

Maritime & Logistics Bulletin



BAJO DINAMISMO EN EL COMERCIO POR CONTENEDORES Y EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL MUNDO Y EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2014 - 2015

Octavio Doerr, Sarah Nunes, Ricardo J Sánchez
UNECLAC
23 de marzo, 2016

Durante el 2015, el tráfico global y regional de contenedores en puertos tuvo un bajo dinamismo. En el mundo, creció tan sólo un 1.1%, de acuerdo a las estimaciones de Alphaliner, basadas en una encuesta preliminar a más de 400 puertos a nivel mundial. El crecimiento en el tráfico de contenedores durante el año pasado registró el segundo lugar de menor crecimiento anual jamás registrado en la industria, superado sólo por los bajos resultados obtenidos el año 2009 cuando la industria global de tráfico de contenedores registró una baja de -8.4%, debido a la crisis financiera mundial. A pesar de que el PIB aumentó en un 3.1% durante el 2015, de acuerdo a las últimas estimaciones del FMI, el tráfico de contenedores creció en menos de la mitad de la tasa de variación del PIB – siendo la primera vez que el crecimiento del volumen global de TEU cae a menos de 1 vez el factor multiplicador del PIB. Este ha disminuido constantemente durante los últimos años, cayendo de un promedio de 3.4x durante el período 1990-1999 a 2.6 veces entre 2000 y 2008.¹

Aunque con mejores resultados, también se puede afirmar que el dinamismo fue bajo en el caso de América Latina y el Caribe, sobre la base de los datos preliminares de cerca de cien puertos de la región², al comparar el 2015 con el 2014. Los resultados de este análisis muestran en algunos casos una caída en el ritmo de expansión del tráfico de contenedores (*throughput*) y en otras mejoras en el dinamismo de estas operaciones comparado con los años anteriores.³ Durante el año 2015, los puertos de América Latina y el Caribe incluidos en la muestra movizaron en promedio un 3,0% de contenedores más que en 2014. Por su parte, el valor de las exportaciones de la región sufrió una contracción de un 11,6% y las

¹ Ver Alphaliner Weekly Review, Volume 2016 Issue 08.

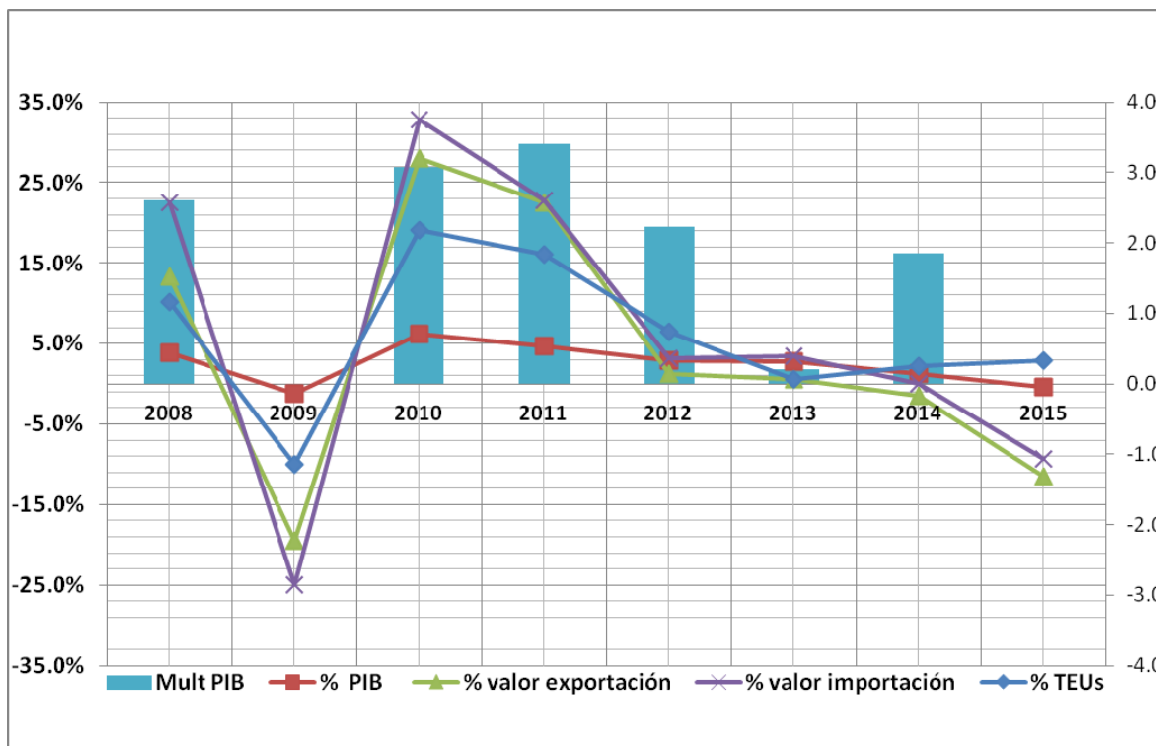
² La muestra cubre el 65% (97 de 150) de los puertos de contenedores de la región, lo que corresponde a cerca del 80% de la carga movilizadora en contenedores.

³ Estas cifras serán completadas próximamente con la presentación del Ranking Portuario 2015 de la CEPAL.

importaciones registraron una reducción de un 9,3%. En el mismo período Las economías de la región presentaron un retroceso de su Producto Interno Bruto (PIB) de un 0,4%.

Comparando los años 2014 y 2015, la actividad portuaria de contenedores en la región tuvo un mayor crecimiento que el PIB regional (3,4% versus -0,4%), y las variaciones del valor de exportaciones e importaciones, estuvieron mucho más alejadas en términos porcentuales que el cambio en el comercio en contenedores. Ello muestra una agudización de la tendencia a la ralentización del comercio que viene mostrando la región en los últimos cinco años. Cabe destacar, que en los cuatro años previos a la crisis económica global (2003-2007), los puertos de contenedores de la región mostraban un crecimiento anual promedio del 14.5%, cifra que casi triplicaba (2,7 veces) el ritmo de variación de la actividad económica en la región en ese mismo período (5,4%). En el período 2010-2014 esta relación (“multiplicador del PIB”) se ha visto levemente reducida (2.5 veces) lo que sumado al menor crecimiento del PIB regional (3,6%) explica la caída en las tasas de crecimiento del *Throughput* portuario de contenedores en la región.

Gráfico 1: Porcentaje variación PIB y cambio en movimientos de contenedores, multiplicador del PIB



Fuentes: i) Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean, 2015, (LC/G.2655-P), Santiago, Chile, 2015. ii) Unidad de Servicios de Infraestructura - DNRI, CEPAL

La actividad portuaria muestra una gran heterogeneidad en el comportamiento de los movimientos portuarios por país. Seis países anotaron alzas importantes: Colombia, Nicaragua, Honduras, Guatemala, México y El Salvador, y solo dos países en la región muestran una caída en su actividad: Brasil y Perú.

Las variaciones que más han llamado la atención son a) el aumento de la actividad en Colombia demostrando una fuerte alza en comparación con el año 2013, con un 7% en 2014 y un crecimiento de un 13.1% en 2015, y b) la caída en los puertos del Perú en un 3,6%. En menor medida, México anotó mejoramiento en su actividad, pasando de una tasa de crecimiento de un 3,8% en 2014 a un 7,4% en 2015.

En 2015, los puertos de América Central mantienen su tasa de crecimiento de 3,4% registrada en el año 2014. Sin embargo, la deceleración de la actividad en los puertos panameños, con un crecimiento de solo un 1,8% en 2015, esconde el fuerte aumento de la actividad en los otros países de América Central, excluyendo Panamá, estos países muestran un aumento en su movimientos de contenedores en un 6,7% en 2015. La actividad a nivel país creció de un 6.4% en El Salvador, de un 6.9% en Guatemala, de un 8.9% en Honduras y de un 27% en Nicaragua.

Finalmente, en América del Sur el panorama es menos alentador y se destaca la tendencia de la ralentización en la actividad en los puertos de esta subregión. En 2015, la Costa Este de Sudamérica tuvo una disminución de actividad (1,4%) debido principalmente a la reducción del movimiento registrado en los puertos brasileños, en las cuales la actividad cayó en un 2,1% respecto del año anterior. La Costa Oeste muestra un leve aumento en la actividad de contenedores, con una variación del volumen de contenedores de un 1,1%. La no evolución de la actividad en los puertos de contenedores de Chile (0,1%) y a la evolución negativa en los puertos peruanos (-3,6%) contrapesan las tasas de crecimiento en los otros dos países de la costa.

Cuadro 1: Variación interanual del movimiento de TEU en puertos por país, 2008 a 2015

País	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Brasil	7.1%	-12.8%	11.7%	16.5%	3.1%	9.0%	4.3%	-2.1%
Panamá	14.1%	-8.7%	31.8%	18.5%	3.4%	-4.3%	3.2%	1.8%
México	8.3%	-13.0%	28.0%	14.4%	15.5%	-0.1%	3.8%	7.4%
Chile	14.7%	-16.2%	12.9%	9.7%	9.1%	0.0%	1.4%	0.1%
Colombia	6.6%	4.2%	19.1%	16.2%	18.1%	-6.9%	7.0%	13.1%
Argentina	4.4%	-20.6%	22.4%	7.1%	-10.5%	7.7%	-19.8%	0.2%
Perú	17.6%	-11.4%	21.5%	20.0%	10.0%	1.8%	8.6%	-3.6%
Ecuador	9.4%	2.2%	25.1%	22.1%	4.0%	3.3%	7.9%	6.3%
R. Dominicana	28.9%	11.0%	9.4%	17.4%	17.8%	-21.7%	-15.4%	8.4%
Costa Rica	4.8%	-14.4%	18.3%	5.7%	12.2%	1.4%	4.2%	3.5%
Guatemala	7.3%	-1.6%	7.7%	10.3%	3.3%	6.7%	4.3%	6.9%
Uruguay	13.2%	-12.9%	14.2%	28.2%	-12.5%	9.7%	-6.1%	4.5%
Honduras	5.2%	-14.6%	7.2%	8.1%	0.2%	1.1%	1.7%	8.9%
El Salvador	8.1%	-19.3%	15.5%	9.8%	-0.2%	12.2%	-0.8%	6.4%
Haití	-	-	-	-	-12.9%	4.7%	1.6%	1.8%
Nicaragua	2.6%	-6.1%	15.3%	23.8%	11.6%	4.1%	16.1%	27.0%

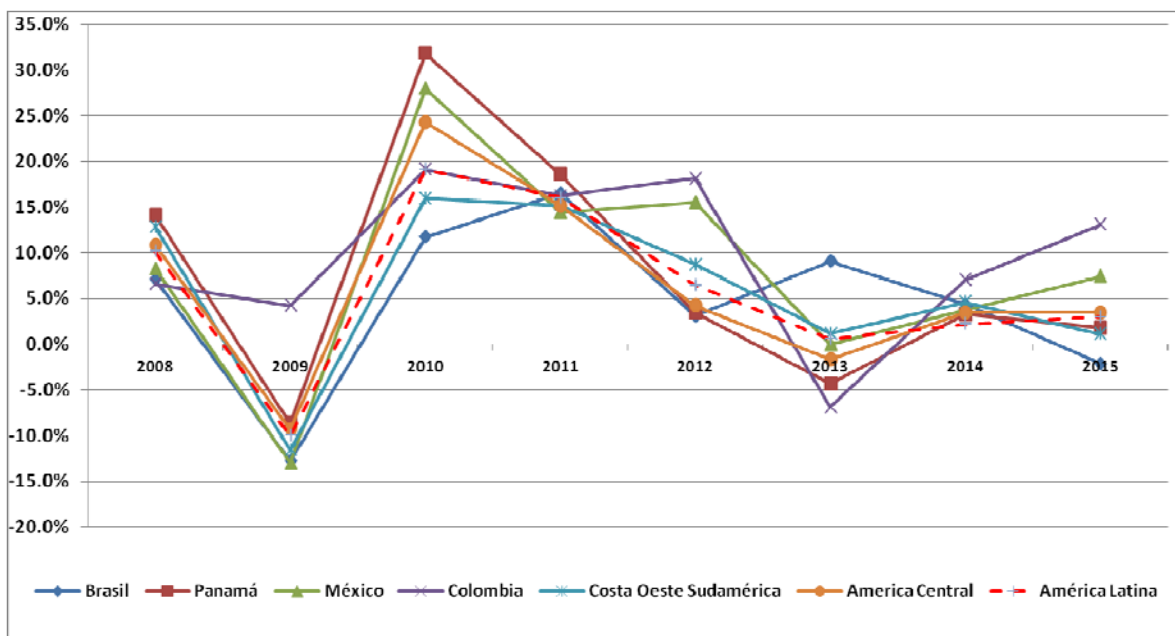
Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL

Cuadro 2: Variación interanual de movimiento de TEU por región, 2008-2015

Regiones	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Costa Este Sudamérica	7.0%	-14.3%	13.8%	15.6%	-0.6%	8.9%	-0.2%	-1.4%
Costa Oeste Sudamérica	12.8%	-11.6%	16.0%	15.2%	8.7%	1.1%	4.6%	1.1%
Costa Norte Sudamérica	9.2%	14.8%	26.5%	17.6%	19.7%	-9.3%	9.5%	14.9%
América Central	10.8%	-9.3%	24.3%	15.1%	4.2%	-1.7%	3.4%	3.4%
A. Central, sin Panamá	5.9%	-10.3%	11.8%	8.5%	5.8%	3.8%	3.8%	6.7%
Caribe	28.7%	10.8%	9.8%	30.8%	14.6%	-19.5%	-13.7%	8.3%
América Latina	10.2%	-10.0%	19.1%	16.0%	6.4%	0.6%	2.2%	3.0%

Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL

Gráfico 2: Variación interanual del movimiento de TEU en Brasil, Panamá, México y Colombia y regiones seleccionadas, 2008 a 2015



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL, a partir de Cuadros 1 y 2

El análisis de los multiplicadores

Desde 2010, el factor multiplicador del PIB a nivel global ha caído a un promedio de 1.5 veces, a medida que la industria marítima alcanza un nuevo nivel de madurez. En el caso de América Latina, se observa una tendencia similar para este factor. En la región, el factor multiplicador del PIB ya se había reducido sustancialmente en el período previo a la crisis financiera global de 2009, al evolucionar desde valores superior a 5 veces, según lo registrado en la década de los noventa y en los primeros años después del 2000, a poco más de la mitad (2,9 veces), según se mostraba en el período 2004-2008. Finalmente, en los años 2012 a 2014, este factor en la región alcanzaba una cifra similar a la registrada más recientemente en el mundo (1,45 veces).

En relación a las causas, son diversos los factores que han contribuido al escaso crecimiento de tráfico de contenedores en los últimos años, entre los que destacan los siguientes⁴:

- El factor del cambio tecnológico, es decir la tasa de conversión de carga general o granel a contenedorizada se ha estabilizado;
- La participación de mercado de bienes manufacturados ha aumentado en relación a las materias primas transportadas en contenedores, así como también la tendencia de reducir el tamaño de los productos manufacturados;

⁴ Ver Alphasiner op. cit.

- Ha bajado la tasa de deslocalización (*offshoring*) de actividades manufactureras en Asia y especialmente en China.
- Los cambios en los imbalances de los tráficos: la reducción del crecimiento del tráfico de contenedores llenos en una dirección repercute en la disminución del volumen de la carga containerizada, así como también en el manejo de contenedores vacíos;
- La disminución en la organización de los tráficos, especialmente el incremento de servicios directos a mayor número de puertos. Algunos puertos del Sudeste Asiático, América Latina o África, que antes conectaban principalmente vía *feeder* o servicios de *relay* han atraído servicios de recalada de grandes compañías navieras, esto gracias al crecimiento del volumen de las cargas y la implementación de servicios y nuevas tecnologías por parte de los terminales.

Nota: Las cifras se calcularon a partir de datos estadísticos preliminares (anuales, 2014/2015, y años anteriores) de varios países: México, América Central, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Brasil; y a partir de datos parciales para Argentina (Buenos Aires) y Chile (algunos puertos), todos recopilados por la División Recursos Naturales e Infraestructura desde las distintas autoridades o empresas portuarias locales o nacionales de la región, y la COCATRAM para los países de América Central.