



MEPyD
MINISTERIO DE ECONOMÍA, PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

UNIDAD DE ESTUDIOS DE POLÍTICAS ECONÓMICAS Y SOCIALES DEL CARIBE

La infraestructura y los servicios portuarios marítimos en el Caribe

Santo Domingo, República Dominicana
Septiembre 2016

El documento apunta la relevancia de la cadena logística en la competitividad-país, destacando el papel de la infraestructura y los centros logísticos como nodos esenciales de la operación portuaria, en una actividad que depende cada vez más del control y coordinación de acciones público-privada. Se analiza el movimiento de los principales puertos del Caribe insular - Kingston, Freeport y Caucedo, en su calidad de puertos Hub regionales con capacidad de transportar volúmenes altos de mercancías adecuadamente clasificadas, mediante redes mundiales de transporte especializado, seguro y eficiente.

La infraestructura y los servicios portuarios marítimos en el Caribe

I. Comercio regional en el Caribe.

El volumen de tráfico comercial por vía marítima ha experimentado un rápido crecimiento en la última década, el 90% del comercio mundial anual se realiza a través de buques de carga (UNCTAD, 2014). El aumento de las líneas navieras en movimiento y de las operaciones de transbordo con buques portacontenedores con tamaño que oscila entre 4,500 y 12,500 TEU's¹ ha posibilitado este alto volumen de tráfico portuario.

El aumento de tamaño de los buques es uno de los puntos fuertes en la gestión del tráfico marítimo actual, y las líneas navieras buscando reducir el número de recaladas, llevan sus grandes barcos a los denominados “puertos pivotes”, que sirven de centros de concentración y distribución de mercancías. Esto supone la estructuración de la logística de los navieros en servicios desde los barcos más grandes hasta los servicios *feeder* -servidos por barcos más pequeños-, conectando ambos por medio de transbordos.

La capacidad de atraer buques de grandes extensiones ha hecho que paulatinamente los puertos se vayan especializando, y la necesidad de cubrir el transporte marítimo mundial y regional como centros de acopio de mercancías ha motivado la modernización, expansión y desarrollo de los puertos de la región del Caribe, habilitándose para competir como *hubs*² de las líneas navieras y compañías multinacionales. Las condiciones naturales y localización geográfica hoy en día ya no constituyen recursos estratégicos para el establecimiento de un puerto, es la capacidad de atraer transborbo internacional, el servicio rápido y eficiente y la integración de una logística de mayor valor agregado a través de las zonas económicas integradas lo que constituye un buen puerto.

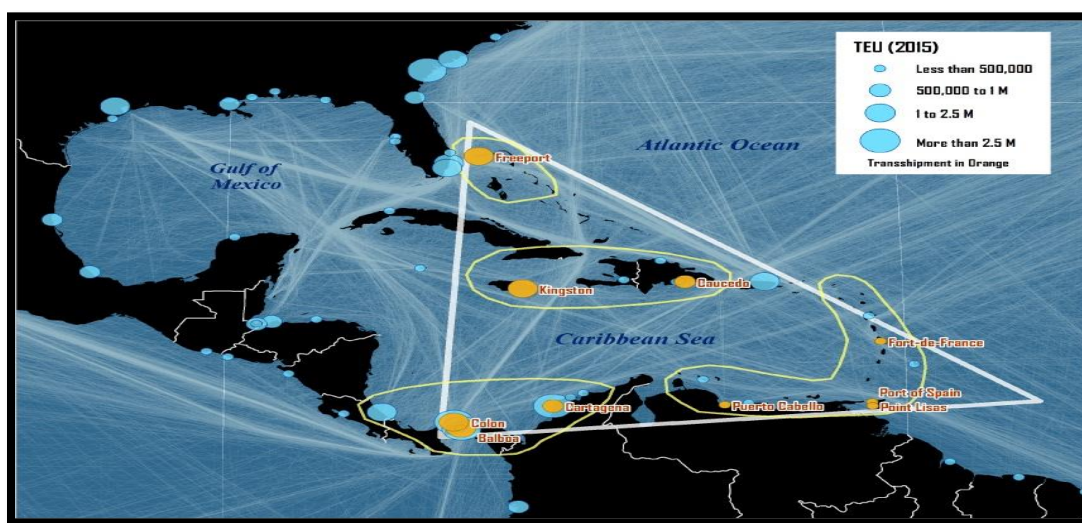
En 2015 el intercambio comercial en la región del Caribe apenas representó el 0.3% del intercambio mundial, siendo Estados Unidos, Europa y China, los principales socios comerciales de la región. El tráfico de contenedores del Caribe está matizada por un alto flujo de carga mercantil con los **Estados Unidos**, principal socio comercial de la región (32.7% de las exportaciones y 33.4% de la importaciones); el intercambio representó el 33% del total del comercio; la **Unión Europea** constituye el segundo socio comercial del Caribe, con el 25% del intercambio total que realiza la región con el mundo; y **China** se mantiene como el tercer socio comercial, pese a la impresionante caída de un 18% en las exportaciones a este destino entre 2012 y 2015, a consecuencia del bajo dinamismo que ha exhibido la economía China desde 2012.

Dado que la región del Caribe está atravesada por el eje Pacífico-Atlántico, por ella pasa una de las rutas comerciales más importantes del mundo Este-Oeste, por donde circula el 30.2% de la

¹ *Twenty-feet Equivalent Unit (TEU)* medida estándar de capacidad en buques portacontenedores de longitud de veinte pies. Otra medida es el *Forty-feet Equivalent Unit (FEU)*, contenedor equivalente a cuarenta pies -dos TEU's-. 12,500 TEU's es la capacidad de un buque post-panamax.

² Un puerto alcanza el estatus de Hub cuando el tráfico marítimo de contenedores es superior al 1.000.000 de TEU's/año y dispone de equipo que le permite a un buque de nueva generación, usar de forma simultánea tres grúas post-panamax.

carga de contenedores mundial (UNCTAD, 2014), y que pasa por el Canal de Panamá, esto convierte a los puertos caribeños en nodos naturales de uno de los ejes principales de la red marítima internacional. Aprovechar esta ventaja geográfica manteniendo y ampliando el tráfico comercial, aumenta la competitividad de la región, posibilitando insertarse en el comercio de contenedores y ampliar la participación en servicios de distribución radial, de interlínea, y servicios de enlace.



Fuente: Banco Mundial

II. Puertos de carga comercial.

En el 2015 la región del Caribe tuvo un tráfico de contenedores de 7.4 MM de TEU's, un nivel muy por debajo de lo circulado por las demás regiones de América, fue la única región que decrece en 2014-2015 -un 3.5%- en movimientos marítimos, lo que supone que los puertos del Caribe han perdido cuota de mercado frente a las demás regiones de América. El mayor crecimiento en movimiento de TEU's lo tuvo México (norteamérica) favorecido por el gran peso en el tráfico comercial de sus puertos Manzanillo y Lázaro que se encuentran al oeste del país y de cara al océano pacífico.

Movimiento de contenedores por regiones, 2015

Región	2013 (TEU's)	2014 (TEU's)	2015 (TEU's)	%Variación 2015/2014
Sur América	23,897,175	23,979,637	24,035,045	0.23%
Centroamérica	9,960,133	10,301,675	10,644,951	3.33%
Región Caribe	7,950,959	7,707,648	7,434,937	-3.54%
Norteamérica (México)	4,858,171	5,038,028	5,402,847	7.24%

Elaborado con datos de la Cepal

El sistema de tráfico de contenedores en el Caribe está conformado por 27 puertos, de los cuales 20 presentaron movimientos de TEU's considerables durante 2015. Jamaica, Bahamas, Puerto Rico y República Dominicana tienen los puertos más dinámicos de la región, con movimientos

de transbordo en contenedores que hacen el mayor número de conexiones directas con otros continentes, y cuyo tráfico sobrepasó el millón de TEU's anual movilizado.

La clasificación de estos puertos de acuerdo a su nivel de especialización son: **Hub globales, puertos sub-regionales y puertos de servicio.**

Los puertos *Hub globales* del Caribe son el puerto de Kingston Container Terminal (Jamaica), Dubai Port World Caucedo (República Dominicana) y Freeport Container Terminal (Bahamas), que son puertos de relevo atendidos por líneas de contenedores mundiales que conectan tres o más continentes. Los puertos *sub-regionales* son Port Spain y Point Lisas, en Trinidad y Tobago, y Kingston Wharves Limited en Jamaica, que funcionan como reelevos secundarios de carga que se retransmite a los alrededores de las islas del Caribe, con cobertura geográfica de espacios sub-continenciales. Otra categoría son los *puertos de servicio*, de limitada infraestructura, que reciben veleros schooner que brindan servicios “feeder”, y son importantes en la conexión marítima de las pequeñas islas. Como potenciales *hubs* del Caribe están el Puerto Mariel en Cuba, y Port-au-Prince y Lafito en Haití.

Movimiento de contenedores en puertos del Caribe, 2015. Cepal.

Posición	Puerto	País	2013 (TEU's)	2014 (TEU's)	2015 (TEU's)	%Variación 2015/2014
1	Kingston	Jamaica	1,703,949	1,638,113	1,653,272	1%
2	Freeport	Bahamas	1,379,296	1,400,000	1,400,000	0%
3	San Juan	Puerto Rico	1,269,902	1,319,961	1,210,503	-8%
4	Caucedo	Rep. Dominicana	1,033,311	831,375	862,935	4%
5	Haina	Rep. Dominicana	307,672	344,633	417,642	21%
6	Port of Spain	Trinidad y Tobago	381,232	385,392	298,969	-22%
7	Mariel	Cuba	-	230,000	260,000	13%
8	Point Lisas	Trinidad y Tobago	192,887	208,972	221,856	6%
9	Jarry/ Pointe-a-Pitre	Guadalupe	198,142	183,922	201,948	10%
10	Port-au-Prince	Haití	172,516	175,307	178,452	2%
11	Fort-de-France	Martinica	147,989	171,889	159,231	-7%
12	Nieuwe Haven	Surinam	108,020	108,703	106,014	-2%
13	Willemstad	Curazao	87,452	89,193	90,016	1%
14	Bridgetown	Barbados	74,923	78,432	86,508	10%
15	Puerto Plata	Rep. Dominicana	38,454	38,972	58,410	50%
16	Degrad-des-Cannes	Guayana Francesa	-	55,109	55,000	0%
17	Georgetown-Cayman	Islas Caimán	49,952	50,069	54,607	9%
18	Georgetown	Guayana	50,991	48,735	52,834	8%
19	Santo Domingo	Rep. Dominicana	48,757	39,529	50,398	27%
20	Campden Park Container Port	San Vicente	16,561	14,646	16,342	12%
21	Vieux Fort	Saint Lucia	35,639	14,456	-	-
22	Philipsburg	St. Maarten	80,642	82,643	-	-
23	La Habana	Cuba	286,238	70,836	-	-
24	Belize city	Belice	40,978	43,593	-	-
25	Oranjestad	Aruba	191,838	29,628	-	-
26	Castries	Saint Lucía	28,776	27,065	-	-
27	St. John	Antigua y Barbuda	24,842	26,475	-	-

El ranking de movimiento portuario de contenedores al 2015 confirma que la desaceleración del comercio exterior en las terminales de contenedores y la alta heterogeneidad de las tasas del crecimiento de los puertos dentro de la región (Cepal, 2015) generaron el decrecimiento de la carga contenerizada promedio en el Caribe. El movimiento de contenedores en el Caribe se ha reducido paulatinamente desde 2013 cuando la región movió unos 7.7 MM de TEU's, cayendo en 2014 un 3% y para 2015 un 4%.

- En 2015, el **puerto de Kingston en Jamaica** movió alrededor de 1,653,272 TEU's, es decir el 22.9% de la carga total de la región. Desde abril del 2015 se encuentra concesionado al consorcio francés CMA CGM por un período de 30 años, y tras la privatización, Kingston contará con una inversión de US\$500 millones para mejorar la terminal, y el puerto será habilitado para recibir buques de hasta 12,500 TEU's, incrementando la capacidad de movimiento de contenedores de los actuales 2.8 millones de TEU's a 3.2 millones para 2020, y 3.6 millones en 2025.
- **El puerto de Freeport en Bahamas** movió 1,400,000 TEU's (Cepal, 2015) y actualmente solo admite buques de un máximo de 4,400 TEU's de capacidad de carga; al completar la fase número siete del proyecto de ampliación el puerto podrá recibir barcos con capacidad de hasta 12,600 TEU's. Un estudio del Banco Mundial determinó que *Freeport Container Port (FCP)* es el segundo puerto más eficiente en el Caribe y que tiene un alto potencial de crecimiento de transbordo con la ampliación del Canal de Panamá, debido a su posición geográfica cercana a los Estados Unidos.
- **El Puerto Multimodal Caucedo** es considerado de gran potencial frente a la ampliación del canal de Panamá. El 4 de Julio de 2016 este puerto recibió el primer barco post-panamax en cruzar el nuevo canal ampliado de Panamá de la línea MSC, con capacidad de 8,827 TEU's. Este puerto tiene una capacidad de 1.68 MM de TEU's anual y está preparado para asistir en promedio a unos 1,300 buques al año, en 2015 movió un total de 862,935 TEU's -11.5% del total de la carga regional-. Le sigue en capacidad el puerto de Haina (Oriental y Occidental) con un movimiento de contenedores de 417,642 TEU's en el 2015 -un aumento de 21% en relación a 2014. Estos dos puertos son los principales puntos de entrada y salida de flujos de comercio, concentran el 73% de la carga total movilizada en República Dominicana en 2015.

Puerto Caucedo cuenta con el primer Centro Logístico del país, una terminal marítima y la única zona franca de la región ubicada dentro de zona portuaria. Tiene en construcción 20 naves diseñadas para el establecimiento de empresas de manufactura y ensamblaje, como es el caso de la nave ya terminada de la empresa IKEA, que se trasladará desde Puerto Rico, convirtiéndose en la primera multinacional que se estable como *hub* logístico regional en el país. También Amazon constituirá un canal de almacenamiento y distribución en este puerto.

- **Trinidad y Tobago** actualmente tiene dos puertos principales dedicados al comercio de contenedores: **Port of Spain y Point Lisas**, que en conjunto movieron el 7% de la carga regional en 2015. El Port of Spain alcanza el 60% del tráfico portuario que mueve este país y sirve líneas de conexión con los Estados Unidos (principalmente Florida), mientras que Point Lisas se especializa en el comercio interno y también para el transbordo regional.

Con miras a la ampliación del Canal de Panamá, los puertos en Trinidad planean cambios en el tamaño de los buques que pretenden llevarlos a un despliegue de 13,000 TEU's; sin embargo los puertos de Trinidad aún están diseñados para manejar las 8,000 TEU's. Además, la posición geográfica de Trinidad y Tobago, situado a distancia lejana del sur de la región, no favorece el uso de sus puertos como transbordo principal desde o hacia Panamá, puesto que implica una desviación de cerca de 1,500 millas náuticas, para los puertos que provienen de América del Norte.

- **La Terminal de Contenedores de Mariel (TCM)** tiene una capacidad de hasta 800,000 TEU's al año, se localiza al oeste de La Habana en Cuba, a unos 180 kilómetros de la costa de Florida, distancia privilegiada para la exportación de productos a Estados Unidos. Inaugurada en 2014, esta terminal fue establecida como zona especial de desarrollo industrial y una opción principal de transbordo de la región; datos de la Cepal revelan que la terminal portuaria movilizó alrededor 260,000 TEU's en el 2015; actualmente está administrada por la compañía PSA Internacional de Singapur, líder mundial en desarrollo, inversión y operación de puertos.

Este puerto fue establecido dentro de la Zona Especial de Desarrollo del Puerto Mariel (ZED), la cual fue inaugurada en 2013, y en la que ya se encuentran instaladas las compañías Richmeat (México), dedicada a la fabricación de embutidos, Profood Service (España), abastecedora de alimentos y bebidas para el sector hotelero; BDC-Log y BDC-Tec (ambas de Bélgica), la primera en operación de logística y la segunda en alta tecnología; Devox Caribe (México), fabricación de pinturas, y Brascuba Cigarrillos (Brasil/Cuba). Operan como inversión extranjera cuyo estatuto legal es de Sociedades Mercantiles Cubanas³.

- El principal puerto del archipiélago de Guadalupe, es la terminal **Jarry** (mueve el 97% del tráfico de contenedores de ese país) juega un papel destacado en el comercio de mercancías entre el Caribe, Europa y las Américas. Este puerto está dedicado exclusivamente al transporte de mercancías y cuenta con capacidad para recibir buques de hasta 4,500 TEU's tipo post-panamax. Dispone de una zona industrial y comercial, donde se encuentran empresas directamente vinculadas con la herramienta de puertos, un complejo de negocios y una instalación de almacenamiento de residuos inertes. El puerto de **Pointe-à-Pitre** es una terminal para el tráfico de pasajeros y las actividades de navegación a vela.
- El puerto principal de Haití es **Port-au-Prince** el cual en 2015 movilizó 178,452 TEU's, ocupando la posición 10 entre los puertos con mayor movimiento de contenedores en 2015. Hay interés manifiesto de las autorizadas en mejorar la infraestructura de sus puertos y las aduanas; en el año 2015 fueron inaugurados los puertos *Port Petit-Goave* y *Port Lafito*, la obra de construcción del **Petit-Goave**, con capacidad de recibir barcos de 2,000 toneladas, fue financiado por el Estado en US\$2.3 MM. El **Puerto Lafito** inauguró la primera etapa en junio de 2015 como pieza central del proyecto de la zona económica "Lafito Global" y primer puerto panamax de Haití; se trata de una terminal de usos múltiples, cuya profundidad permite

³En 2014 Cuba reformó el Reglamento del Proceso Inversionista, cuyas normas jurídicas son de aplicación a todas las inversiones que se realicen en el territorio nacional. También se aplica a las sociedades mercantiles de capital 100% cubano.

descargas a granel y carga en contenedores, incluye la zona del puerto, la terminal internacional, una zona franca industrial y un parque empresarial.

III. Eficiencia de los puertos.

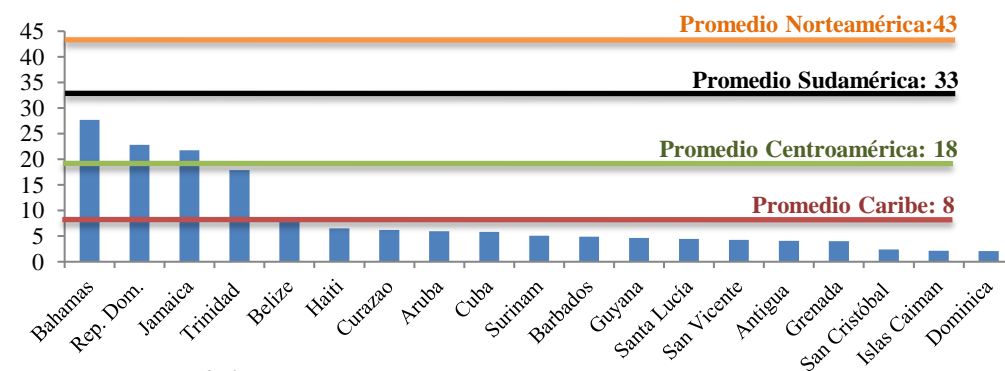
A pesar del desarrollo de las instalaciones portuarias en algunos puertos del Caribe, los indicadores de desempeño del *Índice de desempeño logístico del Banco Mundial*, sitúan a la región con una ejecución por debajo del promedio mundial, y los países exponentes, están muy lejos de los estándares de las principales economías mundiales.

Del total de 160 países que cubre el Índice de desempeño logístico del Banco Mundial, representa el Caribe las posiciones siguientes -de 1 a 5, de desempeño bajo a alto-: Bahamas, índice 2.75 ocupa la posición 78; la República Dominicana, índice 2.63 posición 91; Jamaica, índice de 2.40 y posición 119; Trinidad y Tobago, índice 2.40, posición 121; Cuba, índice 2.35 y posición 131; y Haití, con un índice 1.72, la posición 159.

Según el *indicador de percepción de calidad de puertos* desarrollado por el *World Economic Forum* -uno de los más utilizados en comparaciones internacionales-, el Caribe se sitúa entre las regiones con más baja calidad portuaria en el mundo. En 2014, la región alcanzó promedio de 4 puntos -siendo la calificación máxima 7-, mientras que las regiones de Asia, Oriente Medio, África del Norte, Centroamérica y América del Sur alcanzaron promedios entre 4.4 y 4.5. En el indicador de calidad en la infraestructura Puerto Rico tiene las mejores instalaciones portuarias con un 5.4, seguido de Barbados con 5.3, Jamaica con un índice de 4.9 y la República Dominicana 4.6 (ver anexo 2).

El *índice de conectividad trasatlántico* examina el nivel de acceso que tiene un país a las redes de transporte, tomando en cuenta las conexiones marítimas con que cuenta. El indicador mide el nivel de facilitación comercial de un país o una región. En el caso del Caribe, para el año 2015, muestra un bajo nivel de conectividad, por debajo del desempeño promedio por las demás regiones, que cuentan con mayor número de compañías de transporte marítimo, servicios para las líneas navieras, y para los buques.

Índice de conectividad trasatlántico, 2015



Fuente: Banco Mundial.

En relación a la influencia que tienen los costos y el tiempo que consume el transporte de carga en las rutas de comercio, para el transporte marítimo los costos no tienden a ser una función lineal de distancia, especialmente cuando se trata de trayectos relativamente cortos como es el caso del movimiento portuario intra Caribe. El promedio de costo de exportación por contenedor en los países del Caribe es de US\$1,057.8, que pese a ser más bajo que el costo de exportación promedio de los países de Suramérica de US\$1,800, está por encima de los países de Centroamérica donde los costos de exportación promedian US\$1,113.⁴ Los costos de importación -relevantes para las navieras internacionales- en los países alcanzan un promedio de US\$1,632.5, por encima de Centroamérica (US\$1,242.5) y del Norte de África y el Oriente Medio. Guayana y República Dominicana son los de menor costo de importación de la región del Caribe -US\$720 y US\$1,145 respectivamente.

En consideraciones finales es de apuntar que la zona del Caribe no cuenta con la infraestructura portuaria de capacidad para recibir los buques de gran tamaño, que sobrepasen los 12,000 TEU's, y la expansión de la capacidad se ve limitada por el bajo peso del intercambio comercial mundial e interregional de los países del Caribe; en consecuencia, la cuota de mercado frente a los países de Centroamérica, Suramérica y Norteamérica representa una amenaza ante la ampliación del canal de Panamá. Asimismo, los países caribeños presentan bajos indicadores en calidad de la infraestructura y desempeño logístico de los puertos, y ese nivel de eficiencia se vuelca en desventaja regional ante las navieras que operan los transbordos u otros servicios.

⁴ Para las economías abiertas del Caribe, con importantes flujo de comercio exterior, resulta de capital importancia mantener costos de exportación bajos que incentiven a los comerciantes locales a aumentar los volúmenes exportados y buscar nuevos destinos para sus productos.

BIBLIOGRAFÍA

- (UNCTAD), C. d. (2014). *El Transporte Marítimo*. New York, U.S.A: Publicaciones de las Naciones Unidas.
- Cepal. (2014). América Latina y el Caribe: evolución del sistema portuario, 1997-2013. *Boletín FAL*.
- Isik, G. (2012). *Logistics Connectivity in the Caribbean: Current Challenges and Future Prospects*. Kingston, Jamaica: World Bank.
- Pinnock, F. H., & Ajagunna, I. A. (2012). *The Caribbean Maritime Transportation Sector: Achieving Sustainability through Efficiency*. Ontario, Canada.
- Marino y Sánchez, M. S. (2015). Situación del transporte marítimo internacional e inversiones portuarias en el Caribe. ¿Qué podemos esperar? *De interés, Disán LLP*.
- MEPyD, B. I. (2015). *Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga - PNLog*. Santo Domingo, República Dominicana: BID.
- Guadeloupe, D. C. (2015). *Guadeloupe Port Caraïbes. Rapport d'Activité*. Point-à-Pitre, Guadeloupe.
- Inc., N. A. (2014). *Port Rationalization study for Trinidad and Tobago*. Port Spain, Trinidad and Tobago.

ANEXOS

1. Modelos de Administración Portuaria en el Caribe.

La gestión portuaria puede ser por concesión y de servicio público. Las concesiones son un modelo de gestión mixta público-privada, en que el Estado además de actuar como autoridad reguladora mantiene la propiedad de los puertos, y las operaciones portuarias, en especial el manejo de carga, se lleva a cabo por empresas privadas. En los modelos de servicio público la entidad reguladora ofrece la gama completa de los servicios de funcionamiento del sistema.

Los puertos principales del Caribe operan bajo concesiones privadas, es el caso de Freeport-Bahamas (Hutchison Port Holding, HPH), Kingston-Jamaica (CMA CGM), Caucedo (Dubai Ports World), Río Haina en República Dominicana (Haina Internacional Terminal HIT), Mariel en Cuba (administrado por PSA Internacional de Singapur). El modelo de concesión ha sido evaluado por las agencias navieras, la Cepal y otros organismos internacionales, como el de mayor eficiencia para la actividad portuaria de países en desarrollo, por considerar que los puertos implican una carga financiera para el Estado, que debe garantizar el cumplimiento de las leyes nacionales y de aduanas, evitar prácticas monopolistas y externalidades que emanan de acuerdos y/o negociaciones marítimas comerciales.

En el Caribe destaca el manejo eficiente del Puerto de Bridgetown en Barbados, administrado de forma privada por la *Barbados Port Inc*, el cual tiene derechos como almacenista y autoridad del puerto, supervisor de las operaciones marinas, propietario de la superestructura portuaria, y también participa en la operación de carga. Una parte importante de la responsabilidad administrativa ha sido apoyar a las empresas en el comercio de importación / exportación, sin ningún tipo de subsidios. *Desde su apertura en 1961, el puerto de Bridgetown ha generado sus propios ingresos para financiar las operaciones, pagando todas sus obligaciones legales*⁵.

Un ejemplo de modelo de concesiones es el caso del Puerto Caucedo de la República Dominicana, operado por la compañía privada Dubai Ports World⁶, a partir del contrato de concesión a CSX World Terminal representando la Zona Franca Multimodal Caucedo S.A, con el Estado dominicano representado por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). El contrato fue suscrito en el 1999 por un período de 50 años, recibiendo el Estado dominicano una compensación económica por los derechos otorgados; ya en el 2005, la empresa Dubai Ports International (DPI) adquirió el 35% de las acciones de la firma estadounidense CSX World Terminals en el puerto. La operación privada ha sido clave para impulsar el ranking del país en calidad de la infraestructura portuaria y mejora de la competitividad.

⁵ Página de Barbados Port Inc. <http://www.barbadosport.com/about-us>

⁶ Filial de Dubai World, Holding propiedad del Estado de Dubai en los Emiratos Árabes Unidos, que ofrece productos como Ferries, servicios portuarios y de logística, y tiene oficinas de logística en los Emiratos y en Londres.

2. Modelos portuarios según especialización.

Puerto ⁷	País	Hub-regional	Subregional	Servicio
Puerto de España	Trinidad		*	
Point Lisas	Trinidad		*	
Bridgetown	Barbados			*
Kingston Wharves Limited	Jamaica		*	
Kingston Container Terminal	Jamaica	*		
Caucedo Container terminal	Rep. Dom.	*		
Rio Haina	Rep. Dom.			*
Puerto Plata	Rep. Dom.			*
La Romana	Rep. Dom.			*
Boca Chica	Rep. Dom.			*
Freeport	Bahamas	*		
Georgetown	Caimán			*
St. Jhon's	Antigua			*
Castries	St. Lucía			*
Vieux Fort	St. Lucía			*
Georgetown	Guyana			*
Havana	Cuba			*
Willemstad	Curazao			*
Pointe-a-Pitre	Guadalupe			*

Fuente: Fritz H. Pinnock y Ibrahim A. Ajagunna

3. Calidad de la infraestructura portuaria (1 a 7, precaria versus eficiente en estándar internacional).

	2010	2011	2012	2013	2014
Puerto Rico	5.4	5.3	5.2	5.3	5.4
Barbados	5.5	5.6	5.6	5.6	5.3
Jamaica	5.3	5.3	5.1	5.1	4.9
República Dominicana	4.3	4.4	4.7	4.6	4.6
Surinam	0.0	4.5	5.0	4.9	4.4
Trinidad y Tobago	4.3	3.9	3.8	4.1	4.2
Guyana	3.5	3.7	3.3	3.4	3.5
Haití	-	1.8	1.9	2.4	2.5

Elaborado con datos del Banco Mundial

⁷ No fue incluido el puerto de San Juan por la poca data disponible y de las especificaciones del Jones Act.

4. Costo de exportación (US\$ por contenedor).

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antigua y Barbuda	1,121.40	1,058.10	1,129.70	1,162.60	1,154.30	1,090
Bahamas	999.1	1,009.50	1,010.80	1,029.60	1,012.90	1,005
Barbados	-	-	782	799.8	827.1	810
Belice	1,435.80	1,473.60	1,465.70	1,404.40	1,397.80	1,355
Guyana	938.4	918.8	861.1	794.6	751.4	730
Haití	1,326.40	1,282.80	1,444.30	1,352.70	1,274.30	1,200
Jamaica	2,107.90	1,905.80	1,735	1,741.70	1,669.30	1,580
Puerto Rico (EE.UU.)	1,399.50	1,332.40	1,354.70	1,329.20	1,300	1,300
República Dominicana	1,169.60	1,136	1,226.70	1,150.20	1,093.10	1,040
San Cristóbal y Nieves	533.3	533.4	530.8	843.5	822.3	805
Santa Lucía	897.9	1,011.60	986.3	959.1	1,011.90	935
Trinidad y Tobago	799.8	1,031.20	996.6	852.7	874.7	843
Promedio general	1,157.19	1,153.93	1,126.98	1,118.34	1,099.09	1,057.75

Elaborado con datos del Banco Mundial

5. Costo de importación (US\$ por contenedor).

País	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antigua y Barbuda	1,520	1,520	1,520	1,520	1,520	1,520
Bahamas	1470	1,470	1,495	1,495	1,770	1,770
Barbados	1615	1615	1615	1615
Belice	1,630	1,630	1,630	1,580	1,580	1,580
Guyana	705	720	720	720	720	720
Haití	1,545	1,545	1,545	1,545	1,555	1,555
Jamaica	1,990	1,990	1,990	2,130	2,130	2,180
Puerto Rico (EEUU)	1,250	1,250	1,300	1,350	1,350	1,350
República Dominicana	1,150	1,150	1,150	1,150	1,145	1,145
San Cristóbal y Nieves	2,515	2,515	2,515	2615	2615	2,615
Santa Lucía	2,220	2,320	2,320	2250	2,280	2,280
Trinidad y Tobago	1,100	1,250	1,260	1,260	1,260	1,260
Promedio general	1,554.09	1,578.18	1,588.33	1,602.50	1,628.33	1,632.50

Elaborado con datos del Banco Mundial

6. Índice de desempeño logístico.

	Índice de conectividad de carga marítima (2015)	Índice de desempeño logístico (2014)	Facilidad para localizar y dar seguimiento a los envíos (2014)	Eficiencia del despacho aduanero (2014)	Competitividad y calidad de los servicios logísticos (2014)	Calidad de la infraestructura de comercio y transporte (2014)
Antigua y Barbuda	4.1	-	-	-	-	-
Aruba	5.9	-	-	-	-	-
Barbados	4.9	-	-	-	-	-
Bahamas	27.7	2.9	2.6	3.0	2.9	2.7
Belice	7.8	-	-	-	-	-
Cuba	5.8	2.2	2.0	2.2	2.1	1.8
Curazao	6.2	-	-	-	-	-
Dominica	2.1	-	-	-	-	-
Granada	4.0	-	-	-	-	-
Haití	6.5	2.3	2.3	2.3	2.1	2.0
Guyana	4.6	2.5	2.5	2.5	2.3	2.4
Islas Turcas y Caicos	-	-	-	-	-	-
Jamaica	21.7	2.8	2.7	2.9	2.7	2.8
Islas Británicas Virgenes	-	-	-	-	-	-
Puerto Rico	-	-	-	-	-	-
República Dominicana	22.8	2.9	2.9	2.6	2.9	2.6
Saint Cristóbal y Nieves	2.4	-	-	-	-	-
Santa Lucía	4.5	-	-	-	-	-
San Vicente y las Granadinas	4.3	-	-	-	-	-
Surinam	5.1	-	-	-	-	-
Trinidad y Tobago	17.9	-	-	-	-	-
Sint Maarten (RPB)	-	-	-	-	-	-
Promedio Caribe	8.8	2.6	2.5	2.6	2.5	2.4
Promedio Centroamérica	17.6	2.8	2.8	2.8	2.8	2.5
Norteamérica (Solo México)	42.9	3.1	3.1	2.7	3.1	3.0
Promedio Sudamérica	32.8	2.9	2.9	2.6	2.8	2.7

Elaborado con datos del Banco Mundial



MEPyD
MINISTERIO DE ECONOMÍA, PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

Lic. Isidoro Santana
Ministro

Unidad de Estudios de Políticas Económicas y Sociales del Caribe

Directora General
Rosajilda Vélez

Coordinadores
Dolores Escovar
Roberto Verrier

Especialistas
Jordy Andújar
Marcelo Tavares

Analistas
Federico Castro
Dalma Hernández
Diandra Peña
Carlos Wazar

Asistente Administrativo
Sarah Caram