro adicional al flete, se destina a compensar las dificultades de carga/descarga y estiba/desestiba de las mercancías que son muy pesadas o largas, más de 2 toneladas y 10 metros).
- **Gubernamentales** (impuestos).
- **Riesgo de guerra** (los riesgos que representa el servir una zona de peligro o guerra).

El descuento de otorga por:

- **Acuerdos de lealtad o fidelidad** (un usuario se compromete a transportar toda su carga en cualquier buque, y a cambio se le dan descuentos).
- **Fletes promocionales** (se conceden para promover un producto no tradicional, manufacturado o semi-manufacturado y con una duración limitada).
- **Requerimientos o fletes especiales** (se negocia directamente entre el usuario y la conferencia con base en un volumen bastante importante para conceder un flete especial y el cual puede transportarse en uno o dos viajes).
- **El descuento a diplomáticos y por obras de caridad y beneficencia** (tienen la desventaja de ser trámites lentos).

Algunos elementos estructurales resaltan en la formación de los precios de los fletes del transporte marítimo, por su importancia se mencionan los siguientes:

1. **Market Share o Cuota de Participación en el Mercado.** A medida que aumenta la participación de mercado (market share) de un país en el comercio mundial, aumenta la frecuencia de los envíos marítimos, lo que provoca un aumento del número de viajes por año, lo que a su vez se traduce en reducciones en los stocks de las empresas exportadoras, lo que se manifiesta en una reducción de los costos de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

comerciar internacionalmente. Asimismo, el mayor tráfico marítimo genera mayor competencia entre las empresas navieras para captar las cargas y una mayor utilización de las instalaciones portuarias lo que resulta en menores costos.

La participación de Honduras en el comercio internacional no es muy significativa. Para el período 2000-2009 la participación de sus importaciones más las exportaciones a nivel mundial fluctuó entre un 0.025% y 0.04%. La conclusión obvia es que Honduras no puede influenciar en los precios del transporte marítimo de carga, convirtiéndose en un tomador de precios.

- 2. Los Desequilibrios Comerciales entre el País Exportador y su Principal Socio Comercial.** Si las exportaciones de un país a un interlocutor comercial superan considerablemente sus importaciones, muchos transportistas se verán obligados a transportar contenedores vacíos en el viaje de regreso. En consecuencia el costo total del viaje de regreso recaerá sobre el exportador. Por el contrario, si los volúmenes de exportaciones e importaciones bilaterales son similares, los contenedores pueden utilizarse también en parte en el viaje de regreso. Por lo tanto, el costo total del flete puede compartirse parcialmente entre los interlocutores comerciales.

Si tomamos el comercio entre Honduras y su principal socio comercial que es los Estados Unidos de América, podemos observar que durante el período 2006-2010, Honduras mantuvo un déficit comercial que en promedio suma alrededor de US\$ 1,260.0 millones, lo cual implica que muchos contenedores regresan vacíos al país de origen, es decir a los Estados Unidos de América. Lo anterior tiene un impacto negativo en los importadores que ven incrementado su costo de importación.

- 3. Tipo de Productos que se Exportan e Importan.** De acuerdo con la Organización Mundial del Comercio (OMC) la clase de productos que un país exporta o importa afecta los costos de transporte y por lo tanto la competitividad. Por ejemplo si se exporta una elevada proporción en buques portacontenedores, pero estos no tienen carga para el viaje de vuelta se produce la sobrecarga de costos explicada en el punto anterior. En forma similar, si las importaciones se producen en su mayoría, mediante buques portacontenedores, pero no hay cargas para el viaje de vuelta se le encarece al exportador del exterior que tendrá en cuenta el sobrecosto al calcular el valor CIF (Costo, Seguro y Flete) de su producto. Si además de estas diferencias ocurre que la mayoría de las exportaciones se realizan con una clase de buque diferente a los que se utilizan para las importaciones debido al tiempo de carga en uno y otro caso, se potencia este efecto de sobrecosto.

La mayoría de exportaciones del país se corresponden con el uso de buques portacontenedores (refrigerados y no refrigerados) para exportar principalmente, textiles, frutas y frutos comestibles, pescados y crustáceos, café, etc., en cambio, las importaciones se corresponden con el uso de buques graneleros (granel líquido y sólido), carreros y en menor medida buques portacontenedores para importar principalmente, derivados del petróleo, maquinaria y sus partes, cereales, vehículos automotores y plásticos y sus manufacturas. En ese sentido podemos observar que no existe una relación uno a uno o cercana a uno entre el uso de buques para exportar y el uso de buques para importar.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

- 4. El Ciclo Marítimo.** En los últimos 10 trimestres la industria del transporte marítimo se vio expuesta a especiales condiciones de oferta y demanda, por las cuales el desarrollo de los mercados, especialmente de los segmentos de contenedores y de gráneles secos, experimentaron alteraciones poco usuales en materia de precios y cantidades.

El ciclo marítimo ha sido el protagonista de estos cambios que han impactado a transportistas y a las cadenas productivas y de distribución, y que plantea nuevas condiciones de servicio con exigencias renovadas en materia de equipamiento e infraestructura portuaria, especialmente en América Latina.

Se trata de una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques (cambios en la oferta), en el marco de una demanda muy dinámica y exógena (reaccionando a los cambios en la producción y el comercio).

Tal y como se menciona anteriormente en este documento, al final del inciso F de las características del mercado de servicios de transporte marítimo de carga, ante una situación de precios bajos (fletes bajos), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace más cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo más servicios de transporte, la oferta (en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, etc.

G.1.2 EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LOS FLETES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

Según datos de UNCTAD, América Latina paga un 40 % más que el promedio mundial de fletes y seguros, como se muestra en el cuadro siguiente:

Gastos en Fletes y Seguros como Porcentaje de las Importaciones CIF			
Área	1980	1990	2000
América Latina y El Caribe	8.9	8.3	8.7
Mundo	6.6	5.2	6.2
Países Desarrollados	5.5	4.4	5.2

Fuente: UNCTAD

En Honduras la tendencia en el precio de los fletes ha sido conforme a la evolución internacional. En promedio durante los últimos años los fletes representaron el 7.4% del valor de las exportaciones, lo que ubica al país con el segundo precio más alto del istmo centroamericano, detrás de Panamá.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

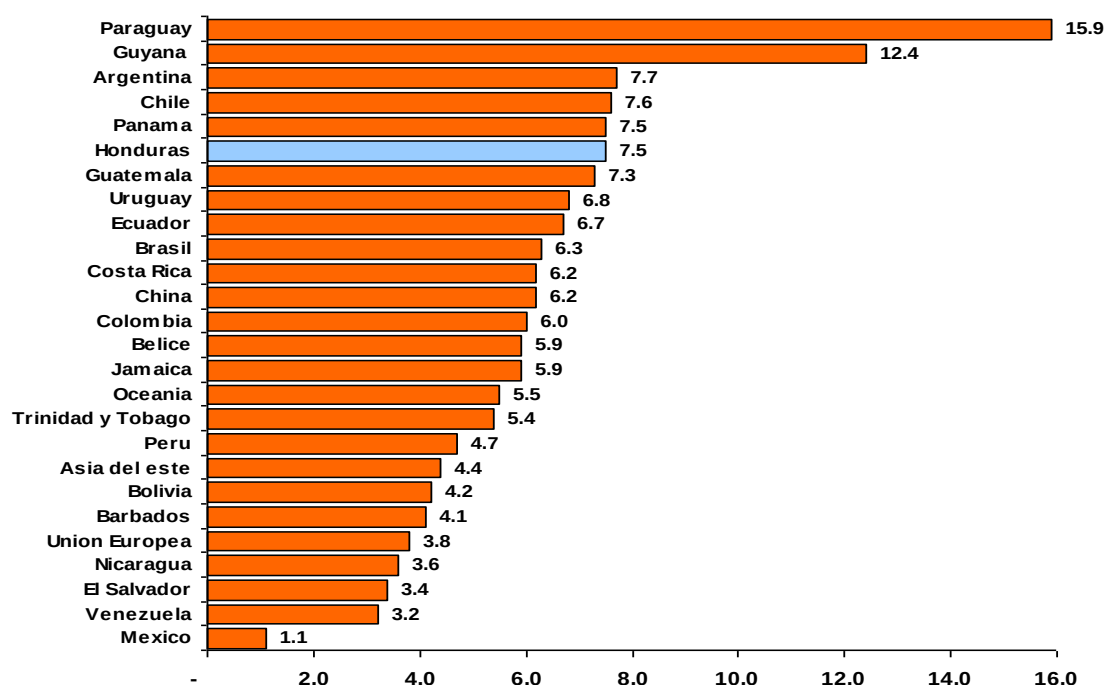
Exportaciones de Honduras Fuera de Centroamérica²⁰ y Transporte Marítimo 2005-2010

(En millones de US\$)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones Fuera de CA	4,414.1	4,438.2	4,721.4	4,893.6	3,774.0	5,135.0
Fletes Marítimos (débitos)	311.6	377.4	365.6	416.1	238.3	327.8
Relación Flete/Exportaciones	7.1%	8.5%	7.7%	8.5%	6.3%	6.4%

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Central de Honduras (BCH).

Gasto Total de Fletes como % de las Exportaciones

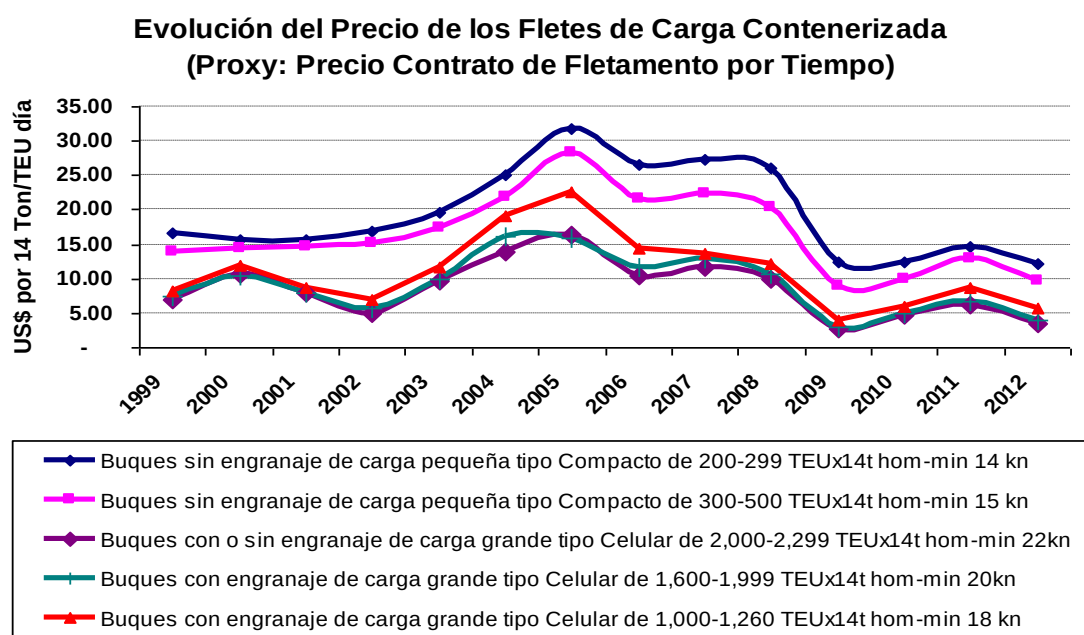


Otra fuente relevante de información del comportamiento histórico del precio de los fletes marítimos es la que proviene de la Asociación de Brokers de Buques de Hamburgo (The Hamburg Shipbrokers Association en Inglés), que ha desarrollado un Índice de Contratos de Fletamento por Tiempo de los Portacontenedores (Hamburg Index Containership Time-Charter Rates en Inglés), a partir del promedio mensual de los datos suministrados por entre 20 y 30 brokers basados en la ciudad puerto de Hamburgo, siendo la Asociación la única fuente independiente que analiza este mercado. La Asociación controla alrededor del 75% del tonelaje de los portacontenedores disponibles en el mercado libre, haciendo de Hamburgo el mercado más grande del mundo. La importancia de Alemania como proxy de los fletes marítimos en el mercado mundial estriba en que más del 50% de la flota total de buques portacontenedores son operados desde allí o por compañías navieras internacionales de propiedad mayoritariamente de ese país.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

En la modalidad de contratación de los portacontenedores denominado Contrato de Fletamento por Tiempo (Time Charter en Inglés), se contratan (fletan) los buques por su totalidad o por un tiempo determinado para el transporte de mercaderías. El armador entrega el buque al fletador y corre con los gastos fijos; mientras que el fletador corre con los gastos variables. Este último puede subarrendar el buque.

El gráfico a continuación contiene los promedios anuales del precio de los fletes marítimos del periodo 1999-2011 y el promedio de los primeros 3 meses del 2012, cuyos valores están expresados en US\$ por 14 toneladas/TEU por día, para buques portacontenedores compactos (capacidad pequeña de carga) y celulares (capacidad grande de carga), clasificados de acuerdo al volumen de TEU que pueden transportar y si los buques poseen o no o ambos engranaje de carga.



Independientemente del tamaño del buque portacontenedor se puede observar que la tendencia de los fletes es similar. A partir del año 2002 los fletes mostraron un comportamiento hacia la alza hasta alcanzar su máximo en 2005 para luego mostrar una tendencia descendente con periodos cortos de estabilidad y una caída brusca a partir del 2008, cabe señalar que los precios de los fletes de los últimos años están incluso por debajo de los experimentados en el año 2002.

G.2 COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DE HONDURAS

Cifras de la Empresa Nacional Portuaria (ENP), muestran que para el período 2001-2009 la demanda de servicio de transporte marítimo tuvo un comportamiento creciente hasta mediados de 2008. Posterior a esa fecha el sector mostró una fuerte desaceleración en su demanda, denotando ya para ese entonces el impacto de la crisis financiera en el sector

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

real de la economía, observándose una leve recuperación en el 2010, misma que sin embargo no llega a repuntar dada las condiciones internacionales.

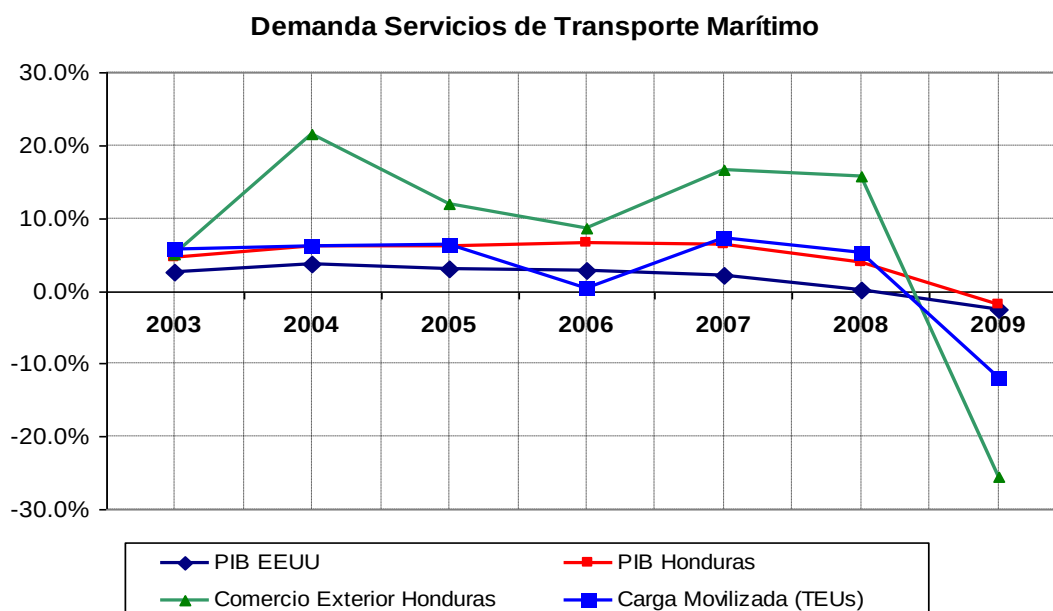
Demanda de Servicios de Transporte Marítimo de Carga						
Tipo de Movimiento	2005	2006	2007	2008	2009	2010/p
Carga (miles de TM)	9,273	9,393	9,819	10,476	9,450	10,582
Variaciones (%)	-	1.30%	4.50%	6.70%	-10.80%	12.00%
Buques (unidades)	2,309	2,377	2,547	2,456	2,238	2,252
Variaciones (%)	-	2.90%	7.20%	-3.60%	-8.90%	0.60%
Contenedores y Furgones (TEUs)	591,697	593,800	636,433	669,802	571,720	612,844
Variaciones (%)	-	0.40%	7.20%	5.20%	-14.60%	7.20%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

/p preliminar

La carga movilizada en 2010 aumentó 12.0%, lo que equivale a 1.1 millones de toneladas métricas más con respecto al año 2009. De igual forma, el número de buques que arribaron a los puertos hondureños y el número de contenedores mostraron un comportamiento creciente con valores de 0.6% y 7.2% respectivamente.

El desglose a nivel de puertos hondureños de la demanda de servicios de transporte marítimo de carga del año 2010 es como sigue: Puerto Cortés manejó 8.4 millones de TM de carga, 1,750 buques y 531,830 TEUs; Tela manejó 295.7 miles de TM de carga, 41 buques y cero TEUs; La Ceiba manejó 10.7 miles de TM de carga, 90 buques y cero TEUs; Puerto Castilla manejó 717.7 miles de TM de carga, 193 buques y 81,014 TEUs; Roatán sólo aporta la cifra de buques que fueron 90; y San Lorenzo manejó 1.2 millones de TM de carga, 133 buques y cero TEUs.



ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

El gráfico anterior demuestra la correlación que existe entre los determinantes de la demanda de transporte marítimo y el movimiento de carga a través de los servicios de transporte marítimo (demanda). En efecto, se puede observar que ante aumentos en la tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de los EE.UU. (como Proxy de la economía mundial) se aumenta la demanda de servicios de transporte marítimo, de igual forma se observa una alta correlación con la variable tasa de variación del comercio exterior la cual explica gran parte del comportamiento de la demanda de servicios de transporte marítimo.

El siguiente cuadro basado en información de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) destaca a los Estados Unidos de América como el primer socio comercial de carga contenerizada desde y hacia Honduras, promediando 77.2, 81.5 y 78.2% para los años 2008, 2009 y 2010 respectivamente. Estas cifras cobran mayor relevancia cuando se comparan con los otros países listados dentro de los principales socios comerciales cuyas participaciones individuales fluctúan entre 0.2 y 2%; y más aún cuando se consideran los países agrupados en el resto del mundo con los que hubo intercambio comercial que en el 2008, 2009 y 2010 fueron 89, 88 y 93 países respectivamente.

Principales Socios Comerciales de Carga Contenerizada Desde y Hacia Honduras (2008-2010)

Principales Socios Comerciales	2008	2008	2009	2009	2010	2010
	TEUS	Porcentaje	TEUs	Porcentaje	TEUs	Porcentaje
Estados Unidos de América	428,227	77.2	355,548	81.5	368,589	78.2
España	9,614	1.7	4,328	1.0	4,318	0.9
Guatemala	9,315	1.7	4,175	1.0	6,765	1.4
Colombia	8,289	1.5	3,818	0.9	6,278	1.3
Panamá	7,361	1.3	4,430	1.0	9,426	2.0
China Continental	6,745	1.2	5,002	1.1	6,452	1.4
Países Bajos	6,579	1.2	4,362	1.0	2,542	0.5
Alemania	5,870	1.1	4,961	1.1	5,371	1.1
República Dominicana	5,551	1.0	2,159	0.5	3,064	0.7
México	5,377	1.0	4,344	1.0	3,518	0.7
Bélgica	5,363	1.0	4,526	1.0	5,101	1.1
Costa Rica	4,895	0.9	5,257	1.2	6,308	1.3
Brasil	4,802	0.9	3,303	0.8	4,566	1.0
Gran Bretaña-Irlanda	4,681	0.8	3,456	0.8	2,204	0.5
Taiwán	4,439	0.8	753	0.2	1,607	0.3
Total (Principales Socios)	517,108	93.2	410,422	94.1	436,109	92.5
Total (Resto del Mundo)	37,813	6.8	25,857	5.9	35,158	7.5
Total (Todos los Países)	554,921	100.0	436,279	100.0	471,267	100.0
Número Total de Países	104	100.0	103	100.0	108	100.0

Fuente: Elaboración propia.

Para ver la gran importancia para el país de Puerto Cortés en este tipo de comercio con los Estados Unidos de América, se hace necesario deslindarlo del cuadro anterior señalando que de las cantidades totales anuales de TEUs para el período 2008-2010, Puerto Cortés contribuyó con el 88.9, 84.8 y 88.8% respectivamente. Estos porcentajes para Puerto Cortés equivalen a 380,481 TEUs (2008), 301,340 TEUs (2009), y 327,387

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

TEUs (2010). El remanente de ese mismo período (2008-2010) transitó por el Puerto de Castilla.

Confirmando el hallazgo del cuadro anterior, se observa en el siguiente cuadro que para el año 2010 el 69.5% de la carga total transportada por contenedor lleno, desde y hacia Puerto Cortés, tiene como destino u origen principal los puertos de los Estados Unidos de América. Los principales puertos dentro de EE.UU., en el cuadro siguiente suman 307,771 TEUs equivalente al 94.0% del 69.5%, lo que significa que el 6.0% restante se dividió en otros 41 puertos de los Estados Unidos de América ubicados en la Costa Este, Costa Oeste, Golfo de México, y puertos del interior (tierra o aguas adentro)²¹. La relevancia de los principales puertos de EE.UU., se mantuvo en los dos años previos analizados (2008 y 2009). Ahora bien la contribución de los principales puertos de EE.UU., al total de todos los países (108) para el año 2010 alcanza el 65.3% como resultado de dividir 307,771 entre 471,267 TEUs, lo que implica que el restante 34.7% equivalente a 163,496 TEUs se dividió en más de 354 puertos de 108 países, que incluyen los 41 puertos de los Estados Unidos de América. Datos obtenidos de la página web del World Port Source (www.worldportsource.com), indican que existen un total de 527 puertos en los EE.UU., y 4,571 puertos en todo el mundo, lo que significa que desde y hacia Puerto Cortés se conectó con aproximadamente un 9.1% de los puertos de los EE.UU. y un 7.9% de los puertos del mundo.

Tráfico de Contenedores Cargados Embarcados Desde y Hacia Puerto Cortés (2010)		
Destino	TEUs	% con Relación a EE.UU. y Otros Países
New Orleans, Louisiana	21,090	4.5
Wilmington, Delaware	18,231	3.9
Freeport, Texas	33,837	7.2
Houston, Texas	8,233	1.7
Gulfport, Mississippi	43,465	9.2
Miami, Florida	106,580	22.6
Everglades, Florida	76,335	16.2
Subtotal (Puertos Nombrados)	307,771	65.3
Total (EE.UU.)	327,387	69.5
Total (EE.UU. y Otros Países)	471,267	100.0

Fuente: Elaboración propia con base a información de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

Si comparamos estas cifras con el comercio marítimo mundial de contenedores cargados de 127 millones de TEUs para el 2010 según datos de Global Insight, Inc., Puerto Cortés aportó apenas un aproximado de 0.4% de ese total.

De acuerdo con la geografía de los Estados Unidos de América, los puertos de Wilmington (Delaware), Miami y Everglades (Florida) están ubicados en la Costa Este (Atlántico); los puertos de Freeport (Texas) y Gulfport (Mississippi) están localizados en las riberas del Golfo de México; mientras que New Orleans (Louisiana) y Houston (Texas) se consideran como puertos fluviales del interior (por estar tierra o agua adentro en el Delta del Río Mississippi) y por las distancias considerables que las separan del acceso o salida por el Golfo de México, para el caso New Orleans se encuentra a 180 kilómetros.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

G.3 OFERTA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA DE HONDURAS

En la actualidad se tiene a disposición una gran variedad de embarcaciones, líneas navieras con grandes infraestructuras que facilitan el comercio. Este despliegue de los servicios del transporte marítimo se ha debido en parte al desarrollo que ha tenido el comercio exterior; y a la necesidad de suplir la creciente demanda de dicho transporte. En la oferta del servicio pueden distinguirse claramente dos tipos de mercado, el de buques **Tramp** o de **Navegación Libre** y el de **Líneas Regulares**.

El mercado de buques tramp es el más apropiado para el transporte de grandes volúmenes de carga propiedad de un solo fletador. Generalmente, se trata de cargas homogéneas a granel —productos no elaborados: cereales, minerales, líquidos, etc.—, aunque también pueden ser adecuados para el transporte de manufacturas si se desea transportar un gran número de unidades —automóviles, por ejemplo—. Lo esencial, en definitiva, es que se trate de un volumen de carga que, por sus dimensiones, sabemos que va a ocupar la totalidad o una parte muy significativa de las bodegas del buque. Este tipo de transporte generalmente se oferta en el mercado mundial. Para este tipo de tráficos, el mercado «tramp» ofrece dos ventajas fundamentales:

- El transporte resulta más barato, al tratarse de un mercado cuyo funcionamiento se aproxima bastante al ideal de competencia perfecta ya que ofrece a estos mercados los niveles de precios más favorables para los consumidores o usuarios, a diferencia de lo que ocurre con el mercado de líneas regulares como veremos posteriormente.
- El transporte se realiza más rápido, dado que ese buque no tiene que hacer escalas sucesivamente en diferentes puertos para cargar y descargar mercancías, como ocurre en el caso de los de línea regular.

Si en el caso del mercado de navegación libre o tramp hemos comentado que era apropiado para el transporte de grandes cantidades de carga, las líneas regulares son apropiadas precisamente cuando la cantidad de mercancía transportada está lejos de poder llenar las bodegas de un determinado buque. Por este motivo, las líneas regulares suelen tener sus bodegas a disposición de todos los posibles cargadores, para los cuales la regularidad y la frecuencia de los servicios suelen ser factores muy relevantes. En cuanto al tipo de mercancías que transportan, suele tratarse de productos manufacturados de naturaleza heterogénea, es decir, mercancías que ya han sido objeto de transformación en los procesos productivos de las empresas y que, por tanto, admiten generalmente fletes más elevados que los productos sin elaborar. Este tipo de mercancías suele conocerse en los ambientes marítimos con el nombre de carga general o fraccionada.

La oferta de este transporte derivada del comercio exterior tiene un comportamiento rígido en el corto plazo ya que la capacidad productiva es la que existe y no se puede aumentar. Esta rigidez en la oferta del transporte marítimo se debe a que la construcción de los barcos demanda mucho tiempo lo que hace que la adaptación de la oferta a los requerimientos de la demanda sea muy lenta.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

G.3.1 LÍNEAS REGULARES

En Honduras, operan bajo la modalidad de líneas regulares al menos 14 líneas navieras con sus respectivas agencias o representantes navieros, las cuales satisfacen en su mayor parte la demanda del transporte marítimo de carga, mismas que se detallan en el siguiente cuadro:

Líneas Marítimas y Sus Respectivas Agencias o Representantes Navieros en Honduras		
No.	Línea Marítima	Agencia o Representante Naviero
1	Maerks Sealand	Maerks Sealand
2	CMA CGM Group	Representaciones Mares Comerciales, S. A. (REMARCO)
3	APL	APL Logistics de Honduras
4	Evergreen Line	Universal Shipping
5	Hapag Lloyd	Agencia Naviera Europea (ANAVE)
6	CSAV Group	Navieros Internacionales, S.A.
7	NYK	Servicios Portuarios S.A. (SEPOSA)
8	Hamburg Süd Group	Hamburg Süd Group de Honduras
9	Zim Line	Agencia Naviera Eurocaribe (ANECSA)
10	K Line	Servicios Portuarios S. A. (SEPOSA)
11	Seaboard Marine	Seaboard Marine de Honduras
12	Crowley	Crowley Latin America Services
13	DOLE Ocean Cargo Express	Agencia Marítima Global, S.A.
14	Great White Fleet.	Chiquita Logistic Services Honduras

Fuente: Elaboración propia con datos de Alphaliner y la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI).

En la actualidad, empresas como American President Line (APL), Seaboard Marine, Crowley, Dole Ocean Cargo Express, Great White Fleet y King Ocean Services, Ltd, son miembros de la Central America Discussion Agreement (CADA), operando de esta manera bajo la modalidad de empresas conferenciadas. El resto de las líneas del cuadro podría decirse (ya que no se tiene evidencia de lo contrario) operan como líneas outsider o líneas no conferenciadas y dentro de esta última categoría se pueden incluir presumiblemente la mayoría de las otras 31 líneas navieras que tuvieron operaciones de carga contenerizada con Puerto Cortés en el período 2008-2010.

Adicionalmente, es importante mencionar que las líneas navieras de acuerdo al tipo de carga transportada (gránulos sólidos o líquidos, Ro-Ro, carga general y otros) mantienen relación de venta de espacio con un sinnúmero de agencias navieras independientes que se denominan consolidadores de carga y empresas de entrega rápida o Courier, las cuales compran espacio a las líneas navieras y ofrecen servicios de transporte marítimo de carga a exportadores o importadores, cuyos volúmenes comienzan desde cantidades inferiores a un contenedor.

▪ Carga General

En la oferta de servicios de transporte marítimo de carga general según clasificación de la Empresa Nacional Portuaria (ENP) participan las siguientes agencias navieras:

No.	Agencia Naviera	No.	Agencia Naviera
-----	-----------------	-----	-----------------

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

1	Seaboard Marine de Honduras	8	Hamburgo
2	Crowley Latin America Services	9	Impulsora Comercial
3	Agencia Naviera Europea (ANAVE)	10	Ecotransport
4	Tela RailRoad Co.	11	Tome Rosales
5	Naviera Universal	12	Operadores Navieros
6	Guzmán & Co.	13	Rensa
7	Hondumar		

Por definición, la carga general se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso y que estando embalada o sin embalar puede ser tratada como unidad y que se embarca o desembarca por medio de grúa.

▪ Carga Contenerizada

En la oferta de servicios de transporte marítimo de carga contenerizada participan las siguientes agencias navieras de conformidad con información proporcionada por la Empresa Nacional Portuaria (ENP):

No.	Agencia Naviera
1	Seaboard Marine de Honduras
2	Crowley Latin American Services
3	Agencia Naviera Europea (ANAVE)
4	Tela RailRoad Co.
5	Naviera Universal
6	Guzmán & Co.
7	Hondumar
8	Hamburgo
9	Impulsora Comercial
10	Ecotransport
11	Tome Rosales
12	Operadores Navieros
13	Standard Fruit Company
14	Terminales de Cortés, S.A. de C.V. (TERMISA)
15	Representaciones Mares Comerciales, S.A. (REMARCO)
16	Transcoma
17	Marítima y Transportes de Honduras, S.A. de C.V. (MATRA)
18	Aurora
19	Océano
20	Navysa
21	Compañía Nacional de Representaciones, S.A. (COIRSA)
22	Maersk Sealand de Honduras
23	Hermanos Villafranca

Como se puede observar en los cuadros anteriores, las primeras 12 agencias navieras sirven tanto la carga general como la contenerizada. Pero en adición, se pueden mencionar algunos ejemplos de agencias navieras en Honduras que manejan otros tipos de carga como ser: Guzmán & Co. con gráneles líquidos (químicos, melaza); Hamburgo, Terminales de Cortés, S.A. de C.V. (TERMISA) y Navysa con gráneles sólidos; Marítima y Transportes de Honduras, S.A. de C.V. (MATRA) y Aurora con derivados de petróleo.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

IV. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

A. MERCADO RELEVANTE

La definición de “mercado relevante”, para propósitos del análisis de competencia, supone determinar el producto o servicio concreto por una o varias empresas en una zona geográfica determinada y que asimismo los oferentes puedan influir en el precio y la calidad del producto o el servicio.

El comercio marítimo en una sociedad determinada se ve afectado bajo las normas y las leyes específicas de la colectividad en un momento dado del tiempo, y también por las señales que reciben del mercado vía precios (obligando a los empresarios a reconsiderar sus elecciones). Bajo este contexto, se funden todos estos elementos para enmarcar el mercado relevante del transporte marítimo de carga y poder analizarlo a través de sus componentes: el mercado del servicio y el mercado geográfico bajo la lógica del funcionamiento del mercado.

A.1 MERCADO DEL SERVICIO

Como en cualquier situación de mercado, en el servicio de transporte marítimo de carga se llevan a cabo transacciones entre oferentes y demandantes. El transporte marítimo básicamente tiene como propósito fundamental el transportar cualquier mercancía de un origen a un destino geográfico específico. De lo anterior se puede hacer una primera aproximación del mercado relevante para el transporte de carga definiéndose como aquel que se encarga de transportar vía marítima mercancías de exportación o importación hacia su destino final; que satisfaga los requerimientos de manejo, el tiempo de arribo/llegada, así como su volumen.

En los apartados anteriores hemos considerado las dos modalidades básicas de explotación de los buques —navegación libre o tramp y línea regular— como mercados independientes y perfectamente diferenciados. Sin embargo, la realidad, como casi siempre ocurre, es más compleja de lo que se puede deducir de una simple clasificación y nos obliga a realizar algunas matizaciones al respecto.

En primer lugar, entre ambos mercados existe, como no podía ser de otra manera, una clara interrelación, dado que, en última instancia, ambos ofertan servicios de transporte marítimo y, por tanto, al menos teóricamente, compiten a la hora de transportar carga. De hecho, en momentos en los que escaseaba la carga habitual transportada por los buques de navegación libre o tramp —debido a una crisis económica o por la existencia de ciclos estacionales de baja demanda de transporte— éstos solían desplazarse al mercado de línea regular, siendo esta circunstancia uno de los motivos que favoreció la aparición de conferencias de fletes.

En la actualidad, sin embargo, este tipo de competencia es algo más complicada debido al notable incremento del grado de especialización de los buques. Así, por ejemplo, para el transporte de carga general o fraccionada han aparecido buques portacontenedores y para las cargas a granel buques tanque —para cargas líquidas— o graneleros —para cargas sólidas—. El hecho de que este tipo de buques sean especialmente aptos para el

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

transporte de un determinado tipo de carga trae como contrapartida que sea poco eficiente para los demás, lo que dificulta que se pueda producir ese traslape de buques entre ambos mercados.

En segundo lugar, la modalidad de explotación de los buques es, en no pocas ocasiones, una combinación o híbrido entre las dos fundamentales —navegación libre o tramp y línea regular— comentadas anteriormente. Es el caso, por ejemplo, de buques que operan en régimen de línea regular en el viaje de ida pero que, debido a la escasez del mismo tipo de carga en el viaje de vuelta aceptan cargas a granel para rentabilizar el viaje (ICEX, 1996, página 481).

Por otra parte, aunque anteriormente afirmábamos que los buques tramp o de navegación libre no tenían un itinerario fijo y llevaban una vida de «vagabundos», en la práctica los armadores tratan de buscar cierta «estabilidad» en sus tráficos operando sólo entre determinados puertos o entre puertos de una misma zona, con unos patrones previamente estudiados a fin de incrementar la rentabilidad en la explotación comercial de los mismos.

Principales Diferencias Entre el Mercado de Buques Tramp y el de Líneas Regulares

Característica	Tramp	Línea Regular
Itinerario	Irregular	Fijo, Realizado de Forma Periódica
Carga Transportada	Cargas Masivas (graneles) Homogénea	Carga General (manufacturas) Heterogénea
Organización Comercial	Sencilla (gestión de las cargas realizada por los agentes de fletamento o brokers)	Compleja (infraestructura en los puertos de escala)
Gastos de Carga y Descarga	Por Cuenta de la Mercancía (FIOS)	Reparto Entre Armador y Fletador (Liner Terms)
Estructura del Mercado	Próxima a la Competencia Perfecta	Oligopolio-Cartel (Conferencia Marítimas)

De esta forma el mercado relevante planteado se ve condicionado por la dependencia de los distintos modelos de rutas de las líneas marítimas, y los tipos de servicios según la carga que se transporta. Es así que, para plantear los posibles sustitutos para este mercado se hace necesario ver las características y el comportamiento previsto por los otros servicios de transporte de carga y de forma similar los tipos de buque utilizados.

Estimaciones conservadoras entre los distintos puntos que se movilizan las cargas marítimas hacia los Estados Unidos de América, señalan distancias promedios de aproximadamente 1,450 Km., lo que imposibilita económicamente transportar dichos volúmenes de carga por otros medios a los precios relativamente bajos que ofrece el transporte marítimo.

Desde el punto de vista de los servicios de transporte marítimo de carga, la situación del mercado presenta diferentes variantes. Por ejemplo, la sustituibilidad de los buques regulares por los tramp está determinada por el volumen de carga que transportan. Los

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

buques de línea regular movilizan mercancías para cargas menores, mientras que los tramps suelen hacerlo para cargas completas o varias cargas parciales. Al transportar ambos buques mercancías homogéneas, ante una posible situación de alza unilateral de precios a los servicios de carga de buques regulares (que ofrecen agregados como: seguridad, confianza y estabilidad en los tiempos de entrega) se estimulará la sustituibilidad del mercado para los usuarios²².

Otro caso a consideración: la sustituibilidad de los buques graneleros y los buques portacontenedores no presentan intercambiabilidad dado que los buques graneleros al ser utilizados para grandes volúmenes de cargas líquidas y sólidas no se ajusta a las características de carga para un portacontenedor, que está diseñado por células y para cargas que difieren en tipo, tamaño y características.

Para el caso en que puedan ingresar nuevos competidores en el mercado la situación se vería limitada en función de la capacidad de las instalaciones e infraestructura portuaria, ya que se tendría que acomodar en itinerarios a un nuevo participante, haciéndolo depender de la disponibilidad de adicionar nuevas partidas/arribos en el puerto.

Debido a las consideraciones anteriores, se decidió centrarse en el segmento del mercado más importante para el país, **definiendo para el presente estudio como el mercado de servicio relevante “la provisión del servicio de transporte marítimo de carga en contenedores llenos”**.

A.2 MERCADO GEOGRÁFICO

Por otro lado, para analizar el mercado relevante geográfico se hace necesario conocer la importancia de los puertos. En ese sentido reviste vital importancia el **hub marítimo** que es aquel puerto designado como pivote o concentrador de carga que aglutina una gran cantidad de contenedores, unos para ser distribuidos por su *hinterland*²³, mediante buques feeder, y otros para su posterior distribución, mediante buques, a las puertas de destino final. En estos puertos la mayor parte de las operaciones realizadas corresponden a trasbordo de mercancía entre buques, y en menor medida se da el tráfico local con el área de influencia del puerto. Dos hub marítimos de la región de El Caribe son los puertos de Kingston, Jamaica y Freeport, Bahamas. En Centroamérica -específicamente en el litoral Atlántico-, Puerto Cortés representa un *hub regional*²⁴, por su envidiable ubicación geográfica para la distribución terrestre con destino nacional y regional, y que a la vez sirve como punto de comercio y tránsito internacional.

Así la competencia entre las empresas navieras no parece producirse en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global, en términos de rutas. En este sentido el ámbito geográfico relevante en el mercado del transporte marítimo de carga puede abarcar numerosas “líneas de tráfico puerto-a-puerto” dentro de una misma área de influencia, en la que convergen y compiten los mismos operadores.

El modelo de rutas provisto por las principales líneas navieras con presencia en el país (área origen/destino regional, continental o intercontinental), así como los tipos de servicio (tipos de carga) condiciona en buena medida el mercado. Ante tal situación se ha conformado una estructura uniforme en todo el istmo centroamericano que se encuentra

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

distribuido según el destino de la carga en puertos referentes por país los cuales sirven de distribución incluso a países vecinos.

Las rutas fundamentales en las que se centra el comercio marítimo de Honduras van de Puerto Cortés a Estados Unidos de América/Europa, los cuales tienen como puertos *hub* los puertos destino de Estados Unidos de América y el puerto de Cartagena, Colombia, hacia destinos como: Europa, El Caribe, Suramérica y Asia. Desde el punto de vista geográfico, esto hace no sustituible el cambio entre rutas, ya que el factor distancia hace que se incrementen los costos y tiempos de embarque para las navieras. Para ejemplificar, no es posible sustituir un servicio que va hacia los EE.UU., por uno que va hacia Europa. De esta manera cada ruta implica un mercado geográfico relevante en particular.

Finalmente, la industria de transporte marítimo de carga es compleja y diversa. Un estudio profundo del funcionamiento del mercado podría convertirse en un estudio particular que examine diferentes mercados relevantes, por lo cual se deja planteado de manera general. Para el presente caso de estudio se define como el mercado geográfico relevante “las rutas para tráfico de contenedores llenos entre Puerto Cortés-puertos de la Costa del Golfo de México, de la Costa Este, y del interior de los EE.UU.”, cuyo acceso y salida es a través del Golfo de México, por representar estas rutas las de mayor uso entre los importadores y exportadores del país.

B. PODER DE MERCADO

El poder de mercado de un agente económico, en este caso de la línea naviera, depende tanto de su tamaño respecto de la dimensión total en el mercado relevante del servicio de transporte marítimo de contenedores llenos, reflejado en su participación como en su tamaño relativo respecto de los demás agentes. Así, el nivel de contestabilidad de un mercado es lo que determina el poder de mercado de un agente en particular.

B.1 GRADO DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO

El grado de concentración del mercado se utiliza como una primera señal para advertir de los posibles riesgos de eventuales situaciones y de distorsiones que pueden afectar la eficiencia del mercado y el bienestar de los consumidores.

A efecto de considerar directamente tanto el tamaño de las líneas navieras respecto del mercado, como sus tamaños relativos de unas con otras, se calculó a partir de las participaciones de cada una, el Índice de Herfindahl Hirschman (IHH), el cual corresponde a la suma de los cuadrados de sus respectivas participaciones en el mercado expresada en la siguiente fórmula:

$$IHH = \sum_{i=1}^n s_i^2$$

Este índice puede tomar valores entre cero y diez mil. El primer valor de cero en el IHH corresponde a una situación de mercado altamente atomizada, en la que el mercado se

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

divide entre un gran número de empresas o agentes económicos, cada uno de ellos con una participación insignificante. En el otro extremo, el valor máximo de diez mil del índice corresponde a una situación en la que un solo agente concentra la totalidad del mercado.

Para entender mejor el significado del IHH, conviene observar que el mismo es equivalente a un promedio ponderado del tamaño de las empresas o agentes económicos, expresado en proporción del mercado. Es decir, es un promedio ponderado de las participaciones q_i en el mercado ($IHH = \sum_i w_i q_i$), en el que se pondera cada participación con ella misma ($w_i = q_i$).

A continuación se presenta un cuadro resumen de los Índices de Concentración Herfindahl-Hirschmann (IHH) utilizando como indicador de participación el volumen de “TEUs Cargados”, movilizados entre Puerto Cortés y los puertos seleccionados (puertos de los Estados Unidos de América de mayor importancia para el comercio con Honduras) para los años 2008, 2009 y 2010. Lo anterior a fin de contrastar las variaciones interanuales dentro del mismo mercado (puerto) geográfico relevante y dentro de la misma línea naviera y su relación con respecto a otras.

IHH con Indicador del Movimiento Anual de TEUs Cargados Desde y Hacia Puerto Cortés y el Puerto del Mercado Relevante en EE.UU.

Línea Naviera	Freeport Texas			Gulfport Mississippi			Miami Florida			Port Everglades Florida			Houston Texas			New Orleans Louisiana			Wilmington Delaware		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
APL							81.0	25.0		576.0	36.0	9.0				1.0	1.0		1.0		9.0
Agriex Line Inc.										64.0	196.0										
American Gulf Shipping													1.0								
CCNI													4.0	1.0							
CLS Inc.				4,489.0	1,444.0	6,241.0	1.0	1.0		2,704.0	5,041.0	5,625.0	1.0			1.0					
CMA													1.0		1.0	1.0					
CSAV													25.0	4.0	4.0						9.0
Chiquita International			1.0								1.0	25.0							4.0	1,681.0	
Dole Ocean Liner	7,744.0	2,116.0	841.0	529.0	196.0	324.0									1.0				16.0		4.0
King Ocean Liner												9.0									
Eurus Maritime	121.0	2,704.0	4,096.0	36.0	2,304.0	4.0			64.0	196.0	36.0	16.0					1,156.0		8,649.0	5,041.0	361.0
Hapag Lloyd Line			1.0										1.0	25.0	49.0						
MSC		1.0									1.0	4.0	25.0	4.0	16.0	4.0	1.0	1.0			
Maersk Liner			36.0	9.0			100.0	64.0	36.0	1.0		16.0	1,600.0	841.0	9.0	64.0	4.0	4.0	841.0	1,225.0	
Seaboard Marine							7,921.0	6,400.0	5,184.0	1.0			1,936.0	3,721.0	6,561.0	7,744.0	8,649.0	4,096.0			
Seatrader Reefer		1.0																			
Solymar									64.0			16.0									
IHH Mercado Relevante	7,865.0	4,822.0	4,975.0	5,063.0	3,944.0	6,570.0	8,022.0	6,546.0	5,373.0	3,542.0	5,311.0	5,720.0	3,594.0	4,596.0	6,641.0	7,813.0	8,657.0	5,257.0	8,670.0	5,882.0	3,280.0

Fuente: Elaboración propia con datos de la ENP

En el caso específico de los servicios de las líneas navieras en el transporte marítimo de carga en contenedores llenos desde y hacia Puerto Cortés (Honduras) con los mercados (puertos) geográficos relevantes de los EE.UU., encontramos lo siguiente:

- Los niveles anuales individuales del Índice de Herfindahl Hirschman (IHH) observados en los mercados (puertos) geográficos relevantes de los EE.UU. en el período 2008-2010, demuestran una situación de una alta concentración de los

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

mercados en los que una o dos líneas navieras tienen una participación muy significativa, lo cual queda evidenciado en los hallazgos que siguen.

- El nivel de concentración más alto de 8670 (2008) y el más bajo de 3280 (2010) se presenta en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Wilmington (Delaware), donde ha ido en disminución la propia participación de la línea naviera Eurus Maritime del 2008 al 2010, y ha surgido la incursión en ese mercado de Maersk Liner en el 2009 y 2010 y de Chiquita International en el 2010. Otros participantes menores de ese mercado son las líneas navieras: Dole Ocean Liner, American President Line (APL) y Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV).
- La línea naviera Seaboard Marine tiene una participación muy significativa en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida) que ha ido en disminución del 2008 al 2010, pero que no responde a los niveles de competencia que representan las otras líneas navieras que sirven este mercado: Maersk Liner, American President Line (APL), Eurus Maritime, Solymar y Crowley Liner Services (CLS); que son menores y que salvo la primera de ellas no han sido constantes.
- Una situación muy similar se presenta en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Nueva Orleans (Louisiana) donde la línea naviera Seaboard Marine ha mantenido una alta participación casi solitaria, donde la única competencia real fue Eurus Maritime en el 2010, ya que las otras líneas navieras: Maersk Liner, Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA, Crowley Liner Services (CLS) y American President Line (APL), sus participaciones son insignificantes.
- En contraste con los mercados relevantes geográficos Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida) y Puerto Cortés-puerto de Nueva Orleans (Louisiana), en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Houston (Texas) la línea naviera Seaboard Marine ha ido ganándole terreno a la línea naviera Maersk Liner que ha disminuido significativamente su participación en el período 2008-2010, mientras que las otras líneas navieras con presencia en ese mercado no representan mayor competencia individualmente, como son: Hapag Lloyd Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), CCNI, CMA, American Gulf Shipping, Crowley Liner Services (CLS) y Dole Ocean Liner.
- La línea naviera Crowley Liner Services (CLS) ha ido incrementado su participación en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Everglades (Florida) a diferencia de las líneas navieras American President Line (APL) y Eurus Maritime que disminuyeron sustancialmente la poca participación que tenían en el período (2008-2010). Las otras líneas navieras que dan servicios menores a ese puerto son: Agriex Line Inc., Eurus Maritime, Chiquita International, Maersk Liner, Solymar, Mediterranean Shipping Company (MSC), King Ocean Liner y Seaboard Marine.
- El otro mercado relevante geográfico donde la línea naviera Crowley Liner Services (CLS) ha tenido una participación importante es Puerto Cortés-puerto de Gulfport (Mississippi) que comparte en alguna medida muy variable con las líneas navieras Eurus Maritime y Dole Ocean Liner, siendo Maersk Liner y Chiquita International las otras líneas participantes en ese mercado pero con cantidades insignificantes.
- En el caso del mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Freeport (Texas) tenemos un desplazamiento de las posiciones en el mercado entre las

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

líneas navieras Dole Ocean Liner y Eurys Maritime, donde la última ha ido ganando terreno entre el 2008 y el 2010. El resto de la competencia común pero insignificante la presentan las líneas navieras: Maersk Liner, Mediterranean Shipping Company (MSC), Seatrade Reefer, Hapag Lloyd y Chiquita International.

- Visto en su conjunto las líneas navieras con una participación esporádica e insignificante en los mercados (puertos) geográficos relevantes son: American Gulf Shipping, CCNI, CMA, Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Hapag Lloyd Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Seatrade Reefer y Solymar; lo que nos deja con los competidores reales que se señalan en los párrafos anteriores de acuerdo a las circunstancias particulares de cada mercado (puerto) geográfico relevante.

Siempre tomando en consideración solamente la carga en contenedores llenos desde y hacia Puerto Cortés (Honduras) y a manera de reflejar en forma porcentual la participación de las líneas navieras en los mercados (puertos) geográficos relevantes de los EE.UU., en el período 2008-2010, se puede establecer: a) que la línea naviera Crowley Liner Services (CLS) participó con el 52, 71 y 75% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Everglades (Florida) y con el 67, 3825 y 79% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Gulfport (Mississippi); b) que la línea naviera Seaboard Marine participó con el 89, 80 y 72% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida), con el 88, 93 y 64% en la ruta Puerto Cortés-puerto de New Orleans (Louisiana), y con el 4426, 61 y 81% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Houston (Texas); c) que la línea naviera Eurys Maritime participó con el 93, 71 y 19%²⁷ en la ruta Puerto Cortés-puerto de Wilmington (Delaware); y d) que la línea naviera Dole Ocean Liner participó con el 88, 4628 y 29%²⁹ en la ruta Puerto Cortés-puerto de Freeport (Texas). Lo anterior se puede apreciar en el cuadro a continuación.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Participación Porcentual de la Línea Naviera en el Movimiento Anual de TEUs Cargados Desde y Hacia Puerto Cortés y el Puerto del Mercado Relevante en EE.UU.

Línea Naviera	Freeport Texas			Gulfport Mississippi			Miami Florida			Port Everglades Florida			Houston Texas			New Orleans Louisiana			Wilmington Delaware		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
APL								9	5	24	6	3				1	1		1		
Agrifex Line Inc.										8	14										
American Gulf Shipping													1								
CCNI													2	1							
CLS Inc.				67	38	79	1	1		52	71	75	1				1				
CMA													1		1		1				
CSAV													5	2	2						3
Chiquita International			1			1					1	5							2		41
Dole Ocean Liner	88	46	29	23	14	18									1				4		2
King Ocean Liner												3									
Eurus Maritime	11	52	64	6	48	2			8	14	6	4						34	93	71	19
Hapag Lloyd Line													1	5	7						
MSC		1	1								1	2	5	2	4	2	1	1			
Maersk Liner			6	3			10	8	6	1		4	40	29	3	8	2	2		29	35
Seaboard Marine							89	80	72	1			44	61	81	88	93	64			
Seatrade Reefer		1																			
Solymar									8			4									
Total (Miles de TEUs)	9.5	17.8	33.8	68.5	67.8	43.5	71.5	69.8	106.6	142.8	71.7	76.3	16.9	11.6	8.2	19.1	13.5	21.1	11.9	26.8	18.2

Fuente: Elaboración propia con información de la Empresa Nacional Portuaria (ENP).

Sin embargo, para mayor claridad en la interpretación del cuadro, se relaciona los porcentajes con el volumen anual total de los contenedores llenos movilizados desde y hacia Puerto Cortés y los puertos de los mercados relevantes de los Estados Unidos de América. La información permite establecer lo siguiente.

a) A nivel de puertos:

- Los puertos de los mercados relevantes de mayor movimiento fueron Port Everglades y Miami en la Florida. En los extremos del período 2008-2010, se observa que Port Everglades redujo su participación, mientras que Miami la aumentó.
- El puerto de Gulfport en Mississippi fue el tercero en importancia, pero ha ido reduciendo su participación en el período.
- El puerto de Freeport en Texas ocupó la cuarta posición, aumentando su participación en el período.
- Los puertos de Wilmington en Delaware y New Orleans en Louisiana ocuparon las posiciones quinta y sexta respectivamente, con volúmenes globales del período muy cercanos entre sí.
- El puerto de Houston en Texas ocupó la posición séptima con cantidades decrecientes en el período.

b) A nivel de líneas navieras:

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

- Las líneas navieras que ocuparon los 3 primeros lugares en el ranking del transporte de contenedores llenos en el conjunto de los puertos de los mercados geográficos relevantes de los Estados Unidos de América fueron en orden descendente: Crowley Liner Services (CLS), Seaboard Marine y Eurys Maritime. Estas representaron entre el 72 y el 78% del total en el período 2008-2010.
- Las líneas navieras que ocuparon alternativamente las posiciones cuarta, quinta y sexta en el ranking del transporte de contenedores llenos en el conjunto de los puertos de los mercados geográficos relevantes de los Estados Unidos de América fueron: Dole Ocean Liner, Maersk Liner y American President Line (APL). Estas representaron entre el 14 y el 23% del total en el período 2008-2010.

B.2 BARRERAS DE ENTRADA

La definición clásica de barrera a la entrada es el costo en que debe incurrir un potencial competidor para ingresar a un mercado y donde este costo ya no es enfrentado por la empresa preexistente. Las barreras de entrada, o alternativamente expresado como los obstáculos al ingreso de nuevos competidores, generalmente se clasifican en tres tipos: legales, institucionales y estructurales. Estas barreras de entrada también pueden dividirse en internas (que responden a factores endógenos) y externas (que responden a factores exógenos).

A manera de ejemplos, en el caso específico de los servicios de las líneas navieras en el transporte marítimo de carga, se pueden mencionar aspectos generales que pueden constituir barreras de entrada al mercado hondureño de nuevos competidores, tales como: a) la rentabilidad de las rutas marítimas por economías de escala (nivel de intercambio comercial dado por el tamaño del mercado nacional); y b) el posicionamiento histórico y actual de las líneas navieras con presencia (preexistentes) en el mercado nacional asociado al desarrollo de un “nombre” o “prestigio”, a la lealtad de los demandantes del servicio, a la competencia por la misma clientela reducida, y al costo de incursión en el mercado para un potencial competidor.

En todo caso, las potenciales nuevas líneas navieras para poder hacerse de un espacio o encontrar un nicho en el mercado, deberán de ofrecer un servicio con un mejor valor agregado que el que ofrecen las preexistentes en el mercado (puerto) relevante que sea su objetivo, ya que el crecimiento no provendrá de un aumento significativo en los usuarios que ya tiene la industria. Además que las líneas navieras preexistentes cuentan con ventajas importantes respecto de potenciales nuevos entrantes, tales como:

- Las líneas navieras preexistentes probablemente cuentan ya con un nombre (reputación) y se han agenciado a través de los años la lealtad de una base significativa de los usuarios.
- Las líneas navieras preexistentes también han desarrollado un acabado conocimiento del mercado y la mayoría cuenta con una estructura organizacional, oficinas y personal altamente calificado que no es fácil de encontrar y reclutar en el mercado.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Otro aspecto particular importante a añadir a los anteriores en el caso que nos ocupa de las líneas navieras preexistentes, es la posible existencia de contratos de servicio de una fracción de ellas. Como por ejemplo en Honduras donde Eurys Maritime y Dole Ocean Liner manejan su propio mercado para la importación de insumos y la exportación de las frutas que producen las compañías Tela Railroad Company y la Standard Fruit Company respectivamente.

Por otro lado, aunque no constituyen propiamente barreras de entrada por definición, existen condicionantes o limitantes “naturales” propias de las facilidades portuarias frente a puertos competidores y que están estrechamente relacionadas a los conceptos de profundidad, tamaño, capacidad instalada y competitividad; así como condicionantes o limitantes “económicas” asociados al estado de la economía nacional y de los principales socios comerciales (por ejemplo una desaceleración del crecimiento o una recesión económica) que pueden moldear la oferta y la demanda de los servicios de transporte marítimo de carga. El punto a resaltar es que estas condiciones las enfrentan todas las líneas navieras (preexistentes o no), por lo que no se consideran como barreras de entrada a nuevos competidores.

V. CONCLUSIONES Y PRINCIPALES HALLAZGOS

A. SOBRE LA IMPORTANCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA EN EL COMERCIO MUNDIAL

El transporte marítimo resulta ser uno de los medios más rentables para movilizar grandes volúmenes de carga a grandes distancias, lo cual ha permitido notables avances en el sector así como el establecimiento de un sistema cada vez más integral del comercio mundial.

Este sector mueve anualmente en el mundo más de 10 mil millones de toneladas de mercaderías de distinta índole, que representan casi la totalidad en los servicios internacionales de movimiento de carga. En efecto, el comercio vía marítima representó en promedio para los últimos años entre el 80% y 90% del comercio mundial en términos de volumen (toneladas) y el 70% en términos de valor, manteniéndose de esta forma como el principal eslabón de la cadena comercial.

Más allá de esta importancia relativa en términos de cantidades, resulta evidente su bajo costo en términos de volumen transportado, puesto que es uno de los servicios con mayores economías de escala. El costo asignado a un contenedor por transitar un canal de navegación no es el mismo si es transportado en un buque de 200 TEUs o un buque de 2000 TEUs, es decir a mayor tonelaje-milla el costo unitario del transporte marítimo es más reducido que el resto de los modos de transporte.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

B. SOBRE LA ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA

Uno de los factores que ha coadyuvado al desarrollo del servicio de transporte marítimo de carga a nivel internacional es la aceptación por parte de los organismos especializados de una plataforma común en cuanto a: i) la clasificación general de los tipos de carga, ii) la clasificación de los tipos de buques según los tipos de carga y los tipos de servicios, iii) la clasificación de los buques portacontenedores según la capacidad de transporte de contenedores, iv) la estandarización de los tamaños de los contenedores, y v) el diseño de los contenedores de acuerdo al tipo de carga a manejar.

Existen básicamente dos modalidades bajo las cuales se oferta el servicio de transporte marítimo: una referida a un servicio permanente con un tráfico y frecuencias determinadas conocidas como líneas regular, las que a su vez pueden pertenecer a una conferencia de fletes u operar libremente y otra conocida como buques tramps operados sin itinerario fijo, usualmente fletados para el transporte de cargas a granel completas o varias parciales.

B.1 SOBRE EL TRANSPORTE CONTENERIZADO

Con la globalización una gran parte de la producción industrial ha llegado a ser internacional. Es así que las empresas buscan localizar la producción en las áreas donde pueden producir mercancías a menores costos. El localizar la producción lejos de los consumidores ha conducido a un aumento masivo en las necesidades del transporte de mercancías. La globalización ha estimulado también la concentración de operadores del transporte y la integración de los servicios dentro de la cadena de valor.

Al igual que los productores intentan reducir costos, encontrando una localización más barata para la producción, las compañías de transporte marítimo también intentan reducir sus costos de transporte mediante economías de escala y mejoras de la productividad. De esta manera, el desarrollo de la contenerización ha dado lugar a costos de transporte más bajos y ha favorecido al transporte multimodal.

La contenerización ha contribuido al crecimiento porque las compañías principales de transporte marítimo y de logística se han focalizado sobre el tráfico de contenedores, con una manipulación eficiente y rápida, con base en los puertos más grandes.

Con la aplicación del contenedor al transporte marítimo a partir del año 1956 se pudo reducir sustancialmente el tiempo de manipulación de la carga en los puertos que antiguamente ocupaba aproximadamente dos tercios del tiempo total del trayecto marítimo.

El tráfico de contenedores en el mundo, según estadísticas de la UNCTAD, crece a una tasa anual del 8,4%, en comparación al 2,4% que crece la actividad comercial marítima, situación que se explica en que productos antes embarcados como granel o carga fraccionada (fruta) ahora tienden hacia la contenerización.

La importancia de este cambio es evidente. En 20 años, el movimiento de contenedores en todo el mundo aumentó 280 millones de TEU (de aproximadamente 170 millones de TEU en 1990, a 450 millones de TEU en 2010). De ahí que resulte valido inferir que la

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

infraestructura portuaria en especial las terminales de contenedores resultara una variable de gran peso en el grado de competitividad en el futuro inmediato.

Lo anterior ha influido para el aparecimiento de nuevos conceptos y cambios profundos en la cadena de transporte, como la utilización del servicio de transporte multimodal, la creación de centros de manipulación de contenedores, la concentración de operaciones en puertos estratégicamente ubicados como verdaderos centros de distribución, la distribución "justo a tiempo" y el servicio "puerta a puerta", entre otros.

Todo ello ha contribuido para que las compañías navieras procuren la concentración del mercado. Así las empresas más grandes presentan la misma tendencia de convertirse en aun mayores. Por ejemplo las 25 compañías marítimas líderes representan el 90% del transporte mundial, porcentaje que cinco décadas atrás era de alrededor del 50%. Por otra parte, se observa una tendencia a transportar mayores volúmenes de carga con barcos que crecen en tamaño con la construcción de grandes buques como los 'post panamax', especialmente para contenedores, capaces de transportar entre 5 y 11 mil TEUs en la actualidad.

C. SOBRE LA CONCENTRACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

El transporte marítimo internacional se realiza, desde hace tiempo, en condiciones claramente monopólicas, como lo demuestra la existencia de las Conferencias Marítimas de Fletes, los Convenios de Pools y Consorcios sobre servicios, impuestos generalmente por empresas extranjeras, que constituyen acuerdos de empresarios y armadores sobre tarifas, reservas y repartos de cargas y tráficos marítimos.

Sin embargo, el principal problema se relaciona con el tamaño de la escala o volumen movilizado que las líneas navieras enfrentan y que más allá de consideraciones de eficiencia portuaria o cartelización de empresas navieras, nos habla de la necesidad de buscar una reorganización del sistema, ya que este reducido potencial de carga presiona hacia arriba, per se, el valor de los fletes marítimos desde y hacia los puertos del país.

Así, la dinámica de los servicios de transporte marítimo de carga en contenedores se caracteriza por la necesidad de establecer eslabonamientos entre las diferentes etapas de este servicio, que hagan competitivas cada una de las cadenas o empresas que participan en el sector. De esta manera la interrelación de los servicios conexos y la maximización eficiente de cada uno de ellos determinara en gran medida el valor de los fletes.

En ese sentido el impulso del Sector Transporte Marítimo se logrará a partir de los factores percibidos como motores "drivers" o mercados conexos. De ahí que resulte valido concluir en que la dinámica de esos otros sectores tendrá un impacto sobre el sector de servicios de transporte marítimo en especial el referido al de carga contenerizada.

De esta manera resulta de urgente necesidad la implementación de "terminales de contenedores de alta eficiencia", que atraigan la operación de naves modernas de gran tamaño y puedan convertirse en centros de concentración y distribución de cargas, así como potenciar el desarrollo de la infraestructura portuaria y servicios conexos (vías terrestres).

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Por ejemplo la exportación de melón hacia los EE.UU, es una carga de gran volumen en una temporada relativamente breve, ya que la estación de exportación ocupa 10 semanas por año. Estas restricciones la hacen difícil de manejar por un servicio de línea que emplea contenedores refrigerados y tienen una capacidad fija. Un sistema no contenerizado (breakbulk o semigraneles paletas y/o cajas) basado en el alquiler por temporada de barcos refrigerados parece ser el más efectivo en términos de costos.

Para que este sistema pueda funcionar requiere terminales con almacenes refrigerados en ambos lados de la ruta marítima habida cuenta del gran volumen que implica. La reciente construcción en Puerto Cortés de un almacén refrigerado apunta a la solución de este problema. Señalemos, sin embargo, que no existe hasta el momento ningún servicio de carga refrigerada que haga uso siquiera temporalmente de esta facilidad.

Es indudable que al contar el país con una mayor y mejor infraestructura portuaria, se facilitará el arribo de más líneas navieras, la incorporación de buques de más calado, y por ende mayores economías de escala. Al haber un mayor flujo comercial, demanda y competencia de los servicios de transporte marítimo de carga se beneficiara a todos los usuarios. Por el contrario, al caer la parte operativa de los puertos marítimos nacionales, las líneas navieras preferirán acudir a puertos de otros países y al producirse una menor concurrencia de líneas navieras habrá menos competencia a nivel interno.

D. SOBRE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

El mercado del transporte marítimo de línea ha evolucionado considerablemente. La continua tendencia a la utilización de contenedores ha llevado a un aumento del número y el tamaño de los portacontenedores celulares y al desarrollo de redes de rutas mundiales, como respuesta a los cambios que han sufrido los modelos de comercio mundial. Ello ha contribuido a su vez a que se popularicen nuevas disposiciones operativas, a que disminuya la importancia de las conferencias marítimas de línea y a que proliferen los operadores externos poderosos. Esta circunstancia también se ha dado en otras partes del mundo, como es el caso de los EE.UU., donde la introducción de la "Ocean Shipping Reform Act" (Ley de reforma del tráfico marítimo oceánico) en 1999 transformó las normas que rigen las conferencias marítimas de que se sirve la actividad comercial estadounidense, permitiendo los contratos de servicios confidenciales.

Algunos gobiernos, notablemente de países asiáticos, facultan a los consejos de compañías navieras para regular el negocio del transporte marítimo. En Tailandia, por ejemplo, el Thai National Shippers' Council (TNSC) fue establecido por ley recién en 1994 (Turner, 1996). Esa ley obligó a todas las empresas tailandesas con un monto anual de exportaciones de más de US\$2 millones a hacerse miembros del TNSC. Este consejo fue creado en medio de preocupaciones de que los transportistas tendieran a imponer incrementos de tarifas y otros recargos con poca anticipación y en detrimento de los exportadores con contratos de precio fijo. La ley manda a realizar consultas con transportistas oceánicos sobre esos temas. Además obliga a todos los transportistas que atienden a Tailandia a registrar sus tarifas y sus acuerdos de conferencias o alianzas. La inobservancia de esos requisitos da lugar a sanciones, la más grave de las cuales es la prohibición de participar en el transporte de línea oceánico de Tailandia.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

El objetivo original de los consejos de compañías navieras consistía en relacionar a compradores (compañías navieras) y vendedores (conferencias de compañías de línea), pero en la actualidad los consejos de compañías navieras parecen dar creciente importancia a la labor de informar el proceso político y a actuar como grupos de presión. Así ocurre, en especial, con los grandes consejos de compañías navieras regionales creados, como el europeo (ESC), la Federación de Consejos de Compañías navieras de la ASEAN (FASC), el Consejo de Compañías Navieras de Japón (JSC) y, en Estados Unidos, la Liga Nacional de Transporte Industrial (NITL). En 1994, el ESC, el JSC y la NITL se reunieron en Bruselas para firmar una declaración conjunta que establece cuatro principios comunes:

- El de que la industria y el comercio, en las tres principales regiones de comercialización, tienen intereses comunes como usuarios de servicios de compañías de líneas oceánicas, aunque compitan entre sí;
- El de que los servicios de transporte marítimo se rigen por la competencia, estando sujetos a las fuerzas normales de la oferta y la demanda.
- El de que las compañías navieras requieren mecanismos de determinación de precios flexibles y fácilmente comprensibles, lo que implica que las tarifas han de basarse en principios genuinamente comerciales, pero atendiendo a todas las categorías de usuarios de transporte.
- El de que las compañías navieras desean colaborar con los armadores y operadores para contribuir a modernizar los servicios y los procedimientos operativos.

Los principales consejos de compañías navieras regionales son, predominantemente, contrarios a las conferencias y presionaron con éxito en procura de la desregulación en Estados Unidos, para que cada compañía pueda negociar contratos confidenciales con los transportistas sin necesidad de aprobación por parte de la conferencia. Los consejos sostienen que los acuerdos entre compañías navieras y transportistas deberán ser suficientemente flexibles de modo que puedan realizarse de puerto a puerto, de punto a punto o con carácter mundial. Actualmente el consejo se reúne anualmente para intercambiar información y colaborar en asuntos de interés común.

E. SOBRE LOS PRECIOS

La distribución de los servicios de transporte de mercancías se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos que negocian las condiciones individualmente con cada cliente.

Por lo general, los precios de los servicios de transporte marítimo se establecen partiendo de unas tarifas básicas fijadas en la casa matriz de la línea naviera y en atención al tipo de cliente, en función de aspectos tales como el volumen de negocio, líneas donde opera, tarifas en vigor para clientes similares, grado de ocupación de los barcos, etc.

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Esta circunstancia es especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

las tarifas generales en vigor. A la hora de negociar en este tipo de servicios, se consideran adicionalmente otros criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

El costo del transporte marítimo al ser necesariamente un modo intermodal depende no sólo del flete puro marítimo sino también de los costos del medio terrestre y de los costos portuarios. El costo en que incurre el agente naviero o, indirectamente, el usuario de transporte marítimo al movilizar su carga a través de los puertos es uno de los componentes del costo total asumido al usar el sistema de transporte marítimo. Aun cuando la tendencia general de las líneas navieras es incluir los costos portuarios en el flete marítimo total ("all inclusive rate"), algunas navieras todavía especifican, para algunos productos y rutas, el sobrecargo que aplican por manejo de la carga en el puerto.

F. SOBRE LA ESTRUCTURA DEL MERCADO NACIONAL

Para el período 2008-2010 analizado en este estudio, se identificaron al menos 45 líneas navieras distintas, que prestaron el servicio de transporte marítimo de carga contenerizada (contenedores llenos) desde y hacia Puerto Cortés, en uno o más de esos años.

Sin embargo, las líneas navieras más sobresalientes que manejaron entre el 90 y 95% de la carga contenerizada en ese período se resume en seis, lo cual se encuentra en concordancia con la estructura de concentración a nivel mundial para este sector, con la salvedad de la presencia de algunos actores diferentes en el mercado nacional.

Las principales líneas navieras a nivel nacional (operando bajo la modalidad de línea regular) son: Crowley Liner Services (CLS), Seaboard Marine, Dole Ocean, Maersk Liner, Eurys Maritime y American President Line (APL).

Se encontró evidencia de la existencia de al menos una conferencia marítima denominada Central America Discussion Agreement (CADA), que agrupa líneas navieras que sirven el tráfico marítimo entre puertos de los EEUU y puertos de los países del área Centroamericana, Panamá, República Dominicana y Haití, mismo que ha sido registrado en la Comisión Federal Marítima de EEUU. Mediante dicho acuerdo los miembros están autorizados, pero no requeridos, a reunirse, intercambiar información o de otra manera discutir sus tarifas, tasas, servicios ofrecidos, reglas y contratos de servicios, en el comercio, y alcanzar el consenso o el acuerdo sobre estos.

Como ya se mencionó anteriormente, existen una serie de factores determinantes que son tomados en cuenta para la fijación de un flete marítimo, entre ellos: naturaleza del producto, tonelaje, tipo de embalaje, estiba, cargas por vías alternativas, competencia, costos directos, distancia entre puertos, seguros, cobros y derechos de puertos. Por ello, no es extraño encontrar que los países del istmo centroamericano pagan fletes más elevados que por ejemplo China que está a una mayor distancia con respecto a los Estados Unidos de América, o sea que no es solamente la variable distancia entre puertos lo que explica este fenómeno particular, sino más bien factores estructurales como el flujo comercial (la oferta y demanda de la carga marítima en tráfico) entre las dos primeras

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

potencias económicas del mundo, lo cual está estrechamente asociado a las economías de escala.

Otros ejemplos concretos del mismo fenómeno del diferencial de los fletes que se pueden citar de las entrevistas a los usuarios de los servicios de transporte marítimo de carga en Honduras son: a) resulta más barato el flete marítimo por contenedor de Colombia a Costa Rica (US\$ 750-800) que de Honduras a Costa Rica (US\$ 1,200), e incluso que el flete terrestre por contenedor de Honduras a Costa Rica (US\$ 1,300), b) el costo del flete marítimo entre Honduras y Panamá son más parejas y fluctúan en US\$ 50 por contenedor, pero resulta más barato llegar al puerto de Colon Container Terminal (CCT) que al puerto de Manzanillo International Terminal (MIT), ambos ubicados en el Atlántico, y c) resulta más barato el flete marítimo por contenedor de Honduras a Colombia (en el Atlántico) o a Ecuador (en el Pacífico) pagando en adición por la utilización del Canal de Panamá, que de Honduras a los países de El Caribe.

Particular importancia reviste el volumen de la carga transportada en la negociación del flete. Un ejemplo claro lo es la maquila, en la que la magnitud del volumen en juego les permite la negociación de los precios de los fletes en suelo hondureño, bajo condiciones de confidencialidad haciendo uso de la normativa vigente sobre las conferencias en los EEUU.

G. SOBRE EL ANÁLISIS DE COMPETENCIA

G.1 MERCADO RELEVANTE

Para propósitos del análisis de competencia del presente estudio, se procedió a definir el mercado relevante como aquel que se encarga de transportar vía marítima mercancías de exportación e importación hacia su destino final, que satisface los requerimientos de manejo, volumen y el tiempo de arribo/llegada. Esta definición del mercado relevante supone determinar también el mercado del producto o servicio concreto por una o varias empresas y el mercado geográfico, ambos bajo la lógica del funcionamiento del mercado de servicios de transporte marítimo de carga en Honduras.

El mercado de servicios de transporte marítimo de carga en Honduras presenta diferentes variantes, a saber: a) las modalidades de explotación de los buques de navegación libre o tramp y los buques de línea regular, y b) el grado de especialización de los buques por tipo de carga (buques portacontenedores para contenedores, buques tanque para gránulos líquidos y graneleros para gránulos sólidos) donde no hay sustituibilidad o intercambiabilidad entre ellos.

Con estas consideraciones, resultó pertinente realizar el análisis en el segmento del mercado más importante para el país, definiendo para el presente estudio como el mercado de servicio relevante ***“la provisión del servicio marítimo de carga en contenedores llenos”***.

Por otra parte, para determinar el mercado geográfico relevante se partió de la definición previa del mercado de servicio relevante y de la premisa que se hacía necesario conocer la importancia del intercambio comercial de los puertos (internos y externos). En este

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

sentido, la condición de puerto hub (pivote o concentrador de carga contenerizada) de Puerto Cortés lo posicionó como el principal puerto marítimo de Honduras, por su envidiable posición geográfica para la distribución terrestre con destino nacional y de los países vecinos (El Salvador y Nicaragua) y como punto importante del comercio y tránsito internacional. Así por ejemplo, de las cantidades totales de TEUs para el período 2008-2010, Puerto Cortés movilizó el 88.9, 84.8 y 88.8% respectivamente. En el otro extremo comercial, los Estados Unidos de América es el principal destino de carga contenerizada de Honduras representando porcentajes de 77.2, 81.5 y 78.2 para los años 2008, 2009 y 2010; siendo los puertos estadounidenses de Miami (Florida), Everglades (Florida), Gulfport (Mississippi), Freeport (Texas), New Orleans (Louisiana), Wilmington (Delaware) y Houston (Texas), los que en el 2010 aglutinaron el 94% del tráfico de contenedores embarcados desde y hacia Puerto Cortés. La relevancia de estos puertos se mantuvo en los dos años previos analizados (2008 y 2009).

Sobre la base de lo anterior, para el presente caso de estudio se definió como el mercado geográfico relevante ***“las rutas para tráfico de contenedores llenos entre Puerto Cortés- Puertos de la Costa del Golfo de México, de la Costa Este, y del interior de los EE.UU.”***, cuyo acceso y salida es a través del Golfo de México, por representar estos canales de navegación los de mayor movimiento de tráfico para el país.

G.2 GRADO DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO

El poder de mercado de un agente económico en particular, en este caso de la línea naviera, depende tanto de su tamaño respecto de la dimensión total en el mercado (puerto) relevante del transporte marítimo de contenedores llenos, reflejado en su participación, así como de su tamaño relativo respecto de los demás agentes. A efecto de considerar directamente tanto el tamaño de las líneas navieras respecto del mercado, como su tamaño relativo de unas con otras, se calculó a partir de las participaciones de cada una el Índice de Herfindahl Hirschman (IHH).

En el caso específico de los servicios de las líneas navieras en el transporte marítimo de carga en contenedores llenos desde y hacia Puerto Cortés (Honduras) con los mercados (puertos) relevantes de los EE.UU., se encontró lo siguiente:

- Los niveles anuales individuales del Índice de Herfindahl Hirschman (IHH) observados en los mercados (puertos) geográficos relevantes definidos en el período 2008-2010, demuestran una situación de una alta concentración en los que una o dos líneas navieras mantienen una participación muy significativa, lo cual queda evidenciado en los hallazgos que siguen.
- El nivel de concentración más alto de 8670 (2008) y el más bajo de 3280 (2010) se presenta en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Wilmington (Delaware), donde ha perdido participación la línea naviera Eurys Maritime del 2008 al 2010, y ha surgido la incursión en ese mercado de Maersk Liner en el 2009 y 2010 y de Chiquita International en el 2010. Otros participantes menores de ese mercado son las líneas navieras: Dole Ocean Liner, American President Line (APL) y Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV).
- La línea naviera Seaboard Marine tiene una participación muy significativa en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida) que ha ido en disminución del 2008 al 2010, pero que no responde a los niveles de competencia que

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

representan las otras líneas navieras que sirven este mercado: Maersk Liner, American President Line (APL), Eurus Maritime, Solymar y Crowley Liner Services (CLS); que son menores y que salvo la primera de ellas no han sido constantes.

- Una situación muy similar se presenta en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Nueva Orleans (Louisiana) donde la línea naviera Seaboard Marine ha consolidado una posición significativa casi solitaria donde la única competencia real fue Eurus Maritime en el 2010, ya que las otras líneas navieras: Maersk Liner, Mediterranean Shipping Company (MSC), CMA, Crowley Liner Services (CLS) y American President Line (APL), sus participaciones resultaron insignificantes.
- En contraste con los mercados relevantes geográficos de Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida) y de Puerto Cortés-puerto de Nueva Orleans (Louisiana), en el mercado relevante geográfico de Puerto Cortés-puerto de Houston (Texas) la línea naviera Seaboard Marine ha ido ganando terreno a la línea naviera Maersk Liner que ha disminuido significativamente su participación en el período 2008-2010, mientras que las otras líneas navieras con presencia en ese mercado no representan mayor competencia individualmente, como son: Hapag Lloyd Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), CCNI, CMA, American Gulf Shipping, Crowley Liner Services (CLS) y Dole Ocean Liner.
- La línea naviera Crowley Liner Services (CLS) ha ido incrementado su participación en el mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Everglades (Florida) a diferencia de las líneas navieras American President Line (APL) y Eurus Maritime que disminuyeron sustancialmente la poca participación que tenían en el período (2008-2010). Las otras líneas navieras que dan servicios menores a ese puerto son: Agriex Line Inc., Eurus Maritime, Chiquita International, Maersk Liner, Solymar, Mediterranean Shipping Company (MSC), King Ocean Liner y Seaboard Marine.
- El otro mercado relevante geográfico donde la línea naviera Crowley Liner Services (CLS) ha tenido una participación importante es Puerto Cortés-puerto de Gulfport (Mississippi) que comparte en alguna medida muy variable con las líneas navieras Eurus Maritime y Dole Ocean Liner, siendo Maersk Liner y Chiquita International las otras líneas participantes en ese mercado pero con cantidades insignificantes.
- En el caso del mercado relevante geográfico Puerto Cortés-puerto de Freeport (Texas) tenemos un desplazamiento de las posiciones en el mercado entre las líneas navieras Dole Ocean Liner y Eurus Maritime, donde la última ha ido ganando terreno entre el 2008 y el 2010. El resto de la competencia común pero insignificante la presentan las líneas navieras: Maersk Liner, Mediterranean Shipping Company (MSC), Seatrade Reefer, Hapag Lloyd y Chiquita International.
- Visto en su conjunto las líneas navieras con una participación esporádica e insignificante en los mercados (puertos) geográficos relevantes son: American Gulf Shipping, CCNI, CMA, Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Hapag Lloyd Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Seatrade Reefer y Solymar; lo que nos deja con los competidores reales que se señalan en los párrafos anteriores de acuerdo a las circunstancias particulares de cada mercado (puerto) relevante.

Siempre tomando en consideración solamente la carga en contenedores llenos desde y hacia Puerto Cortés (Honduras) y a manera de reflejar en forma porcentual la participación de las líneas navieras en los mercados (puertos) geográficos relevantes de los EE.UU., en el período 2008-2010, se puede establecer: a) que la línea naviera Crowley Liner Services (CLS) participó con el 52, 71 y 75% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Everglades (Florida) y con el 67, 38 y 79% en la ruta Puerto Cortés-puerto de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Gulfport (Mississippi); b) que la línea naviera Seaboard Marine participó con el 89, 80 y 72% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Miami (Florida), con el 88, 93 y 64% en la ruta Puerto Cortés-puerto de New Orleans (Louisiana), y con el 44, 61 y 81% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Houston (Texas); c) que la línea naviera Eurys Maritime participó con el 93, 71 y 19% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Wilmington (Delaware); y d) que la línea naviera Dole Ocean Liner participó con el 88, 46 y 29% en la ruta Puerto Cortés-puerto de Freeport (Texas).

G.3 BARRERAS DE ENTRADA

En el caso específico de los servicios de las líneas navieras en el transporte marítimo de carga, se pueden mencionar aspectos generales que pueden constituir barreras de entrada al mercado hondureño de nuevos competidores, tales como: a) la rentabilidad de las rutas marítimas por economías de escala (nivel de intercambio comercial dado por el tamaño del mercado nacional); y b) el posicionamiento histórico y actual de las líneas navieras con presencia (preexistentes) en el mercado nacional asociado al desarrollo de un “nombre” o “prestigio”, a la lealtad de los demandantes del servicio, a la competencia por la misma clientela reducida, y al costo de incursión en el mercado para un potencial competidor.

En todo caso, las potenciales nuevas líneas navieras para poder hacerse de un espacio o encontrar un nicho en el mercado, deberán de ofrecer un servicio con un mejor valor agregado que el que ofrecen las preexistentes en el mercado (puerto) relevante que sea su objetivo, ya que el crecimiento no provendrá de un aumento significativo en los usuarios que ya tiene la industria. Además que las líneas navieras preexistentes cuentan con ventajas importantes respecto de potenciales nuevos entrantes, tales como:

- Las líneas navieras preexistentes probablemente cuentan ya con un nombre (reputación) y se han agenciado a través de los años la lealtad de una base significativa de los usuarios.
- Las líneas navieras preexistentes también han desarrollado un acabado conocimiento del mercado y la mayoría cuenta con una estructura organizacional, oficinas y personal altamente calificado que no es fácil de encontrar y reclutar en el mercado.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

NOTAS DE PIÉ DE PÁGINA

1 Datos publicados a través de la Revista de Transporte Marítimo, publicación anual preparada por la Secretaría de la UNCTAD.

2 TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Las dimensiones exteriores del contenedor normalizado de 20 pies son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8.5 pies de altura; equivalentes a 6.096 metros de largo x 2.438 metros de ancho x 2.591 metros de alto. El peso máximo del contenedor es de 24,000 Kilogramos (Kg). aproximadamente, pero restando la tara (o peso en vacío), la carga en su interior puede llegar a pesar 22,000 Kg., aproximadamente.

3 Los porcentajes y cifras presentados fueron elaborados con el acumulado porcentual de carga hasta Agosto de 2010 y el pronóstico de TEUs movilizados para el año 2010.

4 En la actualidad (2012), CSAV ha eliminado las rutas Asia-Europa y Asia-EE.UU., y está en el proceso de reducir su flota de 170 buques a principios de 2011 a 80 buques en el 2012, pero con una mayor capacidad. Por otro lado, CSAV ha establecido contactos para operaciones conjuntas con grandes líneas navieras: la Mediterranean Shipping Company (MSC) con la que va a Europa y Hong Kong, y con Hamburg Süd, con una recalada semanal en los Estados Unidos de América.

5 TPM, tonelaje de porte bruto o de peso muerto (o DWT acrónimo del término en inglés *Deadweight tonnage*), es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo para una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas. También es la forma de medir el tamaño de una flota, como sumatoria del DWT de cada una de las unidades que la compongan. Consiste en la suma de los pesos que transporta un buque, e incluye el cargamento, el combustible propio del buque, las provisiones, el agua dulce para consumo humano, el agua de lastre, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes.

6 Las Conferencias Marítimas son asociaciones voluntarias entre las compañías navieras (privadas y estatales) que buscan establecer una política común sobre el tráfico marítimo regulando los fletes, la cantidad y la calidad de los servicios que prestan, logrando una mayor eficiencia operativa con un sistema de frecuencias debidamente organizadas y estableciendo a su vez disposiciones diversas.

7 Cercanas a la figura de monopolio y lejos de la libre competencia de los mercados han sido desaprobadas por el Convenio del Código de Conducta de Conferencias Marítimas de Ginebra del 6 de Abril de 1974.

8 La Convención debía entrar en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje representara en conjunto como mínimo el 25% del tonelaje mundial, hubieran llegado a ser partes contratantes de ella. Estos criterios se cumplieron con la ratificación de la República Federal de Alemania y los Países Bajos de la Convención el 6 de abril de 1983, convirtiéndose en las Partes Contratantes quincuagésimo séptima y quincuagésimo octava.

9 En estas condiciones parecía que los países signatarios de la Convención de París de 1960, Tratado fundacional de la OCDE (Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, EEUU, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Islandia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza y Turquía) y los países que accedieron con posterioridad entre ellos: Japón (1964), Finlandia (1969), Australia (1971) y Nueva Zelandia (1973) no podrían ratificar el Código de

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

Conducta de la UNCTAD salvo que se desligasen del Código de Liberalización de la OCDE. Pero igual la mayoría de estos países terminaron ratificando el Código.

10 Los dieciséis Estados miembros de la UE que habían ratificado para julio de 2007 el Código de Conducta de la UNCTAD son: Bélgica, Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Malta, los Países Bajos, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, España, Suecia y el Reino Unido. Los diez Estados miembros de la UE que no habían ratificado para julio de 2007 el Código de Conducta de la UNCTAD son: Luxemburgo, Irlanda, Grecia, Austria, Chipre, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania y Polonia; y ya no podrán hacerlo después del 18 de octubre de 2008, según lo estipula el Reglamento No. 1490/2007 que deroga el Reglamento No. 954/79.

11 Las exenciones por categorías concedidas por el Reglamento 4056/86 se supeditaban a la condición de que: “el acuerdo, la decisión o la práctica concertada no cause perjuicio, dentro de la Comunidad, a determinados puertos, usuarios o transportistas al aplicar para el transporte de mercancías idénticas, en la zona que abarca el acuerdo, la decisión o la práctica concertada, tarifas y condiciones que difieran en función de los países de origen o de destino, o en función del puerto de carga o descarga, a menos que dichas tarifas y condiciones puedan justificarse por razones económicas”.

12 La Recomendación es pues continuista de la política marítima de los países desarrollados, con la novedad de la condena de los abusos de posición dominante.

13 Los miembros del TACA son: A.P. Moller Mearsk Sealand, Hapag-Lloyd Container Linie GmbH, P&O Nedlloyd Container Line Ltd, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Atlantic Container Line AB, Mediterranean Shipping Company (MSC) y Overseas Container Line (UK) Ltd.

14 En los meses previos y para evitar un vacío legal, la Comisión Europea adoptó una serie de directrices sobre cómo se aplicarán las reglas de competencia a los servicios de transporte marítimo de mercancías tras su liberalización completa a partir de octubre de 2008.

15 Además de los dieciséis países de la UE mencionados anteriormente en el llamado 10 al pie de página, la lista de los otros países que han ratificado el Código de Conducta de la UNCTAD la completan: Arabia Saudita, Argelia, Australia, Bangladesh, Barbados, Benín, Brasil, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Canadá, Chile, China, Congo, Costa de Marfil, Costa Rica, Cuba, Egipto, Estados Unidos de América, Etiopía, Federación Rusa, Filipinas, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, **Honduras**, India, Indonesia, Irak, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Macedonia, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Pakistán, Perú, Qatar, República Centro Africana, República Democrática del Congo, República de Corea, Senegal, Sierra Leone, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Tanzania, Togo, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Uruguay, Venezuela y Zambia.

16 Cabe destacar que al momento de la votación final de la Convención del Código de Conducta de la UNCTAD en 1974 hubo setenta y dos votos a favor, siete votos en contra (Dinamarca, Finlandia, Noruega, Suecia, Suiza, Reino Unido y Estados Unidos de América), cinco votos de abstención (Canadá, Grecia, Italia, Países Bajos y Nueva Zelandia), y varios países que no participaron en la Conferencia (entre ellos Irlanda, Luxemburgo y Portugal), lo que demuestra las divergencias en el seno de la comunidad internacional acerca del Código de Conducta de la UNCTAD. La oposición de EE.UU. consistía en que no estaba de acuerdo con la autorización de las conferencias marítimas cerradas (ya que en EE.UU. son obligatoriamente abiertas), además que el reparto de las cargas en su opinión provocaría un aumento de los fletes y una disminución en la calidad de los servicios, y que el Código fomentaba el intervencionismo económico de los Gobiernos. Sin embargo, como se puede observar al comparar los listados del llamado 15 anterior, la actitud de algunos de estos países evolucionó con el tiempo al ratificar el Código, quizás en

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

parte porque aceptaba explícitamente las reservas, a lo cual recurrió la UE enmarcados en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, que ejecutó mediante el Reglamento No. 954/79 también conocido como “Compromiso de Bruselas” o “Acuerdo Global de Bruselas”; como también lo hicieron por otro lado los países miembros del OCDE de fuera de la UE, los países en vías de desarrollo del Grupo de los 77 y los países socialistas. Las principales reservas tienen en común que todas han sido criticadas como contrarias a la Convención sobre el Código de Conducta, pero ninguna ha sido formalmente objetada por las demás partes contratantes. El “Compromiso de Bruselas” propició el cambio de actitud en países del OCDE tales como Dinamarca, Finlandia, Suecia, Reino Unido, Italia, Países Bajos y Portugal, al proceder con este instrumento a ratificar el Código de Conducta de la UNCTAD, exceptuando a Noruega y Suiza (países del OCDE) que mantuvieron su postura original en contra y nunca lo ratificaron, y Grecia, Irlanda y Luxemburgo (países del OCDE) que tienen el impedimento particular que estipula el Reglamento No. 1490/2007 que deroga el Reglamento No. 954/79, en el sentido que los Estados miembros de la UE que todavía no habían ratificado el Código ya no podrán hacerlo después del 18 de octubre de 2008, aunque quizás también estos países nunca han tenido la intención de hacerlo.

17 De acuerdo con la Unidad Técnica del Petróleo (UTP) de la Comisión Administradora del Petróleo (CAP), en el 2010 los importadores de los derivados del petróleo (gasolina super, gasolina regular y diesel) para su comercialización en Honduras fueron: Chevron/Texaco, Unopetrol, Puma y Esso. La kerosina fue importada por Puma y Esso, el Av Jet por Chevron/Texaco, el Av Gas por Esso, el LPG por Gas del Caribe y Zeta Gas Honduras, S.A., el asfalto por Shell y el Fuel Oil (o Bunker) por Chevron/Texaco y Unopetrol. Este último derivado del petróleo, Fuel Oil, también fue importado directamente para su propio consumo por las empresas generadoras de energía eléctrica con plantas térmicas tales como: EMCE, ENERSA y LUFUSSA.

18 Es un producto intermedio en la fabricación de detergentes. Las cuestiones medioambientales hicieron que en los años 60 se desarrollasen detergentes biodegradables, como LAB, para sustituir a los anteriores compuestos, de alto impacto ambiental.

19 Actualmente Honduras es uno de los principales importadores de textiles para su transformación y posterior exportación. Del conjunto de proveedores a nivel mundial, Honduras ocupa la quinta posición y el primer lugar en el caso de los países de Centro América.

20 Se toman solamente las exportaciones de Honduras fuera de Centroamérica ya que se hace el supuesto que la mayoría, sino que todo el comercio en la región es realizado vía terrestre, por tanto el comercio marítimo es todo lo demás.

21 Los 41 puertos de EE.UU. son: Boca Grande (Florida), Corpus Christi (Texas), Galveston (Texas), Key West (Florida), Mobile (Alabama), Panama City (Florida), Pensacola (Florida), Port of Joe (Florida), St. Petersburg (Florida), Tampa (Florida), Texas City (Texas), Baltimore (Maryland), Bridgeport (Connecticut), Brunswick (Georgia), Charleston (Carolina del Sur), Filadelfia (Pennsylvania), Fort Lauderdale (Florida), Jacksonville (Florida), Kings Bay (Georgia), Morehead City (Carolina del Norte), Newark (Nueva Jersey), Newport News Hampton (Virginia), Norfolk (Virginia), Ogdensburg (Nueva York), Nueva York (Nueva York), Portland (Maine), Savannah (Georgia), West Palm Beach (Florida), Wilmington (Carolina del Norte), Long Beach (California), Los Angeles (California), Oakland (California), San Diego (California), San Francisco (California), Tacoma Seattle (Washington), Burnside (Louisiana), Chicago (Illinois), Cleveland (Ohio), Lake Charles (Louisiana), Long View (Washington), Portland (Oregon), Roanoke (Virginia) y Stockton (California).

22 Entiéndase como usuarios a exportadores e importadores.

ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA CONTENERIZADA

23 El ***hinterland*** es un territorio o área de influencia. Este concepto se aplica específicamente a la región interna situada tras un puerto, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen las importaciones.

24 El puerto obtuvo de los Estados Unidos de América la calificación de “Mega Puerto” bajo la iniciativa de CSI (Container Security Initiative).

25 En el 2009, Eurus Maritime con 48% desplazó al segundo lugar a CLS con 38%.

26 En el 2008, Maersk Liner con 40% ocupó el segundo lugar después de Seaboard Marine con 44%.

27 En el 2010, Chiquita International con 41% y Maersk Liner con 35% desplazaron al tercer lugar a Eurus Maritime con 19%.

28 En el 2009, Eurus Maritime con 52% desplazó al segundo lugar a Dole Ocean Liner con 46%.

29 En el 2010, Eurus Maritime con 64% desplazó al segundo lugar a Dole Ocean Liner con 29%.