

Los desafíos del transporte marítimo regional, frente a la economía mundial*

Américo Francisco Hidalgo Tobar**

EN UNA ECONOMIA GLOBALIZADA EN DONDE LAS EMPRESAS PARA PODER COMPETIR, BUSCAN INSUMOS DE COSTO MINIMO, SE CONSIDERA MUY IMPORTANTE LOS SERVICIOS DE PUERTOS, PUES ÉSTOS MOVILIZAN ENTRE EL 85% Y EL 90% DEL VOLUMEN DEL COMERCIO MUNDIAL. TOMANDO EN CUENTA LOS DESAFIOS QUE EN EL TRANSPORTE MARITIMO ENFRENTAN LOS PAISES CENTROAMERICANOS, LA COMISION CENTROAMERICANA DE TRANSPORTE MARITIMO, COCATRAM, DISEÑA UN PLAN ESTRATEGICO PARA LOGRAR UNA EFICIENTE INSERCIÓN REGIONAL EN LA ECONOMIA MUNDIAL.

Centroamérica como parte del comercio mundial

La economía mundial ha crecido durante los tres últimos años a un ritmo de alrededor del 3% anual, continuan-

do el comportamiento favorable iniciado en 1993. El crecimiento del PIB en los países de América Latina para 1996 se ha estimado en 3.4% (0.71% en 1995, 5.13% en 1994), recuperándose gradualmente de la crisis de México de Diciembre de 1994 que afectó también a Uruguay y Argentina. Por su parte, los países de Centroamérica, crecieron en 1996 a un ritmo de alrededor del 3% (4.46% en 1995, 3.95% en 1994, menor a la tendencia del período 1990-1995 de 4.09% anual).

Se estima que del 85% al 90% del volumen del comercio mundial, se realiza por la vía marítima y que el mismo aumentó alrededor de 5% en 1996, (tasa bastante lejana del 8.7% y 8%

* Conferencia presentada en el Segundo Seminario-Taller Regional "Bloques Económicos y Relaciones Económicas Internacionales de Centroamérica", que se llevó a cabo en San Salvador, El Salvador, del 21 al 25 de abril de 1997, comprendido en el Programa de Posgrado Centroamericano "Política y Negociaciones en el Marco de las Relaciones Económicas Internacionales", ejecutado por el Instituto Centroamericano de Administración Pública, ICAP.

** Director de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM.

observadas en 1994 y 1995), todo esto producto de la desaceleración del consumo en los países industrializados occidentales.

Los países de América Latina registraron en forma global durante 1996 un incremento del 11% con respecto a 1995 (20% en 1995/1994) en el volumen de sus exportaciones, prácticamente triplicando el crecimiento del PIB, siendo el principal factor la recuperación de la economía mexicana.

El comercio exterior de los países de Centroamérica ascendió en 1996 según estimaciones preliminares alrededor del 6%. En el período 1990-1995 se observa que mientras el comercio intrazonal (calculado solamente por las importaciones) varió de US\$ 638.6 millones en 1990 a US\$1.536.2 en 1995 un incremento del 141%, el comercio exterior total de Centroamérica pasó de US\$ 10.211.7 millones en 1990 a US\$ 17.570.1 millones en incremento de 72%, a una tasa anual de 11.46%.

El comercio intrazonal de los países de Centroamérica, según estimaciones preliminares del BID, ascendió un modesto 4.6% en 1996, debido a la desaceleración del crecimiento económico en Guatemala, El Salvador y Costa Rica. Dicho comportamiento parece confirmar el ciclo trienal del intercambio intrazonal en la presente década. En efecto, en 1990 el comercio creció 2%, en 1991 y 1992 lo hizo a una tasa de 26% y 33% respectivamente, para luego bajar su ritmo de crecimiento en 1993 al crecer en 6% y adquirir mayor dinamismo en 1994 y 1995,

cuando dicho comercio creció en 13% y 20.4% respectivamente.

Al analizar la participación porcentual de los bloques económicos para los años 1990 y 1995, se puede observar que el principal socio comercial, Estados Unidos y el socio menor Centroamérica, han incrementado su participación en 3% a lo largo de los últimos 5 años, en detrimento de la Comunidad Europea y los otros países.

Según reporte del Banco Mundial, el valor mundial de las exportaciones (en miles de millones de dólares) es de US\$ 2.694 de los cuales el 72% corresponde a las potencias económicas, el 8% a países desarrollados y el 19% a países en desarrollo, incluyendo a Centroamérica. Ese 19%, está distribuido a su vez en un 22% para Europa, 17% África, 40% Asia y el 21% a Latinoamérica.

En lo que respecta a Latinoamérica, en valores absolutos ese 21% corresponde a US\$ 103 (miles de millones) y, de éstos el 4% son el valor total de las exportaciones de Centroamérica, lo que al relacionarlo con el valor total de las exportaciones a nivel mundial representa el 0.01%

Tráfico marítimo

Tráfico marítimo mundial

El tráfico marítimo mundial siguió creciendo en 1995, alcanzando un nuevo nivel sin precedentes de 4.650

millones de toneladas métricas, con una tasa de 3.7% con respecto a 1994 (3% en 94/93); el mayor porcentaje desde 1990, cuando superó por primera vez la marca de los 4.000 millones de toneladas. Las estimaciones del año 1996 anticipan un crecimiento del 3% al 3.5% con un volumen de 4.800 millones de toneladas.

Durante al año de 1994, el tráfico marítimo mundial fue de 4.460 millones de toneladas métricas; representando las cargas líquidas (petróleo y sus derivados), el 44.6% para un total de 1990 millones de toneladas (2.3% mayor con respecto a 1993). El volumen de cargas secas registró un aumento de 3.5%, para un total de 2468 millones de toneladas, de los cuales los principales graneles secos tuvieron un aumento de 2.2% alcanzando los 1.015 millones de toneladas. El aumento del volumen total de cargas secas se debió principalmente a la evolución positiva de las cargas generales, incluyendo el acero y las cargas unitarizadas.

Según estimaciones del World Sea Trade Service (WSTS), el tráfico marítimo para el año 2005, crecerá a un promedio anual de 4.1%, en tanto las cargas en contenedores y otros tipos de carga general crecerán a un ritmo de 6.3% anual.

Tráfico Portuario Mundial de Contenedores

La tasa de crecimiento mundial del movimiento de contenedores en los enero-diciembre/1997

puertos, durante los últimos años ha sido de 9.3%, para un total de 112.500.000 TEU. La tasa de crecimiento de los países en desarrollo es casi el doble de la tasa mundial (17%). Esto señala la necesidad de que los países en desarrollo planifiquen una mayor capacidad de manipulación de contenedores, a través de mejoras en la productividad del equipo e infraestructura existente, no necesariamente en inversiones.

Tráfico marítimo-portuario centroamericano

El tráfico marítimo-portuario de Centroamérica creció a una tasa anual de 7.97% durante el período de 1990-1995, siendo la tasa de crecimiento de las importaciones 9.08% y el de las exportaciones 6.24%, superando el volumen de 20 millones de toneladas durante el año 1994, hasta alcanzar 22.7 millones de toneladas en 1995. Se puede observar que en el año 1995, el 62.6% del tráfico marítimo-portuario tuvo vocación Atlántica y el 37.2% Pacífica, habiendo una variación de apenas 1.1% con respecto a 1990.

En general las importaciones han crecido más que las exportaciones, de tal manera que mientras en 1990 las importaciones representaban el 59.7% del tráfico total, en 1995 este porcentaje se ha incrementado al 62.8%.

Los tres principales puertos de Centroamérica, Santo Tomás de Castilla, Puerto Cortés y Puerto Limón, ubicados todos ellos en el Atlántico

manejan el 54% del total de carga de todos los puertos y más del 85% de la carga del Atlántico.

Esos tres puertos manejan más del 75% del tráfico total de contenedores que sobrepasó el millón de TEU durante 1995; cantidad solamente superada por Brasil en Latinoamérica. El crecimiento anual del manejo de contenedores en estos tres puertos, durante el período 90-95 fue de casi 11%, levemente superior a la tasa anual mundial de los últimos años de 9.2%, pero bastante inferior al crecimiento anual de los países en desarrollo que es de 17%.

Fletes

De acuerdo con el porcentaje estimado para los países en desarrollo de América, un cálculo simple del valor total de nuestro comercio exterior, 17.570.1 millones de dólares por 8%, nos daría una cifra de aproximadamente 1.400 millones de dólares como techo máximo de los montos de fletes marítimos para el año 1995. Estas cifras gruesas nos dan una idea del mercado de fletes de los países centroamericanos.

Globalización, bloques económicos y cambios estructurales marítimo portuarios

Trascendiendo las fronteras centroamericanas, no pueden pasar desa-

percibidas las megatendencias mundiales, orientadas a la formación de grandes bloques comerciales, de los cuales hacia el Norte del Continente nuestro vecino más cercano es el Nort American Free Trade Area (NAFTA), hacia el Sur el Pacto Andino y el Mercosur. Y, por otra parte, en lo que a Centroamérica corresponde se observará que ya se menciona la posibilidad de una Area Latino-Americana de Libre Comercio, que obviamente incluiría al istmo centroamericano por su posición geográfica estratégica en el centro de las Américas y como paso obligado del comercio mundial.

Con la revolución tecnológica e informática el mundo ha cambiado y está cambiando a tal velocidad que el punto de partida y contexto más adecuado para el diseño de políticas es colocar la lógica global en primer plano, sobre todo en vista de la decisión de los gobiernos centroamericanos de integrarse a la economía mundial.

La constante evolución de los mercados, los servicios, las tecnologías y las fuerzas regulatorias transforma la estructura de los puertos. Estas fuerzas son expresiones contemporáneas de tendencias arraigadas durante siglos; es preciso encontrar nuevas formas de responder a ellas. En una economía globalizada, las empresas recorren el mundo en busca de insumos de costo mínimo, lo que ha llevado a una competencia a nivel de cada insumo y del producto final y a la integración de los puertos en los sistemas de manufactura y distribución. La infraestructura física de los puertos debe

construirse para facilitar no sólo el acceso expedito de las empresas de transporte marítimo y terrestre, sino también la recepción, despacho y manipulación de la carga a un costo razonable. Es esencial que las reglamentaciones y los regímenes laborales portuarios eviten la tendencia sociopolítica de los puertos estatales, que permite: i) que en última instancia todas las tareas sean de uso intensivo de mano de obra, ii) que los recursos se asignen de acuerdo con las necesidades sociopolíticas, iii) que la experiencia y el conocimiento de la industria pasen a tener una importancia secundaria al seleccionar el personal directivo superior, y iv) que la competencia y el afán de lucro se reemplacen con presupuestos y sistemas de contabilidad empresariales. El marco regulatorio de los puertos debe promover la utilización eficaz en función de los costos de la infraestructura y los equipos, asignar responsabilidades a los individuos por las consecuencias de valor de sus decisiones y autorizar a un puerto a planificar su inversión futura.

Dentro de este contexto, el proceso de Globalización del Comercio constituye actualmente la interdependencia comercial entre factores de producción en países diferentes, como resultado de esfuerzos colectivos para producir materias primas y componentes, y para proporcionar servicios de montaje y distribución a productos que se venden en todo el mundo. El comercio siempre ha sido internacional, en el sentido de que los productos de un país se venden a otros, pero la

globalización del comercio modifica este marco histórico al establecer una base par que empresas y gobiernos aprovechen los aspectos complementarios entre los factores de producción de los distintos países. Muchas manufacturas ya no se producen en un solo país para enviarlas a otro. Por el contrario, los fabricantes buscan los insumos menos costosos de todas partes del mundo, y producen y montan los artículos en aquellos lugares que ofrecen las mayores ventajas comerciales. Las decisiones relativas a las fuentes de materia prima, la mano de obra, la ubicación de las plantas, los sistemas de transporte, los tiempos de entrega y los canales de distribución se adoptan en un plano mundial. En otras palabras, la diferencia entre el comercio internacional y el comercio globalizado es el grado de libertad en la selección de insumos, bienes terminados, servicios, fondos y mano de obra. Así pues, la economía globalizada ha transformado la competencia entre productos terminados comparables en una competencia a nivel de cada insumo y del producto final, en que todo insumo y producto terminado tiene sus propias y elevadas exigencias de mercado.

Si se supone que las recientes decisiones de los gobiernos de Argentina y Nueva Zelandia de crear una base para la participación privada en sus puertos mediante acuerdos de concesión han reducido el costo de comercialización de sus manzanas, lo que ha tenido un impacto negativo en la competitividad de las exportaciones de

Chile y Sudáfrica en Chicago, los comerciantes de frutas de Chicago probablemente pedirán a los agricultores de Argentina y Nueva Zelandia que les suministren mayores volúmenes una vez que se den cuenta de que las manzanas pueden obtenerse a un costo entregado menor. Los comerciantes de frutas seguirán comprando manzanas de Chile y Sudáfrica, pero sólo en la medida en que los volúmenes de Argentina y Nueva Zelandia no basten para satisfacer la demanda del mercado. Una reducción de la competitividad de las manzanas de Chile y Sudáfrica podría llevar a una disminución de la demanda de trabajadores en las granjas y en las instalaciones de empaque de frutas, en los servicios de transporte terrestre y marítimo y los servicios de manipulación de carga en los puertos. Las señales del mercado que transmiten los comerciantes de frutas a los cultivadores de manzanas de Chile y Sudáfrica proporcionan un indicador agregado, indefinido y no analizado de que sus costos son muy altos en comparación con los de los otros dos países. La señal del precio de mercado no indica que la reducción de los costos de manzanas en Argentina y Nueva Zelandia obedece a cambios concretos instituidos por el sector privado en sus puertos. Para determinar las razones de tales economías, es necesario mirar más allá de la señal del precio de mercado y evaluar cada insumo de toda la red de cultivo y distribución de Argentina y Nueva Zelandia, y compararlo con los factores correspondientes de Chile y Sudáfrica. Así,

los mecanismos de mercado señalan la necesidad de hacer cambios que reduzcan los costos, pero no identifican en qué áreas deben hacerse las reducciones ni qué opciones existen para lograrlo.

Una buena manera de comenzar a analizar el proceso de modernización de los puertos estatales será comparando sus actuales metas y objetivos con las exigencias del comercio mundial. Como ejemplos de las metas y objetivos actuales, se incluyen algunas experiencias, registradas en 1960, pero que podrán ocurrir hoy en muchos puertos.

- Los puertos realizan sus actividades de manera autónoma y en serie. Los trabajadores portuarios cargan y descargan rápidamente, pero no les preocupa que las mercancías pasen más de 30 días en las bodegas del puerto.
- Los puertos utilizan instituciones y tecnologías obsoletas para evitar los costos sociales del personal excedente. Los trabajadores movilizan sólo de 8 a 12 unidades por hora usando las grúas de contenedores, cuya capacidad es de 30 unidades por hora.
- Las administraciones portuarias en su calidad de empleadores, deben cumplir con vastos requerimientos sociopolíticos.
- Los gobiernos responden a los grupos preponderantes y dan prioridad a los objetivos sociopolíticos al hacer inversiones portuarias, en tanto el sector privado utiliza un

espectro ganancia-pérdida-quebra que responde a los mecanismos del mercado. Esta situación ha llevado a los gobiernos a considerar la participación privada como medio de establecer una disciplina comercial, pero los inversionistas privados exigen que los gobiernos adopten un marco regulatorio y un régimen laboral.

- La mayoría de los problemas que enfrentan los puertos de los países en desarrollo son consecuencia de la situación conflictiva en que se encuentran los objetivos económicos, los acuerdos laborales y la legislación que rige sus operaciones. Las necesidades de los usuarios ya no pueden aislarse de las metas comerciales de los puertos. Las actividades que crean una falsa demanda de infraestructura y equipo portuarios aumentan los costos para los usuarios y para la economía nacional. Los gobiernos deben velar porque los operadores de los buques se hagan eco de la competencia que enfrentan los bienes que transportan. En una economía globalizada, los objetivos comerciales de usuarios y puertos han pasado a ser complementarios y no pueden lograrse sin un esfuerzo colectivo.

Para orientar las políticas de desarrollo en la era de la globalización es importante para países como los centroamericanos plantearse y responder preguntas como las siguientes:

¿Deben todos estos cambios en la economía mundial y en el paradigma

de los negocios afectar los conceptos básicos sobre el crecimiento económico y sobre cómo inducirlo?

¿Cuáles son los ingredientes clave y las prioridades de políticas para que un país participe exitosamente en la economía global y sea un país atractivo para la inversión productiva internacional?

Por lo dicho anteriormente, la respuesta a la primera pregunta es positiva. En cuanto a la segunda, se presenta una categorización de los ingredientes clave para el crecimiento sostenible basado en una teoría del crecimiento que debe tenerse clara para fijar las prioridades de las políticas de desarrollo. En este sentido los factores determinantes del crecimiento sostenible en la era de la globalización son fundamentalmente los siguientes:

- Inversión y comercio
 - Eliminación de distorsiones internas en los precios relativos.
 - Acceso seguro a mercados externos (vía TLCs, GATT y capacidad negociadora).
 - Infraestructura y servicios de mercadeo internacional.
 - Servicios de información sobre mercados externos
- Estabilidad macroeconómica y clima de inversión
 - Estabilidad fiscal, monetaria y de precios.
 - Ajustes en el tipo de cambio simultáneos con reducción de aranceles.

- Capacidad de financiar los déficits en la balanza de pagos.
- Reglas del juego claras para la inversión.
- Marco legal adecuado.
- Trámites ágiles y eficientes.
- Competitividad y productividad
 - Mejoramiento en la calidad de los recursos humanos.
 - Mejoramiento de la infraestructura (transporte, energía, telecomunicaciones).
 - Apoyo integral para la pequeña y mediana empresa.
 - Mejoramiento de los procesos de innovación tecnológica.
 - Mejoramiento de la gestión empresarial (*entrepreneurship*).

Integración regional

El 13 de diciembre de 1991 en Tegucigalpa, Honduras, los presidentes de los seis países centroamericanos reunidos en ocasión de su XI Cumbre, firmaron el Protocolo de Tegucigalpa, que dio vida al Sistema de la Integración Centroamericana, que tiene entre uno de sus propósitos, "Fortalecer la región como bloque económico para insertarla exitosamente en la economía internacional". Precisamente, uno de los efectos del fenómeno de la globalización, es la formación de bloques económicos, como una opción casi indispensable

para enfrentar de mejor manera los desafíos del fenómeno mencionado. Las Cumbres Presidenciales en Centroamérica se iniciaron en Guatemala con Esquipulas I, en mayo de 1986 motivadas fundamentalmente para impulsar los procesos de paz de la región, para seguidamente abordar los temas de la integración regional, temas que se habían agotado con el modelo basado en "la sustitución de importaciones" o "desarrollo hacia adentro" del Mercado Común Centroamericano.

Asimismo, los Presidentes Centroamericanos adoptaron el 12 de octubre de 1994, en Masaya, Nicaragua, una estrategia integral de desarrollo sostenible, llamada la "Alianza para el Desarrollo Sostenible" (ALIDES), la cual entre sus objetivos específicos contempló:

- Impulsar la reconstrucción, rehabilitación y modernización de la infraestructura regional especialmente en materia de transporte, telecomunicaciones y energía, para incrementar la eficiencia y competitividad de los sectores productivos, tanto a nivel nacional, regional como internacional.

Posteriormente, en la XVII Cumbre de Presidentes Centroamericanos, celebrada en San Pedro de Sula, Honduras, la ALIDES, entró en una segunda etapa, por medio de un Plan Básico de Acción - ALIDES 96, que ha priorizado entre otras acciones, las siguientes:

- Modernización del sector público nacional y regional.

- Integración económica regional.
- Modernización de la infraestructura regional, en materia de energía, transporte y comunicaciones.
- Inserción efectiva en la economía internacional, especialmente en comercio e inversión.
- Elevar el nivel y la calidad de vida de los centroamericanos.

No obstante, todos estos esfuerzos que se han realizado, existe un largo camino por recorrer y poco tiempo para hacerlo, más aún cuando se espera que a partir de este año, los Tratados de Libre Comercio se aceleren entre los países de Norteamérica y los países de Suramérica; y los países centroamericanos se verán forzados a integrarse al Area de Libre Comercio de las Américas, proceso iniciado a partir de la Cumbre de las Américas, celebrada en Miami, en diciembre de 1994 y que está previsto su culminación en el año 2005.

Este proceso de liberalización comercial recíproco entre países con diferentes niveles de desarrollo, sólo será viable y mutuamente beneficioso si se toman medidas para prevenir la distribución desigual de las ganancias del proceso, así como mecanismos para apoyar el rápido crecimiento de las exportaciones, la inversión y la competitividad de los países menos desarrollados, esto significa hacer mejoras sustanciales en la infraestructura, en las capacidades laborales y en los marcos regulatorios e institucionales.

Para resolver entonces, los enormes desafíos que tenemos por delante, es indispensable iniciar un proceso de "concertación de visión" entre los diferentes sectores de nuestras sociedades (gobierno, sector privado y sector laboral) alrededor de la transformación productiva de nuestros países, identificando claramente las líneas estratégicas y las prioridades nacionales.

También es indispensable "concertar una visión regional" entre gobiernos, sociedad civil y sistema de integración, en especial para las negociaciones con los países desarrollados y/o bloques de mayor tamaño y poder competitivo.

Dentro de dicho contexto analizando el fenómeno de la globalización y el proceso de integración regional, así como también el panorama económico y marítimo, se han identificado los siguientes principales desafíos.

Desafíos a nivel general

- Crecimiento Económico Sostenible.
- Reducción de la Pobreza y la Desigualdad.
- Desarrollo de los Recursos Humanos.
- Reforma y Modernización del Estado.

Desafíos Marítimos

- Puertos Concentradores.

- Transporte Multimodal.
- Canales Secos.
- Reforma Portuaria y Privatización.
- Modernización y Fortalecimiento de la Administración Marítima.
- Negociaciones de los Fletes

Inversión extranjera directa

Los flujos de entrada de inversión extranjera directa a nivel mundial alcanzaron un récord histórico en 1995 de 315 billones de dólares, un incremento de 40% respecto a 1994, sostenido por un vertiginoso crecimiento de las fusiones y adquisiciones de empresas, mecanismo empleado por las transnacionales como estrategia corporativa, reflejando asimismo la apertura de los países a la inversión extranjera directa en infraestructura.

Lidereado por los Estados Unidos, los países desarrollados experimentaron un rápido crecimiento de los flujos de IED en 1995, mientras que los países en desarrollo tuvieron un moderado crecimiento, en tanto en los países del Sudeste Asiático el crecimiento fue vertiginoso.

Los flujos de IED están concentrados en pocos países. Los 10 mayores países anfitriones recibieron 2/3 (67%) del total, mientras que los 100 menores países anfitriones recibieron apenas el

1% del total. Por otro lado el 67% de los flujos de salida de la IED en el año 1995, provienen de cinco países (Estados Unidos, Alemania, Reino Unido, Japón y Francia).

La IED en América Latina favorecida, entre otros factores, por un marco regulatorio mucho más propicio, se elevó en 1996 según estimaciones preliminares de la CEPAL, a un monto sin precedentes que superó los 30 billones de dólares (casi un 10% del total mundial), creciendo a un ritmo promedio anual en el período 1990-1996 de casi 30% anual. La inversión directa ha estado orientada preferentemente hacia el sector minero, petrolero, geotérmico, y en menor medida hacia la industria manufacturera y actividades de exportación (maquila, sobre todo en algunos países centroamericanos). Otros sectores que están adquiriendo creciente importancia corresponden a los de alimentos, servicios, telecomunicaciones e inversiones en obras de infraestructura.

Inversión Extranjera Directa en Centroamérica

La IED en Centroamérica también ha tenido un comportamiento notable al alcanzar casi 600 millones de dólares en 1995, creciendo a un ritmo de 18% anual en el período 1990-1995, superando ampliamente el crecimiento del comercio exterior en el mismo período, que fue de 11.46%.

Posición de COCATRAM frente al entorno económico internacional

Políticas de COCATRAM

En 1994 el Honorable Directorio de COCATRAM aprobó el documento titulado "Políticas de COCATRAM y sus Relaciones con Atribuciones, Programas, Proyectos y Actividades" presentado por la Secretaría Ejecutiva de la misma.

Por considerarlo de sumo interés se presentan a continuación dichas políticas de manera esquemática, con algunos cambios que reflejan el nuevo entorno y considerado que la Misión Institucional de la COCATRAM es la de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior de los países centroamericanos mediante el adecuado establecimiento de sistemas de transporte marítimo, portuario y multimodal; seguros eficaces y eficientes mediante la dirección del Consejo de Ministros Responsables del Transporte (COMITRAN).

Dichas políticas se definen de la manera siguiente:

- o Fortalecimiento institucional de entes públicos y privados, vinculados con la actividad marítima-portuaria.
- o Establecimiento de una moderna y armonizada Legislación Marítima.
- o Impulsar una Reforma Portuaria que propicie el mejoramiento con-

tinuo de la eficiencia de los servicios portuarios.

- o Mejoramiento sostenible de la Seguridad Marítima-Portuaria y de la Protección del Medio Marino.
- o Facilitación del Transporte Marítimo e introducción del Transporte Multimodal.
- o Desarrollo de los Recursos Humanos vinculados con el campo marítimo-portuario.
- o Incorporación de Tecnología Moderna en la prestación de servicios marítimos-portuarios y multimodales.
- o Modernización de las Tecnologías de Información, Comunicación y Documentación.
- o Propiciar y gestionar la cooperación externa y entre los países de la región.

El programa estratégico integrado de COCATRAM

Con la finalidad de articular en un sólo programas las diversas actividades de COCATRAM y en armonía con el cumplimiento de su misión, objetivos y políticas se ha conformado el Programa Estratégico Integrado, compuesto por cuatro Planes Quinquenales que a continuación se mencionan:

1. Plan Quinquenal de las Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano 1995-2000 (REPICA 1995/

- 2000). Aprobado por dichas entidades en junio de 1995.
2. Plan Quinquenal de Fortalecimiento de los Consejos de Usuarios de Centroamérica 1996-2001 (USUARIOS 1996/2001); aprobado por el Consejo Hondureño de los Usuarios del Transporte Internacional, –COHUTI–, representante de dichas entidades en la región, en junio de 1995.
 3. Plan Quinquenal de Capacitación Marítimo-Portuaria de Centroamérica 1995-2000 (TRAINMAR 1995/2000); aprobado por la Red de Capacitación TRAINMAR –UNCTAD-COCATRAM–, en noviembre de 1995.
 4. Plan Quinquenal de las Administraciones Marítimas de Centroamérica 1997-2001 (ROGRAM-CA 1997/2001); en proceso de validación, el cual sometemos a consideración del Honorable Directorio de COCATRAM.

Es preciso mencionar que hasta agosto de 1994 la administración exitosa de la COCATRAM representaba un arduo desafío, puesto que hasta ese entonces esta institución contaba con un exiguo presupuesto y consecuentemente con escaso personal para responder convenientemente a las demandas de los sectores que la COCATRAM atiende, razón por la cual la planificación de esta institución era anual y operativa. Asimismo, en esa época las principales instituciones internacionales especializadas en asistencia y cooperación técnica en el campo del subsector marítimo, inclusi-

ve la asistencia de tradicionales países cooperantes y de foros técnicos especializados por razones diversas habían dejado de vincularse con la COCATRAM.

Ante esta situación, el Honorable Directorio de la COCATRAM con el firme propósito de hacer un organismo apropiado para los fines para los cuales fue creado, ordenó a partir de agosto de 1994 "Estudiar la Carga de Trabajo de la Comisión".

Con base a los resultados de este estudio, posteriormente el Directorio de la COCATRAM ordenó la elaboración de un Estudio de Reingeniería Organizativa Operativa de este organismo, cuyas conclusiones y recomendaciones fueron conocidas en marzo de 1995 y aprobadas en julio de ese año en San Pedro Sula (Honduras), conjuntamente con su respectivo presupuesto; pudiéndose implementar las mismas entre julio y agosto de 1996 debido a que hasta en esa época se contó con el capital de funcionamiento posibilitado por el nuevo nivel presupuestario. Dichas conclusiones y recomendaciones significaron para la COCATRAM; la supresión de la Unidad de Planificación y Seguimiento de Proyectos; la reasignación de la Unidad de Informática como una sección de apoyo de la Unidad Administrativa Financiera; la reubicación de ésta como unidad orgánica asesora de la Secretaría Ejecutiva; la creación de la Unidad Marítima; la creación de la Unidad Portuaria; la creación de la Unidad de Transporte Multimodal; y, la creación

de Unidad de Capacidad Marítima Portuaria.

En términos muy objetivos, el proceso de fortalecimiento institucional de la COCATRAM iniciado en octubre de 1994, en adición a la concreción de la reingeniería organizativa y operativa, ha permitido el logro de los siguientes resultados:

1. En octubre de 1994 el Banco Mundial aprobó a la COCATRAM una donación de US\$150.000.00 para la realización del Estudio sobre el Impacto de los Fletes Marítimos en la Región Centroamericana y Creación de un Sistema de Información en la COCATRAM que provea a los Importadores y Exportadores Centroamericanos información actualizada sobre niveles de fletes por tipo de buque y clase de carga; frecuencia de líneas navieras; políticas, regulaciones y estrategias para negociación de fletes, etc. Dicho proyecto fue adjudicado en febrero de 1997 al Instituto de Puertos y Vías Navegables de la Universidad Estatal de Louisiana, esperándose su conclusión a mediados del año 1997.
2. En mayo de 1996 el Gobierno de la República de Alemania aprobó en concepto de Asistencia Técnica, asignar al más breve plazo a la COCATRAM dos Expertos Integrados: uno para el área marítima y otro para el área portuaria; cada uno por un período de dos años y por un valor de US\$120.000.00 en concepto de dicha asistencia técnica no reembolsable; pudiendo

ésta ser prorrogable por períodos iguales hasta un máximo de seis años. A este respecto se ha oficializado que el primer experto Alemán el Capitán Jörg Hellwig, estará al servicio de la COCATRAM a partir del 2 de marzo del corriente año (1997). El segundo experto estará asignado a la COCATRAM durante el tercer trimestre del mencionado año.

3. En junio del mismo año y dentro de la cooperación de la República de China hacia Centroamérica, se aprobó por parte de esa nación asignar al más breve plazo a la Comisión cinco expertos taiwaneses; para brindar desde esta Institución asistencia técnica a la región por un período mínimo de dos años prorrogables éstos hasta seis años. Dichos expertos en sí actuarán en concepto de contrapartes de los profesionales técnicos de la Comisión, para posibilitar a éstos mayores conocimientos en técnica y en experiencias.

Adicionalmente, en junio de 1996 China aprobó una partida complementaria de US\$ 88.000.00 a los US\$ 101.205.00 que la misma donó en mayo de 1994, para que la COCATRAM cuente con la disponibilidad de fondos necesaria para la realización del Estudio sobre las Ayudas de la Navegación en los Puertos Centroamericanos. Esta partida complementaria fue entregada a la COCATRAM en su sede por la Excelentísima Representación Diplomática de la Repú-

blica China en Managua el 19 de febrero de 1997 y recibido por el Honorable Señor Vice-Ministro de Transporte de Nicaragua, Ing. Pablo Hurtado Vigil, en representación del Directorio de la COCATRAM.

Asimismo, en junio de 1996 China aprobó a la COCATRAM un financiamiento no reembolsable por US\$ 1.200.000.00 para que ésta realice en Centroamérica un Estudio sobre Transporte Multimodal. Dichos fondos están en proceso de otorgamiento.

4. El Gobierno de Francia a través de la Oficina de su Cooperación para Centroamérica, con sede en Costa Rica ha aprobado 10 cursos o seminarios regionales por año, para que bajo la coordinación de la Comisión los imparta el Centro TRAINMAR-CARIBE.
5. Con la participación de la respectiva Población Objetivo se formuló y se ha puesto en ejecución el Programa Quinquenal Estratégico de la COCATRAM para el período 1995/2000, integrado por los siguientes planes:
 - Plan de las Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano, —REPICA—.
 - Plan de las Autoridades Marítimas de Centroamérica.
 - Plan de Capacitación Marítima-Portuaria.
 - Plan de Fortalecimiento de los Consejos de Usuarios de Centroamérica.
6. La Organización Marítima Internacional —OMI— ha incluido dentro de su Programa Integrado de Cooperación Técnica, la realización de actividades conjuntas con la COCATRAM para el bienio 1997/1998, en materia de Seguridad Marítima, Protección del Medio Marino, y Legislación Marítima.
7. De nuevo la COCATRAM ha sido objeto de atención de la CEPAL, al haber desarrollado de manera conjunta en setiembre de 1995 en San Salvador el Seminario Regional sobre el Transporte Multimodal en Centroamérica; y, más recientemente, la ejecución del Programa de Capacitación Conjunta CEPAL-COCATRAM desarrollándose en abril de 1997 en los países de la región cursos para la modernización portuaria.
8. El valor de la asistencia técnica no reembolsable obtenida por y para la COCATRAM durante el período de agosto de 1994 a julio de 1996 asciende a US\$ 2.604.005.00. Esta cantidad relacionada con la suma de US\$ 1.070.826.72, presupuestada y aprobada para el funcionamiento del organismo para los años de 1995 a 1997, representa una captación de recursos externos de 243.18% mayor que la referida cifra presupuestada para la operación de la Comisión durante el período indicado.
9. La dotación adecuada al organismo de modernos sistemas de *softwares* y de eficientes equipos

computacionales; que le han posibilitado una alta productividad de trabajo y que lo han situado en la época contemporánea del manejo electrónico de datos.

10. La dotación adecuada y racional de medios de transporte; y, de otros equipos de apoyo, tales como la planta de generación eléctrica; necesarios para el eficiente desempeño de las actividades de la institución.

Adicionalmente a los positivos logros obtenidos por la COCATRAM como producto de su fortalecimiento institucional, es necesario comprender que dicho propósito de mejoramiento tiene que ser sujeto de un continuado seguimiento y ajustado cada vez que las variables que inciden en la dinámica del contexto del transporte marítimo se modifiquen, sobre todo en estos

tiempos de globalización y de liberalización económica.

Es por tal razón, como también por el peso que el Transporte Marítimo tiene en los países del istmo al ser éste por lo general del orden de un 90% del respectivo comercio exterior, que dentro del contexto del mandato de los Excelentísimos Presidentes del área relativo a la evaluación de los organismos del Sistema de Integración Centroamericana, hoy en día y a iniciativas del Instituto Centromericano de Administración de Empresas, INCAE, la COCATRAM está considerada como la unidad ejecutora de todas las acciones de transporte marítimo, de corto, mediano y largo plazo, que se deriven del desarrollo de la Estrategia Centroamericana de Competitividad para la eficiente inserción de la región en el proceso de la Economía Mundial Globalizada y Abierta

△