Los costos de transporte en el comercio internacional.
Estudio sobre las importaciones de Estados Unidos provenientes del Caribe (2000-2021)

Enrique Dussel Peters[1]

marzo 2022

Introducción

El comercio internacional global y de América Latina y el Caribe (ALC) han transcurrido por significativos cambios en las últimas décadas del siglo XX y XXI. Desde el último quinto del siglo XX el comercio internacional de sus economías fue particularmente dinámico y con una fuerte asociación con el crecimiento del PIB, la inversión extranjera directa (IED) y una generalizada tendencia a los acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales. Desde la primera década del siglo XXI y ante los efectos de la crisis financiera internacional de 2007-2009, así como de las generalizadas tensiones entre las principales economías del mundo -China y Estados Unidos- y de la pandemia del COVID-19 desde 2020, estos procesos de liberalización se han estancado y hasta revertido recientemente. Surgen, después de décadas, debates y políticas sobre la regionalización del comercio y la relevancia de su cercanía a los centros de proveeduría y de consumo (*near-shoring*), aunque las cadenas globales de valor en la actualidad siguen manteniendo un alto grado de dependencia global y resultado de décadas de proveeduría global (*out-sourcing*). Estas tendencias contradictorias son cruciales en los flujos comerciales actuales y en los costos de transporte y arancelarios. No obstante, sorprendentemente estos tópicos han recibido relativamente poco análisis en estos debates sobre el comercio internacional; los países con una alta dependencia del transporte del comercio internacional marítimo -como los del Caribe y particularmente del Caribe Insular- cuentan con características y retos propios que tampoco han recibido suficiente atención y análisis.

En el contexto anterior el objetivo del documento es analizar las características del transporte para el comercio exterior del Caribe y para el caso específico de las importaciones de Estados

[1] Estudio elaborado para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el marco del proyecto WBSE AA-000668.01.23.02.03. El autor está muy agradecido con Luis Humberto Saucedo Salgado por su apoyo en la elaboración estadística, así como por el intercambio de contenidos con Ricardo J. Sánchez. El autor es responsable único del documento.

Unidos provenientes de estos países para el período 2000-2021; se incluyen un grupo amplio de variables vinculadas con el transporte.

El documento parte en su primer apartado de una reseña sobre las recientes tendencias del comercio internacional y resultantes debates y estudios vinculados con su transporte. La segunda sección del documento establece diversos diagnósticos existentes en la región del Caribe y resultantes principales estrategias y políticas orientadas hacia el transporte del comercio internacional del Caribe. El tercer capítulo se concentra en las principales características de los flujos comerciales, tipo de transporte, costos de transporte y arancelarios de las importaciones estadounidenses provenientes del Caribe durante 2000-2021, así como durante el período más reciente 2018-2020 en el que estallan las tensiones entre EU y China y la pandemia del COVID-19; este análisis se llevará a cabo para la región del Caribe, diversas subregiones y en comparación con otros países seleccionados, así como para las principales subpartidas del Sistema Armonizado (SA) y un grupo de cadenas globales de valor específicas. El fundamento de este examen reside en un amplio banco de datos del cual se dispone a través del Anexo Estadístico Digital. La última sección aborda las principales conclusiones y resultantes propuestas que surgen del estudio.

1. Contexto internacional de los flujos de comercio y de los costos de transporte. Recientes tendencias y debates

Después de décadas de crecimiento del comercio internacional y de profundos procesos de liberalización comercial reflejados en masivos acuerdos comerciales bilaterales, regionales y multilaterales al menos desde la crisis financiera internacional de 2007-2008[2] estos procesos de largo plazo se han estancado y, en algunos casos, retrocedido: si para el mundo hasta la década de los 1990s el coeficiente del comercio (importaciones y exportaciones) de bienes con respecto al PIB estuvo por debajo del 35%, alcanzó su máximo en 2008 (con el 51.49%) y desde entonces se mantuvo constante y con una importante caída en 2019-2020 (fue de 42.02% en 2020). Este proceso ha sido particularmente profundo en China (donde el

[2] Para una revisión bibliográfica sobre la discusión reciente en torno a los procesos de apertura comercial, véase: Irwin (2019), Rodrik (2021) y Shu y Steinwender (2018). Para el caso de América Latina y el Caribe (ALC), véase: CEPAL (2018), Dussel Peters (2000) y Ros (2015). Es importante señalar que al menos en la última década las discusiones en torno al impacto de la apertura comercial se han concentrado crecientemente en temas de desigualdad y polarización, de género, etnias, tamaño de las empresas, desarrollo territorial y medio ambiente, entre otros.

coeficiente cayó del 63.97% en 2006 al 31.56% en 2020) y en Estados Unidos (del 23.50% en 2008 al 18.34% en 2020). El cuadro 1 refleja, adicionalmente, que el coeficiente se ha mantenido relativamente establece para América Latina y el Caribe (ALC) durante 2006-2020, mientras que en el caso del Gran Caribe[3] y los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) [4] el coeficiente no es sólo significativamente superior que para el mundo y los países señalados, sino que también aumentó para alcanzar en 2020 el 62.52% y 62.33%, respectivamente. Para los países del Caribe Insular[5] el coeficiente ha reflejado importante y rápidos cambios durante el período 1990-2020 y con una importante tendencia a la baja desde 2008 para alcanzar un 44.97% en 2020.

Cuadro 1
Coeficiente del comercio con respecto al PIB: países y grupos de países seleccionados (1990-2020) (porcentaje)

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015	2017	2018	2020	2000-2020	2000-2017	2018-2020
Total mundial	30.76	33.64	39.05	44.97	47.74	48.95	51.49	42.01	46.67	44.55	44.23	45.91	42.02	45.36	45.70	43.98
América Latina y el Caribe	24.00	26.25	34.79	41.57	42.23	41.40	42.32	34.29	35.35	38.50	36.52	41.16	42.22	38.68	38.16	41.16
China	31.99	38.24	39.15	62.20	63.97	61.31	55.79	43.27	48.86	35.74	33.36	33.27	31.56	40.01	43.24	32.28
Gran Caribe	36.34	40.57	46.69	50.74	52.52	52.02	52.66	44.89	47.10	59.99	59.44	61.93	62.52	53.04	51.51	61.12
AEC	36.22	40.23	46.38	50.24	52.23	51.73	52.37	44.89	47.24	60.24	59.84	62.32	62.33	53.01	51.44	61.29
Caribe Insular	45.73	40.86	47.57	49.30	51.15	49.31	54.59	37.33	39.15	34.31	29.67	31.76	44.97	40.58	42.16	33.44
TLCAN/T-MEC	18.27	21.74	24.85	24.92	26.10	26.76	28.44	22.59	26.30	25.96	25.33	26.01	23.06	25.61	25.85	24.60
Canadá	42.24	59.70	70.01	58.21	56.64	55.21	56.37	46.99	48.86	53.98	52.41	53.50	48.93	53.82	54.28	51.61
Estados Unidos	15.27	17.74	19.91	20.20	21.31	21.93	23.50	18.42	21.66	20.93	20.24	20.76	18.34	20.74	21.02	19.57
México	32.25	42.76	48.85	50.42	52.64	53.39	54.92	52.36	57.53	67.06	72.62	75.86	75.35	60.25	57.39	74.74
Unión Europea	43.31	45.60	59.86	61.62	65.50	67.00	68.22	57.48	65.36	70.43	72.14	73.54	69.34	67.00	66.03	71.83
Vietnam	79.67	65.61	96.63	120.07	127.83	143.70	144.66	119.84	135.49	169.57	191.23	195.98	201.12	164.71	151.48	198.33

Fuente: elaboración propia con base en Banco Mundial (2021).

Estas recientes tendencias pueden comprenderse desde al menos tres perspectivas.

[3] Se definió al Gran Caribe en 37 países: Anguila, Antigua y Barbuda, Aruba (Países Bajos), Bahamas, Barbados, Belice, Bermudas, Colombia, Costa Rica, Cuba, Curaçao (Países Bajos), Dominica, El Salvador, Granada, Guadalupe (Francia), Guatemala, Guyana, Guyana Francesa (Francia), Haití, Honduras, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), Jamaica, Martinica (Francia), México, Montserrat, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Sint Maarten (Países Bajos), Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela.

[4] Los 25 países de la Asociación de Estados del Caribe son: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela.

[5] Los 24 países del Caribe Insular se integraron por: Anguila, Antigua y Barbuda, Aruba (Países Bajos), Bahamas, Barbados, Bermudas, Cuba, Curaçao (Países Bajos), Dominica, Granada, Guadalupe (Francia), Haití, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), Jamaica, Martinica (Francia), Montserrat, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Sint Maarten (Países Bajos) y Trinidad y Tobago.

Por un lado, una significativa "reorientalización" (Arrighi 2007; Frank 1998) socioeconómica, de la producción y del comercio global en las últimas décadas: históricamente, y al menos desde la década de los sesenta del siglo XX, Estados Unidos y la Unión Europea representaron más del 50% del comercio global hasta inicios de los 1980s. Desde entonces, sin embargo, se perciben drásticos cambios, particularmente la creciente participación del Este de Asia y el Pacífico (EAP) y particularmente de China: todavía a inicios de los 1990s la región de EAP representó menos del 20% del comercio de bienes y servicios y desde 2020 desplazó por primera a la Unión Europea, con el 31.05%. De igual forma, en 2020 China se convirtió por primera vez en el principal país origen del comercio de bienes y servicios -desplazando a Estados Unidos, Alemania y Japón- con el 11.54% (y el 11.18% de EU); todavía en 2000 la participación de China fue de apenas 2.22%. Las causas de estas tendencias pueden ser múltiples -niveles de saturación del comercio internacional, restricciones a sus flujos y más allá de las tensiones entre EU-China y de la pandemia del COVID-19- pero reflejan que en el corto y mediano plazo el comercio internacional muy difícilmente se convertirá nuevamente en el motor de crecimiento de las economías, al menos desde una perspectiva agregada global, sin menospreciar que algunos países logren incrementar su presencia en el comercio internacional como ha sucedido con las regiones del Gran Caribe, de la AEC y Vietnam, entre otros.

Segundo. La creciente "competencia entre grandes potencias" ("*great power competition*") entre las dos principales economías -Estados Unidos y China- desde la segunda década del siglo XXI y abiertamente en el ámbito comercial, es otra causa significativa para comprender las arriba descritas tendencias del comercio internacional. La República Popular China, por un lado, y bajo la "omnipresencia del sector público" (Dussel Peters 2015/a), ha buscado un continuo proceso de escalamiento en general y en cadenas globales de valor (CGV) específicas mediante masivo financiamiento hacia CGV, priorizando la innovación y marcas de empresas chinas, así como un rápido proceso de sustitución de importaciones en CGV en el tiempo: si a finales del siglo XX CGV como hilo-textil-confección y la electrónica fueron el centro de atención de las políticas de fomento, en la última década lo son la inteligencia artificial, telecomunicaciones, la movilidad eléctrica y la robotización, entre otras; el programa *Made in China 2025* ha sido uno de los múltiples instrumentos utilizados por el sector público como parte de una estrategia industrial y comercial de largo plazo (Dussel

Peters 2015/b; Naughton 2021).[6] Al menos desde finales de 2017 -y en el documento de la administración Trump sobre Estrategia Nacional de Seguridad de diciembre de 2017- Estados Unidos reconoce a China como el principal país en una ”competencia entre grandes poderes” y en sectores estratégicos y de alta tecnología (Ernst 2015; Oropeza García 2020). Estas medidas incluyeron el cierre de consulados, la imposición de medidas en contra de empresas públicas chinas ante su aparente vínculo con el sector militar (*entity lists*), la puesta en duda y expulsión de nacionales chinos en proyectos de investigación en Estados Unidos y de Institutos Confucio, hasta la cancelación de inversiones chinas en Estados Unidos en general y específicamente de aquellas que no cumplieran con los estándares de auditorías estadounidenses para impedirles que obtuvieran financiamiento en las bolsas de valores de EU.[7] La “guerra comercial” entre EU y China debiera comprenderse entonces en este contexto de creciente competencia por el liderazgo tecnológico y de crecientes medidas -inicialmente por parte de EU y represalias por parte de China- en el ámbito comercial desde 2018, particularmente en cadenas globales de valor como inteligencia artificial, movilidad autónoma, comercio y pago electrónico, electrónica, semiconductores y telecomunicaciones, entre otras. Así, y desde 2018, la administración Trump inició con agresivas medidas -y contramedidas chinas- para restringir las exportaciones estadounidenses consideradas como sensibles y de alta tecnología y masivos aranceles a sus importaciones chinas, considerando que hasta 2017 ambos países no sólo eran las principales potencias comerciales, sino que también sus respectivos principales socios comerciales. Desde finales de 2019 ambas partes buscaron no continuar con el escalamiento de la “guerra comercial” y acordaron en enero de 2020 una “tregua comercial” por al menos dos años (hasta enero de 2022). Como resultado

[6] El análisis de Naughton (2021) anota cómo desde la crisis financiera de 2007-2008 el sector público en China optó por medidas de política industrial de corte “horizontal” -tipo de cambio y financiamiento, entre otras- y con énfasis sectorial y por empresas en la innovación: recientemente definió un grupo de “industrias estratégicas emergentes” (20 industrias en 5 sectores prioritarios), incluyendo *hardware* de las industrias de la información y comunicación, maquinaria industrial, farmacéutica, nuevas energías y transporte eléctrico.

[7] A finales de 2021 la administración Biden negocia una ley (*U.S. Innovation and Competition Act*) por casi $250,000 millones de dólares -incluyendo $25,000 millones para las empresas estadounidenses de semiconductores- y aprobó un presupuesto de $1 billón de dólares en infraestructura. Ambos integran explícitamente componentes para competir *vis a vis* China. La estrategia de la administración Biden, por el momento, ha reflejado una significativa continuidad desde 2017 destacando el concepto de “administrar” la competencia con China y “aventajar a China en el largo plazo” (Tai 2021).

de estos acuerdos, entre otros, se definió no imponer nuevos aranceles y el compromiso chino de incrementar en hasta 200,000 millones de dólares las importaciones de bienes y servicios estadounidenses hasta 2022, aunque la mayoría de los aranceles mutuos permanecieron (Bown 2021/a/b).[8] Estas crecientes tensiones sistémicas y comerciales -con afectaciones en el transporte del comercio[9]- están repercutiendo en forma significativa en ALC en múltiples ámbitos, particularmente generando un factor adicional de incertidumbre.[10]

Un tercer grupo de aspectos es importante para comprender las tendencias de los flujos comerciales desde 2007-2008 y en el ámbito de la discusión entre *out-shoring o out-sourcing* y *near-shoring* o *re-shoring*. Si después de la Segunda Guerra Mundial y particularmente desde los 1960s el proceso de globalización destacó por masivas transferencias de segmentos de CGV (Piore y Sabel 1984) y resultando en importantes incrementos del comercio y la IED -con significativos impactos en ALC en los procesos de maquila y zonas francas, por ejemplo-, eventos naturales como el *tsunami* en Japón en 2011, la búsqueda de reducir la dependencia de la proveeduría en una región (por ejemplo Asia) e incluso en un país (por ejemplo China) se volvió particularmente significativa ante la "guerra comercial" entre EU y China y la pandemia del COVID-19 en aras de generar mayor certeza en la proveeduría y cercanía con los consumidores.[11] El impacto social de la pandemia ha sido dramático y en el ámbito socioeconómico implicó en 2020 una drástica caída del PIB (-3.3%) y del comercio

---

[8] Hasta finales de 2019 EU había impuesto aranceles de 25% a 250,000 millones de dólares (prácticamente la mitad de las importaciones prevenientes de China) y un 15% a otros 120,000 millones de dólares; solo estos últimos se redujeron del 15% al 7.5% como resultado de la "tregua comercial". Para un cronograma del escalamiento de la "guerra comercial", véase: https://www.china-briefing.comm/news/the-us-china-trade-war-a-timeline.

[9] Al menos desde la década de los 1990s el ejecutivo estadounidense inició con estudios sobre las empresas navieras públicas chinas (BEAA 1997).

[10] Acusaciones por parte de Estados Unidos a China de generar un importante endeudamiento externo en ALC, por ejemplo, así como la propuesta de China de ingresar al TIPAT (Tratado Integral Progresista de Asociación Transpacífico, o CPTPP por sus siglas en inglés) en septiembre de 2021, han generado presiones importantes en los respectivos países en ALC. La decisión, por ejemplo, de aprobar o rechazar la solicitud de China al CPTPP -considerando que Chile y Perú ya cuentan con tratados comerciales con China- pudiera generar fricciones entre China y los países latinoamericanos si el TIPAT decidiera rechazar la propuesta china. El uso de la 5G, la propia IED y proyectos de infraestructura de China también son usualmente temas en la agenda bilateral entre ALC y Estados Unidos (Dussel Peters 2019).

[11] Esto implica, entre otras cosas, que recientemente empresas transnacionales optan por una estrategia de "China + 1", es decir, mantener su presencia en China ante su relevancia en la proveeduría y de su mercado doméstico y simultáneamente diversificar la proveeduría global ante escenarios de ruptura de CGV (para un análisis detallado al respecto, véase Dussel Peters 2021).

internacional de bienes (-9.2%), en ALC de -6.8% y -13%, en ambos casos el peor desempeño desde hace décadas (CEPAL 2021/a/b; Giordano 2021). Los efectos de la pandemia, entre otros, continúan repercutiendo significativamente en la recuperación de las economías globales en una multiplicidad de variables socioeconómicas -habiendo generado drásticos desajustes en la oferta y demanda de variables específicas en CGV tan diversas como telecomunicaciones y turismo- como la inflación (UNCTAD 2021).[12]

No obstante lo anterior, sorprende que en estos debates internacionales en las últimas décadas e incluso más recientes en el ámbito de la "guerra comercial" y de la pandemia del COVID-19, el tema de los costos de transporte en general, y específicamente en torno al comercio internacional, apenas hubieras recibido atención, y no obstante su significativa relevancia como se verá más abajo y en los subsecuentes capítulos. En recientes debates, particularmente vinculados con la "crisis de cadenas de suministro", se ha planteado la problemática de incrementos drásticos en los costos de transporte de bienes durante la pandemia del COVID-19: los costos de transporte marítimos de contenedores durante 2019-mediados de 2021 habrían en promedio aumentado en más de cuatro veces y los contenedores Shanghái-Nueva York en hasta en seis veces (T21 2021; The Economist 2021; UNCTAD 2021).

El referente actual -y con varias décadas de análisis al respecto- sobre costos de transporte del comercio internacional es David Hummels.[13] Entre los principales resultados del examen de Hummels destacan[14]: a. alrededor del 23% del comercio global, y de forma relativamente

---

[12] La UNCTAD (2021:i-xxv) señala que la caída en el transporte marítimo en 2020 fue de -3.8% y mucho menor a la esperada y en comparación con otras variables globales particularmente debido a que estuvo desincronizada con otros factores a nivel global y a diferencia de la crisis internacional de 2008-2009. En su informe la UNCTAD (2021) resalta la recuperación "asimétrica" en el transporte marítimo y la falta de oferta de barcos en general y de transporte de contenedores específicamente; esta brecha, adicional a las ya señaladas dificultades en CGV específicas, permiten comprender el incremento en los tiempos de entrega y los importantes incrementos en el precio del costo de transporte marítimo durante 2020-2021.

[13] Los aportes conceptuales y empíricos de la CEPAL y su División de Comercio Internacional e Integración desde hace varias décadas son significativos, buscando destacar sus características con otras actividades, por ejemplo en el marco de la gobernanza de la infraestructura y sobre "contratos incompletos" (Sánchez 2020), así como recientes barreras de entrada y altos grados de concentración en la formación de precios en el futuro (Sánchez 2018).

[14] Hummels (2010) y otros autores (Sánchez et al. 2003) señalan que la relación entre costos de transporte y flujos de comercio internacional debiera comprenderse como una relación dinámica e interactiva, incluso como una variable endógena para examinar las causas para la organización de la

constante hasta el primer lustro del siglo XXI, se realizó entre países con fronteras terrestres (vía camiones, trenes y ductos), el resto prácticamente en su totalidad a través de medios marítimos y aéreos (Hummels 2007), b. las mercancías manufactureras presentan el mayor porcentaje en el comercio global y el comercio aéreo ha incrementado drásticamente su participación en el valor del comercio (aunque el transporte marítimo representa el 99% del comercio internacional según su peso): en el caso de Estados Unidos (y sin incluir a América del Norte), por ejemplo, aumentó para las importaciones y exportaciones del 8.1% y 11.9% en 1965 al 31.5% y 52.8% en 2004, adicional al significativo cambio en la calidad del transporte y su velocidad (Hummels 2007:133), d. si bien Hummels (2007) estima una clara tendencia a la reducción de los costos de transporte del comercio desde mediados del siglo XX, insiste en un grupo de aspectos para la comprensión de diversas tendencias en los costos del transporte desde entonces: incremento del costo de la energía y de los costos de puertos en diversos períodos, saturación de la infraestructura con el incremento del comercio internacional, revolución tecnológica con la contenedorización del comercio marítimo y el aumento del tamaño de los buques (Sánchez, Perrotti y Gómez Paz Fort 2020; Sánchez di Domenico y Sánchez 2021), así como reducción del costo del transporte aéreo y transporte rápido (Hummels y Schaur 2010) y, e. Hummels (2009:13-18) describe con detalle las características del comercio marítimo, resultado particularmente de avances tecnológicos en comparación con el transporte aéreo, la liberalización del registro de barcos bajo la bandera de conveniencia, la calidad de la infraestructura y el poder de mercado de las empresas navieras. No obstante, estas tendencias pueden ser inferiores al incremento en el precio del petróleo e ineficiencias de la infraestructura y congestiones[15], por ejemplo.

producción y las características del comercio internacional. Hoffmann (2014) analiza la posibilidad de un "círculo virtuoso" entre ambos grupos de variables.

[15] FMC (2015) concluyó desde hace más de un lustro sobre significativos retos en la infraestructura portuaria y el sistema intermodal de Estados Unidos que se habían desatendido por limitaciones presupuestales del sector público y problemas financieros de las propias navieras. El tema -ya adelantaba una "crisis de la congestión portuaria de contenedores estadounidenses" (FMC 2015:10)- es sustantivo para comprender el congestionamiento y aumento de precios actual en los puertos de EU y retos en integrar requeridas innovaciones y nuevas tecnologías: expansión física en las terminales y vínculos internodales de y hacia las terminales para otorgar servicios a grandes barcos a tiempo (particularmente con *carriers* de carga), manipulación de la carga moderna y nuevos mecanismos de financiamiento; todos éstos requieren de masivas inversiones en el mediano plazo y procesos de mayor intensidad de capital, incluyendo de la propia flota (*chassis*) que es crecientemente subcontratada por las navieras y particularmente la manipulación y el traslado y despacho de la carga en las terminales que afectan demoras y generan cuellos de botella.

Este tipo de análisis -enfatizando los aspectos arriba señalados por Hummels y otros autores- ha generado un grupo de exámenes adicionales con importantes propuestas de política (ver siguiente capítulo para el caso del Caribe).

Los costos de transporte, por un lado, representaron el 8.83% y 8.58% de las importaciones del mundo y de ALC en 2000 (Sánchez et al. 2003). El mismo estudio destaca que en 2000 las principales siete economías de ALC -y con la excepción de México- transportaban más de 2/3 partes de su comercio vía marítima y aérea. El análisis es de particular relevancia al asociar la eficiencia portuaria con los costos marítimos: las elasticidades de los costos de transporte marítimos con respecto al valor por peso (0.54) y la frecuencia de los servicios (-0.18) son particularmente significativos, es decir, la eficiencia de la infraestructura portuaria marítima (controlando la distancia, tipo de producto, servicio de la empresa naviera y costos de seguro, entre otros) está significativamente asociada con menores costos de transporte.[16]

Por otro lado, y para el caso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), Gerald (2014) reconoce el impresionante incremento del comercio entre EU y México; éste sin embargo se verá limitado si no se desarrollan canales de distribución que permitan la interconexión de sus respectivos corredores de transporte; exámenes a nivel de empresas (Dussel Peters 2008) sustentan estas propuestas. Análisis para América Latina y el Caribe (Barbero 2007) con base en las condiciones de infraestructura para el transporte internacional de mercancías también resaltan la importancia institucional y tecnológica para la creación y mejoría de redes de transporte conjuntamente entre los sectores público (aduanas, servicios sanitarios y fitosanitarios, entre otros) y privado (proveeduría para servicios de logística).

Si bien históricamente se ha señalado la importancia de los costos de transporte marítimos del Caribe en su comercio internacional (FAL-Bulletin 1997)[17], en general el análisis ha sido insuficiente para la región, por país y sobre sus costos de transporte por tipo de vía,

---

[16] El análisis de Clark, Dollar y Micco (2004) refuerza estos argumentos con base en el caso de Estados Unidos y en cuanto a la relevancia de la infraestructura portuaria y su incidencia en los costos de transporte y el comercio: la mejora en la eficiencia portuaria reduce los costos de transporte marítimos en un 12%; la reducción de ineficiencias portuarias puede aumentar el comercio en un 25%.

[17] Estos iniciales estudios no sólo destacaban que la región del Caribe presentaba a mediados de los 1990s tasas del comercio exterior con respecto al PIB significativamente superiores al resto de América Latina -en el caso de Jamaica del 100%-, sino que también una mayor dependencia de los costos de transporte marítimos significativamente superiores a otros países: el mundo y ALC pagaban un 5.4% y 7.5%, mientras que Jamaica y Surinam un 13.6% y 18.5% (FAL-Bulletin 1997).

desagregado por cadenas globales de valor y/o principales productos y en comparación con las tasas arancelarias y con respecto a otros países de ALC u otras regiones.

Dos fuentes son una excepción. Por un lado, y desde una perspectiva global, los esfuerzos desde hace varias décadas por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) en su publicación anual *Review of Maritime Transport*; además de estadísticas por regiones y países, el documento apunta hacia aspectos puntuales sobre tecnología, redes de transporte, características de regiones y países, así como información de coyuntura y de largo plazo. Particularmente relevante, y para América Latina y el Caribe, es el análisis de la CEPAL en su División de Recursos Naturales e Infraestructura (Sánchez 2010), tanto mediante sus publicaciones periódicas como el Boletín Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe (Boletín FAL) que se publica desde 1992 con temas internacionales, de coyuntura y aspectos puntuales sobre los costos de transporte en sus diversas modalidades e infraestructura desde una perspectiva latinoamericana y con ejemplares específicos sobre la región del Caribe y algunos de sus países. En el siguiente apartado se hará referencia a resultados de estas instituciones.

2. Estrategias y políticas orientadas hacia el transporte y en el ámbito del comercio

Los temas del comercio internacional en general y específicamente sobre los costos de transporte, infraestructura y el transporte marítimo -también en el marco de la pandemia del COVID-19- han sido abordados por las diversas instituciones caribeñas desde hace varias décadas. Lo anterior justificado ante la alta y creciente incidencia del comercio internacional en la región (cuadro 1). Un grupo de condiciones, resultados y políticas son significativas para comprender estos análisis, y funcional para el examen en el capítulo 3. En general el contexto regional es extremadamente adverso ante la pandemia del COVID-19 -una caída en el crecimiento de -6.0% en 2020 y una esperada recuperación de 20% y 14% en exportaciones e importaciones en 2021 (Alleyne et. al 2021; CEPAL 2021/a)- y refleja la magnitud de los retos en el corto plazo; en cadenas globales de valor específicas como la del turismo -que representó el 42% del PIB del Caribe y más del 50% para algunos de sus países en 2019, así como 35% del empleo (CEPAL 2020; González Moncada 2021)- el impacto en el Caribe el

impacto del COVID-19 ha sido "catastrófico" (Alleyne et. al 2021:21). Cuatro aspectos resultan relevantes para este apartado.

Primero. Las diversas instituciones regionales en el Caribe como la Asociación Económica del Caribe (AEC)[18] y la Comunidad del Caribe (CARICOM) vienen realizando análisis y propuestas de políticas sobre los tópicos desde hace varias décadas y recientemente en el marco de la Agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS) para 2030 y conjuntamente con el Comité de Desarrollo y Cooperación del Caribe (CDCC) de la CEPAL con sede en el Caribe (CDCC 2020).[19] Múltiples iniciativas, estrategias y políticas regionales en el ámbito del comercio y del transporte -con énfasis en el marítimo- se han diseñado en las últimas décadas, considerando que a nivel global y en el Caribe se movilizan alrededor del 84% del volumen y 70% del valor del comercio exterior (Sánchez y Weikert 2020:18) en 167 rutas marítimas (AEC 2021/b) se lleva a cabo vía marítima. Entre las más recientes iniciativas públicas globales en contra del COVID-19 destacan globalmente masivos programas anticíclicos y subsidios orientados hacia cadenas globales de valor y actividades específicas, por ejemplo para líneas aéreas y empresas navieras en Alemania, China, Corea, Francia, Israel, Singapur y Taiwán, entre otros, además de significativas medidas de las propias empresas (reducción de la capacidad total de sus flotas y de costos, quebrantos y *blanksailings*, resultando en significativos retrasos en la llegada de contenedores de importación a su destino final) (Sánchez y Weikert 2020).

Segundo. Más allá de la búsqueda de resaltar la relevancia de la infraestructura, logística y conectividad para el desarrollo y el comercio internacional (Pérez y Sánchez 2018/a; González Moncada 2021), existen un grupo de resultados significativos en los múltiples análisis sobre los temas en la región del Caribe. Las 345 terminales por costa del Caribe -para contenedores (27), pasajeros (53), graneles líquidos (81), graneles sólidos (46), graneles sólidos y líquidos (1) y multipropósito (137)- reflejan una importante heterogeneidad y

[18] Particularmente relevantes en la AEC son los encuentros del Comité Especial sobre Desarrollo del Comercio y Relaciones Económicas Externas y su concentración temática en comercio y transporte, así como las labores de las Comisión Especial de Transporte y de la Comisión Marítima del Caribe (AEC 2021/a). Desde sus inicios en 1994 la AEC priorizó al comercio internacional y al transporte marítimo como un aspecto crucial de su agenda regional.

[19] La Década de Acción para el Desarrollo Sustentable en el Caribe integra al sistema de salud, medidas ante la pandemia del COVID-19, efectos del cambio climático, crecientes niveles de endeudamiento externo, estrategias de financiamiento y al desarrollo de largo plazo vinculados a los ODS (CDCC 2020) que rebasan los objetivos de este documento.

complejidad, aunque más reducida al considerar sólo a los países de la costa caribeña central, norte y oriental (Sánchez y Barleta 2020).[20] Adicional al comercio internacional de bienes, el turismo -incluyendo cruceros- se ha convertido en un importante sostén socioeconómico del Caribe, contribuyendo con el 15.2% del PIB antes de la pandemia y 2.4 millones de empleos (o el 13.8% del total) (Hendrikson y Skerrette 2019); el desplome en la actividad turística, además de rezagos y retos incluso antes de la pandemia del COVID-19, son de la mayor trascendencia (González Moncada 2021).

Tercero. Con base en las condiciones arriba señaladas se distinguen al menos dos tipos de políticas en el ámbito del comercio y los diversos medios de transporte del comercio internacional de bienes y servicios. Por un lado, y ante la pandemia del COVID-19, prácticamente todos los países del Caribe restringieron todo ingreso de pasajeros durante 2020, aunque no se suspendió en ningún momento el transporte de carga aérea y marítima (González Moncada 2021). Desde una perspectiva de mediano plazo la región ha definido un grupo de medidas conjuntas para modernizar y eficientar la infraestructura, así como reducir los diversos costos de transporte, particularmente los marítimos ante su alta incidencia. La CARICOM, por otro lado, diseñó en 2016 el Plan Estratégico para la Comunidad (2015-2020 (CARICOM 2016) el cual, entre otros tópicos, asume la creciente importancia del comercio internacional de bienes y servicios para la región y el establecimiento explícito de estrategias conforme al "desarrollo de infraestructura y servicios marítimos y aéreos" (CARICOM 2016:18) en el marco de la primer prioridad estratégica "construcción de una economía resiliente" (CARICOM 2016:11); la iniciativa aborda aspectos de eficiencia y costos tanto intra como extra regionales y puntualmente regulaciones y legislaciones, investigación y diálogo regional entre los actores, implementación de nuevas tecnologías y capacitación de fuerza de trabajo especializada. Por el momento no se ha evaluado la implementación de éstas y otras iniciativas recientes.

Cuarto. Si bien se señalaron diagnósticos, consensos e incentivos históricos y regionales significativos para realizar actividades conjuntas en el Caribe en materia de infraestructura, particularmente marítima y aérea, hasta 2021 la región ha enfrentado serias dificultades para

[20] En el caso de los países anglófonos del Caribe (13 países) (González Moncada 2021) la infraestructura marítima y aérea se reduce significativamente en su oferta y particularmente en su destino; en el caso de vuelos, por ejemplo, particularmente hacia Estados Unidos, Canadá y Panamá, aunque Bahamas y Trinidad y Tobago presentan la mayor diversificación de este universo de países.

implementar estas iniciativas y políticas coordinadas en aras de fomentar el comercio intrarregional y la infraestructura regional aérea y marítima (Jaimurzina et. al 2015). Estudios puntuales sobre problemáticas en la facilitación del transporte internacional entre Haití y República Dominicana (Jaimurzina 2018) -los cuales han logrado valiosos encuentros binacionales entre los principales actores locales y nacionales en ambos países- enfrentaron serios desafíos en la facilitación comercial y puntualmente en la reglamentación binacional del transporte terrestre, no obstante los reconocidos beneficios de la conectividad binacional. Anteriores diagnósticos detectados entre Centroamérica y el Caribe (Harding y Hoffmann 2003) y análisis y propuestas más recientes por parte de la AEC y la CARICOM reseñadas arriba refieren a una problemática de implementación y evaluación de los objetivos y políticas diseñadas por las diversas instituciones regionales.

3. Principales características del costo de transporte de las importaciones estadounidenses provenientes del Caribe (2000-2021)

En lo que sigue el análisis se concentrará en el comercio de Estados Unidos durante 2000-2021 y haciendo referencia al subperíodo 2018-2021 en aras de distinguir particularidades resultantes del COVID-19 y, sobre todo, de la examinada "guerra comercial" entre Estados Unidos y China. De igual forma se enfatizará el comercio de Estados Unidos con el Caribe y sus diversos países, así como sus características en torno al costo del transporte y su tasa, comparaciones con otros países y con la tasa arancelaria. Al inicio se harán algunas breves referencias generales sobre las exportaciones estadounidenses y posteriormente el análisis se vertirá en torno a sus importaciones y sus características.

El enorme esfuerzo estadístico tiene como base la información anual del *United States Census Bureau* para 1990-2021; en el Anexo Estadístico Digital se presenta la totalidad de la información aquí utilizada, sus variables y respectivas definiciones.[21]

[21] El banco de datos presenta información comercial para todos los países del Gran Caribe, la AEC y del Caribe Insular. En algunos casos -como Cuba, Curacao y Sint Martin- la información se presenta sin regularidad anual y/o desde períodos específicos (ver Anexo Estadístico Digital).

3.1. Principales tendencias agregadas de las importaciones y exportaciones de Estados Unidos y características para principales subpartidas y cadenas globales de valor

Las exportaciones estadounidenses reflejan una notable estabilidad para el período completo 1990-2021 (cuadro 2). El principal cambio por países se refleja en la creciente participación de China en las exportaciones de EU, de niveles inferiores al 2% hasta 2000, el 6.89% en 2010 y el 8.61% en 2021; durante 2018-2021, y también como resultado de los compromisos de China de incrementar sus compras estadounidenses (capítulo 1), continuó con este crecimiento con una TCPA del 5.9% (y de 1.3% para el total de las exportaciones estadounidenses para el mismo período). América Latina y el Caribe (ALC) mantuvo su presencia en las exportaciones estadounidenses -con alrededor del 25% del total - al igual que Canadá y México (con alrededor del 33%, aunque con un declive por parte Canadá y un aumento significativo con México, particularmente desde la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994). El otro notable cambio en las exportaciones por países es el caso de Vietnam con una TCPA de 16.7% durante 2000-2021, aunque con una participación todavía inferior al 1% del total de las exportaciones estadounidenses en 2021. El Gran Caribe y la Asociación de Estados del Caribe (AEC) vieron aumentar significativamente su participación en las exportaciones estadounidenses, y altamente influenciadas por la dinámica de México arriba descrita: en 2021 representaron el 20.46% y 20.24%, aunque se redujo con una TCPA de 1.0% y 1.1% durante 2018-2021 (cuadro 2). A diferencia de las tendencias anteriores, las exportaciones hacia el Caribe Insular se mantuvieron sorprendentemente constantes para 1990-2021, con el 1.45% de las exportaciones estadounidenses; durante 2018-20201su participación aumentó ligeramente al 1.52%. En el Caribe Insular es importante destacar que de los 24 países, Estados Unidos exportó en 2021 menos de $500 millones de dólares a 12 países (Anguila, Cuba, Curacao, Granada, Guadalupe, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Martinica, Montserrat, San Vicente y las Granadinas, Sint Maarten y St. Kitts and Nevis); tan sólo Bahamas, Haití, Jamaica, República Dominicana y Trinidad y Tobago concentraron el 72.68% de las exportaciones de Estados Unidos del Caribe Insular durante 2000-2021.

Cuadro 2
Estados Unidos: características agregadas de su comercio (2000-2021)

	EXPORTACIONES									IMPORTACIONES								
	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2000-2017	2018-2021	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2000-2017	2018-2021
	participación (porcentaje sobre el total)																	
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
América Latina y el Caribe	20.45	23.36	25.34	25.67	23.80	25.65	23.63	25.27	25.17	17.19	19.05	18.31	18.36	17.81	17.85	18.32	18.99	18.16
Gran Caribe (37 países)	17.16	18.00	20.36	20.73	19.14	20.49	18.95	19.91	20.18	15.08	16.45	15.77	15.88	15.66	15.46	15.74	16.35	15.80
Asociación de Estados del Caribe	16.99	17.78	20.03	20.39	18.88	20.24	18.67	19.58	19.89	14.95	16.44	15.75	15.87	15.66	15.45	15.67	16.30	15.79
Caribe Insular	1.29	1.49	1.53	1.57	1.47	1.52	1.48	1.49	1.55	0.79	0.64	0.44	0.45	0.41	0.46	0.66	0.59	0.44
China	1.95	7.19	8.40	7.22	8.74	8.61	6.51	7.61	7.74	8.22	19.27	21.59	21.23	18.61	17.87	17.64	20.00	18.93
TLCAN/T-MEC	34.94	32.30	34.02	33.96	32.76	33.27	33.45	33.49	33.37	30.00	26.80	26.15	26.11	25.49	26.19	26.92	26.60	26.22
Canadá	21.54	19.50	18.28	17.99	17.92	17.50	19.34	18.88	17.80	18.84	14.66	12.78	12.56	11.57	12.61	14.63	13.92	12.40
México	13.40	12.80	15.75	15.97	14.84	15.76	14.12	14.61	15.57	11.17	12.14	13.36	13.55	13.92	13.58	12.29	12.67	13.82
Unión Europea (27 países)	20.29	18.76	18.31	19.12	20.33	15.49	18.74	17.81	18.75	15.17	13.24	16.31	16.80	17.79	17.34	15.89	15.26	17.50
Vietnam	0.04	0.29	0.53	0.58	0.70	0.62	0.37	0.41	0.64	0.07	0.78	1.99	1.94	3.41	3.60	1.38	1.32	2.91
	tasa de crecimiento (y tasa de crecimiento promedio anual para periodos)																	
Total	12.3	-5.4	6.6	7.7	-13.3	23.1	3.5	2.4	1.3	18.7	21.6	6.9	8.4	-6.3	21.3	3.9	2.7	2.8
América Latina y el Caribe	20.2	4.6	7.7	9.1	-18.5	32.6	4.5	3.5	1.3	24.5	26.7	6.8	8.7	-10.5	21.5	4.1	2.2	2.1
Gran Caribe (37 países)	22.5	4.1	5.5	9.6	-17.8	31.8	4.3	4.0	1.0	25.2	27.7	6.0	9.2	-9.5	19.7	4.0	2.1	2.1
Asociación de Estados del Caribe	22.9	4.6	5.7	9.6	-17.7	32.0	4.3	3.9	1.1	24.7	28.3	6.0	9.2	-9.5	19.7	4.1	2.1	2.1
Caribe Insular	10.9	-9.3	10.5	10.0	-21.4	27.1	4.2	2.8	0.5	24.9	3.1	4.9	9.7	-16.0	37.0	1.4	-2.1	3.5
China	23.4	31.8	12.5	-7.5	16.9	21.4	10.7	4.4	5.9	22.3	23.1	9.2	6.6	-3.6	16.5	7.6	4.1	-1.5
TLCAN/T-MEC	14.5	0.1	5.9	7.5	-15.0	25.0	3.2	3.1	0.8	18.5	26.4	7.0	8.3	-11.8	24.6	3.3	2.4	2.9
Canadá	7.4	-4.6	6.0	6.0	-12.8	20.2	2.5	1.6	0.6	15.6	23.4	7.7	6.5	-15.2	32.1	2.0	0.9	2.9
México	28.1	8.2	5.8	9.2	-17.5	30.7	4.2	5.1	1.0	23.9	30.2	6.4	9.9	-8.7	18.3	4.8	3.9	2.9
Unión Europea (27 países)	8.6	-11.9	5.1	12.4	-13.9	-6.2	2.2	2.1	-3.9	14.2	7.1	5.4	11.7	-8.0	18.2	4.5	5.4	3.6
Vietnam	26.1	32.8	-19.5	19.0	-8.4	10.4	16.7	10.3	3.1	34.9	21.0	10.4	5.7	19.8	28.0	24.5	15.3	20.0

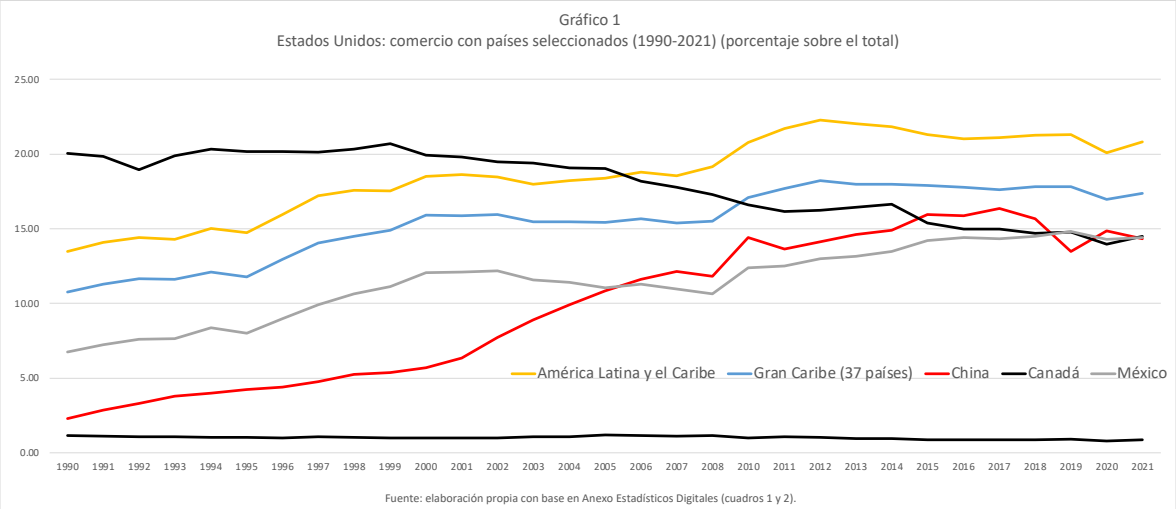
Fuente: elaboración propia con base en US Census Bureau (2022) (Anexos Estadísticos Digitales 1 y 2).

En lo que sigue el análisis se concentra en las diversas características de las importaciones estadounidenses. Con el objetivo de destacar principales tendencias del comercio y de su costo de transporte; el examen se realiza por temas principales y profundizando diferencias entre regiones y particularmente del Caribe, países y características de sus principales 5 subpartidas. El Anexo Estadístico Digital permite una profundización y riqueza de análisis adicional.

El cuadro 2 integra las principales condiciones y dinámicas agregadas de las importaciones estadounidenses. A diferencia del desempeño de las exportaciones, en las importaciones se perciben cambios más significativos durante 2000-2021. Destaca, por un lado, la significativa presencia de China en las importaciones de EU, las cuales aumentaron del 8.22% en 2000 al 17.87% en 2021, con una TCPA del 7.6% para el período; en 2017 China alcanzó su máxima participación (21.59%) y descendió desde entonces como resultado de la confrontación comercial descrita. Como contraparte, particularmente la participación de Canadá cayó bruscamente, mientras que la de México aumentó del 11.17% al 13.58% de las importaciones estadounidenses durante 2000-2021; no obstante, la participación de ALC se mantuvo relativamente constante, con lo que la región, sin México, disminuyó su presencia en las importaciones estadounidenses durante el período. Por último, y con respecto a la región del Caribe, mientras que el Gran Caribe y la AEC incrementaron su participación en las importaciones de EU en 0.37% y 0.50% respectivamente durante 2000-2021 (y particularmente resultado del desempeño de México), no ha sido el caso del Caribe Insular: de 0.59% durante 2000-2017 disminuyó a 0.44% en 2018-2021; durante 2018-2021 la TCPA

de la región fue de 3.5% y 23 de los países del Gran Caribe presetaron una TCPA por debajo del total de las importaciones de EU, en múltiples casos incluso con signo negativo (Anexo Estadístico Digital 2).

Como resultado de estas tendencias agregadas del comercio de Estados Unidos el gráfico 1 no sólo refleja la creciente participación de China -principal socio comercial de EU desde 2016 (con el 16.34% del comercio de EU), aunque cayó al 14.84% en 2020- y el aumento de la presencia del Gran Caribe y de la AEC en el comercio de EU, particularmente resultado del desempeño mexicano. El Caribe Insular ha visto caer su presencia en el comercio de EU, de niveles del 1.19% en 2005 al 0.81% en 2020.



Del Anexo Estadístico Digital se desprenden tres tendencias adicionales de las importaciones de EU, y con énfasis en la región caribeña.

Por un lado, y considerando las principales 5 subpartidas del Sistema Armonizado importadas por Estados Unidos en 2020 (cuadros 15-17 del Anexo Estadístico Digital), llaman la atención los resultados idénticos del Gran Caribe y la Asociación de Estados Caribeños (AEC): en ambos casos Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos (subpartida 847150), Automóviles de turismo y otros de más de 1,500 cm^3 e inferior a 3,000 cm^3 (870323), Vehículos para el transporte de carga mayor a 5 toneladas (870431), Petróleo (270900) y Televisores (852872) son las principales subpartidas importadas por

Estados Unidos y representaron el 13.73% del Gran Caribe y el 13.74% de la AEC en 2021.[22] La situación de los 24 países del Caribe Insular es diferente. Sus principales 5 productos se distinguen de los del Gran Caribe y la AEC por su contenido y dinámica (cuadro 17 del Anexo Estadístico Digital): Puros (240210), Instrumentos y aparatos de medicina (901890), Petróleo (270900), Aparatos para corte (853620) y Gas natural (271111); el cuadro confirma que estos 5 productos concentraron el 20.99% de las importaciones de EU del Caribe Insular en 2021.

Una segunda perspectiva del análisis de las importaciones estadounidenses es significativa: el enfoque metodológico de las cadenas globales de valor.[23] El Anexo Estadístico Digital (cuadros 18-26) refleja la complejidad y profundidad de la relación comercial tan sólo en estas tres CGV: autopartes-automotriz, hilo-textil-confección y electrónica; cada una de estas CGV amerita un análisis puntual -además de otras existentes- para la región del Caribe. Además de la sustantiva participación de México en las tres cadenas y su alta incidencia en el Gran Caribe y la AEC, tres aspectos llaman la atención. En la CGV autopartes-automotriz (CGVAA), su importante participación en las importaciones estadounidenses de la región: para el Gran Caribe la participación de la CGVAA sobre el total de las importaciones de EU aumentó del 24.01% en 2000 al 30.08% en 2021 y el segmento automotriz es particularmente relevante, con una participación del 7.11% durante 2010-2017 y del 15.51% en 2018-2021; para los países del Caribe Insular la CGVAA en las importaciones de EU es insignificante. En la cadena global de valor hilo-textil-confección (CGVHTC) las importaciones estadounidenses son significativas en las tres regiones del Caribe; si bien alcanzaron sus niveles máximos a inicios de la primera década del siglo XX en las tres regiones[24], continúan siendo relevantes, representando el 3.95%, 3.96% y 13.77% de las importaciones de EU del Gran Caribe, de la AEC y del Caribe Insular en 2021, respectivamente. En la CGVHTC el

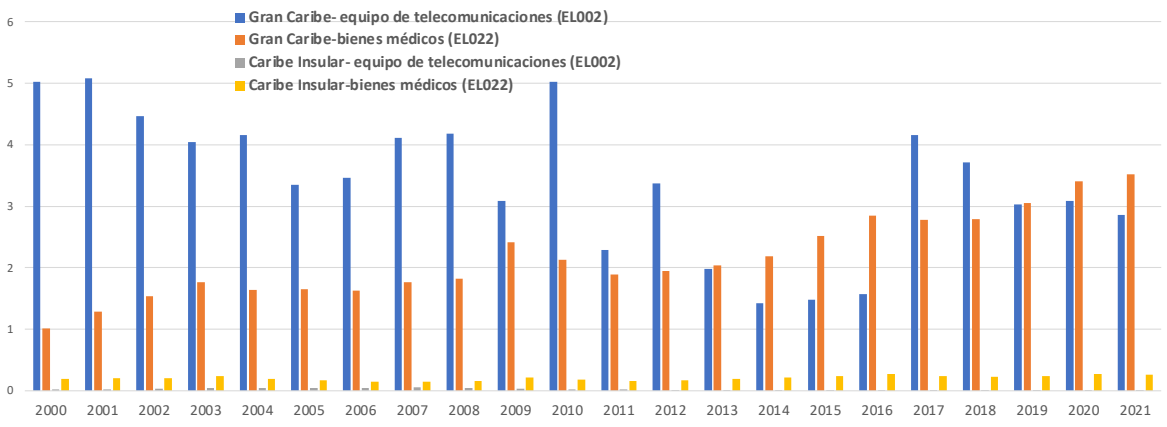
[22] México representó el 85.27% de las importaciones estadounidenses de la AEC durante 2000-2021 e incluso aumentó a 88.92% en 2021 (cuadro 2 del Anexo Estadístico Digital). Con excepción del petróleo (270900), México realizó el 100% de las importaciones estadounidenses en 2021 de los restantes 5 principales productos del Gran Caribe y de la AEC. En el caso del petróleo la participación mexicana en 2021 en la AEC fue de 64.30%.

[23] Para una propuesta sobre la metodología de las cadenas globales de valor (CGV) y sus implicaciones, véase: Dussel Peters (2018). De igual forma, en Cechimex (2021) se definen las diversas CGV elaboradas: autopartes-automotriz, hilo-textil-confección y electrónica.

[24] En el Gran Caribe, la AEC y el Caribe Insular las importaciones de EU de la CGVHTC en 2020 representó el 63.68%, 63.68 y 43.81% de 2000 (cuadros 21-23 del Anexo Estadístico Digital).

segmento de la confección es por mucho el más significativo en las importaciones de EU (cuadro 4). Por último, la cadena global de valor de la electrónica (CGVE) se compone de 25 segmentos y de más de 500 subpartidas del SA, tan sólo ésta ameritaría en el futuro un detallado análisis para la región del Caribe y considerando su creciente importancia en las importaciones estadounidenses de la región y superior a las de la CGVHTC en la actualidad: los cuadros 24-26 del Anexo Estadístico Digital reflejan un importante aumento de la región en las importaciones estadounidenses de la CGVE de 15.40% durante 2010-2017 y de 22.21% para 2018-2021 del Gran Caribe; en 2021 alcanzó el 22.06% de las importaciones del Gran Caribe. Esta tendencia también se percibe en las importaciones de EU del Caribe Insular de la CGVE, de 7.10% y 11.08% en 2000 y 2021. No obstante lo anterior, de los 25 segmentos de la CGVE, dos son particularmente relevantes para el Caribe: Equipo de telecomunicaciones y Bienes médicos, ambos concentraron el 6.37% y 9.17% de las importaciones de EU del Gran Caribe y del Caribe Insular en 2021. El gráfico 2 destaca la relevancia y dinámica de los Bienes médicos en el Caribe Insular, incluso en el período 2018-2021 (con una TCPA de 6.5%): en 2021 los Bienes médicos importados desde EU del Caribe Insular generaron 1,130 millones de dólares vs. 1,789 millones de dólares de la CGVHTC.

Gráfico 2
Estados Unidos: importaciones de la cadena global de valor electrónica (principales dos segmentos) del Gran Caribe y del Caribe Insular (participación sobre las importaciones totales) (2000-2021)



Fuente: elaboración propia con base en US Census Bureau (20229 (cuadros 24-26 del Anexo Estadístico Digital).

Cuadro 3
Estados Unidos: principales características de las importaciones del Caribe Insular (2000-2021)

		2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
				Valor (millones de dólares)						
Total		9,581	12,211	10,313	11,318	9,484	12,992	285,413	105,326	45,080
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	201	285	676	698	744	993	9,269	3,849	3,176
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	340	506	673	698	686	770	11,290	4,841	2,869
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	564	1,303	186	220	669	965	16,576	4,795	2,752
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	82	178	312	533	587	617	5,713	2,124	2,300
271111	Gas natural	327	1,036	546	754	525	844	28,427	6,215	2,949
				Arancel recaudado (millones de dólares)						
Total		238	19	62	37	28	31	1,159	278	152
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	0	0	0	0	0	0	1	0	0
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	1	0	0	0	0	0	3	0	1
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	0	0	1	0	0	1	7	3	3
271111	Gas natural	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				Tasa arancelaria (porcentaje)						
Total		2.49	0.15	0.60	0.33	0.29	0.24	0.41	0.26	0.34
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	0.03	0.01	0.00	0.03	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	0.13	0.01	0.07	0.08	0.04	0.03	0.02	0.01	0.04
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	0.11	0.13	0.16	0.09	0.07	0.11	0.13	0.14	0.11
271111	Gas natural	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
				Costo de transporte total (millones de dólares)						
Total		408	587	396	411	409	476	12,185	4,239	1,713
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	2	3	10	12	27	35	180	50	87
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	4	9	14	21	13	15	203	90	66
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	22	24	7	6	35	18	439	90	85
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	1	2	5	5	4	3	61	27	21
271111	Gas natural	30	84	17	26	36	29	1,758	380	129
				Tasa de costo de transporte total (porcentaje)						
Total		4.26	4.81	3.84	3.63	4.31	3.66	4.27	4.02	3.80
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	0.96	1.03	1.46	1.67	3.67	3.53	1.95	1.31	2.74
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	1.22	1.70	2.12	3.06	1.89	1.89	1.80	1.87	2.29
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	3.83	1.88	3.56	2.90	5.28	1.88	2.65	1.87	3.10
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	0.70	1.28	1.60	0.88	0.62	0.56	1.06	1.29	0.92
271111	Gas natural	9.14	8.07	3.04	3.49	6.91	3.47	6.19	6.11	4.37
				Importaciones vía marítima (millones de dólares)						
Total		8,404	10,872	8,888	9,951	8,200	11,143	254,867	92,742	38,976
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	126	258	650	670	710	955	8,417	3,643	3,048
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	306	452	607	658	655	706	10,331	4,323	2,694
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	564	1,303	186	220	669	965	16,576	4,795	2,752
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	82	167	271	490	565	594	5,370	1,950	2,173
271111	Gas natural	327	988	546	754	525	844	28,320	6,166	2,949
				Costo de transporte marítimo (millones de dólares)						
Total		376	545	356	375	364	430	11,392	3,957	1,548
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	1	2	9	11	25	33	135	41	80
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	3	7	13	20	12	12	180	82	60
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	22	24	7	6	35	18	439	90	85
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	1	1	2	2	2	2	42	17	15
271111	Gas natural	30	79	17	26	36	29	1,743	375	129
				Tasa de costo de transporte marítimo (porcentaje)						
Total		4.47	5.01	4.01	3.77	4.44	3.86	4.47	4.27	3.97
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	0.54	0.74	1.35	1.58	3.48	3.45	1.61	1.12	2.62
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	0.93	1.65	2.15	3.09	1.83	1.77	1.74	1.89	2.24
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	3.83	1.88	3.56	2.89	5.28	1.88	2.65	1.87	3.09
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	0.68	0.85	0.86	0.50	0.43	0.42	0.78	0.90	0.70
271111	Gas natural	9.14	7.96	3.04	3.49	6.91	3.47	6.15	6.07	4.37
				Importaciones vía contenedor (millones de dólares)						
Total		--	3,862	5,141	5,982	5,475	6,526	66,989	39,603	23,880
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	--	256	648	668	708	953	6,859	3,629	3,039
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	--	447	606	657	651	705	7,301	4,276	2,689
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	--	0	0	0	0	0	0	0	0
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	--	166	271	489	565	591	4,225	1,925	2,168
271111	Gas natural	--	0	0	11	93	119	278	55	223
				Costo de transporte de contenedor (millones de dólares)						
Total		--	137	132	162	179	231	2,001	1,144	741
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	--	2	9	11	25	33	122	40	80
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	--	7	13	20	12	12	146	81	60
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	--	0	0	0	0	0	0	0	0
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	--	1	2	2	2	2	33	17	15
271111	Gas natural	--	0	0	0	13	13	26	0	26
				Tasa de costo de transporte de contenedor (porcentaje)						
Total		--	3.56	2.57	2.71	3.27	3.54	2.99	2.89	3.10
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	--	0.73	1.35	1.58	3.49	3.45	1.77	1.11	2.62
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	--	1.67	2.15	3.09	1.83	1.77	2.00	1.90	2.24
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	--	0.85	0.86	0.50	0.43	0.40	0.79	0.90	0.69
271111	Gas natural	--	--	--	0.29	14.08	10.99	9.43	0.00	11.76
				Importaciones vía aérea (millones de dólares)						
Total		999	900	1,058	1,060	1,066	1,595	23,947	9,492	4,979
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	74	26	25	27	34	37	849	205	128
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	34	53	63	35	26	58	917	499	154
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	1	10	39	39	17	15	298	155	108
271111	Gas natural	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				Costo de transporte aéreo (millones de dólares)						
Total		31	31	39	35	44	45	754	263	162
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	1	1	1	1	3	2	45	10	7
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	1	1	1	1	1	2	23	9	5
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	0	1	3	2	1	1	18	10	6
271111	Gas natural	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				Tasa de costo de transporte aérea (porcentaje)						
Total		3.12	3.43	3.66	3.27	4.14	2.81	3.15	2.78	3.25
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	1.67	3.86	4.32	3.96	7.51	5.50	5.32	4.73	5.50
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	3.79	2.07	1.94	2.89	3.68	3.62	2.48	1.73	3.44
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	10.00	--	--	342.31	--	--	139.55	40.76	342.31
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	2.43	8.06	6.83	5.59	7.11	6.12	6.05	6.28	5.56
271111	Gas natural	--	--	--	--	--	5.00	12.59	22.36	5.00
				Unidades						
240210 (M	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	324,712	1,100,991	6,986,568	7,156,397	7,938,114	9,943,275	70,061,616	32,305,414	32,964,904
901890 (Pi	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	0	0	0	1	168,983,746	175,878,628	344,862,771	389	344,862,375
270900 (Bı	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	18,924,598	16,676,046	3,430,625	3,389,245	14,991,771	14,565,581	298,688,328	54,003,501	46,981,863
853620 (pi	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	30,195,999	32,400,854	54,368,559	61,061,684	58,286,543	70,240,917	996,470,544	389,040,220	250,006,936
271111 (M	Gas natural	4,907,533	9,155,720	5,303,088	240,739,817	3,918,145	3,976,809	687,182,846	47,817,549	504,499,725
				Peso transportado vía marítima (toneladas)						
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	4,063	15,147	47,180	50,473	49,303	62,439	533,842	257,103	214,646
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	8,644	21,561	23,808	24,049	23,829	26,382	387,836	187,289	98,807
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	2,529,986	2,186,277	461,704	478,474	2,162,517	2,093,012	40,250,240	7,190,065	6,754,056
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	6,865	11,219	13,299	15,925	15,620	18,642	266,344	105,157	66,472
271111	Gas natural	3,315,727	5,335,668	2,397,369	2,332,674	1,850,788	1,890,878	110,388,158	24,186,780	8,176,874
				Peso transportado vía aérea (toneladas)						
240210	Cigarros (puros) (incluso despuntados) y cigarrillos (puritos) que contengan tabaco	2,040	987	1,144	1,259	1,676	1,668	31,173	8,318	5,980
901890	Instumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinara, incluidos lo	757	757	468	309	433	778	11,314	4,698	1,898
270900	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso, pesados, medianos y ligeros.	16	0	0	3	0	0	21	3	3
853620	Aparatos para corte, seccionamiento, protección derivación, empalme o conexión d	42	331	1,372	966	332	345	8,780	4,772	2,177
271111	Gas natural	0	0	0	0	0	0	119	61	0

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 17 del Anexo Estadístico Digital).

Cuadro 4
Estados Unidos: principales característiccas de las importaciones de la cadena hilo-textil-confección desde el Gran Caribe (2000-2020)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
				Valor (millones de dólares)					
Hilo	490	414	375	409	337	442	9,896	3,389	1,580
Textil	567	482	643	694	631	804	13,266	4,732	2,809
Confección	18,792	11,597	13,304	13,610	10,191	13,714	313,236	104,435	51,275
Otros	1,311	1,126	1,855	1,900	2,316	2,353	32,457	12,249	8,492
Total Cadena	21,160	13,618	16,176	16,614	13,476	17,314	368,856	124,805	64,155
				Arancel recaudado (millones de dólares)					
Hilo	2	1	0	1	1	2	23	5	4
Textil	3	1	2	4	3	3	43	13	13
Confección	973	180	237	214	168	245	7,592	1,711	826
Otros	14	6	8	10	23	25	201	52	71
Total Cadena	991	188	247	228	195	274	7,859	1,780	915
				Tasa arancelaria (porcentaje)					
Hilo	0.37	0.24	0.13	0.15	0.30	0.35	0.24	0.14	0.23
Textil	0.51	0.20	0.31	0.54	0.46	0.32	0.32	0.27	0.48
Confección	5.18	1.55	1.78	1.57	1.65	1.78	2.42	1.64	1.61
Otros	1.03	0.54	0.43	0.52	0.99	1.07	0.62	0.42	0.84
Total Cadena	4.68	1.38	1.53	1.37	1.45	1.58	2.13	1.43	1.43
				Costo de transporte total (millones de dólares)					
Hilo	11	8	9	9	7	8	210	72	32
Textil	10	9	12	12	12	14	229	83	48
Confección	305	241	240	260	216	335	5,879	1,980	1,090
Otros	20	15	24	26	31	26	456	174	107
Total Cadena	346	273	286	307	266	383	6,774	2,309	1,278
				Tasa de costo de transporte total (porcentaje)					
Hilo	2.15	2.05	2.45	2.19	2.04	1.87	2.12	2.13	2.02
Textil	1.80	1.95	1.93	1.69	1.89	1.69	1.73	1.76	1.73
Confección	1.62	2.07	1.81	1.91	2.12	2.44	1.88	1.90	2.13
Otros	1.54	1.30	1.32	1.36	1.36	1.12	1.41	1.42	1.27
Total Cadena	1.63	2.01	1.77	1.85	1.98	2.21	1.84	1.85	1.99
				Importaciones vía marítima (millones de dólares)					
Hilo	52	46	42	43	24	27	1,137	397	129
Textil	52	101	116	139	116	152	2,358	985	544
Confección	9,597	7,862	8,914	9,368	7,115	9,832	201,322	71,492	36,109
Otros	220	192	223	247	387	302	5,022	1,702	1,212
Total Cadena	9,921	8,200	9,295	9,797	7,641	10,313	209,840	74,576	37,995
				Costo de transporte marítimo (millones de dólares)					
Hilo	3	3	3	2	2	2	69	25	7
Textil	2	2	3	3	5	4	61	24	16
Confección	184	191	189	205	175	287	4,419	1,562	902
Otros	7	5	6	8	9	10	148	48	35
Total Cadena	196	201	201	219	190	303	4,697	1,659	960
				Tasa de costo de transporte marítimo (porcentaje)					
Hilo	6.35	6.10	6.41	4.93	6.58	6.44	6.03	6.36	5.54
Textil	3.15	2.18	2.93	2.46	3.89	2.65	2.59	2.43	2.86
Confección	1.92	2.43	2.12	2.19	2.46	2.92	2.20	2.19	2.50
Otros	3.05	2.61	2.90	3.26	2.30	3.42	2.94	2.81	2.91
Total Cadena	1.97	2.45	2.16	2.23	2.49	2.94	2.24	2.23	2.53
				Importaciones vía contenedor (millones de dólares)					
Hilo	--	45	42	42	23	27	562	395	128
Textil	--	100	115	138	115	152	1,602	980	541
Confección	--	7,833	8,894	9,354	7,104	9,817	114,239	71,212	36,059
Otros	--	184	222	247	383	299	3,054	1,680	1,204
Total Cadena	--	8,163	9,274	9,781	7,626	10,295	119,456	74,268	37,932
				Costo de transporte de contenedor (millones de dólares)					
Hilo	--	3	3	2	2	2	35	25	7
Textil	--	2	3	3	4	4	41	24	15
Confección	--	190	188	205	175	287	2,616	1,556	900
Otros	--	5	6	8	9	10	88	47	35
Total Cadena	--	200	200	218	190	303	2,780	1,653	958
				Tasa de costo de transporte de contenedor (porcentaje)					
Hilo	--	6.08	6.40	5.00	6.57	6.45	6.21	6.37	5.56
Textil	--	2.15	2.92	2.47	3.88	2.64	2.59	2.42	2.86
Confección	--	2.43	2.11	2.19	2.46	2.92	2.29	2.19	2.50
Otros	--	2.67	2.90	3.25	2.30	3.44	2.87	2.82	2.92
Total Cadena	--	2.45	2.16	2.23	2.49	2.94	2.33	2.23	2.53
				Importaciones vía aérea (millones de dólares)					
Hilo	8	3	1	1	2	2	62	13	7
Textil	33	16	19	21	16	21	430	158	75
Confección	1,356	451	529	560	464	584	14,486	3,782	2,128
Otros	48	38	59	59	215	58	1,111	406	382
Total Cadena	1,445	508	609	641	696	665	16,089	4,360	2,592
				Costo de transporte aéreo (millones de dólares)					
Hilo	0	0	0	0	0	0	5	2	0
Textil	3	2	2	1	1	1	43	14	5
Confección	67	33	28	33	29	34	874	229	125
Otros	3	3	3	3	11	3	70	23	19
Total Cadena	73	38	33	38	41	38	993	268	149
				Tasa de costo de transporte aérea (porcentaje)					
Hilo	5.85	11.14	12.22	7.55	6.42	4.00	8.67	12.00	5.61
Textil	8.35	12.71	9.86	6.74	6.34	5.78	9.93	9.18	6.29
Confección	4.94	7.24	5.26	5.95	6.29	5.86	6.03	6.04	5.87
Otros	5.57	8.73	5.73	4.66	5.20	4.92	6.33	5.78	5.01
Total Cadena	5.05	7.55	5.47	5.86	5.96	5.77	6.17	6.15	5.75

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 21 del Anexo Estadístico Digital).

Por último, y a nivel de países, el Anexo Estadístico Digital (cuadros 27-63) presenta las características de cada uno de los 37 países del Gran Caribe. Es imposible señalar particularidades de cada uno, además de la relevancia arriba examinada de los principales países. El cuadro 5, por ejemplo, permite una detallada comprensión de las características de las importaciones de EU originadas desde Jamaica. Para el tema de este acápite es relevante destacar una continua disminución de las importaciones de EU provenientes de Jamaica, con una TCPA de -1.2% para 2000-2021; sus principales 5 subpartidas de exportación -particularmente Ñames (071430) y Minerales de aluminio (260600) y Óxido de aluminio (281820)- presentan profundas oscilaciones durante el período 2000-2021.

Cuadro 5
Estados Unidos: principales características de las importaciones provenientes de Jamaica (2000-2021)

		2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
					Valor (millones de dólares)					
Total		648	328	337	378	384	506	9,844	3,054	1,659
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	34	55	79	77	80	77	1,954	851	317
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	53	27	58	76	78	74	1,418	298	316
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	24	24	30	31	227	117	110
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	4	8	10	10	21	26	202	75	68
220840	Ron y demás aguardientes de caña	9	10	15	17	18	17	270	103	75
					Arancel recaudado (millones de dólares)					
Total		12	0	0	0	0	0	26	3	1
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	--	0	0	0	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	--	--	--	0	0	0	0
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
220840	Ron y demás aguardientes de caña	0	0	--	--	--	0	0	0	0
					Tasa arancelaria (porcentaje)					
Total		1.80	0.05	0.01	0.03	0.02	0.05	0.26	0.10	0.04
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	--	--	--	--	--
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	--	--	--	--
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	--	--	--	--	0.00	0.00	0.00
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0.01	0.01	0.00	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00
220840	Ron y demás aguardientes de caña	0.16	0.12	--	--	--	--	0.03	0.02	--
					Costo de transporte total (millones de dólares)					
Total		34	37	13	14	13	16	695	256	58
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	10	22	0	0	0	0	304	146	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	7	1	0	2	0	0	71	13	3
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	2	2	2	2	16	9	7
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0	0	0	0	1	1	7	3	2
220840	Ron y demás aguardientes de caña	1	1	1	1	1	1	12	4	3
					Tasa de costo de transporte total (porcentaje)					
Total		5.20	11.23	3.74	3.78	3.27	3.16	7.06	8.37	3.50
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	28.61	39.57	0.01	0.18	0.15	0.06	15.58	17.15	0.11
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	13.21	4.53	0.74	2.75	0.04	0.13	4.99	4.37	1.03
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	7.62	6.40	5.64	6.03	7.06	7.75	6.33
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	4.02	4.42	3.87	3.69	3.25	3.29	3.70	3.87	3.40
220840	Ron y demás aguardientes de caña	7.30	5.86	3.43	3.03	4.88	4.82	4.43	4.08	3.79
					Importaciones vía marítima (millones de dólares)					
Total		602	260	290	339	354	473	8,782	2,603	1,526
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	34	55	79	77	80	77	1,953	851	317
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	53	27	58	76	78	74	1,418	298	316
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	23	24	30	31	226	116	109
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	4	8	10	10	21	26	201	75	67
220840	Ron y demás aguardientes de caña	9	10	12	13	18	17	241	87	66
					Costo de transporte marítimo (millones de dólares)					
Total		32	36	10	13	11	14	660	243	50
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	10	22	0	0	0	0	304	146	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	7	1	0	2	0	0	71	13	3
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	2	2	2	2	16	9	7
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0	0	0	0	1	1	7	3	2
220840	Ron y demás aguardientes de caña	1	1	0	0	1	1	11	4	3
					Tasa de costo de transporte marítimo (porcentaje)					
Total		5.26	13.73	3.55	3.69	3.01	2.92	7.51	9.35	3.31
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	28.61	39.57	0.01	0.18	0.15	0.06	15.57	17.15	0.11
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	13.21	4.53	0.74	2.75	0.04	0.13	4.99	4.37	1.03
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	7.59	6.32	5.55	5.95	6.99	7.67	6.26
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	3.92	4.34	3.83	3.68	3.16	3.27	3.64	3.79	3.36
220840	Ron y demás aguardientes de caña	7.40	5.94	3.84	3.37	5.00	4.82	4.64	4.42	4.03
					Importaciones vía contenedor (millones de dólares)					
Total		--	125	132	150	180	192	1,738	939	674
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	3	0	5	2	3
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	23	24	30	31	224	115	109
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	--	8	10	9	21	26	148	75	67
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	10	12	13	18	17	160	87	65
					Costo de transporte de contenedor (millones de dólares)					
Total		--	9	8	8	10	11	99	54	36
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	0	0	0	0	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	2	2	2	2	16	9	7
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	--	0	0	0	1	1	5	3	2
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	1	0	0	1	1	7	4	3
					Tasa de costo de transporte de contenedor (porcentaje)					
Total		--	7.44	5.88	5.26	5.32	5.52	5.67	5.71	5.38
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	0.01	8.21	0.02	0.01	0.02
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	--	35.21	35.21	--
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	7.69	6.32	5.55	5.95	7.00	7.70	6.26
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	--	4.33	3.81	3.67	3.16	3.26	3.65	3.77	3.36
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	5.94	3.84	3.37	5.00	4.82	4.37	4.42	4.03
					Importaciones vía aérea (millones de dólares)					
Total		31	38	34	23	21	25	651	315	87
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	--	0	0	0	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	0	0	0	0	1	1	0
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0	0	0	0	0	0	1	0	0
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	0	0	0	--	0	2	1	0
					Costo de transporte aéreo (millones de dólares)					
Total		2	1	2	2	2	2	33	12	7
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	0	0	0	0	0	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
220840	Ron y demás aguardientes de caña	0	0	0	0	0	0	0	0	0
					Tasa de costo de transporte aérea (porcentaje)					
Total		6.15	2.89	6.49	7.33	8.77	8.61	5.11	3.68	8.42
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	--	--	139.13	--	--
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	--	--	--	--
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	23.14	19.97	22.38	26.61	21.14	19.70	23.55
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	17.30	17.77	30.25	20.71	8.58	11.61	13.71	17.85	9.04
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	9.45	16.15	20.76	--	0.00	16.39	15.20	16.82
					Unidades					
Total		449,373,424	195,000,014	253,192,030	250,373,714	359,419,333	329,342,748	8,850,082,751	1,968,766,352	1,258,043,160
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	1,847,563	1,824,087	3,173,390	3,096,559	3,058,892	3,073,384	88,841,586	34,811,161	12,521,166
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	267,202,990	76,309,312	152,738,000	158,248,000	231,946,115	181,651,000	4,421,215,598	818,680,522	791,863,095
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	11,473,180	9,770,814	11,010,120	11,424,228	99,864,486	55,755,314	44,109,172
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	1,514,002	1,879,516	2,448,292	2,252,501	5,023,361	6,016,123	55,049,187	20,119,573	16,061,064
220840	Ron y demás aguardientes de caña	4,499,646	2,072,615	3,927,844	3,924,419	3,112,250	2,590,899	66,798,279	24,655,020	13,818,442
					Peso transportado vía marítima (toneladas)					
Total		3,007,878	2,610,408	3,635,164	3,515,242	3,597,926	3,710,924	81,251,478	21,056,728	14,667,801
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	2,174,783	2,193,961	3,173,390	3,098,018	3,060,529	3,061,365	68,733,526	17,891,573	12,514,885
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	267,203	77,759	152,738	158,348	237,892	183,289	4,495,947	820,840	799,475
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	12,461	10,596	11,735	12,134	106,868	59,465	47,403
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	1,955	2,592	3,494	3,130	6,542	7,749	69,777	24,581	21,180
220840	Ron y demás aguardientes de caña	3,016	3,483	3,268	3,431	3,869	3,764	71,121	26,297	14,540
					Peso transportado vía aérea (toneladas)					
Total		3,975	2,308	3,227	2,836	2,352	2,363	61,311	19,536	9,550
260600	Minerales de aluminio y sus concentrados	--	--	--	--	--	0	42	0	0
281820	Óxido de aluminio, excepto el corindón artificial	--	--	--	--	--	0	0	0	0
071430	Ñames (Dioscorea spp.)	--	--	19	44	52	41	508	354	154
210390	Las demás preparaciones para salsas: condimentos	9	11	6	0	45	5	217	106	51
220840	Ron y demás aguardientes de caña	--	0	11	26	--	0	384	248	28

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 21 del Anexo Estadístico Digital).

3.2. Importaciones por tipo de transporte y características

El cuadro 4 del Anexo Estadístico Digital refleja las principales tendencias de la tasa de costo de transporte totales -los costos de transporte sobre sus respectivas importaciones- de las importaciones estadounidenses durante 2000-2021. Llama la atención que para el período la tasa de costo de transporte total representó el 3.08% de las importaciones de EU y con tres períodos: uno, desde 1990 y hasta 2002, en el que la tasa disminuye de niveles superiores al 4.3% hasta un 3.34%, un breve período de aumento de la tasa (2002-2004), y una nueva caída hasta 2018; en 2021 la tasa de costo de transporte total fue de 3.68%. Las diferencias por países son igualmente significativas (cuadro 6): México presenta por mucho la menor tasa de costo de transporte total (de 0.99% durante 2000-2021) -y sorprendentemente muy inferior a la de Canadá (de 1.81%)-, mientras que las tasas de costos de transporte totales de las importaciones de EU provenientes del Gran Caribe (altamente influenciadas por México), del Caribe Insular y de China para el mismo período promediaron 1.64%, 4.27% y 5.07%; las diferencias para China aumentaron significativamente en 2021 (con el 6.95%). Es llamativo que los países del Caribe Insular presenten tasas de costos de transporte totales tan altos – y comparables con las de China y Vietnam: en 2021 seis países del Caribe Insular (Anguila, Granada, Guadalupe, Martinica, Montserrat y Trinidad y Tobago) pagaron una tasa de costos de transporte por las importaciones de EU superiores a las de China y Vietnam (cuadro 6).

Cuadro 6
Estados Unidos: tasa de costo de transporte total de las importaciones para países seleccionados (2000-2020)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	3.39	2.93	2.84	2.82	3.04	3.68	3.08	2.80	3.10
América Latina y el Caribe	2.74	2.08	1.92	1.80	2.04	1.93	2.22	1.92	1.89
Gran Caribe (37 países)	2.13	1.57	1.46	1.35	1.49	1.38	1.64	1.46	1.38
Asociación de Estados del Caribe	2.11	1.57	1.46	1.35	1.49	1.38	1.64	1.45	1.38
Caribe Insular	4.26	4.81	3.84	3.63	4.31	3.66	4.27	4.02	3.80
China	7.55	4.94	4.07	4.37	4.99	6.95	5.07	4.35	5.21
TLCAN/T-MEC	1.38	1.22	1.65	1.58	1.76	1.65	1.44	1.43	1.64
Canadá	1.52	1.40	2.39	2.31	2.59	2.40	1.81	1.89	2.40
México	1.13	0.99	0.94	0.90	1.07	0.95	0.99	0.92	0.95
Unión Europea (27 países)	3.05	2.19	2.32	2.39	2.16	2.42	2.45	2.26	2.30
Vietnam	7.74	6.86	4.18	4.28	4.48	6.17	5.14	4.74	4.93
Gran Caribe (37 países)									
Anguila	2.88	2.89	3.10	1.57	6.76	7.38	2.93	2.69	3.03
Antigua y Barbuda	7.18	2.66	2.30	3.71	4.55	1.40	2.83	2.07	2.24
Aruba	4.11	5.70	2.43	1.94	1.43	5.30	3.09	1.87	2.54
Bahamas	5.57	3.39	2.67	3.43	4.62	4.22	3.86	3.52	3.90
Barbados	2.90	3.62	3.23	3.66	4.03	4.78	3.84	3.82	4.02
Belice	5.05	8.27	1.01	1.12	4.86	4.03	5.05	4.67	2.69
Bermuda	0.94	2.77	3.12	3.25	1.12	3.39	1.37	1.16	2.48
Colombia	5.55	3.64	4.24	3.82	4.95	4.40	4.24	3.24	4.26
Costa Rica	6.11	2.72	5.80	5.46	4.93	4.68	4.24	3.08	5.04
Cuba	0.87	0.11	--	0.93	0.08	0.39	0.55	0.46	0.34
Curacao	--	--	1.96	2.03	3.85	6.01	1.29	1.16	2.88
Dominica	4.82	6.95	4.07	3.69	3.39	3.08	6.38	5.16	3.20
El Salvador	2.89	3.08	2.87	2.85	3.55	4.36	3.18	3.08	3.44
Grenada	2.36	8.03	13.57	14.15	10.61	10.84	8.39	9.74	12.74
Guadalupe	11.64	7.34	4.52	4.57	8.42	11.87	5.35	2.24	8.47
Guatemala	6.16	7.05	9.53	8.51	8.54	8.76	7.48	7.43	8.47
Guyana	17.23	2.95	2.61	3.23	4.37	2.13	4.46	2.42	2.88
Guyana Francesa	1.08	1.05	2.64	2.19	0.70	1.29	1.13	1.66	1.04
Haití	3.45	2.55	2.19	2.23	2.95	3.36	2.55	2.27	2.76
Honduras	3.65	4.35	5.21	5.05	5.55	4.44	4.71	4.81	4.97
Islas Cayman	2.52	2.92	1.28	1.92	2.29	0.90	1.95	1.60	1.45
Islas Turcas y Caicos	3.53	4.64	3.53	2.75	3.80	4.73	3.13	3.60	3.45
Islas Vírgenes Británicas	2.00	0.97	4.68	1.59	1.38	4.23	2.69	2.21	2.17
Jamaica	5.20	11.23	3.74	3.78	3.27	3.16	7.06	8.37	3.50
Martinica	37.44	3.67	5.93	3.30	4.99	16.80	3.69	2.84	5.02
Montserrat	3.40	3.44	1.73	11.69	3.26	13.04	4.64	1.93	10.35
Nicaragua	3.84	4.40	2.69	2.85	2.64	3.10	3.13	2.97	2.86
Panamá	6.85	5.68	3.57	4.01	2.53	3.61	4.89	4.41	3.36
República Dominicana	2.34	2.72	2.62	2.62	3.11	3.13	2.65	2.63	2.90
San Vicente y las Granadinas	1.16	9.09	7.33	5.62	5.13	5.96	3.18	7.13	5.57
Sint Maarten	--	--	0.39	0.30	0.53	0.60	0.48	0.58	0.36
St Kitts and Nevis	3.66	4.66	3.51	3.68	1.96	2.49	3.66	3.53	2.75
Santa Lucía	4.07	5.79	2.61	2.15	2.50	3.24	5.08	5.27	2.54
Suriname	3.55	8.89	7.59	6.68	1.95	7.12	6.93	9.14	4.64
Trinidad y Tobago	7.91	6.04	6.42	5.62	7.62	4.52	6.07	5.56	5.71
Venezuela	5.11	1.85	3.29	2.61	7.03	8.20	3.01	2.12	2.97

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 4 del Anexo Estadístico Digital).

Estas importantes diferencias en los costos de transporte totales de las importaciones de EU están estrechamente vinculadas con el tipo de transporte de las importaciones de EU: marítimo, aéreo y terrestre (para Canadá y México), las cuales serán examinadas en lo que sigue.

Las importaciones vía marítima -y medidas en valor (dólares)- es por mucho la vía más significativa de internación de las importaciones estadounidenses, aunque con una significativa tendencia a la baja: a inicios de la década de los 1990 concentró niveles superiores al 50% del total importado por EU en los 1990s, cayó por debajo del 50% desde

1995 y al 44.20% en 2021, una de las participaciones más bajas durante el período considerado. Las diferencias por países son significativas: para ALC las importaciones desde EU presentan niveles significativamente inferiores al total de EU y con la misma tendencia a la baja (menos del 40% desde 2013 y un 26.68% en 2021). Mientras que el Gran Caribe y la AEC -altamente influenciados por México- presentan un 18.04% en 2021, el Caribe Insular presenta los niveles de importación de EU vía marítima más altos de los países considerados, del 89.30% para 2000-2021 y sin mayores cambios para el período; los niveles son incluso significativamente superiores a los de China (con el 67.43% durante 2000-2021), la Unión Europea (47.90%) y Vietnam (74.89%) (cuadro 5 del Anexo Estadístico Digital).

La tasa de costo marítimo (con respecto a sus importaciones) es crucial particularmente para los países asiáticos y del Caribe Insular (cuadro 7). La tasa de costo marítimo de las importaciones de EU ha mantenido una tendencia a la baja -fue de 4.38% durante 2000-2021- para el período, aunque en 2020-2021 manifestó el mayor incremento para el período, y resultado de las recientes tendencias analizadas en el capítulo 1. Llama la atención, por un lado, que China y Vietnam presentan las mayores tasas de costo de transporte marítimo de los países considerados (de 8.61% y 7.25% en 2021). Por otro lado (cuadro 7), los países del Caribe Insular, no obstante su cercanía con Estados Unidos, pagaron una tasa del 4.47% durante 2000-2021 y, aunque disminuyó en los períodos 2010-2017 y 2018-2021, su diferencia con China, por ejemplo, apenas fue de 2.21% durante 2018-2021. Cuatro países del Caribe Insular (Anguila, Cuba, Guadalupe y Montserrat) presentaron una tasa superior a la de China durante 2018-2021 (cuadro 7).

Cuadro 7
Estados Unidos: tasa de costo de transporte marítimo de las importaciones para países seleccionados (2000-2021)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	5.26	4.01	4.00	3.90	4.50	5.59	4.38	3.85	4.53
América Latina y el Caribe	5.39	3.46	4.30	3.84	4.83	4.24	4.17	3.53	4.21
Gran Caribe (37 países)	4.57	2.77	3.75	3.15	3.93	3.44	3.39	2.89	3.43
Asociación de Estados del Caribe	4.57	2.77	3.75	3.15	3.93	3.44	3.39	2.89	3.43
Caribe Insular	4.47	5.01	4.01	3.77	4.44	3.86	4.47	4.27	3.97
China	7.60	5.45	4.93	5.02	5.88	8.61	5.84	5.08	6.18
TLCAN/T-MEC	3.76	1.96	2.59	2.22	2.89	2.36	2.35	1.94	2.41
Canadá	4.92	2.37	2.71	2.50	3.31	2.35	2.80	2.25	2.58
México	3.30	1.74	2.52	2.08	2.73	2.37	2.11	1.76	2.32
Unión Europea (27 países)	4.28	2.89	3.20	3.47	3.37	3.63	3.38	2.98	3.44
Vietnam	6.85	6.03	4.48	4.45	5.05	7.25	5.44	4.85	5.60
Gran Caribe									
Anguila	2.97	6.20	7.50	4.13	13.75	8.72	4.35	5.95	8.62
Antigua y Barbuda	11.36	8.35	2.99	4.28	6.33	9.04	4.95	2.92	5.32
Aruba	4.31	18.14	3.24	2.21	4.44	5.98	3.14	1.91	4.16
Bahamas	5.83	3.46	2.92	3.94	4.83	5.51	4.09	3.74	4.53
Barbados	5.66	4.79	3.33	4.24	4.59	5.25	4.98	5.03	4.64
Belice	5.33	7.87	3.66	3.54	4.59	5.15	5.87	5.65	4.48
Bermuda	6.03	4.08	5.80	5.24	3.99	6.09	4.67	3.25	4.72
Colombia	5.08	3.31	3.60	2.84	4.19	3.04	3.79	2.92	3.21
Costa Rica	9.55	8.33	7.78	6.97	6.84	6.88	7.66	7.59	6.90
Cuba	--	--	--	4.39	--	--	7.46	--	9.36
Curacao	--	--	7.21	2.80	5.79	8.03	2.57	2.35	4.97
Dominica	8.81	6.54	4.54	3.89	4.75	4.08	10.31	6.35	4.80
El Salvador	2.66	3.13	2.82	2.86	3.63	4.56	3.15	3.09	3.52
Grenada	3.18	4.28	11.68	3.52	5.51	3.50	4.05	4.86	4.04
Guadalupe	15.38	9.17	5.86	7.87	26.25	27.58	9.92	4.35	18.46
Guatemala	6.14	7.56	9.88	8.42	8.48	8.72	7.85	8.27	8.41
Guyana	18.51	8.77	5.64	5.76	4.51	2.13	6.73	8.24	2.95
Guyana Francesa	4.67	--	2.68	1.47	0.49	7.50	1.03	1.59	0.67
Haití	2.79	2.37	2.10	2.16	2.87	3.35	2.38	2.17	2.70
Honduras	3.58	4.40	5.28	4.98	5.45	4.30	4.70	4.90	4.88
Islas Cayman	3.33	4.27	2.82	4.44	8.69	4.35	6.29	6.66	5.52
Islas Turcas y Caicos	3.21	5.24	4.76	3.54	2.62	4.46	3.30	4.74	3.52
Islas Vírgenes Británicas	3.78	1.89	5.05	4.00	2.10	4.89	3.86	4.54	3.83
Jamaica	5.26	13.73	3.55	3.69	3.01	2.92	7.51	9.35	3.31
Martinica	43.42	3.74	6.56	3.70	5.65	17.74	4.25	3.15	7.75
Montserrat	4.09	4.76	0.96	18.24	8.63	45.94	9.90	2.18	22.69
Nicaragua	3.70	4.04	2.74	2.95	2.89	2.99	3.28	3.14	2.94
Panamá	7.22	6.18	3.06	3.18	3.94	5.30	5.27	4.59	3.94
República Dominicana	2.33	2.90	2.57	2.62	3.00	3.34	2.69	2.73	2.94
San Vicente y las Granadinas	8.09	12.11	5.91	5.96	4.72	6.77	3.12	9.86	5.62
Sint Maarten	--	--	4.15	5.32	4.00	4.63	4.08	3.89	4.58
St Kitts and Nevis	5.62	3.51	3.10	4.42	1.21	1.81	2.66	2.53	2.46
Santa Lucía	4.62	5.87	0.41	0.85	2.02	2.18	3.68	1.69	1.61
Suriname	3.01	8.12	3.07	2.78	2.92	3.51	6.48	8.92	2.90
Trinidad y Tobago	7.92	5.97	6.45	5.65	7.69	4.52	6.07	5.55	5.73
Venezuela	5.12	1.85	3.26	2.56	4.48	7.33	3.01	2.11	2.81

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 6 del Anexo Estadístico Digital).

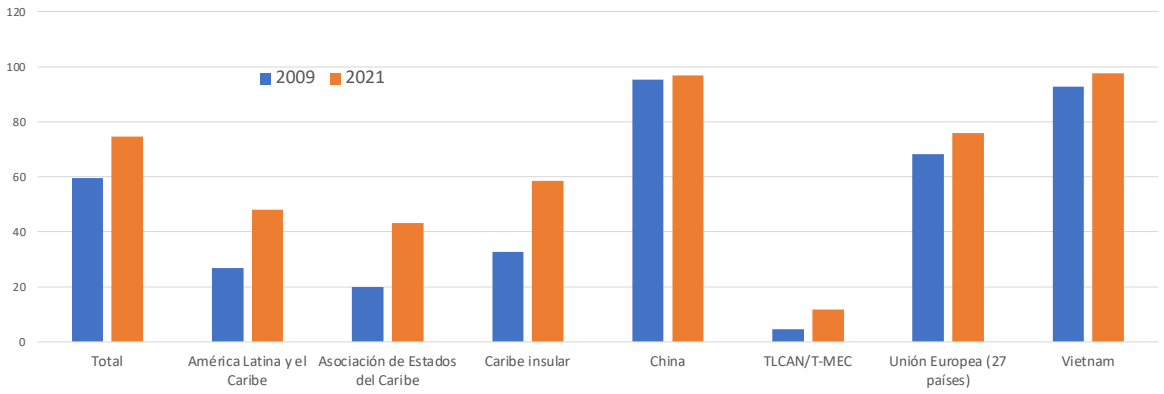
Considerando las discusiones y tendencias internacionales sobre la contenedorización (capítulo 1), las importaciones estadounidenses durante 2009-2021 -la información sólo se ofrece desde 2009- vía contenedores se han mantenido relativamente constantes, del 30.43% del total de las importaciones en 2009 al 33.02% en 2021.[25] Son notables las diferencias entre

[25] No obstante esta aparente lenta contenedorización, aquí (cuadro 8) se calcula su participación con respecto al total de las respectivas importaciones totales y considerando la caída de la participación del transporte marítimo de las importaciones de Estados Unidos medidas en valores anteriormente examinada. Con respecto a las importaciones marítimas, la participación de los contenedores aumenta significativamente para las importaciones totales de EU, del 59.62% en 2009 al 77.47% en 2020, para ALC del 26.90% al 50.70% y para el Caribe Insular del 32.69% al 66.77%.

los países considerados (cuadro 8): mientras que en ALC, el Gran Caribe y la AEC el grado de contenerización es bajo -menor al 15% de las importaciones de EU-, el grado de contenerización proveniente de China y Vietnam es superior al 60% para China y Vietnam durante 2018-2021. Dos casos adicionales son notables. Por un lado, Canadá y México que, como se verá más abajo, transportan la mayoría de las importaciones estadounidenses vía terrestre: sus importaciones en contenedores son inferiores al 1% para el período más reciente. El otro caso, son las importaciones de EU desde el Caribe Insular, las que aumentaron vía contenedores del 29.60% en 2009 al 50.23% en 2021; Haití y República Dominicana transportaron el 94.67% y 74.97% las importaciones estadounidenses vía contenedores. No obstante, la tendencia no es generalizable: en siete países (Antigua y Barbuda, Cuba, Curacao, Granada, Islas Caimán, Sint Maarten y Trinidad y Tobago) las importaciones vía contenedores representaron menos del 25% en 2021 (cuadro 8).

El gráfico 3, y en aras de reiterar el argumento de la importancia de la creciente relevancia de la contenedorización, calcula el valor importado desde Estados Unidos sobre el valor importado marítimo (y no el total). Las diferencias son muy significativas con respecto al análisis anterior y reflejan, por un lado, una muy significativa tendencia a la contenedorización de las importaciones marítimas de Estados Unidos, las cuales aumentan para el total del 59.61% en 2009 al 74.70% en 2021. Además de que los niveles de la contenedorización son significativamente superiores a las de las importaciones vía contenedor con respecto a las importaciones totales, países como China y Vietnam reflejan que más del 96% de las importaciones marítimas de EU en 2021 fueron vía contenedor. Con mínimas excepciones en 2021 Estados Unidos importó más del 70% de sus importaciones del Caribe Insular vía contenedores.

Gráfico 3
Importaciones de Estados Unidos vía contenedores (con respecto a las respectivas importaciones marítimas)
(porcentaje9 (2009 y 2021)



Fuente: elaboración propia con base en cuadros 5 y 7 del Anexo Estadístico Digital.

Cuadro 8
Estados Unidos: importaciones transportadas vía contenedor desde países seleccionados (porcentaje sobre importaciones) (2009-2021)

	2010	2017	2018	2020	2021	2009-2021	2010-2017	2018-2021
Total	29.33	32.18	32.22	33.08	33.02	31.45	30.88	32.59
América Latina y el Caribe	10.37	11.50	11.30	12.17	12.79	11.31	10.96	11.94
Gran Caribe (37 países)	6.31	7.12	7.01	7.30	7.77	6.89	6.63	7.34
Asociación de Estados del Caribe	6.31	7.12	7.00	7.29	7.77	6.89	6.64	7.33
Caribe Insular	31.63	49.85	52.86	57.73	50.23	41.29	37.60	52.97
China	65.82	59.85	61.51	58.84	60.71	62.16	62.47	60.72
TLCAN/T-MEC	0.52	0.62	0.63	0.80	0.89	0.60	0.53	0.76
Canadá	0.24	0.17	0.17	0.21	0.21	0.21	0.23	0.19
México	0.84	1.05	1.06	1.30	1.52	1.00	0.85	1.26
Unión Europea (27 países)	30.88	32.43	32.07	32.98	33.44	32.56	32.67	32.46
Vietnam	85.13	70.64	72.48	69.14	65.81	71.48	75.29	68.00
Gran Caribe								
Anguila	15.08	26.49	17.40	43.82	16.76	27.02	21.10	22.10
Antigua y Barbuda	8.80	40.50	22.59	30.65	21.46	19.15	20.12	14.67
Aruba	4.57	9.44	16.00	12.64	10.69	1.53	1.59	16.08
Bahamas	20.48	33.85	28.04	41.78	33.58	31.14	32.56	33.22
Barbados	48.50	52.22	43.71	48.00	45.10	49.26	48.13	50.82
Belice	33.30	15.81	16.90	53.86	30.84	34.45	35.69	31.51
Bermuda	9.85	23.26	30.73	15.06	15.61	11.37	8.53	24.64
Colombia	13.95	21.70	22.08	27.86	21.53	17.41	14.82	25.00
Costa Rica	23.30	52.74	55.00	56.14	55.20	35.10	28.73	54.60
Cuba	--	--	4.51	--	5.25	0.91	0.00	0.93
Curacao	--	3.85	3.08	21.04	3.27	5.77	5.62	7.61
Dominica	59.01	34.94	64.38	38.95	39.24	41.13	42.57	40.29
El Salvador	83.72	88.02	84.82	82.02	85.75	84.63	85.18	84.07
Grenada	9.22	0.08	4.16	3.80	2.36	5.33	5.89	4.33
Guadalupe	39.07	29.32	22.81	15.30	23.54	16.68	13.77	25.80
Guatemala	68.17	70.57	73.63	81.16	73.92	71.18	67.19	80.00
Guyana	18.09	26.27	27.08	8.37	23.57	12.67	16.96	7.34
Guyana Francesa	0.00	48.92	75.93	96.49	54.90	67.88	52.44	86.11
Haití	95.26	95.87	96.59	95.52	96.75	96.61	97.05	95.90
Honduras	89.48	89.98	90.97	88.28	90.53	90.01	89.77	90.69
Islas Cayman	20.91	10.47	11.04	11.32	6.48	8.80	8.06	8.82
Islas Turcas y Caicos	53.50	30.91	33.36	47.94	31.52	41.82	39.93	37.33
Islas Vírgenes Británicas	22.69	55.16	14.89	35.51	20.50	24.90	22.70	28.15
Jamaica	38.00	39.20	39.69	46.98	38.42	33.57	30.74	40.60
Martinica	3.47	26.79	15.92	34.31	9.45	5.34	3.54	19.04
Montserrat	11.00	48.52	44.61	27.63	26.06	33.78	32.94	31.77
Nicaragua	71.53	81.29	79.10	70.31	75.89	73.38	73.03	73.62
Panamá	45.93	51.60	47.59	25.65	50.49	43.30	47.78	36.10
República Dominicana	68.22	77.76	81.37	78.62	78.68	75.74	74.67	78.09
San Vicente y las Granadinas	45.36	26.84	35.38	41.68	35.29	36.88	35.91	37.17
Sint Maarten	--	1.76	2.36	5.49	2.41	3.60	3.73	3.44
St Kitts and Nevis	11.67	36.96	46.19	51.61	37.48	32.49	28.66	45.94
Santa Lucía	8.45	1.79	21.82	50.64	11.48	12.60	5.07	35.51
Suriname	15.70	51.33	53.99	18.52	43.23	21.07	16.93	38.11
Trinidad y Tobago	7.46	6.04	9.21	8.74	7.40	7.91	8.35	7.48
Venezuela	1.13	2.65	2.00	46.68	2.32	1.27	1.10	3.99

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadro 7 del Anexo Estadístico Digital).

Las importaciones estadounidenses vía marítima medidas en peso (toneladas) y en valor (dólares) presentan diferencias valiosas, también en comparación con el posterior análisis sobre las importaciones estadounidenses vía aérea.[26] Por un lado, el peso de las importaciones estadounidenses marítimas originadas en ALC ha disminuido en forma importante, del

[26] A diferencia del resto de las variables, en este caso no se cuenta con la información del peso total de las importaciones estadounidenses -sólo vía marítima y aérea-, por lo que no son relevantes para los casos de Canadá y México (y el total de las importaciones de EU); Canadá y México cuentan con una alta participación de las importaciones de EU vía terrestre, como se verá posteriormente.

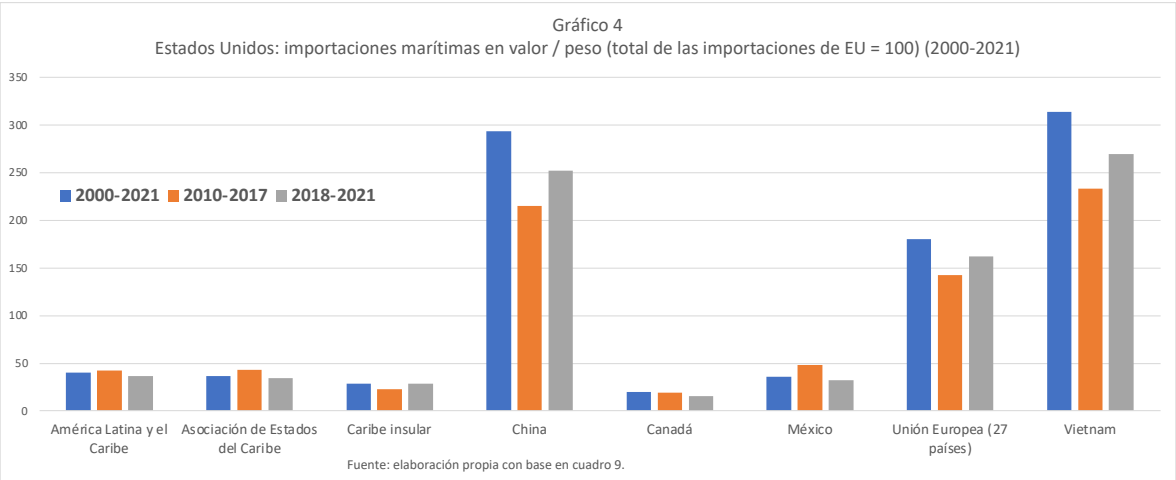
36.42% del peso de las importaciones de EU en 2000 al 26.98% en 2021; países como China incrementaron su participación del 3.98% al 11.12% en el total importado vía marítima por Estados Unidos según su peso. En forma notable, la participación del Gran Caribe y de la AEC, así como del Caribe Insular, disminuyó: para la AEC del 29.98% en 2000 al 17.26% en 2021 (cuadro 13 del Anexo Estadístico Digital).

En aras de profundizar las características marítimas de las importaciones estadounidenses se calculó el valor (en millones de dólares) de las importaciones sobre su respectivo peso (en toneladas). Los resultados son relevantes: ALC, el Gran Caribe, AEC, el Caribe Insular, Canadá y México reflejan coeficientes muy por debajo del total de las importaciones estadounidenses -el Caribe Insular de 28.65% para 2000-2021 y del 30.29% en 2021- y a diferencia de China, la Unión Europea y Vietnam: las importaciones provenientes de la UE, por ejemplo, presentan un coeficiente de valor / peso de las importaciones de EU de 180.03% (el total de EU = 100%) para el período, en el caso de China y Vietnam los coeficientes son incluso significativamente mayores (gráfico 4). Lo anterior refleja -tema a profundizarse en el futuro- que la cercanía geográfica pareciera haber especializado a estos países en las importaciones de EU en mercancías de menor valor y/o mayor peso relativo que sus competidores asiáticos y europeos. No obstante esta generalizada tendencia, el cuadro 9 también confirma notables excepciones como Bermuda, Granada, Haití, Sint Maarten y St. Kitts and Nevis, resultado de la composición específica de su comercio y principales productos importados desde EU (véase los cuadros 27-63 del Anexo Estadístico Digital).

Cuadro 9
Estados Unidos: valor / peso de sus importaciones marítimas de países seleccionados (total = 100) (2000-2021)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
América Latina y el Caribe	39.68	44.46	34.92	37.04	33.75	39.93	39.89	42.54	36.98
Gran Caribe (37 países)	35.58	40.25	30.96	34.14	30.75	36.49	36.20	42.87	34.13
Asociación de Estados del Caribe	35.57	40.24	30.94	34.16	30.74	36.50	36.29	42.92	34.14
Caribe Insular	45.89	31.72	29.08	29.89	25.38	30.29	28.65	23.11	28.61
China	392.49	371.97	292.38	267.65	252.33	227.86	293.27	215.15	251.97
TLCAN/T-MEC	25.30	35.24	24.32	26.00	20.13	25.15	28.56	31.26	24.16
Canadá	17.83	29.58	18.31	17.98	11.81	17.06	20.28	19.13	15.92
México	30.24	39.40	30.36	33.32	28.02	32.95	35.99	48.46	32.09
Unión Europea (27 países)	216.37	241.46	183.01	168.77	165.06	153.16	180.03	142.48	162.48
Vietnam	175.42	335.85	341.46	301.54	269.96	231.26	314.15	233.02	269.59
Gran Caribe									
Anguila	758.16	306.12	186.72	283.31	95.87	66.35	362.72	150.04	113.77
Antigua y Barbuda	3.91	60.77	67.60	193.17	41.95	175.47	14.84	35.62	91.55
Aruba	35.38	24.17	56.61	44.19	202.56	193.69	28.52	36.59	93.22
Bahamas	10.40	16.72	8.62	6.42	3.72	4.61	8.10	7.78	4.99
Barbados	158.07	188.62	203.78	83.57	80.79	119.99	118.25	100.03	94.26
Belice	158.38	60.44	45.34	34.76	26.31	33.51	57.54	37.50	30.08
Bermuda	161.61	76.02	252.49	83.72	182.98	120.21	126.36	138.30	103.98
Colombia	28.89	30.17	23.77	28.32	20.25	26.99	29.34	35.14	25.02
Costa Rica	117.34	82.04	67.10	67.96	71.09	67.54	75.86	50.20	68.81
Cuba	--	--	--	--	--	--	92.21	--	111.73
Curacao	--	--	26.17	20.39	24.87	20.02	50.16	34.51	21.10
Dominica	35.74	352.70	6.05	322.60	436.13	509.25	15.47	29.31	208.79
El Salvador	589.50	314.78	271.44	202.08	175.43	179.36	241.15	165.52	187.35
Grenada	824.31	573.02	448.70	151.95	58.20	96.12	314.27	181.52	98.01
Guadalupe	106.85	40.25	160.27	88.63	21.14	17.78	37.36	68.31	27.83
Guatemala	128.22	72.70	57.41	53.24	50.66	53.01	65.46	44.08	52.10
Guyana	10.60	28.98	25.53	18.46	17.64	24.59	15.24	12.47	23.05
Guyana Francesa	764.80	--	5,131.65	374.12	4,517.84	964.86	1,187.46	537.11	1,845.73
Haití	936.51	507.51	536.92	490.53	431.83	404.12	497.32	357.80	445.81
Honduras	457.96	191.99	108.98	94.57	66.97	89.86	140.49	82.20	85.50
Islas Cayman	1,161.34	108.47	104.08	68.75	59.00	35.84	86.97	50.07	54.51
Islas Turcas y Caicos	958.87	617.93	55.14	51.51	85.76	155.62	199.18	93.43	51.70
Islas Vírgenes Británicas	647.20	485.80	37.33	395.73	349.65	346.02	69.71	87.05	293.67
Jamaica	29.96	7.96	5.06	5.45	5.36	6.21	7.60	5.55	5.56
Martinica	4.98	44.37	31.34	24.45	33.12	45.49	36.78	24.25	30.92
Montserrat	1,137.39	261.73	252.75	3.40	12.74	1.48	11.99	68.78	3.41
Nicaragua	480.21	236.60	322.85	265.01	234.47	243.09	286.84	199.50	247.86
Panamá	86.51	146.73	181.16	95.85	73.65	74.11	84.57	88.21	86.19
República Dominicana	446.54	242.94	244.64	234.53	224.42	202.80	243.30	169.72	224.53
San Vicente y las Granadinas	258.63	80.93	151.03	186.22	214.90	158.92	129.96	76.05	201.88
Sint Maarten	--	--	110.58	68.02	151.88	55.11	155.63	130.95	72.96
St Kitts and Nevis	150.88	938.76	989.94	405.24	847.39	412.26	478.46	599.47	389.12
Santa Lucía	956.13	270.62	142.65	48.41	284.42	273.86	56.00	77.32	71.69
Suriname	32.48	27.97	101.00	85.50	282.19	186.19	23.97	18.60	98.09
Trinidad y Tobago	24.56	25.82	17.78	19.75	14.55	21.96	21.95	16.95	18.80
Venezuela	27.50	39.90	20.02	23.92	85.69	47.21	32.04	49.86	22.39

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadros 5 y 13 del Anexo Estadístico Digital).



Dos aspectos adicionales son relevantes bajo el rubro de los costos de transporte de las importaciones de Estados Unidos.

Por un lado, la creciente relevancia del transporte aéreo y algunas de sus características, siempre para el caso de las importaciones de EU. En términos del valor de las importaciones de EU, el transporte aéreo ha incrementado significativamente su presencia, de niveles por debajo del 20% del total de las importaciones en 2008 al 28.46% en 2021. Mientras que en ALC, la AEC y el Caribe Insular las importaciones de EU vía aérea son inferiores al 10% durante 2000-2021, particularmente China y la Unión Europea han incrementado su participación aérea para alcanzar un 30.58% y 47.68% durante 2018-2021. Vietnam es un caso contrastante con China y Japón por su todavía reducida incidencia en las importaciones estadounidenses vía aérea en comparación con China y la Unión Europea, pero muy por encima de ALC y del Caribe (cuadro 10). No obstante estas generalizadas y agregadas tendencias, es también importante reconocer que por ejemplo en el Caribe, y específicamente en el Caribe Insular, varios países realizan la mayoría de sus importaciones a EU vía aérea medido en valor; la participación de los principales importadores de EU de la región -como se analizó anteriormente: Bahamas, Haití, Jamaica, República Dominicana y Trinidad y Tobago- representan bajos niveles de transporte aéreo -del 7.50% durante 2000-2021 y del 9.87% en 2018-2021. No obstante, las importaciones vía aérea de EU de 8 países (Antigua y Barbuda, Bermuda, Cuba, Granada, Guadalupe, Islas Caimán, Montserrat y San Vicente y las Granadinas,) del Caribe Insular representaron más del 50% del total de las importaciones de EU en 2021.

Cuadro 10
Estados Unidos: importaciones vía aérea (porcentaje sobre el total de las importaciones) (2000-2021)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	25.36	23.01	25.91	26.17	30.30	28.46	24.16	23.68	27.94
América Latina y el Caribe	7.06	7.48	6.11	5.57	5.47	5.33	5.96	6.81	5.34
Gran Caribe (37 países)	5.52	7.03	3.89	3.40	3.99	3.97	4.53	5.41	3.69
Asociación de Estados del Caribe	5.52	7.02	3.87	3.38	3.97	3.96	4.50	5.37	3.66
Caribe Insular	10.43	7.37	10.26	9.36	11.24	12.27	8.39	9.01	11.05
China	13.24	27.10	30.42	29.22	32.70	31.63	27.05	28.84	30.58
TLCAN/T-MEC	4.94	4.00	3.07	2.95	3.41	2.69	3.18	3.19	3.05
Canadá	5.40	3.39	3.78	3.84	5.11	3.55	3.65	3.46	4.23
México	4.17	4.72	2.40	2.12	2.00	1.89	2.63	2.89	2.00
Unión Europea (27 países)	41.90	44.17	43.16	45.64	49.19	48.02	43.29	42.05	47.68
Vietnam	3.98	8.48	24.43	22.36	26.55	29.74	22.07	19.15	27.49
Gran Caribe									
Anguila	12.91	24.36	11.88	37.56	20.74	30.23	16.23	19.08	28.21
Antigua y Barbuda	32.42	63.72	36.98	37.03	42.47	88.40	47.57	44.75	64.29
Aruba	3.42	45.38	21.37	30.06	79.81	14.12	1.04	2.22	42.17
Bahamas	4.01	2.42	8.05	8.95	4.55	24.26	5.15	6.18	12.57
Barbados	77.27	46.30	36.93	38.85	35.85	34.91	44.71	43.04	37.75
Belice	0.91	3.89	77.20	72.50	7.35	31.73	17.33	21.32	47.80
Bermuda	22.91	24.30	49.89	51.82	79.57	48.99	61.25	65.02	56.40
Colombia	16.13	15.64	17.48	14.13	26.36	25.90	16.76	16.71	19.63
Costa Rica	42.27	70.36	33.72	33.15	36.93	42.28	51.43	64.24	37.33
Cuba	69.60	100.00	--	95.49	100.00	100.00	95.74	81.03	98.97
Curacao	--	--	16.65	38.55	42.07	27.34	39.19	38.35	49.18
Dominica	18.87	32.77	33.11	27.41	45.17	36.92	30.49	44.59	47.14
El Salvador	9.77	10.50	9.98	10.54	12.48	11.32	9.40	9.21	10.94
Grenada	79.80	77.86	70.76	78.90	82.74	78.29	73.75	75.97	81.29
Guadalupe	22.00	41.45	45.73	56.15	69.61	57.18	50.26	74.82	56.75
Guatemala	9.38	11.68	7.92	5.61	5.51	4.93	10.48	14.89	5.26
Guyana	6.23	68.25	60.92	50.49	6.12	2.36	34.41	69.91	7.59
Guyana Francesa	30.66	95.21	4.61	21.80	2.65	95.26	12.71	18.28	12.67
Haití	11.03	3.78	3.64	3.06	4.04	4.20	3.54	2.49	3.51
Honduras	4.72	7.38	6.39	5.47	8.52	6.15	6.28	6.70	6.18
Islas Cayman	25.97	41.36	40.32	70.84	77.32	86.83	44.69	30.88	79.57
Islas Turcas y Caicos	35.25	7.11	31.54	29.89	40.21	42.50	24.40	26.87	32.68
Islas Vírgenes Británicas	50.53	9.68	22.53	55.96	50.99	24.39	30.37	38.37	45.67
Jamaica	4.82	11.70	10.04	6.04	5.58	4.93	6.61	10.33	5.26
Martinica	11.36	0.69	12.11	14.62	36.19	1.00	14.17	13.07	36.23
Montserrat	39.87	32.91	23.60	28.85	55.86	53.09	34.47	22.65	43.29
Nicaragua	11.00	13.37	10.68	13.28	21.07	20.04	12.82	11.71	17.11
Panamá	20.84	32.49	37.69	38.79	59.22	56.23	36.66	35.83	49.90
República Dominicana	15.55	18.16	15.21	13.38	15.02	18.81	16.28	16.16	16.00
San Vicente y las Granadinas	75.15	15.11	56.43	59.45	55.94	68.60	28.32	37.33	58.81
Sint Maarten	--	--	12.13	10.16	20.99	8.68	19.79	26.91	10.88
St Kitts and Nevis	92.27	74.21	49.47	36.39	35.61	32.28	67.79	61.22	37.82
Santa Lucía	71.05	79.19	25.41	20.53	43.39	43.19	53.10	63.15	30.28
Suriname	8.02	8.40	30.81	28.54	80.48	35.63	13.04	9.50	52.18
Trinidad y Tobago	2.23	0.74	2.37	2.14	2.19	1.71	1.19	1.24	2.01
Venezuela	0.62	0.17	0.60	0.72	40.27	30.18	0.35	0.25	2.11

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2022) (cuadros 2 y 9 del Anexo Estadístico Digital).

Las tasas de costo de transporte aérea de las importaciones de Estados Unidos reflejan una significativa caída para el período de análisis, de niveles superiores al 3% hasta la década de los noventa, el 2.66% en 2000 y el 2.57% en 2021; esta disminución también es significativa al comparar los períodos establecidos (cuadro 11). No obstante la cercanía geográfica de ALC y del Caribe con Estados Unidos, su tasa de costo de transporte aérea es opuesta a las tendencias generales descrita: para ALC y el Caribe la tasa de costo de transporte aérea es significativamente superior a la de China, Vietnam y particularmente la Unión Europea: en

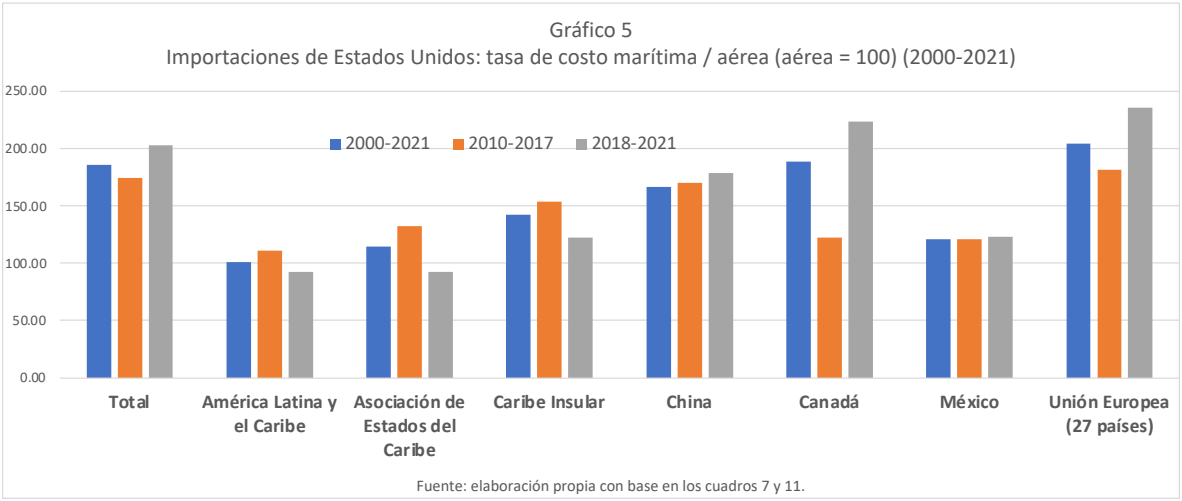
2021 fue de 5.13% para ALC, 3.83% para la AEC, 2.81% para el Caribe Insular y de 3.96%, 3.68% y 1.57% para China, Vietnam y la Unión Europea. De igual forma, y particularmente desde 2017, la tasa de costo de transporte aérea ha aumentado (cuadro 11). En varios países del Caribe Insular, particularmente para Granada y Trinidad y Tobago, las tasas de costo aéreo fueron superiores al 10% durante 2018-2021. El tema será significativo para el último apartado propositivo del documento.

Cuadro 11
Estados Unidos: tasa de costo del transporte aéreo (con respecto a respectivas importaciones (2000-2021)

	Tasa de costo de transporte aéreo								
	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	2.66	2.50	2.11	2.17	2.08	2.57	2.36	2.20	2.23
América Latina y el Caribe	4.30	3.02	3.81	4.03	4.74	5.13	4.15	3.18	4.56
Gran Caribe (37 países)	3.19	1.92	3.39	3.74	3.49	3.82	2.93	2.17	3.70
Asociación de Estados del Caribe	3.22	1.92	3.41	3.76	3.50	3.83	2.95	2.19	3.72
Caribe Insular	3.12	3.43	3.66	3.27	4.14	2.81	3.15	2.78	3.25
China	8.17	4.02	2.57	3.20	3.49	3.96	3.51	2.99	3.47
TLCAN/T-MEC	1.25	1.44	1.83	1.59	1.21	1.48	1.58	1.67	1.41
Canadá	0.97	1.73	1.80	1.44	0.97	1.14	1.49	1.84	1.15
México	1.85	1.19	1.88	1.84	1.72	2.07	1.75	1.45	1.89
Unión Europea (27 países)	2.06	1.63	1.63	1.54	1.32	1.57	1.66	1.64	1.46
Vietnam	31.03	14.79	3.00	3.34	2.64	3.68	3.86	3.92	3.01
Gran Caribe									
Anguila	2.85	1.83	4.04	1.15	1.83	8.16	2.22	2.10	1.81
Antigua y Barbuda	3.24	1.62	1.47	4.28	2.80	0.49	1.58	1.74	0.99
Aruba	0.28	1.31	3.21	3.39	1.02	6.84	1.56	1.64	2.27
Bahamas	1.77	2.16	1.30	1.15	2.89	0.54	1.35	1.52	1.02
Barbados	2.27	2.44	3.47	2.81	3.28	4.16	2.86	2.68	3.21
Belice	12.05	14.95	0.23	0.22	9.13	2.03	1.42	1.00	0.82
Bermuda	0.94	2.57	1.10	1.88	0.55	2.68	0.67	0.55	1.36
Colombia	9.84	5.87	8.13	10.48	7.65	8.80	7.27	5.23	9.14
Costa Rica	1.83	0.68	2.38	2.82	1.93	1.89	1.40	0.87	2.21
Cuba	0.88	0.11	--	0.77	0.08	0.39	0.30	0.52	0.25
Curacao	--	--	0.90	0.89	1.39	1.07	0.24	0.17	0.87
Dominica	4.99	8.75	4.32	3.99	2.76	2.20	4.03	4.46	2.20
El Salvador	5.11	3.35	3.49	3.32	3.64	3.29	3.83	3.41	3.38
Grenada	2.53	9.55	18.93	17.60	12.48	13.42	10.64	12.27	15.35
Guadalupe	1.00	5.28	4.92	2.96	2.52	2.60	1.95	1.84	2.94
Guatemala	7.02	4.03	6.46	11.09	11.52	11.82	5.00	3.00	11.26
Guyana	6.03	0.28	0.75	0.94	2.38	2.26	0.72	0.36	2.07
Guyana Francesa	0.16	1.11	3.29	4.91	8.60	1.13	2.08	2.03	3.64
Haití	8.97	7.29	4.66	4.50	5.12	4.00	7.45	6.53	4.45
Honduras	5.46	3.99	5.10	7.55	7.60	7.40	5.47	4.28	7.43
Islas Cayman	1.79	2.33	1.44	1.11	0.89	0.45	0.96	1.31	0.65
Islas Turcas y Caicos	4.17	2.24	1.46	1.86	5.79	5.44	3.47	2.63	3.93
Islas Vírgenes Británicas	0.53	2.14	4.15	0.33	0.82	3.33	1.30	1.10	0.81
Jamaica	6.15	2.89	6.49	7.33	8.77	8.61	5.11	3.68	8.42
Martinica	3.10	2.31	1.69	1.05	4.05	6.60	0.92	0.94	0.46
Montserrat	3.03	2.86	4.82	2.57	1.02	4.76	2.87	3.76	2.68
Nicaragua	5.04	9.74	3.67	3.36	2.57	3.14	4.16	4.75	3.00
Panamá	6.42	5.63	4.75	5.72	2.10	2.85	5.09	4.83	3.35
República Dominicana	2.63	2.92	3.31	3.05	4.24	2.68	2.96	2.81	3.12
San Vicente y las Granadinas	1.00	22.39	8.69	5.61	5.62	5.86	4.90	7.65	5.77
Sint Maarten	--	--	1.36	0.88	1.09	1.61	0.83	0.75	1.06
St Kitts and Nevis	3.63	5.68	4.36	4.31	3.72	4.36	4.42	4.47	4.06
Santa Lucía	4.32	6.11	9.08	7.27	3.34	4.84	6.70	7.45	4.82
Suriname	9.83	17.55	17.93	16.56	1.75	13.91	10.28	11.64	6.32
Trinidad y Tobago	8.88	7.47	6.11	4.99	5.83	5.27	6.48	6.18	5.51
Venezuela	5.02	6.37	9.30	9.92	11.24	11.80	6.86	7.29	10.93

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2021) (cuadro 10 del Anexo Estadístico Digital).

Estas tendencias también permiten una comparación entre las tendencias de las tasas de costo marítimas (cuadro 7) y aéreas (cuadro 11) de las importaciones de EU durante 2000-2021: la tasa de costo de transporte marítima con respecto a la aérea ha aumentado para el total de las importaciones estadounidenses durante el período y todas las regiones y países seleccionados (gráfico 5) y afecta particularmente a los países con un alto grado de participación del transporte marítimo con respecto a su total; en el caso de los países del Caribe Insular el costo de la tasa de transporte marítima (aérea = 100) fue de 154% y 123% durante 2010-2017 y 2018-2021; en algunos casos como Anguila, Antigua y Bermuda, Bahamas, Bermuda, Cuba, Curacao, Dominica, Guadalupe, Islas Caimán, Islas Vírgenes Británicas, Martinica, Montserrat y Sint Maarten, la tasa de costo de transporte marítima superó en más de 300% a la aérea durante 2018-2021 (gráfico 5).[27]



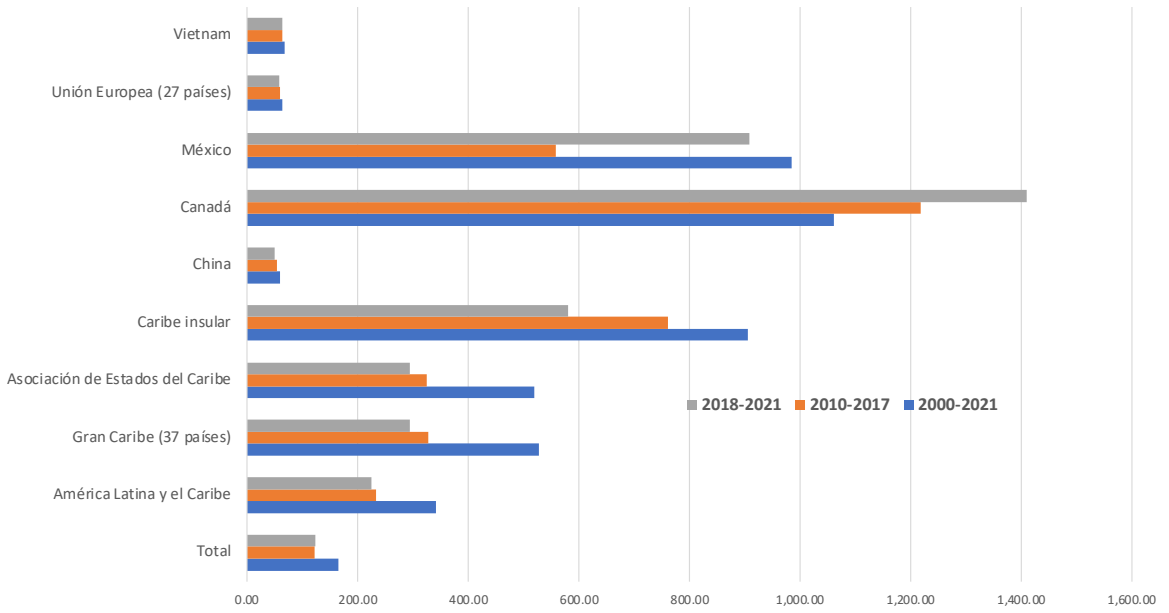
La información del peso del transporte aéreo también permite una comparación con respecto al transporte marítimo, independientemente de su valor. Los resultados son muy significativos, y considerando que no existe información comparativa para el transporte terrestre.[28] El coeficiente de peso marítimo / peso aéreo de las importaciones de EU fue de

[27] Estos resultados ameritan futuros detallados diagnósticos y estudios de caso de los principales productos y respectivas cadenas globales de valor. Las sorprendentes tendencias pudieran ser resultado de reciente y competitiva infraestructura aérea y/o de deficiencias en la infraestructura marítima.

[28] El tema es relevante ya que ante la falta del peso de las importaciones terrestres no es posible calcular el peso total de las importaciones de EU y particularmente para los casos de Canadá y

165.68 -es decir, 169.47 veces superior el marítimo al aéreo- durante 2000-2021 y cayó a 123.65 para 2018-2021; China y la Unión Europea son los países que presentan los coeficientes más bajos (de 49.63 y 58.52 para 2018-2021) (gráfico 6). Para el caso de los países del Caribe Insular Estados Unidos importó en peso 581 veces el peso marítimo del aéreo y para varios países de la región (Bahamas, Curacao, Jamaica, Martinica y Trinidad y Tobago) el coeficiente fue incluso mayor a 1,000.

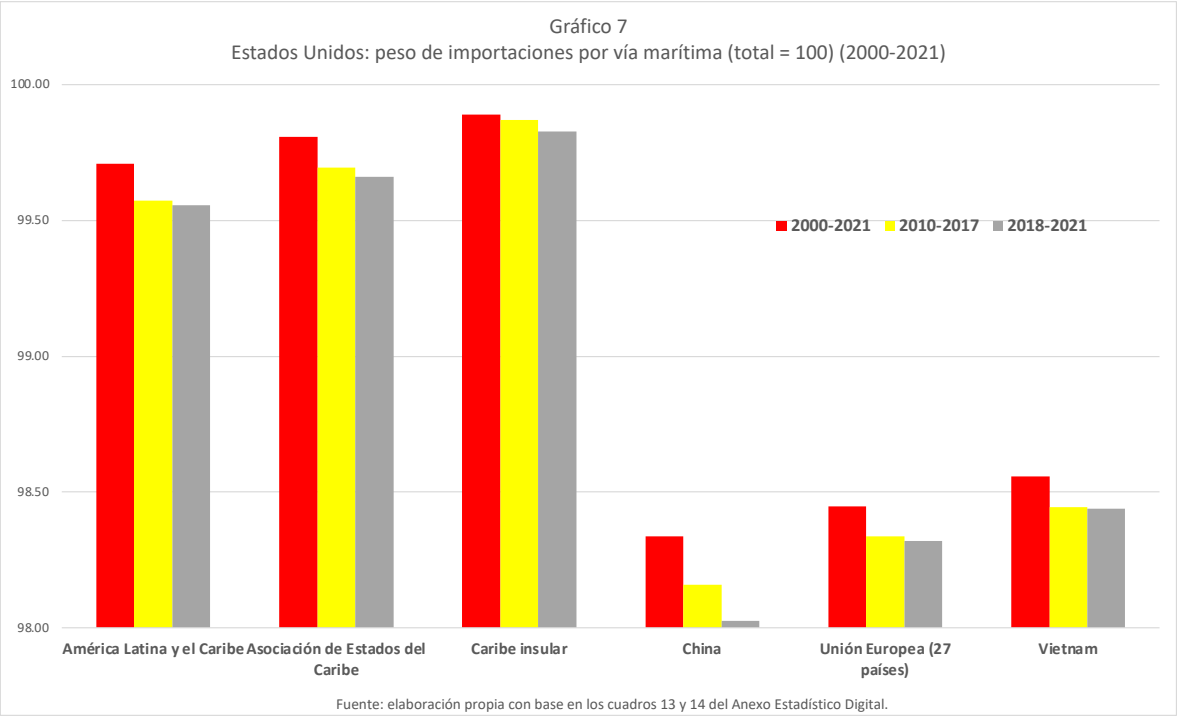
Gráfico 6
Estados Unidos: peso de importaciones por vía marítima (aérea = 1) (2000-2021)



Fuente: elaboración propia con base en los cuadros 13 y 14 del Anexo Estadístico Digital.

Como resultado -y con la excepción de Canadá y México y del total, considerando la importante participación de ambos países en las importaciones totales de EU- se presenta la participación del transporte marítimo y aéreo en las importaciones de EU durante 2000-2021, con contundentes resultados. Las importaciones marítimas, medidas en peso, representaron más del 98% para los países y regiones seleccionados (gráfico 7). En el caso del Caribe Insular, con las participaciones más altas del transporte vía marítimo y del 99.83% de las importaciones de EU durante 2000-2021, sólo Granada (con el 23.64% para el período) presenta una participación marítima significativamente inferior.

México. No obstante, para el resto de los países y los del Caribe, el peso marítimo y aéreo de las importaciones de EU son las totales ante la falta de importaciones vía terrestre.



Es valioso comparar la información del valor / peso examinado para las importaciones marítimas de EU (cuadro 9) con el mismo coeficiente para las importaciones vía aérea. Este coeficiente arroja resultados sorprendentes y esperados con base en la creciente participación de las importaciones de EU vía aérea (medida en valor, cuadro 10) y su mínima participación medida en peso (gráfico 6). El cuadro 12 presenta con detalle las enormes diferencias en la relación entre el valor / peso aéreo y marítimo (marítimo = 1): en 2000-2021 fue de 82.60 para el total de las importaciones estadounidenses e idéntico para la AEC. Destacan dos tipos de casos extremos. Por un lado, China y particularmente Vietnam, donde el valor con respecto a su peso aéreo fue de 23.73 y 20.66 para el período y significativamente por debajo del total de las importaciones de EU. El otro extremo lo presentan los dos países miembros del TLCAN/TMEC (Canadá y México), con cocientes de 711 y 201, es decir, valores con respecto a su peso para el transporte aéreo significativamente superior al marítimo y al total de las importaciones estadounidenses (cuadro 12) y considerando que la mayoría de su transporte en las importaciones es vía terrestre (ver siguiente párrafo). En los países del Caribe Insular (con 85.07 durante el período 2000-2021) se encuentran algunos con muy bajas relaciones en 2018-2021 como República Dominicana (9.62) e incluso Haití (4.43) y

Granada (3.72), y otros como Martinica (2,247), Curacao (2170) y Bahamas (2,363). Estas significativas diferencias están asociadas con la canasta importadora de EU de cada uno de los países y ameritaría un análisis detallado adicional.

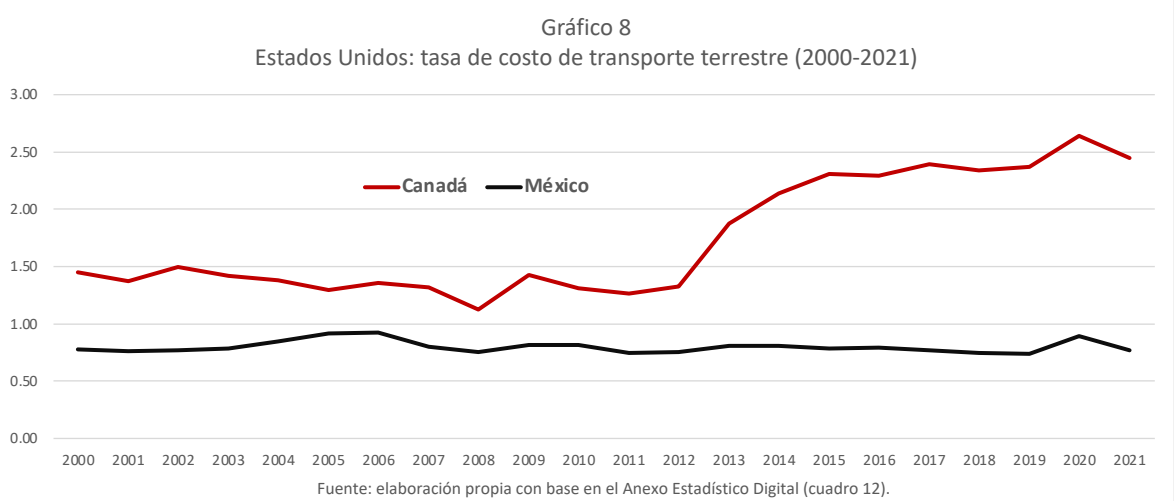
Cuadro 12
Estados Unidos: relación valor / peso de las importaciones transportadas por vía aérea y marítima (marítima = 1) (2000-2021)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	126.76	88.32	81.62	75.96	87.37	70.16	82.60	58.44	77.60
América Latina y el Caribe	90.70	78.65	65.97	51.75	49.91	36.78	56.07	44.64	45.53
Gran Caribe (37 países)	128.43	135.13	80.37	60.10	69.87	50.38	82.18	62.52	58.90
Asociación de Estados del Caribe	127.62	135.09	79.98	59.64	69.53	50.21	81.29	61.76	58.54
Caribe Insular	78.94	79.89	63.88	62.50	75.23	81.61	85.07	77.86	74.17
China	14.36	19.23	25.98	25.55	23.71	24.13	23.73	23.62	24.21
TLCAN/T-MEC	590.49	409.48	486.40	402.09	625.52	382.98	367.41	285.81	459.25
Canadá	1,026.67	579.61	1,079.47	974.17	1,785.64	1,044.97	710.60	674.01	1,191.19
México	352.29	322.00	242.75	187.18	242.31	162.12	201.19	131.24	193.34
Unión Europea (27 países)	57.51	45.24	50.77	53.48	75.80	62.32	57.26	50.55	62.95
Vietnam	9.60	5.71	17.77	17.84	26.16	27.15	20.13	15.60	25.01
Gran Caribe									
Anguila	32.39	17.67	43.89	29.96	307.78	45.89	32.13	78.56	57.25
Antigua y Barbuda	2,579.76	226.38	62.68	27.99	177.08	94.07	724.41	229.26	151.90
Aruba	1,232.53	464.77	118.40	89.46	51.42	18.02	441.84	342.03	64.65
Bahamas	1,326.32	809.80	1,367.74	1,811.85	1,419.01	3,427.81	1,517.80	1,235.83	2,362.70
Barbados	52.43	34.16	16.61	34.17	39.36	17.44	32.00	32.06	29.94
Belice	6.71	16.76	2,630.04	2,180.64	42.24	206.97	160.14	302.01	570.50
Bermuda	88.75	177.87	146.16	288.86	37.40	36.77	241.74	264.69	85.50
Colombia	47.90	45.47	35.91	21.69	40.20	24.40	33.78	24.16	26.96
Costa Rica	57.78	223.27	60.63	51.33	63.23	61.39	98.34	186.95	57.69
Cuba	--	--	--	77.66	--	#DIV/0!	717.68	#DIV/0!	499.17
Curacao	--	--	1,275.93	2,481.59	683.12	1,498.09	2,205.71	2,248.31	2,169.95
Dominica	114.09	7.61	4,395.89	34.67	7.62	22.20	211.13	117.48	33.19
El Salvador	4.99	11.97	11.61	15.09	15.48	19.68	11.11	13.87	16.72
Grenada	4.52	1.22	0.90	2.70	5.57	3.77	1.94	1.80	3.72
Guadalupe	212.98	145.65	47.55	72.46	109.82	340.33	239.51	157.71	141.07
Guatemala	18.02	36.60	21.93	13.16	13.62	12.34	26.80	41.51	13.30
Guyana	134.39	1,221.76	330.87	308.27	135.24	104.76	622.22	1,050.52	124.74
Guyana Francesa	19.77	--	3.70	12.06	1.05	14.46	4.87	4.81	3.72
Haití	1.02	2.61	2.41	3.11	4.22	7.63	1.51	2.32	4.43
Honduras	5.45	12.19	11.29	9.09	13.67	9.37	10.12	13.69	10.12
Islas Cayman	6.41	91.07	303.20	339.19	393.12	538.90	264.34	385.14	495.98
Islas Turcas y Caicos	1.72	9.09	763.07	152.13	50.96	43.38	19.77	52.42	124.10
Islas Vírgenes Británicas	150.01	19.82	301.07	144.74	28.63	25.77	183.27	103.91	63.06
Jamaica	39.26	167.03	131.52	83.51	92.35	82.71	98.24	130.64	87.80
Martinica	879.64	490.10	217.62	1,283.86	253.05	88.50	964.98	2,826.86	2,247.99
Montserrat	11.08	39.91	12.66	1,742.87	338.87	4,859.06	469.01	58.81	1,023.09
Nicaragua	4.74	5.97	6.63	7.57	11.78	10.82	7.51	7.02	9.93
Panamá	13.81	8.80	7.41	11.09	36.92	25.94	15.05	10.77	20.15
República Dominicana	11.01	11.48	7.64	7.77	8.75	12.92	11.10	9.73	9.62
San Vicente y las Granadinas	61.72	5.65	5.14	5.13	3.99	5.63	11.05	9.21	4.45
Sint Maarten	--	--	448.64	1,108.55	314.07	574.01	562.91	452.22	777.78
St Kitts and Nevis	29.26	4.44	5.35	14.57	8.97	18.99	6.80	5.03	15.47
Santa Lucía	5.15	52.33	22.26	74.45	9.05	7.14	75.24	39.60	40.67
Suriname	30.70	17.11	4.15	4.72	12.92	2.16	28.06	20.49	10.17
Trinidad y Tobago	39.79	42.10	71.94	73.63	87.80	52.92	45.62	44.42	70.61
Venezuela	87.85	35.54	40.38	31.62	7.34	12.62	36.52	16.43	29.27

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2021) (cuadros 13 y 14 del Anexo Estadístico Digital).

Los cuadros 11 y 12 del Anexo Estadístico Digital presentan un grupo de características de las importaciones de EU vía terrestre, sin incluir información sobre su peso. Destaca, por un lado, que las importaciones de EU vía terrestre se han mantenido relativamente constantes

durante 2000-2021 y los subperíodos establecidos en niveles cercanos al 27% y que en la actualidad tanto Canadá como México generan alrededor del 90% de las importaciones de EU vía terrestre; esta es una de las principales características de las importaciones de EU provenientes de dos de sus principales tres socios comerciales (cuadro 11 del Anexo Estadístico Digital). Adicionalmente, si hasta 2012 la tasa de costo de transporte terrestre de Canadá y México se mantuvieron en niveles y con tendencias semejantes, desde entonces se percibe una significativa divergencia: mientras que la tasa se mantuvo por debajo del 0.8% para México -con la excepción de 2020 con un 0.89%- la tasa de costo de transporte terrestre de Canadá aumentó de 1.27% en 2011 a 2.45% en 2021 o más de un 300% superior al de México (gráfico 8).



Con la información sobre las importaciones de Estados Unidos vía terrestre también se logran dos análisis relevantes. Por un lado, definir en forma completa la participación en las importaciones de EU por tipo de transporte. Medida en dólares -y considerando que más del 99.5% de las importaciones medidas en peso provenientes de ALC y del Caribe se realizaron vía marítima (gráfico 7)- la participación de las importaciones estadounidenses transportadas vía marítima se redujo del 44.45% al 44.20% durante 2000-2021 y particularmente con respecto a 2010 (51.15%).[29] Por países se presentan dos grupos. Por un lado Canadá y

[29] Es importante considerar que las participaciones de las importaciones por vía marítima, aérea y terrestre, y particularmente para los países más pequeños, no suma 100%, aunque en la gran mayoría de los casos sí supera el 95%.

México, donde el transporte terrestre de las importaciones de EU representan alrededor del 90% de su valor; ALC, el Gran Caribe y la AEC se ven influenciados por la significativa presencia de México en estos grupos regionales. Por otro lado se encuentran China y particularmente Vietnam, con el 67.43% y 74.89% de las importaciones de EU transportadas vía marítima durante 2000-2021. El Caribe Insular, sin embargo, es la región de mayor dependencia del transporte marítimo de las importaciones de EU, con el 89.30% durante 2000-2021; en Trinidad y Tobago representó el 99.34% (cuadro 13).

Cuadro 13
Estados Unidos: importaciones por tipo de transporte (porcentaje sobre el total) (2000-2021)

	2000			2010			2021			2000- 2021		
	marítima	aérea	terrestre	marítima	aérea	terrestre	marítima	aérea	terrestre	marítima	aérea	terrestre
Total	44.45	25.36	30.19	51.15	23.01	25.84	44.20	28.46	27.34	48.47	24.16	27.54
América Latina y el Caribe	37.37	7.06	54.23	41.50	7.48	50.28	26.68	5.33	67.21	36.27	5.96	56.73
Gran Caribe (37 países)	32.23	5.52	61.80	34.30	7.03	58.23	18.04	3.97	77.60	29.02	4.53	66.00
Asociación de Estados del Caribe	31.71	5.52	62.35	34.29	7.02	58.25	18.03	3.96	77.64	28.77	4.50	66.30
Caribe Insular	87.71	10.43	--	89.03	7.37	--	85.76	12.27	--	89.30	8.39	--
China	84.34	13.24	--	68.70	27.10	--	62.65	31.63	--	67.43	27.05	--
TLCAN/T-MEC	6.40	4.94	--	11.51	4.00	--	7.60	2.69	--	8.83	3.18	--
Canadá	2.86	5.40	91.74	7.48	3.39	89.12	5.26	3.55	91.19	5.45	3.65	90.78
México	12.37	4.17	83.46	16.38	4.72	78.90	9.79	1.89	88.33	12.84	2.63	88.62
Unión Europea (27 países)	46.15	41.90	--	46.46	44.17	--	44.06	48.02	--	47.90	43.29	--
Vietnam	94.72	3.98	--	89.17	8.48	--	67.34	29.74	--	74.89	22.07	--
Gran Caribe												
Anguila	84.18	12.91	--	28.03	24.36	--	55.83	30.23	--	51.14	16.23	--
Antigua y Barbuda	53.65	32.42	--	18.77	63.72	--	10.68	88.40	--	41.63	47.57	--
Aruba	95.12	3.42	--	28.12	45.38	--	72.26	14.12	--	97.64	1.04	--
Bahamas	93.91	4.01	--	96.40	2.42	--	74.09	24.26	--	92.52	5.15	--
Barbados	18.78	77.27	--	52.02	46.30	--	63.11	34.91	--	50.48	44.71	--
Belice	79.70	0.91	--	94.42	3.89	--	65.46	31.73	--	79.13	17.33	--
Bermuda	8.70	22.91	--	52.33	24.30	--	31.50	48.99	--	20.09	61.25	--
Colombia	77.58	16.13	--	82.30	15.64	--	69.61	25.90	--	79.56	16.76	--
Costa Rica	55.79	42.27	--	26.88	70.36	--	56.37	42.28	--	45.85	51.43	--
Cuba	--	69.60	--	0.00	100.00	--	0.00	100.00	--	3.36	95.74	--
Curacao	--	--	--	--	--	--	71.17	27.34	--	46.37	39.19	--
Dominica	42.60	18.87	--	62.21	32.77	--	55.26	36.92	--	49.72	30.49	--
El Salvador	89.95	9.77	--	87.05	10.50	--	86.19	11.32	--	89.21	9.40	--
Grenada	9.61	79.80	--	12.48	77.86	--	7.28	78.29	--	11.77	73.75	--
Guadalupe	74.22	22.00	--	56.14	41.45	--	37.64	57.18	--	43.60	50.26	--
Guatemala	89.63	9.38	--	86.72	11.68	--	93.67	4.93	--	88.47	10.48	--
Guyana	90.94	6.23	--	31.36	68.25	--	97.59	2.36	--	62.36	34.41	--
Guyana Francesa	20.75	30.66	--	0.00	95.21	--	2.88	95.26	--	83.01	12.71	--
Haití	88.25	11.03	--	96.03	3.78	--	94.72	4.20	--	96.05	3.54	--
Honduras	94.93	4.72	--	91.95	7.38	--	92.36	6.15	--	92.77	6.28	--
Islas Cayman	60.59	25.97	--	45.67	41.36	--	11.56	86.83	--	23.73	44.69	--
Islas Turcas y Caicos	64.01	35.25	--	85.24	7.11	--	54.21	42.50	--	69.07	24.40	--
Islas Vírgenes Británicas	45.81	50.53	--	40.00	9.68	--	69.84	24.39	--	58.86	30.37	--
Jamaica	92.95	4.82	--	79.25	11.70	--	93.56	4.93	--	89.21	6.61	--
Martinica	85.42	11.36	--	97.49	0.69	--	94.33	1.00	--	83.81	14.17	--
Montserrat	41.53	39.87	--	36.27	32.91	--	22.33	53.09	--	34.97	34.47	--
Nicaragua	87.32	11.00	--	76.42	13.37	--	69.61	20.04	--	77.44	12.82	--
Panamá	75.56	20.84	--	62.25	32.49	--	37.67	56.23	--	56.73	36.66	--
República Dominicana	82.54	15.55	--	74.87	18.16	--	78.61	18.81	--	80.42	16.28	--
San Vicente y las Granadinas	4.25	75.15	--	45.36	15.11	--	28.65	68.60	--	55.93	28.32	--
Sint Maarten	--	--	--	--	--	--	8.85	8.68	--	6.88	19.79	--
St Kitts and Nevis	5.53	92.27	--	12.39	74.21	--	59.73	32.28	--	24.83	67.79	--
Santa Lucía	21.29	71.05	--	16.21	79.19	--	52.84	43.19	--	41.21	53.10	--
Suriname	91.67	8.02	--	91.42	8.40	--	61.11	35.63	--	86.32	13.04	--
Trinidad y Tobago	97.35	2.23	--	97.62	0.74	--	98.08	1.71	--	98.34	1.19	--
Venezuela	99.08	0.62	--	98.95	--	--	62.86	30.18	--	99.26	0.35	--

Fuente: elaboración propia (cuadros 2 y 5, 9 y 11 del Anexo Estadístico Digital).

Con la información de las importaciones vía terrestre también es posible realizar una puntual comparación entre las tasas de costos de transporte por vía marítima (total y contenedores), aérea y terrestre (cuadro 14). Los resultados reflejan -y temas que debieran analizarse con mayor detalle en el futuro- que las tasas de costos marítima son las más altas para las importaciones de EU durante 2000-2021, del 4.38%, seguidas por las tasas de costos de transporte aéreas y terrestres, de 2.36% y 1.41%; las de contenedores (4.54%) son superiores a las marítimas totales y a las aéreas. Las diferencias por regiones y países -y considerando

el detallado análisis anterior sobre medios de transporte de las importaciones de EU por región y país, así como las notables diferencias en el coeficiente de valor / peso entre transporte aéreo y marítimo- reflejan, por un lado, que México y Canadá se benefician por las menores tasas de costos de transporte por su frontera con EU y las bajas tasas de costos de transporte terrestre, de 0.79% y 1.77% durante 2000-2021. Se encuentran por otro lado países como Vietnam y particularmente China, con tasas de costos de transporte marítimo total y de contenedores muy por encima de la tasa terrestre de México: durante 2000-2021, por ejemplo, China pagó una tasa de costos marítimos totales y vía contenedores de 5.84% y 5.44%. El Caribe Insular, por último, presentó una tasa de costo de transporte marítima alta (de 4.47% durante 2000-2021) y menor de contenedores (2.99%) y de 3.15% por el transporte aéreo durante 2000-2021. Países como Dominica, Jamaica, Montserrat y Trinidad y Tobago destacan por tasas de costos de transporte marítimas significativamente superiores al total de Estados Unidos durante 2000-2021 (cuadro 14).

Cuadro 14
Estados Unidos: tasa de costos de transporte por tipo de transporte (porcentaje sobre el total) (2000-2021)

	2000					2010					2021					2000-2021			
	total	marítima		aérea	terrestre	total	marítima		aérea	terrestre	total	marítima		aérea	terrestre	total	marítima		aérea	terrestre
		total	contenedores				total	contenedores				total	contenedores				total	contenedores /a		
Total	3.39	5.26	--	2.66	1.26	2.93	4.01	4.62	2.50	1.17	3.68	5.59	6.39	2.57	1.73	3.08	4.38	4.54	2.36	1.41
América Latina y el Caribe	2.74	5.39	--	4.30	0.78	2.08	3.46	5.16	3.02	0.82	1.93	4.24	5.78	5.13	0.77	2.22	4.17	5.11	4.15	0.79
Gran Caribe (37 países) /b	2.13	4.57	--	3.19	0.78	1.57	2.77	4.59	1.92	0.82	1.38	3.44	4.92	3.82	0.77	1.64	3.39	4.64	2.93	0.79
Asociación de Estados del Caribe /b	2.11	4.57	--	3.22	0.78	1.57	2.77	4.58	1.92	0.82	1.38	3.44	4.92	3.83	0.77	1.64	3.39	4.64	2.95	0.79
Caribe Insular	4.26	4.47	--	3.12	--	4.81	5.01	3.56	3.43	--	3.66	3.86	3.54	2.81	--	4.27	4.47	2.99	3.15	--
China	7.55	7.60	--	8.17	--	4.94	5.45	5.46	4.02	--	6.95	8.61	8.70	3.96	--	5.07	5.84	5.44	3.51	--
TLCAN/T-MEC	1.38	3.76	--	1.25	1.26	1.22	1.96	4.51	1.44	1.17	1.65	2.36	4.91	1.48	1.73	1.44	2.35	5.25	1.58	1.41
Canadá	1.52	4.92	--	0.97	1.45	1.40	2.37	5.08	1.73	1.31	2.40	2.35	8.30	1.14	2.45	1.81	2.80	6.65	1.49	1.77
México	1.13	3.30	--	1.85	0.78	0.99	1.74	4.31	1.19	0.82	0.95	2.37	4.48	2.07	0.77	0.99	2.11	4.94	1.75	0.79
Unión Europea (27 países)	3.05	4.28	--	2.06	--	2.19	2.89	3.07	1.63	--	2.42	3.63	3.84	1.57	--	2.45	3.38	3.30	1.66	--
Vietnam	7.74	6.85	--	31.03	--	6.86	6.03	5.98	14.79	--	6.17	7.25	7.21	3.68	--	5.14	5.44	5.24	3.86	--
Gran Caribe																				
Anguila	2.88	2.97	--	2.85	--	2.89	6.20	7.34	1.83	--	7.38	8.72	10.17	8.16	--	2.93	4.35	6.10	2.22	--
Antigua y Barbuda	7.18	11.36	--	3.24	--	2.66	8.35	10.66	1.62	--	1.40	9.04	4.52	0.49	--	2.83	4.95	3.05	1.58	--
Aruba	4.11	4.31	--	0.28	--	5.70	18.14	12.17	1.31	--	5.30	5.98	2.68	6.84	--	3.09	3.14	2.80	1.56	--
Bahamas	5.57	5.83	--	1.77	--	3.39	3.46	3.16	2.16	--	4.22	5.51	2.39	0.54	--	3.86	4.09	2.92	1.35	--
Barbados	2.90	5.66	--	2.27	--	3.62	4.79	5.04	2.44	--	4.78	5.25	5.27	4.16	--	3.84	4.98	4.66	2.86	--
Belice	5.05	5.33	--	12.05	--	8.27	7.87	12.34	14.95	--	4.03	5.15	4.47	2.03	--	5.05	5.87	7.30	1.42	--
Bermuda	0.94	6.03	--	0.94	--	2.77	4.08	13.61	2.57	--	3.39	6.09	8.22	2.68	--	1.37	4.67	6.59	0.67	--
Colombia	5.55	5.08	--	9.84	--	3.64	3.31	4.37	5.87	--	4.40	3.04	4.37	8.80	--	4.24	3.79	4.15	7.27	--
Costa Rica	6.11	9.55	--	1.83	--	2.72	8.33	7.71	0.68	--	4.68	6.88	7.00	1.89	--	4.24	7.66	7.25	1.40	--
Cuba	0.87	--	--	0.88	--	0.11	--	--	0.11	--	0.39	--	--	0.39	--	0.55	7.46	9.36	0.30	--
Curacao	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6.01	8.03	2.90	1.07	--	1.29	2.57	3.06	0.24	--
Dominica	4.82	8.81	--	4.99	--	6.95	6.54	6.06	8.75	--	3.08	4.08	4.45	2.20	--	6.38	10.31	5.93	4.03	--
El Salvador	2.89	2.66	--	5.11	--	3.08	3.13	3.02	3.35	--	4.36	4.56	4.48	3.29	--	3.18	3.15	3.07	3.83	--
Grenada	2.36	3.18	--	2.53	--	8.03	4.28	4.13	9.55	--	10.84	3.50	3.35	13.42	--	8.39	4.05	4.50	10.64	--
Guadalupe	11.64	15.38	--	1.00	--	7.34	9.17	11.78	5.28	--	11.87	27.58	28.19	2.60	--	5.35	9.92	13.03	1.95	--
Guatemala	6.16	6.14	--	7.02	--	7.05	7.56	6.80	4.03	--	8.76	8.72	9.17	11.82	--	7.48	7.85	7.96	5.00	--
Guyana	17.23	18.51	--	6.03	--	2.95	8.77	5.39	0.28	--	2.13	2.13	4.79	2.26	--	4.46	6.73	4.96	0.72	--
Guyana Francesa	1.08	4.67	--	0.16	--	1.05	--	--	1.11	--	1.29	7.50	7.50	1.13	--	1.13	1.03	0.65	2.08	--
Haití	3.45	2.79	--	8.97	--	2.55	2.37	2.38	7.29	--	3.36	3.35	3.34	4.00	--	2.55	2.38	2.36	7.45	--
Honduras	3.65	3.58	--	5.46	--	4.35	4.40	3.92	3.99	--	4.44	4.30	4.32	7.40	--	4.71	4.70	4.57	5.47	--
Islas Cayman	2.52	3.33	--	1.79	--	2.92	4.27	6.60	2.33	--	0.90	4.35	4.54	0.45	--	1.95	6.29	8.73	0.96	--
Islas Turcas y Caicos	3.53	3.21	--	4.17	--	4.64	5.24	4.93	2.24	--	4.73	4.46	4.95	5.44	--	3.13	3.30	4.45	3.47	--
Islas Vírgenes Británicas	2.00	3.78	--	0.53	--	0.97	1.89	2.83	2.14	--	4.23	4.89	4.98	3.33	--	2.69	3.86	5.35	1.30	--
Jamaica	5.20	5.26	--	6.15	--	11.23	13.73	7.44	2.89	--	3.16	2.92	5.52	8.61	--	7.06	7.51	5.67	5.11	--
Martinica	37.44	43.42	--	3.10	--	3.67	3.74	3.52	2.31	--	16.80	17.74	5.93	6.60	--	3.69	4.25	3.37	0.92	--
Montserrat	3.40	4.09	--	3.03	--	3.44	4.76	5.97	2.86	--	13.04	45.94	2.64	4.76	--	4.64	9.90	4.46	2.87	--
Nicaragua	3.84	3.70	--	5.04	--	4.40	4.04	3.62	9.74	--	3.10	2.99	2.94	3.14	--	3.13	3.28	2.95	4.16	--
Panamá	6.85	7.22	--	6.42	--	5.68	6.18	5.50	5.63	--	3.61	5.30	5.29	2.85	--	4.89	5.27	4.21	5.09	--
República Dominicana	2.34	2.33	--	2.63	--	2.72	2.90	2.62	2.92	--	3.13	3.34	3.36	2.68	--	2.65	2.69	2.67	2.96	--
San Vicente y las Granadinas	1.16	8.09	--	1.00	--	9.09	12.11	12.11	22.39	--	5.96	6.77	6.66	5.86	--	3.18	3.12	8.43	4.90	--
Sint Maarten	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0.60	4.63	5.59	1.61	--	0.48	4.08	5.11	0.83	--
St Kitts and Nevis	3.66	5.62	--	3.63	--	4.66	3.51	3.57	5.68	--	2.49	1.81	1.79	4.36	--	3.66	2.66	2.57	4.42	--
Santa Lucía	4.07	4.62	--	4.32	--	5.79	5.87	9.84	6.11	--	3.24	2.18	2.43	4.84	--	5.08	3.68	4.12	6.70	--
Suriname	3.55	3.01	--	9.83	--	8.89	8.12	5.07	17.55	--	7.12	3.51	3.03	13.91	--	6.93	6.48	3.35	10.28	--
Trinidad y Tobago	7.91	7.92	--	8.88	--	6.04	5.97	8.50	7.47	--	4.52	4.52	6.38	5.27	--	6.07	6.07	5.95	6.48	--
Venezuela	5.11	5.12	--	5.02	--	1.85	1.85	4.37	6.37	--	8.20	7.33	4.25	11.80	--	3.01	3.01	4.66	6.86	--

/a Para 2009-2020.
/b Sólo incluye a México.
Fuente: elaboración propia con base en cuadros 6, 7, 8 y 10.

Por último se presentan las principales características de las importaciones de Estados Unidos en cuanto a su tasa arancelaria (cuadros 4, 24, 25 y 26 del Anexo Estadísticos Digital).

Es notable la tendencia a reducir la tasa arancelaria de las importaciones totales de EU desde 1990 y hasta 2012; después de décadas de caída de la tasa -de niveles superiores al 3% en la década de los noventa hasta el 1.30% en 2011- y un incremento a 1.41% en 2017 y 2.98% en 2021. Así, la tasa arancelaria de EU en 2021 es semejante a sus niveles de 1993-1995. El cuadro 15 refleja las anteriores tendencias para países específicos: mientras que la tasa arancelaria aumentó significativamente para ALC durante 2017-2021 (de 0.23% a 0.30%), en la AEC se mantuvo relativamente inalterada (de 0.16% a 0.24%) e incluso disminuyó de forma importante para el Caribe Insular de 0.60% a 0.24%. Este desempeño es semejante al de México con un 0.11% en 2017 y 0.20% en 2021 pero contrasta con el de China -como resultado de la "guerra comercial" examinada en el capítulo 1- con un incremento de 2.67% en 2017 a 11.23% en 2021. Todos los países del Caribe Insular -con excepción de Anguila, Dominica e Islas Vírgenes Británicas - gravaron una tasa arancelaria inferior a 1% en 2021 (cuadro 15).

Cuadro 15
Estados Unidos: tasa arancelaria (con respecto a sus importaciones) (2000-2021)

	2000	2010	2017	2018	2020	2021	2000-2021	2010-2017	2018-2021
Total	1.62	1.36	1.41	1.83	2.78	2.98	1.68	1.39	2.58
América Latina y el Caribe	0.86	0.20	0.23	0.32	0.27	0.30	0.32	0.22	0.29
Gran Caribe (37 países)	0.73	0.14	0.16	0.26	0.20	0.24	0.23	0.15	0.24
Asociación de Estados del Caribe	0.73	0.14	0.16	0.26	0.20	0.24	0.23	0.15	0.24
Caribe Insular	2.49	0.15	0.60	0.33	0.29	0.24	0.41	0.26	0.34
China	3.79	3.28	2.67	4.06	9.91	11.23	4.42	3.00	8.45
TLCAN/T-MEC	0.11	0.06	0.09	0.30	0.14	0.15	0.11	0.08	0.20
Canadá	0.04	0.04	0.07	0.38	0.10	0.09	0.08	0.05	0.20
México	0.23	0.09	0.11	0.23	0.17	0.20	0.14	0.10	0.20
Unión Europea (27 países)	1.75	1.21	1.30	1.45	1.37	1.39	1.37	1.29	1.40
Vietnam	8.63	8.95	7.15	7.91	5.11	4.77	6.90	7.76	5.78
Gran Caribe									
Anguila	0.12	0.10	0.05	0.15	0.22	1.60	0.14	0.12	0.33
Antigua y Barbuda	0.34	0.05	0.23	0.09	0.61	0.06	0.15	0.10	0.18
Aruba	0.27	0.10	0.06	0.07	0.05	0.10	0.14	0.06	0.07
Bahamas	0.13	0.35	1.87	2.94	0.88	0.13	0.75	1.07	1.63
Barbados	1.23	0.05	2.51	0.10	0.05	0.18	0.30	0.38	0.09
Belice	1.40	0.04	0.04	0.02	0.04	0.18	0.19	0.03	0.05
Bermuda	0.30	0.02	0.23	0.02	0.16	0.17	0.11	0.04	0.16
Colombia	0.87	0.06	0.07	0.11	0.16	0.13	0.18	0.09	0.12
Costa Rica	1.31	0.05	0.07	0.13	0.10	0.16	0.17	0.05	0.13
Cuba	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.05
Curacao	--	--	0.06	0.13	0.41	0.17	0.13	0.13	0.17
Dominica	0.89	0.16	0.15	1.39	0.61	3.49	0.83	0.24	1.55
El Salvador	7.59	0.84	0.63	0.76	0.69	1.17	1.89	0.68	0.83
Grenada	0.03	0.06	0.02	0.03	0.01	0.01	0.03	0.03	0.02
Guadalupe	0.82	0.99	0.70	0.41	0.89	0.66	0.61	0.34	0.63
Guatemala	9.12	2.84	1.35	1.57	1.29	1.18	3.12	1.65	1.39
Guyana	0.39	0.03	0.03	0.01	0.07	0.10	0.07	0.03	0.09
Guyana Francesa	0.03	0.00	0.11	0.02	0.01	0.30	0.08	0.12	0.04
Haití	4.40	0.05	4.12	0.16	0.30	0.42	1.17	1.50	0.26
Honduras	6.23	0.65	0.46	0.56	0.45	0.76	1.18	0.45	0.56
Islas Cayman	1.43	0.62	0.11	0.09	0.13	0.05	0.10	0.08	0.07
Islas Turcas y Caicos	0.02	0.01	0.10	0.30	1.43	0.97	0.12	0.04	0.61
Islas Vírgenes Británicas	0.24	0.25	1.29	0.96	0.56	1.70	0.52	0.60	0.94
Jamaica	1.80	0.05	0.01	0.03	0.02	0.05	0.26	0.10	0.04
Martinica	0.17	0.99	0.12	0.07	0.17	0.18	0.18	0.16	0.08
Montserrat	1.16	0.50	0.89	0.33	1.27	0.50	0.61	0.53	0.65
Nicaragua	8.46	1.76	2.18	1.85	1.79	1.67	2.58	1.96	1.78
Panamá	0.26	0.06	0.09	0.14	0.06	0.12	0.20	0.14	0.12
República Dominicana	4.64	0.35	0.24	0.35	0.41	0.38	0.76	0.28	0.39
San Vicente y las Granadinas	0.08	0.10	0.38	0.34	0.39	0.17	0.16	0.25	0.29
Sint Maarten	--	--	0.09	0.01	0.03	0.04	0.04	0.06	0.02
St Kitts and Nevis	0.32	0.16	0.71	0.59	0.28	0.21	0.30	0.43	0.40
Santa Lucía	4.79	0.28	0.04	0.01	0.13	0.01	1.04	0.39	0.03
Suriname	0.02	0.05	0.07	0.10	0.03	0.25	0.03	0.03	0.09
Trinidad y Tobago	0.16	0.04	0.05	0.04	0.04	0.02	0.05	0.04	0.17
Venezuela	0.27	0.09	0.18	0.22	0.59	1.43	0.12	0.10	0.27

Fuente: elaboración propia con base en *US Census Bureau* (2021); Anexo Estadístico Digital (cuadro 3).

De estas tendencias en la tasa arancelaria se desprenden un grupo de debates y potenciales para el Caribe, al igual que para México y otros países de ALC, en el contexto de tendencias históricas vinculadas con el *off-shoring* y más recientes sobre *el re-shoring* o *near-shoring* (Dussel Peters 2021).

Desde una perspectiva agregada varios países de ALC y particularmente de la AEC, el Caribe Insular y México presentan importantes ventajas en la tasa arancelaria y la tasa de costos de transporte examinadas anteriormente. La comparación con China es significativa: en 2017 la suma de las tasas arancelaria y de costo de transporte fue de 6.74% y aumentó a 18.18%,

mientras que la suma para ALC y la AEC fue de 2.15% y 1.62% en 2017 y de 2.20% y 1.62% en 2020. El diferencial es significativo para el Caribe Insular (gráfico 9) -y aún más para las cadenas globales de valor destacadas (cuadros 18-26 del Anexo Estadístico Digital) y los principales productos importados de EU originados en la región (cuadros 27-63 del Anexo Estadístico Digital).

Gráfico 9
Estados Unidos: tasas arancelaria y de costo de transporte (con respecto a sus importaciones) (2017 y 2021)

Fuente: elaboración propia con base en Anexo Estadístico Digital (cuadro 3).

4. Conclusiones y propuestas

El análisis parte, en el primer capítulo, de significativos cambios en el patrón del comercio internacional: el estancamiento del proceso de liberalización comercial desde 2008 y significativos retrocesos en el coeficiente del comercio internacional con respecto al PIB desde entonces y particularmente en las dos principales economías, China y Estados Unidos. Estas tendencias, además de la confrontación entre EU y China y particularmente en el ámbito comercial desde 2018, y el que el Este de Asia y el Pacífico y China se hubieran convertido en la principal fuente regional y por país del comercio de bienes y servicios por primera vez desde 2020 y los profundos impactos socioeconómicos y en los flujos comerciales ante la pandemia del COVID-19; todas éstas son significativas para comprender el reciente desempeño comercial y retos en el corto y mediano plazo. La región del Caribe es una de las notables excepciones con respecto al retroceso de la participación del comercio internacional con respecto a su PIB.

El tema de los costos de transporte y sus particularidades -con notables excepciones señaladas en el capítulo 1- no han recibido la debida atención, incluso ante el reconocimiento de su

relevancia reciente ante la crisis y disrupción de cadenas de suministro y significativos incrementos en su costo. Autores como Hummels y Sánchez proponen al transporte del comercio internacional no como efecto del comercio, sino como una variable explicativa o endógena; claramente existe una fuerte interacción entre ambas. Una comprensión puntual del transporte -organización industrial y estructura de mercado, costos, desarrollo e innovación tecnológica, diferencia entre países y en cadenas globales de valor específicas, etc.- pareciera ser indispensable para establecer los flujos de comercio internacional actuales y futuros. Los esfuerzos en este sentido todavía son insuficientes, no obstante el interés, la investigación y las propuestas masivas existentes sobre el comercio internacional. El caso del Caribe Insular es particularmente significativo ante sus altas tasas marítimas de costos de transporte, las cuales reflejan una profunda problemática de desarrollo de su infraestructura y de su estructura comercial, como se analizó en el documento y más abajo.

La segunda sección presenta las principales recientes iniciativas sobre el comercio internacional y particularmente con respecto al tópico del transporte y requerida infraestructura en el Caribe. Existe un generalizado consenso en instituciones como la AEC y la CARICOM, así como en otras regionales y multilaterales, sobre la importancia de la infraestructura de transporte en la región y particularmente la marítima; existen avances significativos en la detección y diagnóstico sobre las terminales existentes en el Caribe, tanto de carga, para el turismo y con otros propósitos. Uno de los últimos esfuerzos regionales -el Plan Estratégico para la Comunidad (2015-2020) elaborado por la CARICOM en 2016- define claramente la prioridad de elaborar estrategias hacia el desarrollo de infraestructura y servicios marítimos y aéreos. Por el momento, sin embargo, no parecen haberse definido estas prioridades específicas y su implementación, también ante el embate del COVID-19.

El tercer capítulo del documento -y con base en el procesamiento de la información ofrecida por el *US Census Bureau* para 1990-2021 y un resultante amplio Anexo Estadístico Digital - se integra al conocimiento existente sobre el transporte del comercio internacional y explícitamente para las importaciones de Estados Unidos con énfasis en el Caribe durante 2000-2021.

El análisis confirma y actualiza aspectos -medidos en valor- en torno a la profunda diversificación del transporte en las importaciones estadounidenses y la importante

disminución de la participación del transporte marítimo; al medir las importaciones de EU en peso, por otro lado, más del 98% de su transporte se realiza vía el marítimo.

La contribución del análisis -además de un detallado examen de las importaciones estadounidenses desde ALC y del Caribe agregado, para sus principales productos y cadenas globales de valor (capítulo 3.1.)- reside en las características de las importaciones de EU por tipo de transporte y con énfasis en el Caribe durante 2000-2021. Llama la atención la alta tasa de costo de transporte del Caribe Insular (de 4.27% durante 2000-2021) y resultado de relativamente altas tasas de costos de transporte marítimo (4.47%) y aéreo (3.15%). Estas tasas -altas en comparación al total de las importaciones de EU, en comparación con otros países (por ejemplo asiáticos y la Unión Europea), y sin un descenso como se registra para el total de EU y de otras regiones- son incluso muy superiores para varios de los 24 países del Caribe Insular, sus principales productos y en cadenas globales de valor específicas.

El análisis del capítulo 3 también se integra en la discusión en torno a la creciente contenedorización del comercio marítimo y puntualmente de las importaciones estadounidenses: la tendencia ha sido significativa para las importaciones estadounidenses y del Caribe Insular, la cual aumentó -con respecto a las importaciones marítimas- del 32.69% en 2009 al 58.57% en 2021 y con relevantes implicaciones de política.

Las condiciones anteriores, y particularmente en el transporte marítimo, son de la mayor trascendencia para el Caribe y el Caribe Insular: durante 2000-2021, y de forma relativamente constante, el 89.30% de las importaciones de EU provenientes del Caribe Insular se realizaron vía marítima. Relativamente altas tasas de costos de transporte (marítimos y aéreos) en las importaciones de EU no permiten explotar las ventajas que Estados Unidos ofrece al Caribe vía la tasa arancelaria y particularmente *vis a vis* terceros países, por ejemplo China y Vietnam. En términos agregados, el Caribe y la región del Caribe Insular, parecieran estar en el peor de los escenarios en cuanto a las importaciones estadounidenses: una altísima concentración en el transporte marítimo -cuya tasa de costo de transporte aumenta y en comparación con la tasa aérea- y una alta tasa de costo de transporte aérea, en contraste con la tendencia de las importaciones totales de EU y de varios otros países y regiones.

Adicionalmente, y resultado de la rica información del *US Census Bureau* y presentada en el Anexo Estadístico Digital, el análisis contribuye a profundizar en las condiciones, tendencias y cambios en el transporte marítimo, aéreo y terrestre de las importaciones estadounidenses.

Destacan los importantes beneficios de Canadá y México como resultado de la baja tasa de transporte terrestre, la alta relación entre la tasa de costo marítima con respecto a la aérea (de 149.67% durante 2000-2021 para el Caribe Insular y muy superior al total de las importaciones de EU) y el altísimo valor de las importaciones aéreas sobre su peso con respecto a las marítimas: para 2018-2021 el coeficiente fue de 74.17 veces para las importaciones del Caribe Insular.

Del análisis se desprenden un grupo de propuestas.

Primero. No obstante el detalle del análisis aquí propuesto, el amplio banco de datos del Anexo Estadístico Digital posibilita y exige una aún mayor profundidad para la toma de decisiones y cruzar, por país, la información ofrecida por cadena global de valor -las aquí propuestas y otras-, principales productos importados desde Estados Unidos y sus características (tasa de costos de transporte total, marítimo, aéreo, arancelaria, etc.). Como se indica en varias ocasiones en el documento, este tipo de análisis requeriría, adicionalmente, de un diagnóstico de estudios de caso de subpartidas específicas como se adelanta en algunos casos en el capítulo 3.

Segundo. Como se desprende del segundo capítulo del análisis, existen valiosas recientes contribuciones de la AEC y de la CARICOM sobre la infraestructura marítima en la región. Además de la actualización de estos diagnósticos pareciera ser imperante pasar a una siguiente fase de realización de estos proyectos de infraestructura; por el momento se han destacado el transporte marítimo, aunque del análisis en este documento se desprende la misma urgencia para la infraestructura y el transporte aéreo, dada su alta tasa de costo de transporte hacia Estados Unidos. La efectiva realización de estos proyectos de infraestructura -*hubs* y redes de transporte marítimas y aéreas regionales y subredes nacionales- requieren de urgente financiamiento e implementación, considerando también que en la mayoría de los casos se trata de proyectos de mediano y largo plazo. Un apartado específico de estas propuestas requiere hacer frente a la examinada creciente contenedorización del comercio de Estados Unidos con el Caribe Insular.

Tercero. La urgente implementación de nueva infraestructura marítima y aérea en el Caribe no sólo depende de los esfuerzos caribeños, sino que también de sus contrapartes: Estados Unidos, Asia y China, la Unión Europea y otros. La *Federal Maritime Commission* (FMC

2015), por ejemplo, ya diagnosticaba hace casi una década serias carencias en las inversiones en infraestructura marítima en Estados Unidos y una posible crisis en el transporte del comercio internacional. Es decir, Estados Unidos, China y la Unión Europea, entre otras, bien debieran realizar esfuerzos específicos en aras de mejorar y reducir costos para el transporte de las importaciones provenientes del Caribe, tanto como una estrategia de desarrollo socioeconómico como en su negociación con navieras y sus "contratos incompletos" (Sánchez 2020).

Cuarto. La creciente "reorientalización" de la producción, inversión y comercio internacional abordada en el primer capítulo debiera tener consecuencias significativas para el Caribe. Lo anterior no sólo en aras de una mayor diversificación comercial y de la infraestructura requerida, sino que particularmente en términos estratégicos y de largo plazo. La Iniciativa de la Franja y la Ruta por parte de China desde 2013 hace énfasis en los proyectos de infraestructura (portuaria, aérea, terrestre, etc.) y el Banco de Infraestructura e Inversión Asiático (AIIB) ofrece financiamiento explícitamente para este tipo de proyectos nacionales y/o regionales. Bien pudiera derivarse de esta prioridad del Caribe un proyecto o un grupo de proyectos de infraestructura marítima y aérea en el ámbito de la BRI y el AIIB, y sin comprometer la relación con otros socios comerciales como Estados Unidos y la Unión Europea. En América Latina y el Caribe países como México en la actualidad realizan proyectos de infraestructura con empresas mexicanas, chinas, europeas y estadounidenses (por ejemplo el mayor proyecto de infraestructura durante la administración actual, el Tren Maya).

Bibliografía

AEC (Asociación de Estados del Caribe). 2021/a. http://www.acs-aec.org/index.php?q=trade. Consultado en diciembre de 2021.

AEC. 2021/b. *Maps of Maritime Routes of the Greater Caribbean.* Trinidad y Tobago: AEC.

Alleyne, Dillon, McLean, Sheldon, Hendrickson, Michael, Tokuda, Hidenobu, Pantin, Machel, Skerrette, Nyasha y Victor, Keron. 2021. *Economic Survey of the Caribbean 2020.* Trinidad y Tobago: CEPAL.

Artecona, Raquel y Perrotti, Daniel. 2021. Latin America and the Caribbean Exports to the United States: Analysis of the Competition with China and other Regions at the Product Level, 2002-2018.

Arrighi, Giovanni. 2007. *Adam Smith in Beijing. Line Ages of the Twenty-First Century.* Verso: Londres.

Banco Mundial. 2021. *World Development Indicators.* Washington D.C.: Banco Mundial.

Barbero, José A. 2007. "Freight Logistics in Latin America and the Caribbean: An Agenda to Improve Performance". IDB Technical Notes 103, pp. 1-68.
Barletta, Eliana P. y Sánchez, Ricardo J. 2021. "Informe portuario 2020: el impacto de la pandemia del COVID-19 en el comercio marítimo, transbordo y *throughput* de los puertos de contenedores de América Latina y el Caribe. *Boletín FAL* 386(2), pp. 1-23.
BEAA (Bureau of Economics and Agreement Analysis). 1997. *Economic Analysis of China Ocean Shipping Co. 1994-1997*. BEAA: Washington, D.C.
Bown, Chad P. 2021/a. *21-2 The US-China Trade War and Phase One Agreement*. Washington, D.C.: PIIE.
Bown, Chad P. 2021/b. *US-China phase one tracker: China´s purchases of US goods.* Washington, D.C.: PIIE.
CARICOM (Comunidad del Caribe). 2016. *Strategic Plan for the Caribbean Community 2015-2019. Repositioning CARICOM.* Guyana: CARICOM.
CDCC (Comité de Desarrollo y Cooperación del Caribe). 2021. "Advancing the Decade of Action for Sustainable Development in the Caribbean". *Focus* 2 (abril-junio), pp. 1-16.
Cechimex (Centro de Estudios China-México). 2021. *Estadísticas.* Cechimex: México. En: http://www.economia.unam.mx/cechimex/index.php/es/estadisticas (consultado en diciembre).
CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). 2018. "Crecientes tensiones en la globalización". En, CEPAL. *La ineficiencia de la desigualdad.* CEPAL: Santiago de Chile, PP. 37-72.
CEPAL. 2020. "Medidas de recuperación del sector turístico en América Latina y el Caribe: una oportunidad para promover la sostenibilidad y resiliencia". *Informes COVID-19* (CEPAL), pp. 1-11.
CEPAL. 2021/a. *Perspectivas del comercio internacional de América Latina y el Caribe: en busca de una recuperación resiliente y sostenible*. CEPAL: Santiago de Chile.
CEPAL. 2021/b. *La paradoja de la recuperación en América Latina y el Caribe. Crecimiento con persistentes problemas estructurales: desigualdad, pobreza, poca inversión y baja productividad.* CEPAL: Santiago de Chile.
Clark, Ximena, Dollar, David y Micco, Alejandro. 2004. "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade". *NBER Working Paper Series* 10353, pp. 1-48.
Dussel Peters, Enrique. 2000. Polarizing Mexico. The Impact of Liberalization Strategy. Lynne and Rienner: Boulder.
Dussel Peters, Enrique. 2008. "Los costos de transporte en las exportaciones mexicanas". *INT Working Papers* 13, pp. 1-49.
Dussel Peters, Enrique. 2015/a. "The Omnipresent Role of China´s Public Sector in its Relationship with Latin America and the Caribbean". En, Dussel Peters, Enrique y Armony, Ariel C. (coord.). *Beyond Raw Materials. Who are the Actors in the Latin America and Caribbean-China Relationship?* Red ALC-China, Friedrich Ebert Stiftung y Universidad de Pittsburgh: México, pp. 50-72.
Dussel Peters, Enrique. 2015/b. "Política industrial, ¿sí o no? ¿es esa la cuestión para México en 2015? Enseñanzas del caso de China". *Boletín Informativo Techint* 347, pp. 45-60.
Dussel Peters, Enrique. 2018. *Cadenas globales de valor. Metodología, teoría y debates*. UNAM, Facultad de Economía, Cechimex: México.
Dussel Peters, Enrique. 2019. *China´s Recent Engagement in Latin America and the Caribbean: Current Conditions and Challenges.* The Carter Center: Atlanta.

Dussel Peters, Enrique. 2021. *Oportunidades comerciales para México en el contexto de las tensiones entre Estados Unidos y China a partir de 2017.* México: TenarisTamsa.
Ernst, Dieter. 2015. *Global Production Networks. The Case of China*. UNAM, Facultad de Economía, Cechimex: México.
FAL-Bulletin (Facilitation of Trade and Transport in Latin America and the Caribbean). 1997. "Maritime Transport in the Caribbean". *FAL Bulletin* 136, pp. 1-8.
FMC (Federal Maritime Commission). 2015. U.S. *Container Port Congestion & Related International Supply Chain Issues: Causes, Consequences & Challenges*. FMC: Washington, D.C.
Frank, André Gunder. 1998. *Reorient: Global Economy in the Asian Age.* University of California Press: Berkeley.
Gerald, Rossano V. 2014. "NAFTA -Transportation Challenges: Case Study US-Mexico". *Journal of International Business and Economics* 2(1), pp. 1-9.
Giordano, Paolo (coord.). 2021. *Monitor del Comercio Exterior 2021. El día después. La recuperación comercial de América Latina y el Caribe tras la pandemia*. Banco Inter-Americano de Desarrollo: Washington, D.C.
Gómez Paz, Alejandra y Sánchez, Ricardo J. 2021. *Conexiones de carga marítima entre Asia Pacífico y América Latina. Análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones.* Santiago de Chile: CEPAL.
González Moncada, Verónica. 2021. *Impact of COVID-19 on transports and logistics connectivity in the Caribbean.* Santiago de Chile: CEPAL.
Harding, Alan y Hoffmann, Jan. 2003. Comercio entre los países del CARICOM y el MCCA. El papel del transporte marítimo y los puertos. Santiago de Chile: CEPAL.
Hendrickson, Michael y Skerrette, Nyasha. 2019. "Industrial upgrading and diversification to address competitiveness challenges in the Caribbean. The case of tourism". *Studies and Perspectives* (ECLAC Subregional Headquarters for the Caribbean) 85, pp. 1-85.
Hoffmann, Jan. 2014. "Lines shipping connectivity and transport costs in SIDS". *Addressing the Transport and Trade Logistic Challenges of the Small Island Developing States (SIDS): Samoa Conference and Beyond.* UNCTAD: Ginebra.
Hummels, David. 2007. "Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization". *Journal of Economic Perspectives* 21(3), pp. 131-154.
Hummels, David. 2009. *Globalization and Freight Transport Costs in Maritime Shipping and Aviation.* International Transport Forum 2009, OECD/ITF: París.
Hummels, David. 2010. Transportation Costs and Adjustment to Trade. Mimeo.
Hummels, David L. y Schaur, Georg. 2010. "Hedging price volatility using fast transport". *Journal of International Economics* 82, pp. 15-25.
Irwin, Douglas. 2019. "Does Trade Reform Promote Economic Growth? A Review of Recent Evidence". *PIIE Working Paper* 19-9, mayo, pp. 1-28.
Jaimurzina, Azhar. 2018. "Facilitación del transporte: la experiencia del diálogo binacional entre la República de Haití y la República Dominicana". *Boletín FAL* 363(3), pp. 1-12.
Jaimurzina, Azhar, Carranza, Julia, Ospina, Marco y Meza Rodríguez, Verónika. 2015. "Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible". *Boletín FAL* 341(5), pp. 1-8.
Naughton, Barry. 2021. *The Rise of China´s Industrial Policy 1978 to 2020.* UNAM/Cechimex: México.
Oropeza García, Arturo (coord.). 2020. *China-Estados Unidos, ¿la guerra sigilosa?* Instituto de Investigaciones Jurídicas/UNAM e IDIC: México.

Pérez, Gabriel y Sánchez, Ricardo. 2018/a. “Logística para la producción, la distribución y el comercio”. *Boletín FAL* 339(1), pp. 1-15.
Pérez, Gabriel y Sánchez, Ricardo. 2018/b. “La revolución industrial 4.0 y el advenimiento de una logística 4.0”. *Boletín FAL* 375(7), pp. 1-16.
Phillips, Willard. 2017. “Coastal Transportation. Infrastructure in the Caribbean – An Economic Context”. *UNCTAD National Workshop Saint Lucia,* mayo 24-26.
Piore, Michael J. y Sabel, Charles F. 1984. *The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity.* Basic Books: Nueva York.
Rodrik, Dani. 2021. A Primer on Trade and Inequality. Mimeo.
Ros, Jaime. 2015. *¿Cómo salir de la trampa del lento crecimiento y alta desigualdad?El* Colegio de México y UNAM: México.
Sabonge, Rodolfo y Sánchez, Ricardo. 2014. “Los 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro”. *Boletín FAL* 334(6), pp. 1-10.
Sánchez, Ricardo J. 2018. *La formación de precios en el transporte marítimo de contenedores de exportación y el rol de las expectativas.* Pontificia Universidad Católica de Argentina: Buenos Aires.
Sánchez, Ricardo J. 2020. “La repercusión de los “contratos incompletos” sobre las concesiones de infraestructura de larga duración”. *Boletín FAL* 378(2), pp. 1-19.
Sánchez, Ricardo J., y Barleta, Eliana. 2018. “Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores por el nuevo comportamiento de la contenedorización”. *Boletín FAL* 366(6), pp.1-9.
Sánchez, Ricardo J., y Barleta, Eliana. 2020. “América Latina y el Caribe: la industria de terminales portuarias y los indicadores de actividad del año 2019”. *Boletín FAL* 380(4), pp. 1-16).
Sánchez, Ricardo J., Hoffmann, Jan, Micco, Alejandro, Pizzolitto, Georgina V, Sgut, Martín y Wilmsmeier, Gordon. 2003. “Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs”. *Maritime Economics & Logistics* 5, pp. 199-218.
Sánchez, Ricardo J., Perrotti, Daniel E. y Gómez Paz Fort, Alejandra. 2020. “Desafíos portuarios que se mantienen: el aumento del tamaño de los buques portacontenedores”. *Boletín FAL* 379(3), pp. 1-16.
Sánchez, Ricardo J. y Weikert, Fabio. 2020. “Logística internacional postpandemia. Análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores”. *Comercio Internacional* 162, pp. 1-86.
Sánchez, Ricardo J. y Wilmsmeier, Gordon. 2005. *Bridging infrastructural gaps in Central America: prospects and potential for maritime transport.* Santiago de Chile: CEPAL.
Sánchez Di Domenico, Silvana y Sánchez, Ricardo J. 2021. *Análisis de los determinantes de la contenedorización en países seleccionados de América Latina, Asia, Europa y África.* Santiago de Chile: CEPAL.
Sánchez, Silvana. 2010. “Treinta años de aportes de la CEPAL a la institucionalidad de la infraestructura de transporte de América Latina y el Caribe”. *Boletín FAL* 292(12), pp. 1-7.
Sánchez, Ricardo J. y Wilsmeier, Gordon. 2009. “Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries”. *Recursos naturales e infraestructura* 140, pp. 1-58.
Shu, Pian y Steinwender, Claudia. 2018. “The Impact of Trade Liberalization on Firm Productivity and Innovation”. *NBER Working Paper Series* 24715, pp. 1-29.
Tai, Katherine. 2021. *A Conversation with Ambassador Katherine Tai, U.S. Trade Representative*, octubre 4. CSIS: Washington, D.C.

T21. 2021. “Flete marítimo Asia-México, al alza; prevén mayor dificultad para embarcar en China”. *T21*, agosto 10.
The Economist. 2021. “A perfect storm for container shipping”. *The Economist*, septiembre 18.
UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2021. *Review of Maritime Transport 2021*. UNCTAD: Ginebra.