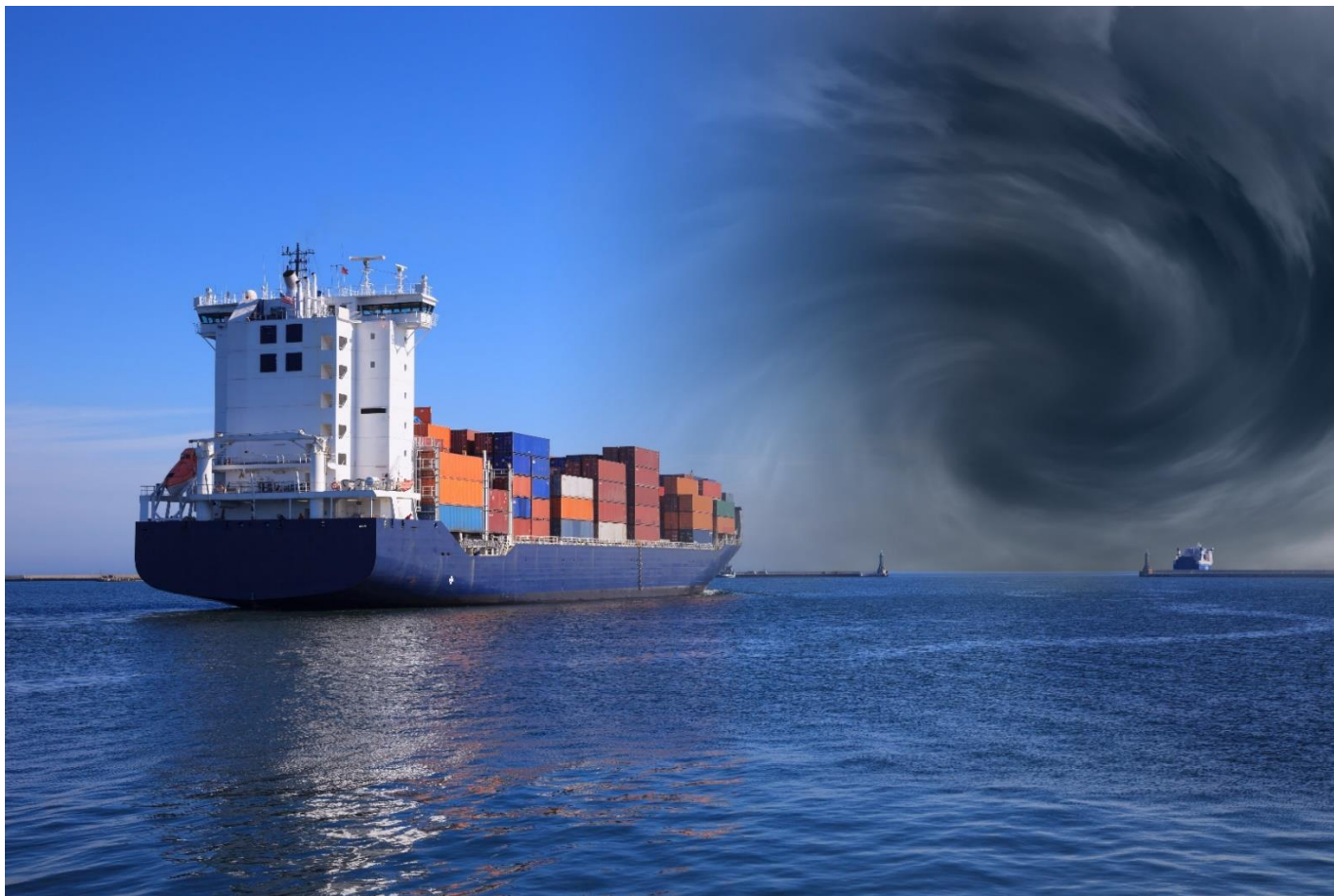




NACIONES UNIDAS

CEPAL

La calma antes de la tormenta: comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020



Crédito fotográfico: Nightman1965, AdobeStock.

*Ricardo J. Sánchez & Eliana P. Barleta
USI/DCII/CEPAL
10 de junio, 2020*

El movimiento de carga en contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe se mantuvo estático, con un incremento de 0,04% durante 2019 en comparación con los mismos puertos del año anterior. El análisis incluye el comportamiento de una muestra de 36 países y 125 puertos y zonas portuarias de la región.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

El volumen total de la actividad en 2019 superó los 54,2 millones de TEU¹, lo que representa un 6,5% del movimiento total de contenedores (*throughput*) mundial, demostrando una ligera disminución en la variación con relación al año anterior (cuando alcanzó el 7,1% del *throughput* global). Los diez países con mayor contribución al total del volumen de carga operado representaron el 81,0% del movimiento regional. Estos son (ordenados de mayor a menor según la cantidad de TEU movilizados): Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, República Dominicana, Argentina y Jamaica, como se puede observar en el cuadro a continuación:

Cuadro 1: Top 10 throughput de países de la región en 2019 (en TEU)

Rank	País	Throughput 2019 (TEU)
1	Brasil	10.396.182
2	Panamá	7.347.000
3	México	7.100.644
4	Chile	4.496.578
5	Colombia	4.402.574
6	Perú	2.678.258
7	Ecuador	2.127.042
8	República Dominicana	1.894.225
9	Argentina	1.771.628
10	Jamaica	1.647.609

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

Con relación a los puertos, la posición de los 20 primeros en movimiento puede ser observada en el cuadro a continuación:

Cuadro 2: Top 20 throughput de puertos de la región en 2019 (en TEU)

Rank	País	Puerto	Throughput 2019 (TEU)
1	Panamá	Colón/Cristóbal/Manzanillo (Caribe)	4.379.477
2	Brasil	Santos	3.904.566
3	México	Manzanillo	3.069.072
4	Colombia	Bahía de Cartagena (todas las terminales)	2.933.808
5	Panamá	Balboa/Rodman (Pacífico)	2.898.977
6	Perú	El Callao (incluye DPW y APM)	2.313.907
7	Ecuador	Guayaquil	1.943.197

¹ Acrónimo del término en inglés *twenty-foot equivalent unit*, que en español significa 'unidad equivalente a veinte pies'. Se refiere a una medición estándar, de una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferida fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

8	Chile	San Antonio	1.709.642
9	Jamaica	Kingston	1.647.609
11	Argentina	Buenos Aires	1.485.328
10	Puerto Rico	San Juan	1.404.602
12	Bahamas	Freeport	1.396.568
13	México	Lázaro Cárdenas	1.318.732
14	República Dominicana	Caucedo	1.263.991
15	Brasil	Itajaí (terminales públicas y privadas, incluye Navegantes/Portonave)	1.233.262
16	Costa Rica	Limón-Moin	1.232.308
17	México	Veracruz	1.144.156
18	Colombia	Buenaventura (todas las terminales)	1.121.267
19	Chile	Valparaíso	898.715
20	México	Altamira	877.396

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

Nótese que las mayores unidades en movimiento de contenedores, reflejadas en el cuadro 2, corresponden a puertos en los que hay más de una unidad comercial y operativa. Si se toman aquellos que corresponden a un único operador, entonces los cinco mayores operadores del 2019 de toda la región, en orden, han sido: el puerto de Cartagena, Colombia, MIT, Panamá, SSA (Manzanillo), México, Balboa, Panamá y Kingston, Jamaica:

Cuadro 3: Top 5 operadores terminales (de una unidad comercial y operativa) de la región en 2019 (en millones de TEU)

Rank	País	Unidad Terminal	Throughput 2019 (en millones de TEU)
1	Colombia	GPC	2.9
2	Panamá	MIT	2.5
3	México	SSA Manzanillo	2.3
4	Panamá	Balboa	1.9
5	Jamaica	Kingston	1.6

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria. Nota: Las dos unidades terminales de mayor volumen operacional de contenedores en Santos (Brasil), BTP y Santos Brasil, por las estimaciones recibidas, deberían quedar en la posición subsecuente a Kingston Jamaica.

También se incluye un análisis de la importancia relativa del transbordo² de contenedores sobre el *throughput* total de los puertos. En los primeros 10 puertos, el total de transbordo representa casi el 28% del total de *throughput* de los 36 países y los 125 puertos considerados. La incidencia del transbordo sobre el *throughput* total de los Top 10 puertos en transbordo puede ser observado a continuación:

² Transbordo es la operación de traslado de carga de un buque a otro con destino al extranjero que se hace en un tercer puerto.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Cuadro 4: Top 20 transbordo de puertos de la región en 2019 (en TEU) y su % sobre el throughput total del puerto

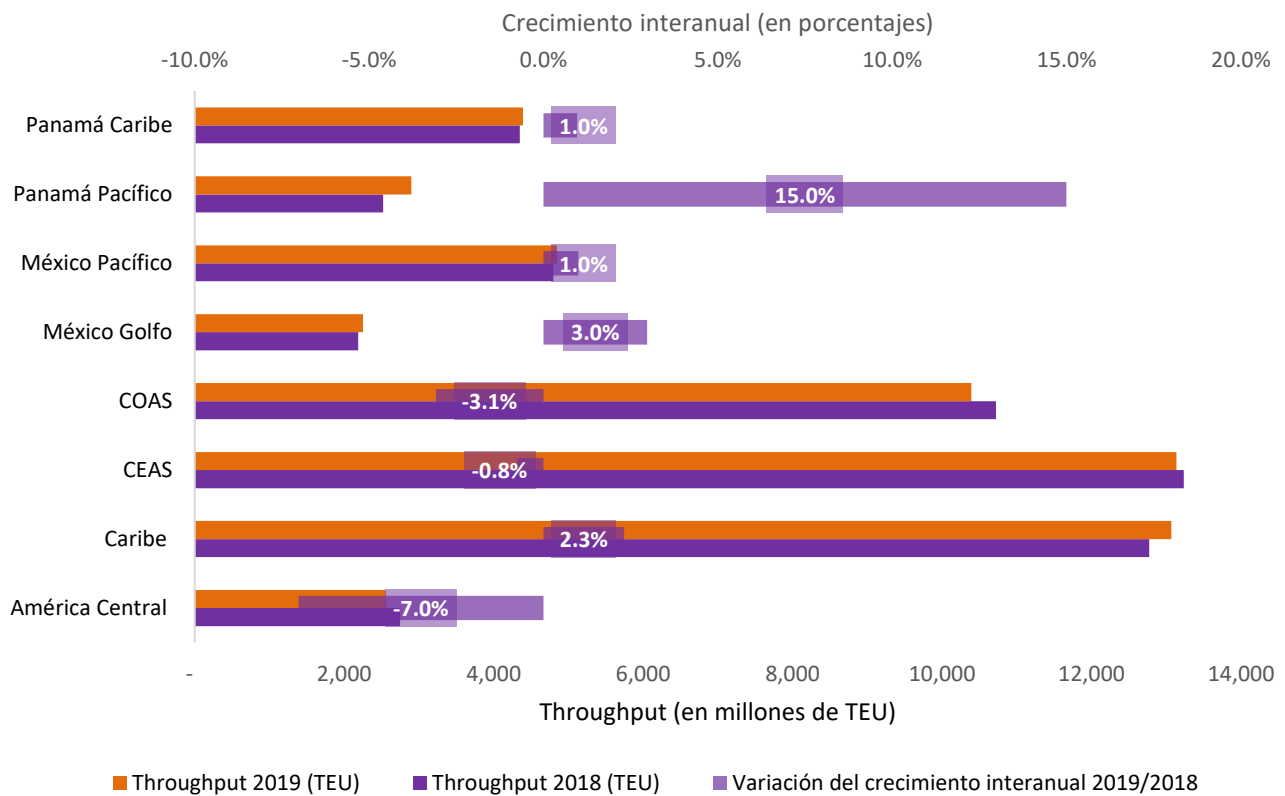
Rank	País	Puerto	Throughput (TEU) 2019	Transbordo (TEU) 2019	Representatividad (%) del transbordo sobre el throughput total del puerto o zona portuaria 2019
1	Panamá	Colón/Cristóbal/Manzanillo (Caribe)	4.379.477	3.804.511	86,9%
2	Panamá	Balboa/Rodman (Pacífico)	2.898.977	2.600.683	89,7%
3	Colombia	Bahía de Cartagena (todas las terminales)	2.933.808	2.118.642	72,2%
4	Bahamas	Freeport	1.396.568	1.354.671	97,0%
5	Jamaica	Kingston	1.647.609	1.319.760	80,1%
6	México	Manzanillo	3.069.072	1.103.098	35,9%
7	Brasil	Santos	3.904.566	1.093.440	28,0%
8	República Dominicana	Caucedo	1.263.991	581.795	46,0%
9	Brasil	Zona Portuaria Manaus	578.779	512.400	88,5%
10	Brasil	Suape	476.353	499.800	104,9%
11	Perú	El Callao (incluye DPW y APM)	2.313.907	477.180	20,6%
12	México	Lázaro Cárdenas	1.318.732	397.188	30,1%
13	Colombia	Buenaventura (todas las terminales)	1.121.267	370.640	33,1%
14	Uruguay	Montevideo	747.100	305.200	40,9%
15	Brasil	Pecém	406.132	244.528	60,2%
16	Brasil	São Francisco do Sul (Itapoá)	735.139	228.520	31,1%
17	Brasil	Rio Grande	782.338	223.366	28,6%
18	Brasil	Itajaí (incluye Navegantes, Portonave)	1.233.262	205.320	16,6%
19	Brasil	Itaguaí/Sepeitiba	253.987	135.720	53,4%
20	Argentina	Buenos Aires	1.485.328	118.602	8,0%

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria. Nota: En el caso de Brasil, los datos del transbordo son estimados.

En 2019, la Costa Este de América del Sur (CEAS) registró una disminución de la actividad de los puertos y zonas portuarias de -0,8%, medida por el volumen operado. La Costa Oeste de América del Sur (COAS) también presentó una caída en sus operaciones de -3,1% en 2019. El Caribe (incluida la costa caribeña de Colombia), marcó un crecimiento de 2,3% en el movimiento total de contenedores (sin incluir Venezuela), mientras que América Central tuvo una caída de -7,0%. La zona México Golfo creció 3,0% en comparación con 2018, y México Pacífico 1,0%. En Panamá, en tanto, presentó un crecimiento

en su costa pacífica de 15,0%, mientras que su costa caribeña registró un aumento de 1,0%. A continuación, las regiones mencionadas con el throughput de los años 2018 y 2019 y el crecimiento interanual de cada región:

Gráfico 1: Crecimiento interanual por región, comparativo entre 2019/2018



Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria.

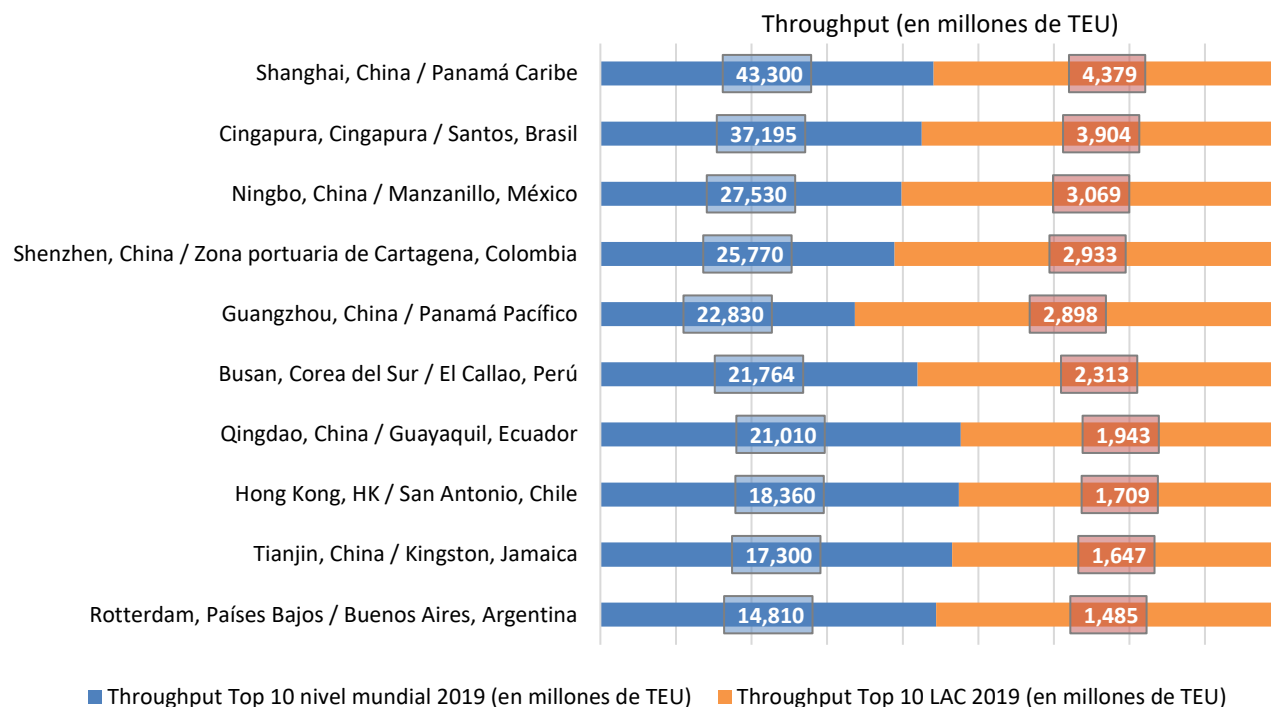
De modo comparativo, en el gráfico a continuación se puede observar los Top 10 puertos de contenedores a nivel mundial versus los Top 10 de América Latina y el Caribe durante el año de 2019:



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Gráfico 2: Top 10 *throughput* portuario a nivel mundial versus Top 10 portuario de ALC en 2019 (en millones de TEU)



Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, para América Latina y el Caribe, datos recolectados con las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria; para el mundo, Dynaliners.

Si bien durante 2019 los puertos mantuvieron sus tasas de movimiento estables con relación a 2018. Los impactos de la pandemia del COVID-19 en el desempeño portuario de 2020 hacen que todos los pronósticos de estabilidad y crecimientos futuros deban ser revisados. En los últimos meses, el mundo ha sido y sigue siendo testigo de un cambio drástico en la vida cotidiana, que también ha causado un gran impacto en los negocios, el comercio y la navegación. El estallido de una pandemia cambió todas las expectativas económicas y comerciales para 2020. De una previsión de crecimiento de 3,6% del comercio de contenedores en todo el mundo en el último trimestre de 2019, al 2,5% en enero de 2020, pasando a -4,9% en abril, para bajar aún más en mayo en que nuevas proyecciones reducían las expectativas a -9,0%. La última publicada corresponde a junio, con una caída de -8,6%. La cifra se explica en parte, además de la pandemia, por la caída de la actividad económica, el continuo aumento de las cancelaciones de servicios y las restricciones laborales.

Cuadro 5: Estimaciones del crecimiento interanual del comercio vía contenedores a nivel mundial

4Q 2019	Enero 2020	Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020	Julio 2020
3,60%	2,50%	-4,90%	-9,00%	-8,60%	-7,20%

Fuente: Clarksons, Container Intelligence Monthly, múltiples ediciones.

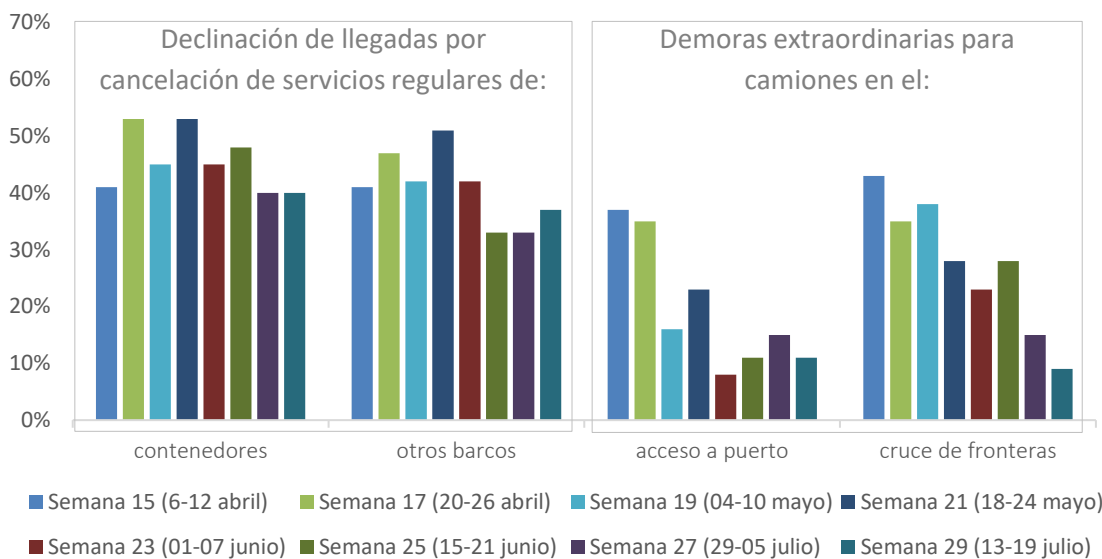


NACIONES UNIDAS

CEPAL

En el gráfico a continuación, se presenta un resumen de los impactos alrededor del mundo, entre las semanas 15 (06-12 de abril) a 29 (13-19 de julio). Los resultados presentados son recogidos del Barómetro de Impacto Económico del Puerto COVID-19 de IAPH-WPSP y PortEconomics.

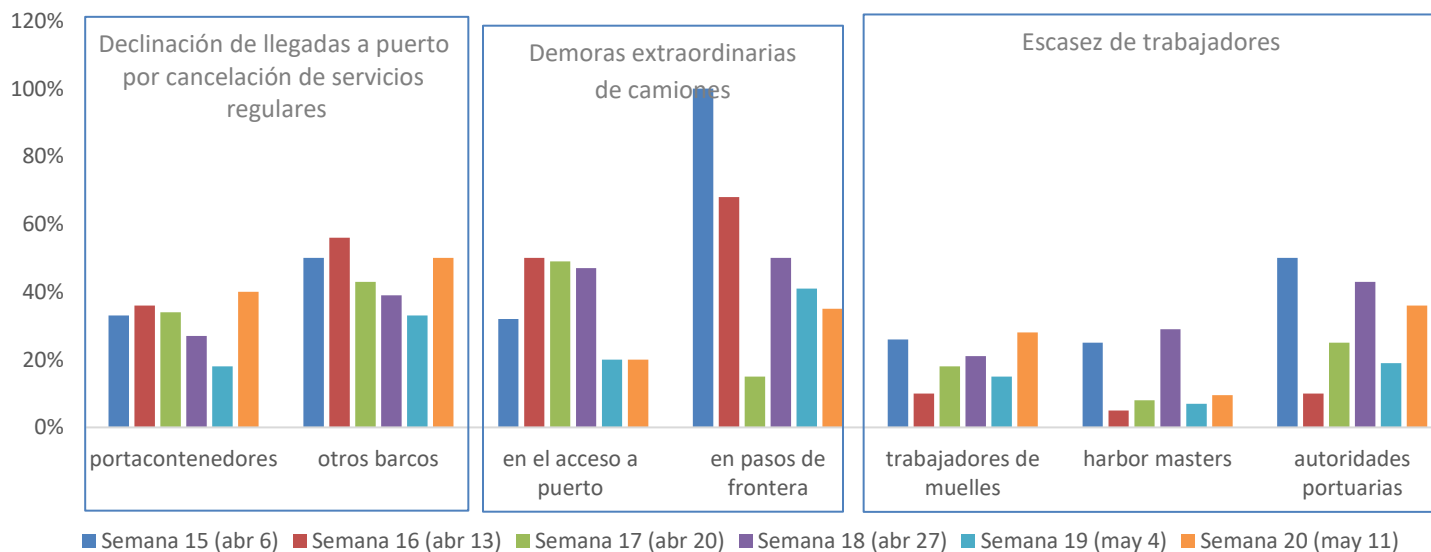
Gráfico 3: Mundo: impactos operativos y comerciales en puertos, atribuidos a COVID 19, para cada semana iniciada el día indicado abajo



Fuente: elaborado a partir de datos de IAPH-WPSP / PortEconomics, 2020.

A continuación, los efectos en América Latina:

Gráfico 4: América Latina: impactos operativos y comerciales en puertos, atribuidos a COVID 19, para cada semana iniciada el día indicado abajo



Fuente: elaborado a partir de datos de IAPH-WPSP / PortEconomics, 2020.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Varios países han venido aplicando medidas restrictivas en puertos y muelles con el fin de frenar la propagación de COVID-19. En un principio, algunos puertos asiáticos adoptaron medidas dirigidas a las operaciones de transporte marítimo con la ciudad de Wuhan. Sin embargo, tras la rápida escalada de la pandemia, las restricciones se han ido ampliando gradualmente en cuanto a su cobertura y alcance geográficos. En la actualidad, suelen incluir inspecciones más rigurosas y una articulación más estrecha de las organizaciones portuarias y marítimas con las autoridades sanitarias nacionales, con procedimientos específicos de control y cuarentena para los buques cuyos anteriores puertos de escala se encuentran en países que registran el mayor número de casos de COVID-19. Las operaciones no esenciales han sido limitadas y, en la mayoría de los países, se han adoptado medidas severas respecto de los buques de crucero, a algunos de los cuales se les ha negado el atraque en los puertos y han quedado parados en el mar.

A lo que se refiere al movimiento portuario, durante el periodo de enero a mayo de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019, Santos, la mayor zona portuaria de Brasil, aumentó en 10,6% su total del *throughput*, mientras que el total de Brasil aumentó su movimiento portuario vía contenedores en 4,2% durante el mismo periodo. Aún en el CEAS, Rosario y Zárate, en Argentina, también presentaron resultados positivos durante enero a mayo de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019, con un aumento de 10,5% y 3,2%, respectivamente, en su movimiento portuario. Sin embargo, Buenos Aires presentó una ligera caída en su movimiento durante enero a mayo de 2020 en comparación con enero a mayo de 2019, bajando un -1,5% en su movimiento portuario. Montevideo, en Uruguay, se mantuvo estable, con un incremento de 0,1% durante enero a mayo de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019. En total de los puertos mencionados en CEAS, incluyendo el total de Brasil, en CEAS hubo un incremento de 3,7% en su movimiento portuario durante enero a mayo 2020 en comparación con enero a mayo 2019.

Durante el periodo de enero a junio de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019, Panamá Caribe y Panamá Pacífico también presentaron alzas en su actividad, de 12,7% y 16,1%, respectivamente. Sin embargo, en un total de una muestra de 26 puertos en América Central, Caribe, COAS y México, en su promedio fueron presentadas bajas en su productividad. COAS presentó los resultados más bajos, con una caída de -15,0% en su productividad durante el periodo de enero a junio de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019. México Golfo y México Pacífico presentaron una caída semejante, de -14,1% y -14,0% respectivamente, durante enero a junio de 2020 en comparación con enero a junio 2019. El promedio de la caída de los puertos seleccionados de América Central fue de -7,0% durante el periodo de enero a junio de 2020 en comparación con el mismo periodo en 2019. Finalmente, los puertos seleccionados del Caribe presentaron una caída promedio de -4,8% durante enero a junio de 2020 en comparación con enero a junio de 2019.

En el cuadro 6 a continuación se puede observar la comparación del rendimiento portuario de cada puerto seleccionado de América Latina y el Caribe entre enero a junio en 2020 y 2019, su participación de actividad a nivel país y a nivel regional, en porcentajes:

Cuadro 6: *Throughput* de puertos seleccionados de la región de América latina y el Caribe, comparación entre los periodos de enero a junio en 2020 y 2019

	Puerto, país	Participación de actividad portuaria de cada país (%)	Participación de actividad en el total regional en 2019 (%)	<i>Throughput</i> enero-junio 2019	<i>Throughput</i> enero-junio 2020	Variación 2020/2019
Caídas mayores (promedio -15,1%)	Buenaventura, Colombia	25,5%	2,1%	1.529.585	946.782	-38,1%
	Talcahuano, Chile	8,2%	0,7%	215.293	145.565	-32,4%
	Puerto Arlen Siu, Nicaragua	4,3%	0,0%	4.566	3.107	-32,0%
	Valparaíso, Chile	20,0%	1,7%	484.857	356.482	-26,5%
	Caucedo, República Dominicana	66,7%	2,3%	n/a	n/a	-22,0%
	Puerto San Lorenzo, Honduras	4,0%	0,1%	19.268	15.158	-21,3%
	Lázaro Cárdenas, México	18,6%	2,4%	662.060	523.589	-20,9%
	Barranquilla, Colombia	3,3%	0,3%	77.981	62.299	-20,1%
	Puerto Cortes, Honduras	82,0%	1,2%	342.754	287.384	-16,2%
	Altamira+Tampico, México	12,5%	1,6%	449.076	381.042	-15,1%
	Iquique, Chile	6,1%	0,5%	125.374	106.606	-15,0%
	Veracruz, México	16,1%	2,1%	568.906	494.202	-13,1%
	San Antonio, Chile	38,0%	3,2%	919.862	814.374	-11,5%
	Callao, Perú	86,4%	4,3%	2.279.232	2.078.686	-8,8%
	Puerto Acajutla, El Salvador	100,0%	0,5%	125.190	114.279	-8,7%
	Complejo portuario Limón Moín (incluye APM), Costa Rica	79,4%	2,3%	660.422	610.848	-7,5%
	Manzanillo, México	43,2%	5,7%	1.512.284	1.404.215	-7,1%
	Point Lisas, TT	39,3%	0,3%	24.790	23.339	-5,9%
Puerto Barrios, Guatemala	30,0%	0,8%	238.199	225.443	-5,4%	



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Caídas moderadas (promedio -2,5%)	Puerto Santo Tomas de Castilla, Guatemala	37,2%	1,0%	287.060	274.940	-4,2%
	Puerto Caldera, Costa Rica	20,6%	0,6%	143.581	138.179	-3,8%
	Kingston, Jamaica	100,0%	3,0%	858.290	847.644	-1,2%
	Guayaquil, Ecuador	91,4%	3,6%	415.733	411.495	-1,0%
Alzas de actividad (promedio 11,0%)	Puerto Corinto, Nicaragua	95,8%	0,3%	78.495	83.065	5,8%
	Puerto Castilla, Honduras	14,0%	0,2%	61.780	65.435	5,9%
	Cartagena, Colombia	66,6%	5,4%	1.258.279	1.374.192	9,2%
	Colón/Cristóbal/Manzanillo (Caribe), Panamá	59,6%	8,1%	1.929.342	2.175.035	12,7%
	Balboa/Rodman (Pacífico), Panamá	39,5%	5,4%	1.348.267	1.565.497	16,1%
	Santa Marta, Colombia	2,6%	0,2%	96.113	127.337	32,5%

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con datos de las Autoridades Portuarias pertinentes y/u operadores de cada terminal, puerto o zona portuaria. Nota: Estos países (con todas sus terminales y puertos) representan el 80% del total de la producción de ALC.



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Los puertos asiáticos de gran movimiento de contenedores, en su mayoría presentaron una significativa baja durante el periodo de enero a junio de 2020 comparado a lo mismo periodo en 2019. Shanghai, el puerto de mayor movimiento de contenedores a nivel mundial presentó una caída de -6,9% durante el primer semestre comparado a lo mismo periodo en 2019. Dalian, en China, demostró la mayor caída en China, alcanzando el -31,7% en su throughput. En Europa, Rotterdam, Países Bajos, uno de los principales puertos europeos en movimiento de contenedores, presentó una caída de -7,0% durante el primer semestre de 2020 comparado a lo mismo periodo en 2019. En Estados Unidos, Oakland y Long Beach, dos grandes puertos de la costa oeste, presentaron caídas en su movimiento durante enero a junio de 2020 comparado a lo mismo periodo en 2019, el -9,6% y el 6,9%, respectivamente.

Cuadro 7:

Puertos seleccionados a nivel mundial: Throughput de enero a junio de 2019 y 2020; variación de lo mismo periodo (En porcentajes)

	Puerto, País	Throughput enero-junio 2019 (en TEU)	Throughput enero-junio 2020 (en TEU)	Variación enero-junio 2020/2019 (%)
Asia	Dalian, China	4.360.000	2.980.000	-31,7
	Nagoya, Japón	1.332.500	1.130.000	-15,2
	Shenzhen, China	12.410.000	11.070.000	-10,8
	Shanghai, China	21.540.000	20.060.000	-6,9
	Ningbo, China	13.910.000	13.250.000	-4,7
	Xiamen, China	5.550.000	5.300.000	-4,5
	Guangzhou, China	10.940.000	10.760.000	-1,6
	Singapur, Singapur	18.038.400	17.840.000	-1,1
	Qingdao, China	10.300.000	10.340.000	0,4
	Tianjin, China	8.328.500	8.570.000	2,9
Europa	Marseille, Francia	736.100	611.000	-17
	Rotterdam, Países Bajos	7.526.900	7.000.000	-7
	Amberes, Bélgica	5.816.700	5.840.000	0,4
Norte-américa	Oakland, Estados Unidos	1.255.000	1.135.100	-9,6
	Long Beach, Estados Unidos	3.687.500	3.433.000	-6,9

Fuente: Ricardo J. Sánchez & Eliana Barleta, con base en Dynaliners Tardes Review 2020, múltiples ediciones.

El funcionamiento de los puertos es de vital importancia para hacer frente a la crisis del COVID-19. Los puertos garantizan que los suministros médicos, los alimentos, el combustible y las materias primas del mundo, así como los productos manufacturados y los componentes vitales para la preservación del empleo, sigan llegando a sus destinos previstos. Por lo tanto, las operaciones portuarias, la gobernanza portuaria y la comunicación, son claves para el buen funcionamiento de los puertos, así como de su personal. En el mismo sentido, es preciso mencionar que las tripulaciones de embarcaciones nacionales y extranjeras, personal de navieras, agentes marítimos, armadores, pilotos prácticos, capitanes, motoristas, inspectores, oficiales y talento humano de las diferentes instalaciones portuarias, constituyen un grupo de trabajadores que desde el inicio de la pandemia ha trabajado sin descanso, permitiendo que los países cuenten con los suministros, alimentos, recursos y materia prima necesaria durante la fase del aislamiento.