

BOLETÍN MARÍTIMO & LOGÍSTICO



Crédito fotográfico: M. Perfectti, ADOBE Stock.

TRADE & THROUGHPUT 2019: ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE SU DESEMPEÑO EN AMÉRICA LATINA

*Ricardo J. Sánchez
Eliana P. Barleta
ricardo.sanchez@un.org
CEPAL, Naciones Unidas
21 de enero de 2020*

Introducción

En la presente edición del Boletín Marítimo & Logístico se presenta la estimación preliminar del desempeño de la actividad portuaria y el comercio marítimo por contenedores en América Latina. Se trata de una estimación preliminar basada en informaciones recogidas por CEPAL, de una muestra que representa al 80% de los terminales portuarios que usualmente se incluyen en nuestros estudios portuarios.

El trade

En los 3 primeros trimestres de 2019, en todo el mundo se movieron 126.3 millones de TEUs, de los cuales el 66% correspondió al comercio de ultramar y el 34% restante a comercio marítimo intraregional en contenedores. En el primer caso, el incremento respecto al mismo periodo del año 2018 fue +0.9% mientras que en el segundo también registra un crecimiento de del 1.3% (YoY¹).

Los principales tráficos mundiales con destinos de ultramar fueron originados en Far East, que alcanzó los 39.3 millones de TEUs. El siguiente cuadro muestra las exportaciones en contenedores por región de origen:

<u>Región de origen</u>	<u>TEUs, miles</u>	<u>variación respecto a 2018</u>
Lejano Oriente	39289	0.2%
Europa	16242	2.7%
América del Norte (incluye México)	11871	1.1%
Medio Oriente / India	6604	-1.4%
América Latina	5358	-0.6%
Africa Subsahariana	2295	3.6%
Australasia	1779	-3.2%
Total	83438	0.7%

En el caso de los tráficos intrarregionales, estos durante el año 2019 también estuvieron encabezados por Lejano Oriente, con 31.4 millones de TEUs.

<u>Región de origen</u>	<u>TEUs, en miles</u>	<u>variación respecto a 2018</u>
Lejano Oriente	31357	-0.1%
Europa	6148	7.3%
Medio Oriente / India	2982	5.2%
América Latina	1358	0.9%
Australasia	329	-10.5%
América del Norte (incluye México)	248	4.1%
Africa Subsahariana	207	6.1%
Total	42628	1.3%
<u>Gran total ultramar y regional</u>	<u>126066</u>	<u>0.9%</u>

¹ year-over-year.

Dentro de los tráficos globales, uno de los que mayor pérdida tuvo durante el año 2019 fue el transpacífico, debido principalmente a los conflictos comerciales entre China y los Estados Unidos. En efecto, los tráficos transpacíficos variaron en -2.2% en 2019, siendo las importaciones de los Estados Unidos en contenedores desde China las que sufrieron la pérdida más significativa (-10%), al tiempo que las de Asia en conjunto tuvieron una variación positiva del 1%. Otros países también se beneficiaron de este contexto como Vietnam (más del 34%), Malasia (27%), Tailandia (18%), y algunos como Corea, Filipinas, entre otros, que crecieron entre un 7% y un 10%).

Para América Latina, el 2019 apunta a ser un **año de magro desempeño**. Los tráficos de exportación e importación (en los primeros nueve meses del año) variaron de la siguiente manera:

	TEUs, en miles	<u>variación respecto a 2018</u>
Exportaciones	5358	-0.6%
Importaciones	6719	-2.9%
Intra América Latina	1358	0.9%
Total	13434	-1.6%

Tales cifras sitúan a la región con una participación un poco superior al 10% del tráfico comercial mundial de contenedores llenos. Las variaciones interanuales de su comercio marítimo a las diferentes regiones se comportaron de la siguiente manera:

<u>Región de origen / destino</u>	<u>Variación X</u>	<u>Variación M</u>
Medio Oriente / India	3.6%	0.5%
América del Norte (incluye México)	2.3%	1.4%
América Latina	0.9%	-2.3%
Europa	-1.8%	3.8%
Lejano Oriente	-3.2%	0.4%
Africa Subsahariana	-4.9%	3.5%
Australasia	-7.5%	-5.5%
Total	-2.9%	1.0%

El throughput

En la **muestra de los terminales de contenedores que representan el 80% del movimiento total** de América Latina y el Caribe contemplados en el ejercicio del ranking portuario de la CEPAL del año anterior, los números preliminares de la actividad portuaria de 2019 registran **una contracción de la actividad de un 3.5%**. Dado que, en varios casos, en los datos usados para estas estimaciones falta computar el mes de diciembre (por ejemplo, Brasil), seguramente la cifra final del 2019 mostrará un resultado mejor que el estimado hasta aquí.

Se observa que la performance de América Latina es diferente del resto de las regiones del mundo donde, en general, se espera que el 2019 haya terminado con un aumento del 2% por sobre el 2018. Esto incluye variaciones positivas en las diferentes regiones a excepción de América Latina y Middle East/ISC (que tendría una caída de -2.9%). El desempeño positivo se explica por las performances que muestran Asia (+3%), Europa (+3.2%) y América del Norte (+2.2%).

El análisis país por país, al interior de América Latina, presenta una heterogénea variación del *throughput*.

Dentro de los casos en los que se registró un aumento de actividad en 2019, en América del Sur, se destacan solamente Colombia y Perú, con aumentos del 3.5% y el 6% respectivamente por sobre el 2018. En cambio, el resto de los registrados en la muestra exhibe caídas: Argentina -15.2%, Brasil -16.8%, Chile -4%, y Uruguay -6.1%. Para América Central y México las cifras muestran también valores positivos y negativos respecto a 2018. Entre los que crecían, se destaca Panamá con un crecimiento del 4.7% y México (en ambos casos con datos de todo el 2019) que presentaba un ligero aumento de 1.7% (en ambos casos con datos de todo el 2019). Con datos hasta el tercer trimestre del año, también crecían Acajutla +14.7%, Puerto Quetzal (+3.6%), Puerto Castilla (+4.6%), (Puerto Limón (+1.6%) y Santo Tomás de Castilla (+1.2%). Mientras tanto, otros cayeron: Puerto Cortés (-4.5%), Puerto Barrios (-4.1%), Corinto (-3.9%) y Caldera (-0.5%). En resumen, el conjunto de Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala y El Salvador presenta una mejora interanual, de acuerdo a la muestra, del 0.7%.

Los cuadros a continuación presentan los datos recogidos en la muestra analizada.

ARGENTINA

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
La Plata	2,916	19,160	-84.8%	año completo
Zarate	142,146	127,140	11.8%	año completo
Rosario	78,316	71,675	9.3%	año completo
Puerto Nuevo + Dock Sud	1,485,328	1,797,955	-17.4%	año completo
TOTAL	1,708,705	2,015,930	-15.2%	

Fuente: terminales

BRASIL

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Santos	2,395,083	2,969,335	-19.3%	enero a noviembre
Paraguá	647,624	701,446	-7.7%	enero a noviembre
Porto Itapoá Terminais Portuários	546,235	584,441	-6.5%	enero a noviembre
Portonave - Terminais Portuários De	527,337	678,550	-22.3%	enero a noviembre
Rio Grande	507,039	680,571	-25.5%	enero a noviembre
Dp World Santos	476,116	554,891	-14.2%	enero a noviembre
Porto Chibatão	400,817	302,325	32.6%	enero a noviembre
Itajaí	394,572	343,938	14.7%	enero a noviembre
Suape	349,572	412,412	-15.2%	enero a noviembre
Rio De Janeiro	274,138	296,868	-7.7%	enero a noviembre
Terminal Portuário Do Pecém	240,459	247,796	-3.0%	enero a noviembre
Salvador	237,977	284,865	-16.5%	enero a noviembre
Itaguaí	173,990	333,432	-47.8%	enero a noviembre
Vitória	170,672	192,650	-11.4%	enero a noviembre
Vila Do Conde	94,351	140,786	-33.0%	enero a noviembre
Super Terminais Comércio E Indústria	92,363	240,774	-61.6%	enero a noviembre
Imbituba	42,200	78,918	-46.5%	enero a noviembre
Fortaleza	33,717	90,207	-62.6%	enero a noviembre
Terminal Santa Clara	32,819	37,058	-11.4%	enero a noviembre
Natal	27,889	44,752	-37.7%	enero a noviembre
Passarão	6,179	7,206	-14.3%	enero a noviembre
Chibatão Navegação E Comércio	6,178	7,306	-15.4%	enero a noviembre
Porto Velho	3,902	3,031	28.7%	enero a noviembre
Itacal	524	1,248	-58.0%	enero a noviembre
J. F. De Oliveira - Manaus	278	59	371.2%	enero a noviembre
Belmont	118	110	7.3%	enero a noviembre
TOTAL Brasil	7,682,149	9,234,975	-16.8%	

Fuente: ANTAQ

URUGUAY

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Montevideo TCP	299,824			año completo
Montevideo Terminal P	449,738			año completo
Montevideo TOTAL	749,562	797,874	-6.1%	

Fuente: Administración Nacional de Puertos

CHILE

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Valparaíso	898,715	903,296	-0.5%	año completo
San Antonio	1,573,565	1,660,832	-5.3%	año completo
Antofagasta	61,500	49,900	23.2%	enero a septiembre
Iquique	203,800	194,700	4.7%	enero a septiembre
San Vicente	300,300	357,200	-15.9%	enero a septiembre
TOTAL Chile	3,037,880	3,165,928	-4.0%	

Fuente: MTT

COLOMBIA

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Cartagena	2,066,981	1,854,514	11.5%	enero a septiembre
Barranquilla	100,942	115,900	-12.9%	enero a septiembre
Santa Marta	88,936	78,458	13.4%	enero a septiembre
San Andrés	14,110	13,181	7.0%	enero a septiembre
Guajira	1,585	1,605	-1.2%	enero a septiembre
Turbo	51,103	54,996	-7.1%	enero a septiembre
Buenaventura	928,287	1,020,728	-9.1%	enero a septiembre
TOTAL Colombia	3,251,944	3,139,382	3.6%	

Fuente: Supertransporte

PERÚ

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Callao	2,135,526	2,044,000	4.5%	enero a noviembre
Paita	241,871	202,050	19.7%	enero a noviembre
Matarani	20,628	16,600	24.3%	enero a noviembre
TOTAL Perú	2,398,025	2,262,650	6.0%	

Fuente: Comexperu

PANAMÁ

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
Bocas Fruit Co.	68,546	27,304	151.0%	año completo
Colon	784,252	816,373	-3.9%	año completo
Manzanillo	2,543,691	2,225,055	14.3%	año completo
Balboa	1,924,182	2,054,039	-6.3%	año completo
Cristobal	1,051,534	1,282,737	-18.0%	año completo
PSA Panama	974,654	608,906	60.1%	año completo
TOTAL Panamá	7,346,859	7,014,414	4.7%	

Fuente: AMP

MÉXICO

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación	periodo analizado
ENSENADA, B.C	337,742	272,587	23.9%	año completo
GUAYMAS, SON.	20,975	28,971	-27.6%	año completo
MAZATLAN, SIN.	50,111	48,189	4.0%	año completo
MANZANILLO, COL.	3,069,188	3,078,513	-0.3%	año completo
LAZARO CARDENAS, MICH.	1,318,732	1,314,798	0.3%	año completo
SALINA CRUZ, OAX	3,351	2,857	17.3%	año completo
PUERTO CHIAPAS	53,012	54,308	-2.4%	año completo
PROGRESO, YUC	153,319	146,362	4.8%	año completo
PUERTO MORELOS, Q. ROO	8,889	8,907	-0.2%	año completo
COATZACOALCOS, VER	17,722	19,122	-7.3%	año completo
VERACRUZ, VER.	1,144,156	1,176,253	-2.7%	año completo
TUXPAN, VER.	39,589	11,835	234.5%	año completo
ALTAMIRA y TAMPICO, TAMPS.	889,094	824,685	7.8%	año completo
TOTAL México	7,105,880	6,987,387	1.7%	año completo

Fuente: STC

CENTRAL AMERICA sin Panama

Puerto	2019 (teu)	2018 (teu)	Variación periodo analizado
Acajutla EIS	191,100	166,600	14.7% enero a septiembre
Caldera CR	219,600	220,600	-0.5% enero a septiembre
Corinto NI	122,990	128,000	-3.9% enero a septiembre
Quetzal Guatemala	372,700	359,900	3.6% enero a septiembre
San Lorenzo HN	26,700	23,300	14.6% enero a septiembre
El Rama NI	6,000	3,600	66.7% enero a septiembre
Puerto Barrios	351,800	366,500	-4.0% enero a septiembre
Puerto Castilla HN	85,000	81,300	4.6% enero a septiembre
Puerto Cortes HN	488,770	511,700	-4.5% enero a septiembre
Limón CR	951,400	936,000	1.6% enero a septiembre
Santo Tomás de Castilla Guatemala	420,500	415,700	1.2% enero a septiembre
TOTAL CA sin Panamá	3,236,560	3,213,200	0.7%

Fuente: COCATRAM

Comentarios finales

Como se había anticipado a finales del año pasado por la CEPAL, las perspectivas macroeconómicas y comerciales de la región presentan grandes desafíos para el 2020 (ver Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2019).

Por su parte, el escenario del comercio y del movimiento de contenedores tampoco tendrían perspectivas muy positivas para el 2020. Entre las razones principales se pueden mencionar a la intensificación de la guerra comercial entre Estados Unidos y China, a pesar de la buena noticia de avances concretos en una solución como se firmó el 16 de enero.

También se contempla la probabilidad de afectar la actividad del Canal de Panamá, ya que Estados Unidos es el primer usuario del canal, seguido de China —disputa que sigue con altos y bajos— haciendo incierta la predicción de su impacto en el comercio de contenedores a nivel mundial.

Otro factor relevante para el pronóstico del comportamiento del movimiento de contenedores a nivel mundial, como ya fue analizado por Barleta, E., & Sánchez, R. J. (2019), es la entrada en vigor de las nuevas reglamentaciones en el sector marítimo, fomentando estimaciones de la tasa de crecimiento interanual del movimiento de contenedores a nivel mundial en 2020 tampoco muy optimistas, debido el aumento de los fletes y nuevas exigencias en los combustibles de los buques, haciendo que posiblemente



los costos afecten a los exportadores. Estos verán alterados los costos finales de sus productos, impactando de manera directa a las exportaciones.

A nivel mundial, las previsiones de firmas como Drewry y Clarkson acuerdan en un crecimiento del *throughput* para el 2020 de aproximadamente el 3.3%, un poco mayor que el previsto para 2019, de aproximadamente el 2%.

Referencias

Barleta, E., & Sánchez, R. J. (2019): Hacia la descontaminación del transporte marítimo internacional. FAL 372. CEPAL, Naciones Unidas.

CEPAL (2019): Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2019. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45000/125/S1901097_es.pdf

Clarksons Research (2019): Container Intelligence Monthly. (Vol. 21, No. 12).