

## **ENFOQUE ECONOMICO**

**No. 8**

**AGOSTO 2009**

### **El transporte terrestre en Cuba: Situación actual y transformaciones necesarias**

Por:

Dr. Mario A. González Corzo, Profesor e Investigador

Facultad de Economía, LEHMAN COLLEGE

CITY UNIVERSITY OF NEW YORK

Investigador Asociado

Instituto de Estudios Cubanos y Cubano-Americanos, Universidad de Miami

#### **Situación Actual**

##### *Tendencias generales*

Como en la mayoría de los países del mundo el transporte desempeña un papel fundamental en la economía cubana. De acuerdo a cifras oficiales publicadas por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), al cierre de 2008, la producción mercantil en el sector del transporte ascendió a 2396,8 miles de millones de pesos (MMP), representando una tasa de crecimiento de 13,4% con relación al 2007 (ONE, 2009).

Durante el periodo 2007-2008, el sector operó con un promedio de 122,901 trabajadores, los cuales devengaron unos 633,5 MMP; en relación a 2007, el promedio de trabajadores y el salario devengado crecieron 4,8% y 9,0%, respectivamente (ONE, 2009).

En términos de participación por rama (o contribución) en la actividad mercantil del sector en 2008 cabe destacar el peso relativo del transporte automotor y aéreo.

<b>Cuadro 1. Cuba: Indicadores Generales del Transporte, 2007 - 2008</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Cambio</b>	<b>Cambio Porcentual</b>
<b>Ventas Netas de Mercancías</b> <i>Miles de pesos (MP)</i>	<b>2,455,607.6</b>	<b>2,799,507.2</b>	<b>343,899.6</b>	<b>14.0%</b>
Transporte Ferroviario	216,953.3	259,499.0	42,545.7	19.6%
Transporte Automotor	1,237,118.5	1,531,209.2	294,090.7	23.8%
Administración de Caminos	11,196.8	6,891.8	-4,305.0	-38.4%
Transporte Marítimo	99,885.1	97,718.4	-2,166.7	-2.2%
Transporte Aéreo	800,642.1	796,299.6	-4,342.5	-0.5%
Actividad de Carga y Descarga	89,811.8	107,889.2	18,077.4	20.1%
<b>Promedio de Trabajadores</b>	<b>117,300.0</b>	<b>122,901.0</b>	<b>5,601.0</b>	<b>4.8%</b>
Transporte Ferroviario	11,747.0	12,511.0	764.0	6.5%
Transporte Automotor	83,136.0	87,807.0	4,671.0	5.6%
Administración de Caminos	675.0	331.0	-344.0	-51.0%
Transporte Marítimo	3,060.0	3,173.0	113.0	3.7%
Transporte Aéreo	11,411.0	11,931.0	520.0	4.6%
Actividad de Carga y Descarga	7,271.0	7,148.0	-123.0	-1.7%
<b>Salario Devengado</b> <i>Miles de pesos (MP)</i>	<b>581,268.8</b>	<b>633,506.8</b>	<b>52,238.0</b>	<b>9.0%</b>
Transporte Ferroviario	72,899.8	83,788.6	10,888.8	14.9%
Transporte Automotor	381,304.6	414,547.5	33,242.9	8.7%
Administración de Caminos	3,497.7	1,917.4	-1,580.3	-45.2%
Transporte Marítimo	19,018.6	20,556.6	1,538.0	8.1%
Transporte Aéreo	70,921.2	75,533.3	4,612.1	6.5%
Actividad de Carga y Descarga	33,626.9	37,163.4	3,536.5	10.5%

Como demuestra el Cuadro 1, al cierre de 2008 el 54,7% de las ventas netas de mercancías en el sector transporte fueron registradas por el transporte automotor, seguido por el transporte aéreo con el 28,4% y el transporte ferroviario con el 9,3%. Entre 2007 y 2008, las ventas netas de mercancías en el transporte automotor registraron una tasa de crecimiento de 23,8%, la cual fue 1,7 veces superior a la tasa de crecimiento registrada por el sector transporte en su totalidad (14,0%) y 1,2 veces mayor que la tasa de crecimiento registrada por el transporte ferroviario. Estas tendencias probablemente reflejan la adquisición de autobuses, autos y camionetas de procedencia China (*Yutong, Geely, Chery QQ*, etc.), la rehabilitación paulatina de parte del parque ferroviario, al igual que el proceso de re-motorización del parque de camiones provenientes del ya extinto Bloque Socialista.

En términos de salarios y empleo, el notable peso del transporte automotor (en relación al resto del sector) es aun más significativo. En 2008, el transporte automotor representó 65,4% de los salarios devengados y 71% de los empleos en el sector transporte (Cuadro 1). En comparación, el transporte ferroviario representó

13,2% de los salarios devengados y 10% de los empleos, mientras que el transporte aéreo representó 11,9% de los salarios devengados y 9,7% del promedio de trabajadores en el sector durante el mismo año (Cuadro 1).

#### Transporte de pasajeros

El transporte de pasajeros por medios convencionales al cierre de 2008 fue 851,0 millones de pasajeros, lo cual representó un crecimiento de 18,1% en relación al año anterior. Cabe notar que el crecimiento o expansión registrada en el transporte de pasajeros por estos medios no contribuye necesariamente al aumento o mejora de la rentabilidad de las empresas (Estatales o No-Estatales como *Metrobus* o *Ómnibus Metropolitanos* en la Ciudad de La Habana y otras en el resto del país) que proveen servicios convencionales de transporte de pasajeros. Esto se debe a que las cifras reportadas por la *Oficina Nacional de Estadísticas* (ONE) con relación a los pasajeros transportados, ya sea por medios convencionales como por otros medios, como transporte de pasajeros por ómnibus de centros de trabajo, camiones, u otros vehículos vinculados con los centros de trabajo, etc. incluyen “el total de pasajeros transportados en los distintos medios de transporte, hayan abonado o no el importe de pasaje” (ONE, 2009).

<b>Cuadro 2. Cuba: Transporte de Pasajeros, 2007 - 2008</b>			
<b>Millones de Pasajeros (MP)</b>			
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Cambio Porcentual</b>
<b>Transporte de Pasajeros por Medios Convencionales</b>			
<b>Pasajeros Transportados</b>	<b>720.3</b>	<b>851.0</b>	<b>18.1%</b>
Ferrocarril	10.2	7.9	-22.5%
Omnibus de uso publico	500.9	624.0	24.6%
Omnibus escolares	160.4	169.0	5.4%
Taxis Estatales	43.6	45.6	4.6%
Maritimo de Cabotaje	0.2	0.2	0.0%
Lanchaje	3.4	2.8	-17.6%
Aereo	1.6	1.5	-6.3%
<b>Transporte de Pasajeros por Otros Medios</b>			
<b>Pasajeros Transportados</b>	<b>948.2</b>	<b>931.3</b>	<b>-1.8%</b>
Omnibus de centros de trabajo	87.8	96.6	10.0%
Omnibus de turismo	6.3	8.4	33.3%
Medios alternativos	854.1	826.3	-3.3%

Como se puede apreciar en el Cuadro 2, todas las ramas de transporte de pasajeros por medios convencionales, salvo el transporte por ferrocarril el cual sufrió una estrepitosa caída de 22,5% y el transporte de pasajeros por vías aéreas el cual registró un descenso de 6,3%, tuvieron un desempeño favorable durante el periodo 2007-2008. Las ramas con los resultados más destacables durante este periodo fueron: ómnibus de uso público (24,6%), ómnibus escolares (5,4%) y taxis estatales (4,6%). Sin embargo, en el caso del transporte de pasajeros por otros medios se registraron tendencias opuestas, con la excepción del transporte de pasajeros en ómnibus de centros de trabajo (10%) y en ómnibus de turismo (33,3%) (Cuadro 2).

Entre los factores principales que contribuyeron a estas tendencias en el transporte terrestre de pasajeros entre 2007 y 2008 se encuentran: la adquisición de nuevos autobuses *Yutong* Chinos, la expansión de la flota de taxis estatales (primordialmente mediante la compra de autos franceses marca *Peugeot*), y el impacto de las donaciones de ómnibus escolares provenientes de Canadá y otros países con fuertes vínculos comerciales con Cuba.

#### *Transporte de carga*

Durante el periodo 2007 – 2008, el volumen total de carga transportada aumentó 11,5%. **(1)** El transporte por ferrocarril registró el mayor crecimiento durante este periodo (35,4%), seguido por el transporte por camiones (11,8%). La caña de azúcar fue la carga que más se transportó en ferrocarriles (9,031 Mton), seguido por azúcar crudo (990 Mton) y materiales de la construcción (466,5 Mton) (ONE, 2009). Al cierre de 2008, 33,7% de los productos y/o mercancías transportadas por ferrocarril fueron transportadas por el Ministerio del Transporte (MITRANS) (ONE, 2009).

Los camiones transportaron el 71,2% de la carga transportada en 2008 (ONE, 2009). El Ministerio de la Industria Azucarera (MINAZ) fue el organismo estatal con mayor participación en el transporte de carga en camiones, reportando un total de 19,7 Mton (ONE, 2009). En términos de productos transportados, la caña de azúcar y los alimentos representaron el 37,5% y el 11,3% del total de los productos y/o mercancías transportados en camiones al cierre de 2008, respectivamente (ONE, 2009).

#### **Transformaciones necesarias**

A pesar de lo que indican las cifras anteriormente citadas, el sector transporte cubano ha experimentado serias dificultades en los últimos años. Entre las más notables se encuentran: la incapacidad del sector de satisfacer la demanda global en varios renglones, principalmente el transporte público y el de carga, el avanzado estado de deterioro de una notable parte del parque existente, dificultades con la adquisición de piezas de repuestos, la necesidad de mejorar la productividad total de los factores (PTF), la existencia de equipos con altos niveles de consumo de combustible, y la necesidad de fomentar y estimular el uso racional de los recursos.

Para enfrentar estos retos y desencadenar las fuerzas que atan a este vital sector de la economía cubana, varias medidas a corto y largo plazo serían necesarias. Estas transformaciones, aunque lejos de representar una panacea, ofrecen el potencial de mejorar la situación del sector transporte y por ende la calidad de vida de los cubanos. Un paso mediante el cual se pudiera mejorar la situación actual del sector transporte cubano sería mediante la implementación de medidas y reformas diseñadas para facilitar y fomentar la participación del sector privado (o los transportistas particulares) en el transporte de pasajeros y la carga y transporte de mercancías. Para lograr este objetivo sería recomendable agilizar y flexibilizar la compra-venta de autos, camiones y otro equipo de transporte entre particulares (o personas naturales). Este proceso pudiera ser impulsado mediante la autorización de la compra de autos, camiones y equipo nuevos con destino al transporte de pasajeros al traslado de mercancías. Otra medida posible que facilitaría la participación de particulares en el transporte sería flexibilizar las regulaciones aduaneras para permitir la importación de piezas de repuestos y otros insumos necesarios para el mantenimiento del parque automotor particular (o privado), libre de aranceles, cuotas o cualquier otro tipo de impuesto o restricción. También, sería recomendable permitir la importación de autos, camiones y equipos del exterior con destino al uso particular en el sector transporte, particularmente en el transporte de pasajeros y mercancías.

La participación de los operadores particulares (o privados) en el sector transporte cubano también podría ser alentada por otras medidas como otorgar más licencias a taxistas y transportistas particulares, y reformar el sistema impositivo para basar la contribución o aporte tributario en las ganancias netas en vez de los ingresos brutos registrados por estos operadores. Otra medida que tiene el potencial de jugar un papel fundamental en el logro de este objetivo sería permitir la creación y desarrollo de pequeñas y medianas empresas (PyMEs) particulares (o privadas) y cooperativas de servicios particulares (CSPs) para suplementar al sector estatal en la provisión de créditos y financiamiento, servicios de reparación y mantenimiento, contabilidad y consultoría, asesoría económica y financiera, apoyo técnico y de mercadeo, etc. También sería recomendable implementar medidas regulatorias para estimular o fomentar la participación de capital foráneo (o inversiones extranjeras) mediante la creación de empresas mixtas y asociaciones económicas entre inversionistas extranjeros, incluyendo a cubanos residentes en el exterior, personas naturales cubanas, empresas particulares (o privadas), empresas estatales, cooperativas y sociedades anónimas de origen cubano.

Para mejorar la productividad total de los factores (PTF), promover la eficiencia energética y estimular el uso racional de los recursos por parte de los organismos estatales con mayor peso y uso del transporte, como el MINAZ, el MINCIN, y MITRANS, sería necesario impulsar prácticas y medidas que establezcan una relación directa (más palpable para los trabajadores) entre el salario (o remuneración) y la productividad laboral. Las recientes reformas salariales anunciadas en Cuba (2008) representan un paso inicial hacia el logro de esta meta. Sin embargo, aún queda mucho más por hacer para mejorar la productividad laboral y combatir la indisciplina, el desvío de recursos, el absentismo y los otros retos que enfrenta el sector laboral cubano.

Otro paso hacia la mejora la productividad y la eficiencia en el transporte cubano sería efectuar un análisis sistemático y detallado sobre los costos y beneficios de cada proyecto, iniciativa, práctica o medida relacionada con la inversión de capital y recursos financieros en este sector. La aplicación del sistema de “perfeccionamiento empresarial,” al igual que la adopción de otras “prácticas óptimas” (*best practices*) exitosas en otros países con similares retos y desafíos sería un buen paso inicial en esta dirección.

La necesidad de mejorar la eficiencia energética y el uso racional de los recursos en el sector transporte, sobre todo por parte de organismos estatales con gran dependencia y uso del transporte como el MINAZ, MINCIN y MITRANS representa uno de los principales retos que confronta esta importante rama de la economía cubana. En el caso del MINAZ, el cual como habíamos notado representa el mayor uso del parque de camiones existente en el país, una medida que ayudaría a lograr esta meta sería el reemplazo gradual, según las posibilidades del país, del anticuado e ineficiente inventario de camiones ZIL y KAMAZ de fabricación soviética. Otro paso factible en esta dirección sería la substitución de los motores soviéticos que originalmente acompañaron a estos camiones, muchos de los cuales sufren de altos niveles de desgaste y deterioro por el uso (y abuso) excesivo de sus usuarios y consumen grandes cantidades de combustible, por motores modernos con mejores niveles de eficiencia energética.

Cabe notar que esta última iniciativa ha cobrado fuerza en los últimos años. Según la revista *Sendas* (2005), cerca de 4,000 camiones re-motorizados circulan en Cuba, lo cual representa la quinta parte (20%) de los 20,000 que se necesitan para tener un impacto cuantioso en el ahorro del combustible. La mayoría de los camiones que han sido re-motorizados operan con motores diesel marca *Yuchai* de procedencia China, los cuales consumen unos 18 litros de diesel por cada 100 kilómetros recorridos, y reemplazan a motores que gastan unos 25 litros de gasolina por igual número de kilometraje.

El apoyo de los ministerios relevantes y otros organismos del Estado, junto a la capacitación de técnicos y especialistas en la instalación, mantenimiento, y reparación de estos motores y la implementación de un sistema de coordinación nacional, le daría el impulso necesario a esta iniciativa – es decir, al plan de re-motorización de los camiones de carga y transporte existentes en el país, y aumentaría el potencial de dicha medida en influir de una forma positiva sobre la mejora de la eficiencia energética en esta importante rama del sector transporte. Por supuesto, la tercerización (*outsourcing*) a PyMEs particulares (o privadas), al igual que a Cooperativas de Servicios Particulares (CSPs), capacitadas para prestar la amplia gama de servicios relacionados con la re-motorización a larga escala del parque existente en las varias ramas que integran el sector transporte, también ofrece el potencial de repercutir positivamente sobre el uso eficiente de los recursos y las fuentes de energía del país. El proceso de re-motorización también pudiera expandirse para incluir autos y camiones particulares (y privados), a medida que el sector No-Estatal comienza a ganar importancia en la economía. **(2)**

La necesidad de fomentar el uso racional de los recursos va mas allá del sector transporte; por ende, tiene repercusiones directas sobre la economía nacional, pero sin duda afecta particularmente a este sector de vital importancia para el desarrollo y el crecimiento de la economía cubana. En muchos casos se puede observar el despilfarro abierto de los recursos relacionados al transporte: camiones, autos, y autobuses (o guaguas) que permanecen con el motor encendido aun cuando están parados (o estacionados), otros que se “desvían” de las rutas establecidas (en muchos casos para satisfacer necesidades personales o “resolver” problemas de sus operadores); también son comunes los casos en que el parque sufre de uso y abuso excesivo y es “canibalizado” para conseguir o “inventar” piezas de repuestos.

Esto se debe en parte a la falta de disciplina y conciencia por parte de algunos trabajadores en el sector, muchos de los cuales desconocen o no se percatan del impacto indirecto de sus acciones o simplemente carecen de motivaciones o incentivos para transformar su “forma” (o comportamiento). También se debe a problemas estructurales, problemas con la planificación, y por supuesto a la deficiente relación que existe entre la productividad laboral y la remuneración y el salario en Cuba.

La reforma salarial es una de las principales medidas necesarias para enfrentar estos retos y fomentar el uso racional de los recursos relacionados al transporte; también sería recomendable, como se ha expresado ya en varias ocasiones, aumentar el conocimiento económico de la población mediante campañas educativas en las escuelas, centros de trabajo y medios de información. Otros pasos positivos en esta dirección serían: la modernización de los sistemas de contabilidad, mediante la aplicación de tecnologías de punta, mejoras en las redes de coordinación y colaboración existentes entre los varios organismos y ministerios relacionados al transporte, y la unificación monetaria (entre el peso convertible – CUC – y el peso corriente – CUP) para facilitar la medición y contabilidad de costos y rentabilidad de las empresas y eliminar las distorsiones relacionadas a la doble circulación monetaria.

Dada la naturaleza y estructura compleja del sector transporte y de la economía cubana en general, las medidas y propuestas que aquí se enumeran claramente están lejos de representar una panacea – o única solución perfecta para enfrentar los múltiples retos que afectan al sector transporte cubano. Aun si milagrosamente fueran implementadas o adoptadas “al pie de la letra”, no resolverían todos los problemas (acumulados y más recientes) que afectan a este importante sector de la economía. Sin embargo, constituyen un “punto de partida” racional y factible para enfrentar los retos y dificultades que afectan al transporte en Cuba.

## Notas

- 1) De acuerdo a la ONE, la carga transportada incluye “los productos y/o mercancías que se trasladan de un punto origen a otro destino” (ONE, 2009).
- 2) Durante mi reciente visita a Cuba (junio de 2009), me entere que existe un mecanismo legal mediante el cual los dueños de autos o camiones particulares (o privados), la mayoría de los cuales datan a la década de los cincuenta del siglo pasado o a la ya distante “era soviética,” pueden reemplazar los motores de estos con motores modernos con mayor eficiencia energética. Sin embargo, el alto costo de esta transacción la convierte en básicamente inasequible para la mayoría del reducido grupo de cubanos que tiene el privilegio de poseer un vehículo particular (o privado).

## Fuentes Citadas:

Oficina Nacional de Estadísticas (ONE). 2009. *Transporte: Indicadores Seleccionados del Sector: Enero – Diciembre 2008*. Dirección de Turismo, Comercio y Servicios. La Habana, Cuba.

Zito, Miriam. 2005. “Avanza la re-motorización.” *Sendas: La revista del transporte cubano*. Año 11, Vol. 65. 2005. <http://www.sendasweb.cu/sendas65/index.htm>.