

**UNCTAD Multiyear Expert Meeting on Transport,
Trade Logistics and Trade Facilitation**

21-23 November 2018, Geneva

**“Sustainable freight transport in support
of the 2030 Agenda for Sustainable
Development”**

“Año 60 de la Revolución”

**Cuba, Desarrollo Portuario. Inversiones
y Digitalización**

By

Cuba

This expert paper serves as background and reading material. It is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received.

The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the UNCTAD.

La Habana 14 de noviembre del 2018

“Año 60 de la Revolución”

Cuba, Desarrollo Portuario. Inversiones y Digitalización

Cuba es un Archipiélago de aproximadamente. 114000 KM cuadrados. La isla principal está orientada este –oeste, cerrando el Golfo de México y con abundantes bahías naturales, profundas y bien protegidas. Puede entenderse la importancia del Transporte Marítimo y de la actividad portuaria para nuestro país.

Desde la etapa colonial sus puertos fueron muy importantes para el tráfico marítimo y el puerto de la Habana entonces fue uno de los puertos más importantes en el área, pues fue utilizado como puerto de trasbordo por la flota española en el tráfico entre la Península y las colonias americanas.

En la etapa de la Seudo República (1902-1959) El tráfico marítimo cubano estuvo fuertemente atado a los EUA. El desarrollo de los puertos y el transporte especialmente el transporte ferroviario estuvo en esa etapa vinculado principalmente al desarrollo de la industria azucarera. Con el aumento del comercio con los EUA se produjo el desarrollo marítimo portuario que encontró el proceso revolucionario en 1959.

Si el comercio Marítimo es importante para el mundo, para Cuba es imprescindible. Más del 95% del comercio de la Isla se realiza por mar.

En la etapa del gobierno revolucionario se establecieron los lineamientos para el desarrollo marítimo portuario, realizándose el estudio de las características de los principales puertos y sus planes de desarrollo. A partir de estos, se construyeron nuevas instalaciones y se elevaron las capacidades de atraque y de operaciones de las existentes. En esta etapa se produjo un desarrollo importante de la flota mercante, la flota de cabotaje y las flotas pesqueras.

En sentido general en esta etapa se construyeron, la Terminal de Contenedores de la Habana, tres terminales pesqueras con grandes capacidades para cargas refrigeradas, un muelle y dos campos de boyas para las operaciones de super-tanqueros, varias terminales para el embarque de azúcar a granel, silos para granos y ampliaciones en las capacidades de operaciones en los puertos secundarios utilizados para las operaciones de cabotaje, entre otras importantes inversiones. Muchas de estas obras se realizaron con el apoyo de varios gobiernos, principalmente la antigua Unión Soviética y países del Campo socialista.

La última década del siglo XX trajo cambios importantes para la economía cubana. Al bloqueo establecido por los EUA se unió la desaparición de la Unión Soviética y del Campo Socialista Europeo. Fue un período de notable contracción de la economía llamado por las autoridades cubanas Período Especial.

Fue un periodo muy difícil para el pueblo cubano, porque también se incrementaron las frecuencias e intensidades de los huracanes. En la rama marítima las dimensiones de los buques cambiaron, haciendo obsoleta nuestra flota, se incrementaron las transportaciones en contenedores, desapareciendo los buques de carga general. Pero en el mismo se fueron creando las bases para continuar el desarrollo del país en las nuevas condiciones internacionales. Por

ejemplo se inauguró la Terminal de contenedores de la Habana que garantizó la entrada de los contenedores al país con la participación en el tráfico de varias líneas de las más importantes del mercado incrementando la conectividad marítima de forma notable. Se iniciaron las actividades de los transitarios, pasando de un sistema de expedición de las cargas del comercio exterior a un sistema de extracción más eficiente y de acuerdo con las normas internacionales, además se estableció el manifiesto digital. En el primer decenio del siglo XXI se amplió la capacidad de almacenaje de granos, y se recuperaron capacidades de almacenes que habían sido dañados por los frecuentes huracanes y la falta del oportuno mantenimiento. Se incrementó el transporte de cabotaje y el transporte terrestre y se lograron importantes mejoras organizativas. Se logró mayor eficiencia en todas las operaciones de la rama marítima lográndose la reducción al mínimo de las demoras de los buques y en la devolución de los contenedores.

Debido a las limitaciones impuestas por el bloqueo del gobierno de EUA, el comercio exterior y con el las transportaciones, están distribuidas por todas las zonas geográficas del mundo. Por tanto el país participa en los principales tráficos de contenedores y de las transportaciones de granos, lo cual obliga a mantener la actualización de los cambios que ocurren en el sector. En el último decenio se publicó el Decreto Ley de Puertos y la Ley de Navegación, actualizando la legislación Marítima portuaria.

Desde el 2018 se comenzó a trabajar en el diseño de una nueva Terminal de Contenedores en el puerto de Mariel localizado a 25 millas al oeste del puerto de la Habana, la misma comenzó a operar en el año 2014. Cuenta con 700 mts. de muelle. 4 grúas para buques Neo- panamax y una capacidad para operar hasta 700 000 TEUS, con posibilidades de crecer hasta 3 millones de TEUS. Puede recibir los buques que actualmente cruzan por el Canal de Panamá. Ubicada dentro de la Zona Especial de Desarrollo, lugar donde se promueven las principales inversiones de capital extranjero. Por su posición es ideal para el trasbordo vinculado a los puertos del Golfo, sin descartar el resto de los puertos del área. Para el tráfico doméstico conecta con la principal autopista y con la línea central del Ferrocarril. Es administrada por PSA y cuenta con sistemas digitales modernos para su operación. Tanto la Zona de Desarrollo como la Terminal cuentan con su propia ventanilla única y avanzan en la aplicación de mejoras en las técnicas de protección del medio ambiente.

Esto ha compulsado en toda la logística del comercio a transportistas, autoridades, operadores portuarios, importadores, exportadores y receptores finales de las mercancías a actualizar sus propios sistemas.

Por otra parte actualmente se concluye la construcción de una moderna Terminal Multipropósito en el puerto de Santiago de Cuba. La misma cuenta con 231 metros de muelle, capaz de recibir buques de 40 mil TM DW y 10.8 mts de calado, 2 almacenes techados con capacidad de 10mil metros cúbicos cada uno, 3 grúas de pórticos con capacidades de (1x 50) y (2x30) TM SWL, además gran extensión de áreas no techadas para almacenaje. Se espera que comience a operar en el primer trimestre del año 2019 y que por lo modernos sistemas operacionales; el efecto de su operación sea el de compulsar al resto de los participantes en las operaciones al igual que la terminal de contenedores del Mariel.

Existe un plan para la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria, que comprende acciones hasta el 2030. Comprende los puertos principales y aquellos que contribuyen a la logística de los polos turísticos. Se negocia con gobiernos y compañías internacionales para lograr el financiamiento necesario para la ejecución del mismo.

Estimados colegas permítanme hacer mención de la reciente celebración de la Feria Internacional de la Habana (FIHAB 2018) en su edición No. 36, dedicada al Aniversario 500 de la Ciudad Capital, que cerró sus puertas el día 2 de noviembre del 2018. Es una de las mayores Bolsas Comerciales en la región, donde participaron más de 3000 expositores de 64 países. Es un espacio propicio para la promoción de la inversión extranjera, el comercio exterior de beneficio mutuo y la Cooperación Económica.

En dicho evento se actualizó la cartera de oportunidades de negocios que Cuba ofrece a los inversionistas extranjeros, la cual cuenta con 525 proyectos valorados en 11mil 609 millones de USD. Es importante señalar que se priorizan los proyectos que tienen un mayor impacto ambiental.

También se presentó la oferta exportable de bienes y servicios de Cuba, divididos por sectores y con la identificación de marcas y productos de más de 70 empresas nacionales. En este marco se presentó la Ventanilla Única Electrónica del Comercio Exterior cubano. (VUCE).

Cuba avanza en su proyecto de implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Este proyecto simplificará todos los trámites y permisos que requieren en el país los empresarios que realizan este tipo de operaciones.

El mismo es el resultado del acuerdo de facilitación firmado en el año 2016 entre Cuba, la OMC y la UNCTAD que garantiza la transferencia de tecnologías y de fondos para su realización. Además de la capacitación de los recursos humanos y de la creación de la Plataforma de los servicios on line, el Ministerio de Comercio Exterior y la Inversión Extranjera. (MINCEX) ha integrado a las 37 autoridades y entidades gubernamentales vinculadas al comercio exterior que exigen trámites. La Empresa Nacional de Software (DESOFTE) subordinada al Ministerio de Comunicaciones es la encargada de la creación de la Plataforma Electrónica que debe ponerse en marcha en diciembre del 2019.

Por esta vía los empresarios o entidades interesadas en realizar operaciones de importación y de exportación podrán obtener información sobre los procedimientos, las oportunidades de negocios, conocer la legislación cubana vinculada al comercio exterior y los documentos que se requieren en cada caso. Los invitamos a visitar el sitio web del MINCEX donde podrán ampliar las informaciones que sean de su interés. Muchas Gracias.

Luis I. Rodríguez Hernández
Director de Transporte y Seguros /Dirección General de Comercio Exterior/MINCEX

FUENTES

Sitio web del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera

Sitio Web: <http://www.cepec.cu>

Diario Granma

Fotos Terminal de contenedores de Mariel



