

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).