

EL SECTOR TRANSPORTE CUBANO Y SU COMPROMISO CON EL DESARROLLO ECONÓMICO

Buenaventura Rubén Rigol Cardona y Erik Reyes Gómez

Con el transporte se mueven personas y bienes en un espacio, con los modos terrestre, aéreo, marítimo, o sus combinaciones. No constituye una actividad final, sino un medio para satisfacer otra necesidad. Una rama de la teoría económica, “Economía del Transporte,” estudia los elementos y principios del sector, y contribuye a la vida económica y social de las naciones.

Por tal razón, el transporte se relaciona e integra en la economía: sin esa función no se entrega el bien económico, y es donde su infraestructura constituye un factor productivo, aparte de determinar la transportación una parte importante del costo. Se estima que el valor agregado del sector transporte es de 3 a 5% del Producto Interno Bruto (PIB). La inversión pública en transporte suele ser de 2 a 2,5% del PIB (en algunos países hasta 3,5%) y genera de 5 a 8% de los sueldos y salarios totales (Duque-Escobar, 2009).

El sector transporte, por lo general, se comporta directamente proporcional al comportamiento económico del país; y se utilizan diversos indicadores para caracterizar su desempeño. De ellos, se suele diferenciar entre el transporte de personas y el de mercancías; de ahí la variedad de enfoques para uno y otro. En este documento se analizará el subsector del transporte de mercancías por carretera a nivel de país.

Una primera aproximación al subsector permite identificar a quienes participan en el servicio de transporte de carga: generadores de carga (demandan el servicio), empresas de transporte (intermediarios) y los transportistas (prestan el servicio). Los generadores de carga pertenecen a otros sectores económicos

productores y comerciantes de bienes susceptibles de ser movilizados y forman el primer eslabón de la cadena; las empresas de transporte realizan un papel intermediador para que el servicio de transporte se realice y adicionalmente prestan servicios de logística (organización de la carga, trámites aduaneros, etc.); mientras los transportadores prestan el servicio de movilización de la carga generada y perciben en pago los “fletes” o ingresos pactados por movilizar la carga en un trayecto determinado.

Económicamente hablando, se entiende que una economía desarrolle un sistema de transporte que tribute a sus relaciones productivas y comerciales, y en mayor o menor medida, a sus intereses políticos (según la participación establecida del Estado en la economía). En reciprocidad, una economía eficiente depende de su red de transportes, adecuadamente mantenida, y ampliada según las demandas: de nada serviría incrementar la producción de cualquier sector si no existen los medios para distribuir los bienes creados. Contar con una red de carreteras en buen estado técnico (y que además cumpla estándares internacionales para su compatibilización informativa con otros países), junto a vehículos en buenas condiciones para lograr una eficiente sincronización entre productores, comerciantes, industriales y consumidores; se convierten en condiciones objetivas para un buen servicio al cliente final. En esas condiciones el transporte cumpliría la ley económica de oferta y demanda.

Para la contabilidad nacional la relación entre la producción nacional (PIB) y el crecimiento sectorial, en

este caso el transporte de carga por carretera, debe ser muy cercana, para dinamizar y participar de una manera proactiva dentro del proceso, puesto que a mayor producción de bienes se genera directamente una mayor demanda del servicio (Caicedo, 2013).

El presente trabajo responde al objetivo de presentar el sector transporte en Cuba, con su situación problemática en las dificultades estructurales, subjetivas y coyunturales del sector transporte, que dificultan su crecimiento y desarrollo. Esta ponencia se realiza para acercarnos a las diversas políticas tomadas por la administración pública cubana, sus aspectos financieros más relevantes y concluye con los posibles escenarios y una propuesta de medidas para mitigar las dificultades identificadas.

Para ello se han empleado diversas técnicas, como la observación no participante, la observación participante, el análisis de documentos en diversos soportes y la consulta a expertos. No todas se muestran en este documento pues éste solamente presenta una parte de la investigación doctoral del autor principal, más extensa y abarcadora, actualmente en la parte final. Sin embargo, participar en este evento constituye una gran oportunidad para el debate académico y el enriquecimiento de los puntos de vista actuales.

Su importancia, sean legales, técnicas o económicas, se justifican por el hecho mundial de que en las últimas década el sector se ha diversificado y crecido de forma espectacular hasta el punto de que en los países más desarrollados, el sector terciario conforma casi el 70% del PIB. Por ejemplo: en países de desarrollo medio como Brasil o Tailandia ronda el 50%, en Irán e Indonesia alcanza el 40%, y en los países menos desarrollados alcanza porcentajes del PIB muy inferiores (Burgaleta, 2010).

DESARROLLO

Los datos oficiales sobre cualquier tema de Cuba, especialmente los económicos, se publican con retraso. Las razones van desde la prudencia; pasando por el temor de mostrar ineficiencias que identifiquen a sus responsables, quienes ocupan posiciones elevadas en el país; hasta una razón de Estado para evitar contra medidas de aplicar medidas con origen en 1960.

Es así que los datos se mezclan en las noticias, que se canalizan de uno a otro medio de prensa oficial. Últimamente existe una tendencia a mostrar cuestiones “candentes” en medios digitales o como extractos de mesas redondas, a cuya lectura los ciudadanos no recurren; no siempre los datos son completos para el objeto de estudio, por lo que es necesario cotejar numerosas fuentes complementarias, y esta tarea se extiende más de lo previsto en una investigación. Tal situación de ninguna manera mengua el ánimo de ser objetivos en su procesamiento.

La principal fuente de información en Cuba es la Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI), aunque se repara en que su reporte sea anual, sin pronósticos o informes parciales a menor plazo. Otra fuente (no pública) es el aparato del Partido Comunista de Cuba (PCC), que está en condiciones de brindar puntual y exactamente la información que se le solicite por el nivel correspondiente, y cuenta además con un funcionario encargado de la “industria”; más las informes que se generan en cada núcleo del PCC.

Esto no quiere decir que no se realicen los informes, de hecho se exponen datos en momentos político-administrativos destacados (reuniones del Consejo de Ministros, sesiones de la Asamblea Nacional de Poder Popular (ANPP), congresos del PCC, balances anuales de los Ministerios, modificaciones de las estructuras gubernamentales, y más recientemente en el suplemento especial del principal periódico cubano Granma: Economía con tinta), simplemente esos informes no están disponibles para el público.

De la práctica internacional se tomaron algunos criterios sobre el funcionamiento del sector transporte, que permiten establecer puntos de partida y metas alcanzables:

- Comisión Europea: desarrolla y promueve políticas de transporte eficientes, seguras y sostenibles, que creen las condiciones para una industria competitiva y generadora de empleo y prosperidad (Unión Europea, 2017).
- España: el aporte al PIB del sector transporte es más del 4% (2016), con ciertas dificultades (Aníbarro, 2016).

- Ecuador: el aporte se mantiene constante alrededor de 6,5% para el año 2015 (Ekos, 2017).
- Panamá: el sector aporta 11,5% al PIB para el año 2012 (DGCI, 2012).
- México: cumple con el movimiento de transición hacia el sector servicios en los países en vías de desarrollo, especialmente a partir de los 1900s (Flores y otros, 2013). La participación del sector de Transporte y Logística fue 4,5% del PIB en el último trimestre de 2015 (Banco Nacional de Comercio Exterior, 2016). El autotransporte de carga tiene mayor participación en la movilidad de sus exportaciones, con participación del 49,3% del PIB del sector.
- Colombia: se determinaron los riesgos meteorológicos que impactan directamente la infraestructura y eficiencia de las operaciones de diferentes modos de transporte; conocido que el cambio climático tendrá repercusiones directas sobre todos los modos y altera sus operaciones y/o infraestructura dependiendo de la amenaza específica (Gordillo y otros, 2015).

La realidad del sector transporte en Cuba se puede ilustrar con estos datos:

- El gobierno cubano anunció contratos por más de 2.000 millones de dólares en transporte, para 5 años, con inversiones en la rama automotriz y ferroviaria en vehículos de pasajeros y de carga. En el programa “Mesa Redonda”, el ex ministro de Transporte, Jorge Sierra, indicó que se trata de “una inversión significativa”, con el “aborro” como la “fuente para pagarlas” (Radio La Primerísima, 2007).
 - Principales medidas (a partir de 2007): agrupar vehículos, destinar por operación el adecuado según tonelaje, y combinar intereses de quienes llevan y traen productos a las cabeceras provinciales, puertos o casa matriz. Se logró: cambiar 2 936 camiones por camionetas; remotorizar 7 800 equipos con motores de menos consumo; 611 medios se utilizaron para transportar pasajeros; paralizar más de 4 000 medios y su uso como reemplazos. Se ahorraron 115 407,5 toneladas de combustible en los primeros 5 años (68,6 millones de pesos); y se crearon 154 bases concentra-
- doras de transporte municipales y 316 especializadas (Orta, 2014).
 - Venezuela otorgó un crédito de 100 millones de dólares para modernizar las vías férreas (2007) e Irán otro crédito por 267 millones de dólares para vagones de trenes.
 - En 2009 se hizo un gran cambio en el Gobierno (Oficina Económica y Comercial, 2017): aumentó significativamente la participación militar en los principales holdings empresariales estatales: azúcar, turismo, etc. El MITRANS sucumbió al coronel Adel Izquierdo Rodríguez.
 - Se redimensiona y reestructura a partir de estrategias y objetivos prospectivos toda la economía (2009). Se reimplanta la Cadena Puerto-Transporte-Economía Interna y se crean 27 nuevos grupos de camiones (Domínguez, 2009).
 - Cuba destina más de 500 millones de dólares para renovar el transporte (Una Fuente, 2009).
 - Las cifras del PIB se presentan en pesos cubanos, que circula junto al peso convertible (CUC) y se cambia: 25 a 1 a la población, 1 a 1 para las empresas, etc. (Foresight Cuba 2017, 2013). Las empresas estatales utilizan el cambio oficial sobrevaluado, grave desventaja en competitividad o forma de “ilusión monetaria” que significa que las empresas estatales eficientes reportan pérdidas y no obtienen capital para la inversión; mientras los empresarios privados que operan a niveles muy bajos de productividad disfrutaban de fuertes subsidios estatales ocultos pero se quejan de impuestos altos (Morris, 2014). En el Lineamiento 55 está que la doble moneda debe abordarse, pero con redacción críptica y el cambio ha sido lento.
 - De los noventa en adelante, el equilibrio adecuado entre las tres dimensiones del desarrollo (económica, social y medio ambiental) es más visible y costoso (Triana y Torres, 2013), como se encargó de rectificar la realidad. Los retos de un desarrollo sostenible son significativos y están influenciados por: el retraso acumulado durante los 1900s en algunos aspectos del desarrollo, hoy decisivos; los altos estándares de Cuba en el ámbito social; la condición de pequeña ínsula con limitados recursos naturales; y una situación económi-

- co-geográfica negativa por el bloqueo de la primera potencia económica mundial, lo cual le impide el acceso al mayor y más próximo mercado del mundo, y limita su participación en los mercados e instituciones financieras internacionales (en el año 2013).
- Empiezan síntomas de desaceleración económica en plena actualización del modelo económico (Herrera, 2014), ocasionado en lo fundamental por incumplir uno esencial: no tener el nivel de inversión requerido para la reproducción simple y ampliada (en el año 2014). El impulso real a la economía demanda una tasa de inversión anual mínima de 20 al 30% del PIB.
 - La política para las transportaciones de cargas del país se inserta en el conjunto de políticas del MITRANS en cumplimiento de su misión y los Lineamientos del PCC (comprendidos en la Política para el Transporte). Durante este periodo (año 2014) se trabajó en (Cubadebate, 2014): Recuperación del ferrocarril; Remotorización, fabricación de semiómnibus y ómnibus Diana; Generalización del arrendamiento de los taxi a los taxistas; Constitución experimental de 11 cooperativas de transporte; Política para ordenar el transporte de pasajeros de La Habana; Diseño de similar política en Santiago de Cuba; Perfeccionamiento de estructura y funciones del MITRANS; Siete propuestas de políticas de desarrollo del transporte; Perfeccionamiento de la comunicación social del MITRANS; Reinscripción y cambio de chapas; Aplicación del sistema de gestión y control de flotas con GPS a más de 12 mil equipos y más de 300 bases de transporte; y se publicó el sitio web <http://dto2.transportecuba.cu/> para clasificados.
 - El Vicepresidente del Consejo de Ministros, Marino Murillo, en la presentación ante la ANPP de la nueva Ley de Inversión Extranjera justificó su necesidad con el argumento de que Cuba requería crecimientos del PIB del orden del 7%, lo que implica crecimientos superiores al 20% de la inversión. El crecimiento del PIB de los últimos años ha estado por debajo del 3% y la tasa de acumulación ha sido insuficiente, por lo que la entrada de la inversión extranjera puede contribuir al esfuerzo inversor con financiación. Se estima en 2.000 a 2.500 millones de dólares el flujo anual necesario (año 2014).
 - En el año 2014 miles de taxistas que fueron empleados del Estado arriendan sus vehículos y trabajan por su cuenta, en la reorganización de ese servicio para eficientarlo (eLeVe, 2014). “La decisión de generalizar esta forma de gestión busca solucionar (...) irregularidades en el servicio, apropiación de la recaudación y plantillas sobre dimensionadas”, dijo Débora Canela, especialista del MITRANS en el sitio estatal Cuba debate.
 - Del PIB cubano por sectores se destaca la importancia del sector servicios, con más de 75% del total y, de ellos, la mayor parte son servicios sociales. Se opone el aporte del sector agropecuario y pesca (no llega al 4%) y la industria aporta en torno al 21% (hasta el año 2015) (Oficina de Información Diplomática, 2017).
 - Omar Pérez considera que la nueva relación Cuba-Estados Unidos de América (al restablecer las relaciones diplomáticas) no pone en riesgo lo ganado con la Revolución; y el sector energético será un gran ganador de la apertura (en el año 2015) (Herrera y López, 2015).
 - El mercado cubano está fuertemente regulado, es relativamente pequeño, su crecimiento económico en los últimos años ha sido bajo, y su población es de bajos ingresos. Se requiere inversión extranjera, tecnología y *know-how* para sustituir importaciones y mejorar su sector exterior (en el año 2016). Cuba tiene características únicas y alta complejidad institucional y económica en el que se requiere experiencia, especialización, posicionamiento y una delicada estrategia de focalización de esfuerzos para ir sentando unas bases sólidas para desarrollar nuevos negocios que constituyan un *win-win* mutuo (Navarro, 2016).
 - Cuba se interesa en comprar camiones rusos KamAZ para el mercado latinoamericano (bienio 2016–2017) (Sputnik internacional, 2016, 2017). Se consideró el suministro de automóviles, piezas de repuesto y maquinaria, con vistas a la creación de una red de fábricas de reparación en la Isla (en el año 2016) (Cubadebate, 2016).

- El proceso de actualización del modelo económico en Cuba comenzó sin su conceptualización. Se puede establecer ésta fundamentalmente sobre el examen de los “Lineamientos de la política económica y social del Partido y la Revolución”, aprobados por el VI Congreso del PCC”. La actualización va a tender al mayor protagonismo de los mecanismos de mercado y una reformulación, pero no el abandono, del sistema de planificación centralizada (en el año 2016) (Calzada y Verrier, 2016). Se advierte también una dificultad para lograr sostener tasas de crecimiento dinámicas, por encima de 5%.
- La compañía china Sinotruk, fabricante mundial de camiones, acumula más de siete mil equipos vendidos a Cuba y prevé expandir sus negocios aquí (en el año 2017) (ADS, 2017).
- Es muy reveladora la afirmación de Omar Pérez (en el año 2017): “*Para desarrollarse Cuba necesita crecer más del 5%*” (López, 2017).

ENFOQUES PARA EL ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE CUBA

Se comparte el criterio de que fuera de la Isla se pueden distinguir tres enfoques para analizar la situación cubana (Morris, 2014):

1. Simpatizantes del régimen (apologistas): contrarrestan la tendencia negativa de los cubanólogos dando un brillo muy positivo a la realidad cubana. Presentan la posibilidad de elegir entre desafío o transición al capitalismo, pero celebran lo primero y lamentan cualquier apertura al mercado como “rendirse a lo inevitable.”
2. Amigos críticos: son más positivos acerca de los objetivos de los políticos cubanos, y más dispuestos a reconocer los problemas que enfrenta el país; pero al igual que los cubanólogos, vinculan el progreso de la “transición” al desempeño económico y sostienen que el insuficiente “cambio sistémico” es el culpable los problemas de Cuba.
3. Un pequeño número de economistas han tratado de analizar el desarrollo de Cuba en términos propios, sin elucubraciones teológicas, en una perspectiva comparada (José Marzo-Poquet, Claes Brundenius, etc.).

Un artículo de Piñeiro (Piñeiro, s/f) plantea la coexistencia en Cuba de tres grandes visiones sobre el socialismo, las cuales estarían en pugna por normar las transformaciones. La tipificación previa de estas corrientes puede ayudar a visualizar la direccionalidad predominante en los lineamientos.

- *Visión estatista*: propugna por perfeccionar el socialismo de Estado; esto es, un Estado más fuerte y eficiente, fundamentado en el control y la disciplina, para garantizar la supervivencia del socialismo, único garante del bienestar de la sociedad.
- *Corriente economicista*: sostiene que “la construcción de éste (el socialismo) no es posible hasta que las fuerzas de producción se hayan desarrollado lo suficiente: si no hay riqueza no hay nada que distribuir.” Privatizar y mercantilizar serían los medios para el desarrollo económico.
- *Autogestionarios*: consideran que “sólo un socialismo democrático es verdadero y sustentable... Construir el socialismo es, por tanto, democratizar los poderes”. Como plantea Piñeiro, en los Lineamientos pocas propuestas responden a esta última visión, salvo en el sector cooperativo.”

TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA POR CARRETERA EN CUBA

En este apartado se muestran las consideraciones sobre el transporte terrestre de carga por carretera de Cuba. Para cuantificar internacionalmente la infraestructura de los países se emplea el Índice de Competitividad Global (Global Competitiveness Index—GCI), del Foro Económico Mundial (World Economic Forum—WEF). El indicador evalúa la calidad en 7 componentes: infraestructura general, carreteras, vías ferroviarias, puertos, aeropuertos, suministro eléctrico, y telecomunicaciones; con encuestas a empresarios, expertos académicos y líderes gremiales que califican (de 1 para lo más bajo hasta 7 para lo más alto). Cuba no participa.

Otro indicador internacional importante es el Índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial, con 6 componentes: Eficiencia de la gestión (logística) doméstica y en fronteras; Calidad de la infraestructura comercial y de transporte; Facilidad de alcanzar embarques con precios competitivos; Competitividad y calidad de los servicios logísticos;

Habilidad de trazabilidad y seguimiento de los embarques; y Frecuencia con que los embarques se logran dentro del plazo acordado o esperado. Los resultados del IDL de Cuba para el año 2016 es del lugar 131 / 160; Puntuación = 2,35; y % sobre el primer lugar = 41,7% (Gómez, 2016).

El transporte de carga es uno de los elementos de mayor importancia y efecto en el comercio exterior por su incidencia en la coordinación de operaciones y en su costo final. Este sector posee características especiales en Cuba, fomenta la economía nacional, su crecimiento debe ser oportuno, ordenado y suficiente, lo cual demanda una cuidadosa estrategia inversionista que evite el consumo de recursos más allá de lo indispensable para garantizar el desarrollo económico. Se relaciona directamente con otros elementos de la cadena logística: actividades e infraestructura portuaria y almacenamiento de mercancías (Ramírez y otros, 2008).

El país avanzó en planificación integrada de transporte con el triunfo de la Revolución. El “Convenio de Colaboración Económica y Científico-Técnica” de 1972 con la ex URSS, plantea “Elaborar el Esquema Integral de Desarrollo del Transporte de la República de Cuba.” El primer trabajo sobre la Estrategia de Desarrollo Económico-Social hasta el año 2000 es del Quinquenio 1976–1980, y denominó a su Problema 40: Esquema Integral del transporte, con objetivos de coordinación a largo plazo, y que ha padecido dificultades y logros indiscutibles. Lo principal es que a décadas de su introducción, no se generaliza el estudio integral como método para modernizar la planificación y la política del Sector en Cuba, dispersándose la tarea en varias entidades y reteniendo la responsabilidad el Gobierno. Su complejidad metodológica y la poca claridad en cómo llevar a la práctica sus resultados, en una economía difícil y afectada por mecanismos de dirección nunca consolidados, han obstaculizado su plena aplicación.

En el plano normativo cubano, el Decreto Ley 67/83 (Consejo de Ministros, 1983) establece en su artículo 82 que el Ministerio del Transporte (MITRANS) es el encargado de dirigir, ejecutar y controlar la aplicación de la política del Estado y del Gobierno en cuanto al transporte fluvial, terrestre, marítimo y aé-

reo, sus servicios auxiliares y conexos y la navegación civil marítima y aérea; normar y controlar la explotación y actividades de los puertos, aeropuertos, vías férreas, autopistas y carreteras; y ejercer las funciones de inspección y control estatal en el transporte.

Con la recuperación paulatina y desarrollo de la economía del país, relucieron deficiencias en el sistema de transporte. En el año 2005, el ex-presidente Fidel Castro Ruz ante la Asamblea Nacional del Poder Popular manifestó que las deficiencias del transporte de carga obstaculizaban el comercio exterior, y el desarrollo de la economía. Al romperse la cadena de transporte se abarrotaba la mercancía en puertos y almacenes, y habían demoras en extraer y devolver los contenedores. Por ejemplo: normalmente un buque con 22000 toneladas se debe descargar en unos 17 días y se llegó a 80 días, compensando las demoras.

Para aplicar medidas de organización y control que restablecieran la eficiencia y repercutiera en la disminución de los costos de las operaciones, se implementó en el país la Operación Puerto-Transporte-Economía Interna cuyo proceso consiste en:

- Planificación de la recepción de las importaciones.
- Seguimiento y control al cumplimiento de los planes en toda la cadena.
- Evaluación del sistema de transporte y almacenamiento, ejecutando paulatinamente las inversiones necesarias.
- Sistema de control en el proceso de transporte, recepción y entrega de las mercancías.
- Diseño y aplicación de sistema de control para la detección de productos no aptos en los almacenes y eliminación de las causas.
- Diseño y aplicación de sistema de control para la eliminación de pérdidas, faltantes y otros.

La gradual apertura económica del país hace real una conclusión para América Latina (CEPAL, 2001): los gobiernos no siempre se han mostrado suficientemente cuidadosos o valientes en identificar y enfrentar las tendencias anticompetitivas que pueden existir en los mercados; lo cual es real especialmente en el transporte de pasajeros. En el fondo, esto estanta una deficiencia de los mercados como una falla en su regulación.

Tabla 1. Información macroeconómica del sector transporte de carga por carretera

Concepto:	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Producto interno bruto—PIB (%) a precios corrientes (MMCUP).	64 328	68 990	73 141	77 148	80 656	87 133
PIB del sector transporte, a precios corrientes (MMCUP).	5 314	5 595	6 041	6 352	6 878	7 476
Índice de precios al consumidor.	1,6	3,6	2,0	0,6	2,1	2,8
Importaciones de maquinaria y equipos de transporte (MMCUP).	1 668,5	1 954,1	1 939,8	2 524,8	1 978,0	2 741,8
Consumo de diesel (Mt).	1 294,3	1 193,0	1 238,0	1 290,5	1 228,7	—
Del sector transporte (Mt).	222,8	201,0	232,3	269,5	272,5	—
Inversiones (MMCUP).	4 246,3	4 341,1	4 599,9	5 191,4	4 728,9	5 906,6
Del sector (MMCUP).	268,9	308,6	522,2	711,5	321,3	549,3

Fuente: (ONEI, 2016).

Tabla 2. Comportamiento de las empresas especializadas en la transportación de cargas de empresas transportistas adscriptas al MITRANS y a otros organismos estatales.

(Se excluyen las no transportistas, como las de distribución al comercio minorista o mayorista.)

Concepto:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Carga (MMt)	55,2	57,0	50,4	54,7	55,2	45,1	48,0	49,4	55,0	52,4	46,5	49,6	59,8	67,0	65,1	63,5
De automotor (Mt) ^a	40,7	42,5	38,3	38,1	39,0	32,9	35,7	35,0	39,2	41,5	31,8	31,1	36,9	41,9	41,3	41,2
Tráfico (MMt.km)	—	—	—	—	—	1 863	2 094	2 007	2 221	2 315	2 973	2 461	2 647	2 505	2 393	2 613
Distancia recorrida por vehículo (km)	112,2	109,3	106,3	104,0	108,3	94,9	113,1	112,7	133,3	137,1	130,2	135,1	125,6	121,8	127,5	127,2
Vehículos existentes (U) ^b	12 001	11 932	11 602	12 925	12 510	15 014	11 658	11 892	10 249	11 326	12 787	—	—	—	—	—

Fuente: (ONEI, 2016).

a. A partir del año 2003 incluye los equipos que pertenecían a los centrales azucareros extinguidos.

b. Vehículos promedio existentes: Es la suma de los vehículos que tiene diariamente un centro informante, para las transportaciones de carga. Se obtiene sumando día a día los vehículos del parque total entre los días calendarios del período, los cuales pueden estar trabajando, en reparación o inactivos.

Algunas perturbaciones se han introducido, porque los gobiernos sacrifican metas de largo plazo para “apagar incendios” en el corto, ceden a una presión unificada de gremios poderosos (el camionero), los que, si actúan conjuntamente, paralizarían a un país. El desarrollo del sector transporte en Cuba ha tenido que ver no sólo con innovaciones tecnológicas sino también con cambios institucionales, los que merecen otro análisis de orientación más conceptual. Por otra parte, el autor considera que un gobierno puede desregular un mercado, sin desreglamentarlo.

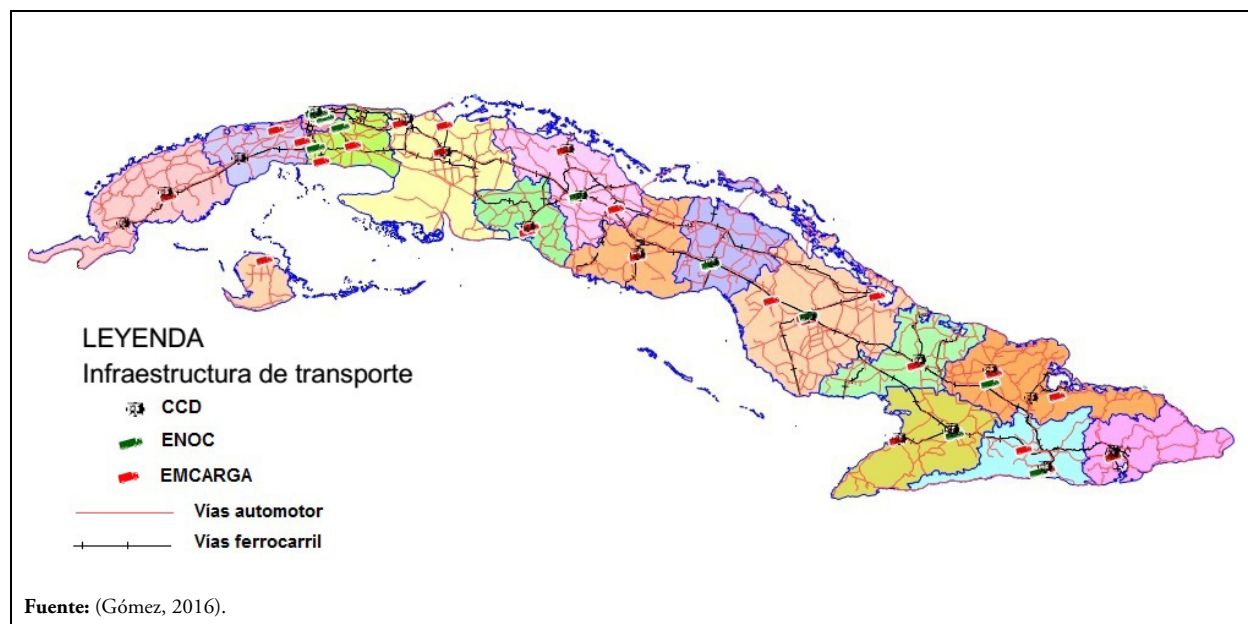
Otra cuestión a considerar es que las estadísticas se comparan con años lejanos, porque la metodología de América Latina y el Caribe (Cuba incluida) es el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) de 1993. Así, los años base de las cuentas nacionales por tipo de gasto y sector de actividad económica son 1981 y 1997; y el año empalme es 1996. Pero con el tiempo, la estructura de precios relativos del período base tiende a hacerse progresivamente menos pertinente para las situaciones de los últimos períodos, hasta que

es inaceptable continuar usándola para realizar medidas de volumen de un período siguiente. En tal caso, se actualiza el período base y se empalma la antigua serie con la serie del nuevo período base (CEPAL, 2009).

La mayor parte de la actividad económica de transporte del país la realizan organizaciones con diversas formas jurídicas, y que son la fuente principal de estadísticas (ONEI, 2016). En la actividad económica “Transporte, almacenamiento y comunicaciones” hay 96 empresas, 33 sociedades mercantiles, 14 unidades presupuestadas y 6 cooperativas. En la Tabla 1 se resume la información macroeconómica del sector, con participación del 8,6% del Producto Interno Bruto.

La estructura de la carga transportada de Cuba se muestra en la Tabla 2, con el menosprecio al transporte ferroviario y que justifica económicamente nuestro trabajo, a la vez. La participación del transporte terrestre por carretera de la carga transportada

Figura 1. Corredores de cargas de enlace y apoyo al movimiento de las cargas de Cuba



del país promedia 69,85% en el período, con una positiva tendencia a disminuir. En el año 2015 fue de 64,93%.

En la actualidad se conceptualizó la gestión del transporte, como el proceso de planificación, organización y control de las actividades de transportación de cargas entre proveedores y clientes en la cadena de suministro (Gómez, 2016). Tiene como misión: proporcionar un nivel de servicio deseado a los clientes asegurando la entrega a los clientes en buenas condiciones, en el momento y lugar adecuado y con los costos mínimos. Al igual que el contenido de las entregas perfectas: en el lugar demandado, en el momento requerido, completa de las cantidades enviadas, sin daños ni violaciones en los productos, en el envase y en el embalaje, en las condiciones requeridas por el producto, de la documentación correcta y completa, y de la información requerida. Gómez (2016) concluye que se requieren políticas nacionales para desarrollarla logística y de las cadenas de suministro, y que las empresas adopten modelos con enfoque de gestión integrada de las cadenas. La experiencia internacional indica que la institución encargada del desarrollo e implementación del Plan Logístico Nacional es el Ministerio de Transporte.

La misma fuente plantea que los corredores de carga sustentan el movimiento de las mercancías con los medios y modos de transportación y en ellos se requiere sincronizar los flujos de varias cadenas de suministro. Así, se hace necesario definir los corredores de cargas de enlace y apoyo al movimiento de las cargas (ver Figura 1).

ESCENARIOS POSIBLES

La discontinuidad del cambio de gobernantes en Cuba, ocurrida hace casi once años, se reconstituyó. Si bien la edad, el desgaste físico por el ejercicio del poder varias décadas, el diferente estilo de liderazgo del hermano menor con respecto al hermano mayor, el difícil periodo de gobierno que le ha tocado (con la izquierda latinoamericana en retroceso), y la carga propia de responsabilidades políticas, militares y administrativas, además de un pragmatismo visible con facilidad por el pueblo cubano; hacen del gobierno de Raúl Castro un ejercicio docente de clase práctica de la Ley de negación de la negación.

Hay varios escenarios políticos donde podrían discutirse las posibilidades reales del Gobierno cubano actual, sin que el tiempo transcurrido desde que se emitieron hasta la actualidad les haya restado importancia. Es posible que la dirigencia del gobierno socialista (Castañeda, 1992):

1. se retire voluntariamente del país debido a la cada vez más deteriorada e incorregible situación (...);
2. haga elecciones libres (...);
3. decida comenzar un proceso imprescindible de reformas políticas y económicas; y
4. continúe con el deterioro y la represión hasta llegar al extremo del colapso, cuando el aparato represivo decida o no pueda reprimir más.

En cambio, para las empresas cubanas se están formulando dos apuestas, de visión estatista, con las que coincidimos en mayor grado de acuerdo con lo observado viviendo “dentro de la Isla” (Calzada y Verrier, 2016):

1. Tratar de tornar eficientes las empresas estatales, las más importantes del aparato productivo, que seguirán sometidas en lo fundamental a la planificación central. Pese a la insistencia en la necesidad de cambiar la forma de gestión de las empresas estatales, es evidente que se enfrentarán dificultades. Posiblemente sería necesario un amplio relevo generacional para superar inercias de larga data, pero tal opción seguramente enfrentará oposiciones de diversos tipos.
2. Crear un espacio para pequeñas empresas cubanas, que ayuden a solucionar el problema de generación de empleo fuera de la esfera estatal y mejorar la oferta de bienes y servicios, pero siempre previendo que no puedan llegar a convertirse en “empresas capitalistas”. El gobierno cubano se había propuesto prescindir de 1,3 millones de trabajadores estatales, pero la reducción no alcanzó a medio millón. El 75% de la Población Económicamente Activa (PEA) se desempeña en el sector estatal. Esto es una pesada carga que se busca solucionar mediante el incentivo a las pequeñas empresas. Ya se considera un éxito el incremento de los trabajadores por cuenta propia desde 157.371 en septiembre de 2010 hasta 467.000 en junio de 2014.

PROPUESTA DE MEDIDAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE

Las medidas que se plantean a continuación incorporan elementos de la práctica internacional exitosa en

el sector transporte, y algunas se han adaptado (CEOE, 2013):

1. Terminar la reforma legislativa, con énfasis en el sector transporte.
2. Caracterizar el sector, incluyendo al sector privado, y publicar esa información.
3. Establecer el ajuste automático de precios en la contratación del transporte.
4. Hacer asequibles los precios de los medios de transporte terrestre por carretera con motores de última generación, y/o permitir su libre importación.
5. Establecer un claro plan de renovación vehicular, con metas de conocimiento público.
6. Abordar un proyecto de inversión en carreteras e infraestructuras, y de mejora en las existentes, con criterios de calidad internacionalmente reconocidos.
7. En el ámbito intermodal, contar con criterios de efectividad.
8. Estabilidad presupuestaria y disciplina tecnológica (a través de la formación / capacitación del capital humano) en los fondos de formación sectorial.
9. Potenciar la innovación tecnológica en el sector transporte.
10. Integrar las normativas sobre transporte y medioambiente.
11. Constituir el fondo de la excelencia empresarial para apoyar las empresas de transporte que operen con transparencia, responsabilidad social y honestidad.
12. Integrar los Sistemas Inteligentes de Transportes para favorecer seguridad y eficiencia.
13. Establecer un plan público de reequilibrio y mejora de cadena logística y transporte.
14. Impulsar la mejora de la imagen del sector transporte.
15. Desarrollar un método formal de evaluación de impactos, que identifique y cuantifique las consecuencias de diferentes amenazas del cambio climático sobre el sector transporte.
16. Acercar la emigración cubana hacia la esfera intelectual-productiva, cuyo flujo considere un retorno parcial al país de origen, identificando intereses en lo laboral.

17. Elevar los niveles de inversión, que no reponen el capital físico ni su ampliación a las tasas requeridas. Con niveles de ahorro doméstico muy reducidos, es necesario acceder al ahorro externo (Inversión Extranjera Directa).
18. Reducir el Estado y Gobierno, que liberaría recursos a fines productivos, y sería coherente al mecanismo económico con mayor peso de regulación indirecta y los modernos sistemas de gestión de la actividad económica. Se apoyaría los esfuerzos para aumentar el aporte de fuentes nacionales a financiar la inversión productiva.

En el momento de finalizar esta ponencia, se conoció que el volumen de carga trasladado el año 2016 fue de 78 millones de toneladas; de ellas, 31 millones trasladadas por el sistema MITRANS (Céspedes, 2017). Para el año 2017 se prevén 83 millones de toneladas, con intensidad energética de 31,50 toneladas de combustible / millón de toneladas transportadas.

En la misma fuente se plantean “problemas recurrentes relacionados con el incumplimiento de la rotación de los camiones del MITRANS, así como por demoras en los tiempos de carga y descarga, debido a la falta de condiciones de las entidades—clientes para realizar estas operaciones en horario nocturno y fines de semana. (...) El deterioro, en general, del parque de medios ferroviario y automotor ha estado incidiendo de manera directa en la situación del sector. (...) Por otro lado, hasta hoy se mantienen, en las distintas estructuras, insuficiencias organizativas, de planificación, de previsión, operaciones y de cooperación en-

tre todos los organismos involucrados en esta cadena”. ¿Cuántos problemas se solucionarían con otra mentalidad? De existir la posibilidad de cambiar el título de la ponencia, quedaría así: “El sector transporte cubano, y el desarrollo económico comprometido.”

CONCLUSIONES

1. Se presentó parcialmente la problemática del sector transporte en Cuba. Las medidas propuestas darían un salto cuantitativo al sector, que además requiere de información estadística más amplia, y mantiene dificultades en su sustentabilidad.
2. La apertura económica será lenta, por la prudencia del gobierno con los efectos sociales del mercado abierto. Se desconocen los efectos de la entrega de poder de Raúl Castro en 2018.
3. La política económica vigente no cambia el modelo, lo “actualiza” gradualmente. La planificación central continúa como instrumento primordial de dirección económica.
4. El futuro económico se condiciona por 2 limitaciones tradicionales: sistema productivo sobre un sistema de planificación central históricamente ineficiente; y débil capacidad de generar divisas con la producción fuertemente atada a importaciones.
5. La modificación del sistema productivo se basa en “Lineamientos”, y un conjunto de medidas liberalizadas oras sin que las existentes aumenten sustancialmente la productividad.

BIBLIOGRAFÍA

- ADS. <http://www.ads305.com> “Compañía china de vehículos prevé expandir sus negocios en Cuba.” 2017. Accedido: Junio 27, 2017.
- Anibarro, Javier. 2016. *La competitividad del transporte en España*. Madrid. 14 p.
- Banco Nacional de Comercio Exterior. 2016. *Transporte y Logística*. México. 5 p.
- Burgaleta, Ramón. 2010. Quincena 4. *El sector servicios*. Cidead, España. 12 p.
- Caicedo, Pablo. 2013. *Análisis del sector de transporte por carretera en la economía colombiana, retos y dificultades*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. 28 p.
- Calzada, Ángeles y Verrier, Roberto. 2016. *Ensayos sobre la apertura de Cuba y sus eventuales efectos sobre la economía dominicana*. Santo Domingo:

- Unidad Asesora de Análisis Económico y Social. 67 p.
- Castañeda, Rolando. 1992. "Cuba: Fundamentos de una propuesta para el establecimiento y desarrollo de una economía social de mercado." Association for the Study of the Cuban Economy (ASCE).
- CEPAL. 2001. *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*. Santiago de Chile. 42 p.
- CEPAL. 2009. *América Latina y el Caribe. Series históricas de estadísticas económicas. 1950–2008*. Santiago de Chile. 34 p.
- Céspedes, Lauren. 2017. "Transportación de carga, una pieza importante en el progreso económico del país." *Granma*. Junio 30, 2017. P. 4.
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE). 2013. *Memorandum: El sector del transporte y la logística en España*. Madrid. 115 p.
- Consejo de Ministros. 1983. Decreto Ley 67/83. De la Organización de la Administración Central del Estado. La Habana.
- Cubadebate. <http://mesaredonda.cubadebate.cu/>. "¿Reorganización del transporte de cargas: Más eficiencia?". 2014. Accedido: Junio 27, 2017.
- Cubadebate. <http://mesaredonda.cubadebate.cu/>. "Camiones rusos KamAZ llegarán a Cuba en julio". 2016. Accedido: Junio 27, 2017.
- Directorio General de Carga Internacional (DGCI). 2012. *Crecimiento del transporte de carga terrestre en Panamá*. 23 p.
- Domínguez, Ráynel. <https://www.gestiopolis.com/planificacion-y-control-de-transporte-de-carga-por-camiones/>. "Planificación y control de transporte de carga por camiones". 2009. Accedido: Junio 27, 2017.
- Duque-Escobar, Gonzalo. 2009. *Introducción a la economía del transporte*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia. 21 p.
- eLeVe. <http://www.eLe-Ve.com.ar>. "Cuba privatizará el servicio de taxis". 2014. Accedido: Junio 27, 2017.
- Flores, Carlos; Castillo, Ramón y Rodríguez, María. 2013. *La importancia del sector servicios en la economía mexicana: un análisis de series de tiempo*. México. 23 p.
- Foresight Cuba 2017. <http://www.foresightcuba.com/749/>. "El producto interno bruto (PIB)". 2013. Accedido: Junio 27, 2017.
- Gómez, Martha. 2016. *El transporte, factor clave en la logística*. La Habana: I Congreso Internacional del Transporte.
- Gordillo, F., S. Calderón, G. Romero, D. Ordóñez, A. Álvarez, L. Sánchez-Aragón y C. Ludeña. 2015. *Impactos económicos del cambio climático en Colombia: sector transporte*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo. 60 p.
- Herrera, Humberto. <http://Kaosenlared.net>. "El nudo gordiano del crecimiento del PIB en Cuba". 2014. Accedido: Junio 27, 2017.
- Herrera, Humberto y López, Felipe. <https://www.forbes.com.mx/author/forbes-staff/>. "¿Quiénes son los ganadores en la relación Cuba-EU?". 2015. Accedido: Junio 27, 2017.
- López, Karisa. <http://ww.enpaiszeta.com>. "Cuba, año cero de la transición". 2017. Accedido: Junio 27, 2017.
- Morris, Emily. <https://lapupilainsomne.wordpress.com/tag/eemily-morris/>. "Cuba inesperada". 2014. Accedido: Junio 27, 2017.
- Piñeiro, Camila. <http://www.quehacer.com.uy>. "Visiones sobre el socialismo que guían los cambios actuales en Cuba". *s/f*. Accedido: Junio 27, 2017.
- Navarro, Joan. <http://economia.elpais.com/>. "Cuba, una oportunidad para las empresas españolas". 2016. Accedido: Junio 27, 2017.
- Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. *Ficha País—República de Cuba*. 2017. Madrid. 10 p.
- Oficina Económica y Comercial de España en La Habana. *Guía de negocios—Cuba*. 2017. Madrid. 39 p.

- Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI). <http://ww.onei.cu>. *Anuario Estadístico de Cuba 2015*. 2016. Accedido: Junio 27, 2017.
- Oficina Nacional de Estadística e Información (ONEI). <http://ww.onei.cu>. *Panorama económico y social. Cuba 2015*. 2016. Accedido: Junio 27, 2017.
- Orta, Yailin. <http://mesaredonda.cubadebate.cu/>. “Transporte de carga en Cuba: aciertos y desafíos”. 2014. Accedido: Junio 27, 2017.
- Revista Ekos. http://www.ekosnegocios.com/negocios/Rev_default.aspx. “Zoom al sector Transporte y Logística”. 2015. Accedido: Junio 27, 2017.
- Radio La Primerísima. <http://www.m.rlp.com.ni/noticias>. “Cuba invertirá más de USD 2.000 millones para resolver crisis del transporte”. 2007. Accedido: Junio 27, 2017.
- Ramírez, Zulma; Cabrera, Carlos y Suárez, Jorge. 2008. *El sector del transporte de carga internacional de Cuba y su influencia en el comercio exterior: principales problemas y perspectivas*. Santa Clara: Universidad Central “Marta Abreu”. 101 p.
- Sputnik internacional. <http://www.sputnikinternacional.ru>. “Cuba, interesada en comprar camiones Kamaz para el mercado latinoamericano”. 2017. Accedido: Junio 27, 2017.
- Sputnik internacional. <http://www.sputnikinternacional.ru>. “El grupo ruso ‘Kamaz’ ensamblará camiones en Cuba”. 2016. Accedido: Junio 27, 2017.
- Triana, Juan y Torres, Ricardo. 2013. Políticas para el crecimiento económico: Cuba ante una nueva era. Washington: Brookings Institution. 29 p.
- Una Fuente. <http://www.unafuente.sinembargo.mx/01/24/09>. “Cuba destina más de 500 millones de dólares para rescatar el transporte”. 2009. Accedido: Junio 27, 2017.
- Unión Europea. https://europa.eu/european-union/topics_es. *Temas de la Unión Europea—política de transportes de la UE*. 2017. Accedido: Junio 27, 2017.