



Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe

Introducción

La USI tiene una larga trayectoria en la publicación de la clasificación del movimiento portuario de América Latina y el Caribe (ALC), y cuenta con datos desde el año 2000. Ya desde el año pasado en el Boletín FAL "Informe Portuario →

Introducción	1
I. Comportamiento del transporte marítimo vía contenedores	2
II. Clasificación según el comportamiento portuario de América Latina y el Caribe en 2021	11
III. Aumento en los fletes marítimos vía contenedores y otros temas emergentes	16
IV. Conclusiones	18
V. Bibliografía	19
VI. Publicaciones de interés	20

En 2020 todo el mundo fue impactado por la pandemia del COVID-19, que cambió la vida cotidiana de las personas alrededor del mundo y dejó efectos devastadores en la humanidad. Mucho se ha analizado sobre la pandemia y sus efectos en distintos sectores. Debido a la trayectoria del *Boletín FAL* en temas marítimos y portuarios, el presente número tiene como principal objetivo analizar si se ha dado inicio a la recuperación del transporte marítimo internacional vía contenedores en América Latina y el Caribe (ALC), así como también presentar la evolución y consecuencias del alza de los fletes marítimos de contenedores como uno de los temas emergentes que surgieron con la pandemia y que aún persisten.

Los autores del documento son Eliana P. Barleta y Ricardo J. Sánchez, Experta en temas marítimos y portuarios, y Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) de la CEPAL, respectivamente.

Los autores desean agradecer muy especialmente a las autoridades portuarias, instituciones responsables, y a los operadores de terminales, por sus valiosas contribuciones para la preparación de este documento.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.



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", se incluyó el análisis de las exportaciones, importaciones y del transbordo en los puertos de ALC.

En ALC las importaciones por medio de contenedores suelen ser mayores que las exportaciones. En la región, además de productos de consumo de variada intensidad tecnológica, se importan también insumos y equipos para las producciones. Por lo tanto, el análisis del comercio separado por volumen de exportación e importación se hizo importante para el análisis del impacto que la pandemia ha causado.

El presente documento se compone de tres partes. En la primera, se da continuidad al análisis del comportamiento del comercio (suma de exportaciones e importaciones vía contenedores llenos) en distintos periodos desde 2019 a 2021 y en distintas regiones del mundo; luego, el documento se enfoca en ALC y analiza por separado las exportaciones e importaciones, el transbordo y el *throughput* por costa. En la segunda parte del documento se presenta la ya tradicional clasificación del movimiento portuario según puertos y país. En la tercera parte, se presentan la evolución y consecuencias del alza de los fletes marítimos de contenedores, además de una reseña sobre otros temas emergentes de mayor notoriedad que surgieron durante la pandemia y todavía siguen presentes.

I. Comportamiento del transporte marítimo vía contenedores

En el acumulado de enero a junio de 2020 en comparación con 2019, es decir, durante el primer semestre de la pandemia, América Latina (AL) fue la región más castigada en términos de comercio marítimo internacional vía contenedores.

En 2021 la región empezó a mostrar señales de recuperación, demostrando variaciones positivas en 2021 en comparación con 2019, que sirve de base de comparación para tiempos prepandemia. Sin embargo, se observa que en algunos casos aún no se han logrado recuperar los niveles de 2019. Se hace hincapié en afirmar que el año de comparación para analizar si hubo señales de recuperación es el año 2019, ya que el año 2020 fue completamente atípico y no sirve de base comparativa.

A. Comercio

En el cuadro 1 se puede observar la variación, en TEU¹, del comercio internacional (suma de exportaciones e importaciones vía contenedores llenos) vía contenedores, en distintas

¹ La sigla TEU corresponde a *Twenty Equivalent Unit* que es la unidad (contenedor) equivalente a 20 pies.

regiones del mundo y el total mundial, para distintas fechas entre 2021 en comparación con 2020, y 2021 en comparación con 2019. La región de AL fue fuertemente castigada a principios de la pandemia, lo que causó que el año 2020 terminara con variaciones negativas con respecto al año anterior, pero luego se mostró señales de recuperación durante 2021, con variaciones muy positivas respecto al 2019.

Cuadro 1

Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores (suma de exportaciones e importaciones) por subregiones, períodos indicados en el cuadro (Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

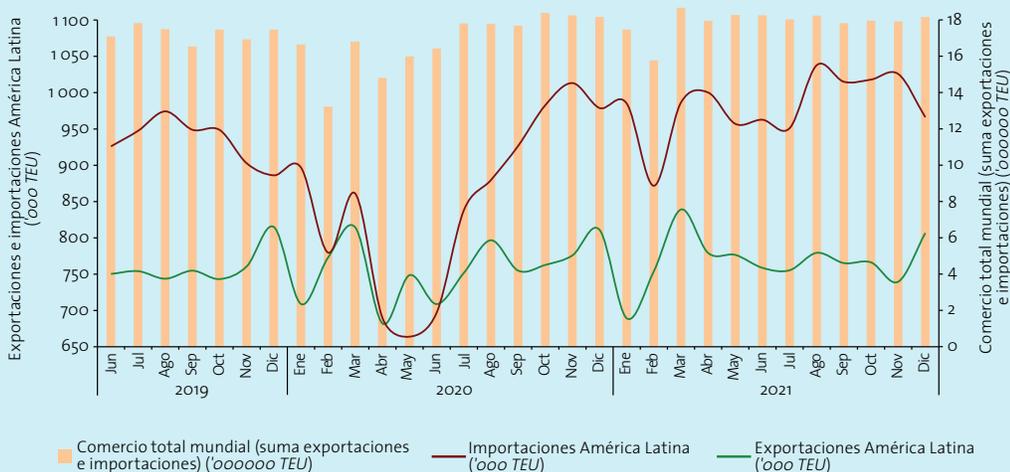
Regiones	Acumulado enero-junio 2020 respecto a 2019	Acumulado enero-diciembre 2020 respecto a 2019	Acumulado enero-junio 2021 respecto a 2020	Acumulado enero-diciembre 2021 respecto a 2020	Acumulado enero-junio 2021 respecto a 2019	Acumulado enero-diciembre 2021 respecto a 2019
América del Norte	-8,2	0,5	20,9	8,9	9,9	9,4
Asia	-5,4	-0,1	13,3	6,4	6,7	6,3
Total mundial	-7,0	-1,3	13,3	5,8	5,1	4,6
América Latina	-12,2	-5,7	14,8	8,1	0,8	2,5
Europa	-7,5	-3,0	11,0	5,1	2,7	2,1
Australasia y Oceanía	-2,8	0,6	7,6	1,3	4,5	1,8
África Subsahariana	-9,5	-3,6	9,4	1,9	-1,0	-1,8
Subcontinente Indio y Medio Oriente	-9,0	-3,1	8,9	1,1	-0,8	-2,1

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en los datos de *Container Trade Statistics* (CTS), datos de 2019 a 2021.

Si se separan las exportaciones de las importaciones se puede notar, en el gráfico 1, que AL logró dar señales de recuperación en 2021 en comparación con 2019. En agosto de 2021 las importaciones fueron 6,5% mayores que durante la misma fecha en 2019, y este mes fue el de mayor movimiento de importaciones en ambos años. Además de la separación de los exportaciones e importaciones de AL, el gráfico 1 muestra el volumen del comercio marítimo mundial vía contenedores, que durante 2019 y 2020 demuestra cierta volatilidad, en 2021 logró alcanzar niveles estables y variaciones positivas comparadas a 2019.

Gráfico 1

Variaciones del comercio marítimo internacional vía contenedores (exportaciones e importaciones para América Latina y total del comercio para el total mundial), de junio 2019 a diciembre 2021 (En TEU)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en los datos de *Container Trade Statistics* (CTS), datos de 2019 a 2021.

Respecto a las costas de toda ALC, la costa pacífica de México fue la que presentó los resultados más positivos en las exportaciones e importaciones en 2021 comparadas con 2019, con una variación de 17,8 y 19,7%, respectivamente. En ambas costas de Panamá, en general la variación ha sido negativa en 2021 en comparación con 2019, lo que demuestra que a niveles de comercio internacional marítimo vía contenedores, Panamá todavía no logra recuperarse. En el cuadro 2 se puede observar la variación por distintas fechas con el acumulado trimestral en cada una de las costas de ALC. Los puertos y su respectiva representatividad en la costa indicada están expuestos en el cuadro.

Cuadro 2

Variaciones de las exportaciones e importaciones por costa entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados, por grupos de puertos y el total de la representación por costa indicados en el cuadro

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

Costa	Puerto y representación del movimiento portuario de la suma de puertos en la costa (en porcentajes, calculado a los niveles de 2021, en TEU)	Período	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2019	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2019
Costa Este América del Sur (CEAS)	Incluye Brasil en totalidad, Uruguay en totalidad, zona portuaria de Buenos Aires y Zárate en Argentina (97,8).	Enero a marzo	9,4	12,6	17,1	25,8
		Enero a junio	8,9	12,1	29,4	21,5
		Enero a septiembre	5,9	9,8	30,2	15,6
		Enero a diciembre	4,3	8,4	22,0	15,1
Costa Oeste América del Sur (COAS)	Incluye Guayaquil (todas las terminales, públicas y privadas) en Ecuador, El Callao en Perú, Arica, Iquique, Antofagasta, San Antonio, Talcahuano/San Vicente y Valparaíso en Chile y Buenaventura en Colombia (93,5).	Enero a marzo	7,7	6,5	19,7	7,7
		Enero a junio	9,8	3,9	23,6	5,0
		Enero a septiembre	7,1	4,7	21,8	2,3
		Enero a diciembre	7,1	6,8	17,4	4,8
El Caribe	Incluye Barcadera, Oranjestad en Aruba, Freeport en Bahamas, Bridgetown en Barbados, Barranquilla, Bahía de Cartagena y Santa Marta en Colombia, Kingston en Jamaica, Port of Spain y Point Lisas en Trinidad y Tobago, Georgetown-Cayman en las Islas Caimán, San Juan en Puerto Rico, Caucedo y Haina en República Dominicana (97,2).	Enero a marzo	8,5	8,0	2,2	-0,3
		Enero a junio	24,4	6,6	15,5	1,3
		Enero a septiembre	16,9	9,6	13,6	2,4
		Enero a diciembre	16,4	11,3	11,9	2,4





Cuadro 2 (continuación)

Costa	Puerto y representación portuario de la suma de puertos en la costa (en porcentajes, calculado a los niveles de 2021, en TEU)	Período	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2019	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2019
América Central - El Caribe	Incluye Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala, Puerto Castilla y Puerto Cortés en Honduras, Arlen Siu en Nicaragua y Limón+APM en Costa Rica (100,0%).	Enero a marzo	0,2	-0,9	2,3	4,2
		Enero a junio	10,8	5,8	13,0	8,5
		Enero a septiembre	14,8	4,1	17,9	12,1
		Enero a diciembre	13,7	5,5	18,2	14,3
América Central - Pacífico	Incluye Acajutla en El Salvador, Puerto Quetzal en Guatemala, San Lorenzo en Honduras, Corinto en Nicaragua y Puerto Caldera en Costa Rica (100,0%).	Enero a marzo	-3,8	6,9	14,3	11,7
		Enero a junio	-8,7	-0,4	8,6	6,9
		Enero a septiembre	-4,7	5,9	14,5	10,6
		Enero a diciembre	-4,9	3,4	11,1	11,0
México Golfo	Incluye Veracruz y Altamira+Tampico en México (90,0%).	Enero a marzo	-3,5	-0,2	8,2	2,6
		Enero a junio	16,4	2,0	22,7	4,3
		Enero a septiembre	17,3	3,3	27,8	6,0
		Enero a diciembre	12,4	3,4	21,1	6,1
México Pacífico	Incluye Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México (91,0%).	Enero a marzo	17,4	-0,1	19,1	8,5
		Enero a junio	23,4	5,2	28,4	12,3
		Enero a septiembre	30,5	13,4	34,8	15,2
		Enero a diciembre	29,5	17,8	33,0	19,7

Cuadro 2 (conclusión)

Costa	Puerto y representación del movimiento portuario de la suma de puertos en la costa (en porcentajes, calculado a los niveles de 2021, en TEU)	Periodo	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las exportaciones de 2021 en comparación con 2019	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2020	Variación de las importaciones de 2021 en comparación con 2019
Panamá El Caribe	Incluye las terminales de Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo International Terminal (MIT) y Cristóbal en Panamá (97,1%).	Enero a marzo	-5,3	-10,5	-7,2	-22,6
		Enero a junio	22,4	-6,5	7,9	-21,4
		Enero a septiembre	19,3	-3,1	10,0	-20,0
		Enero a diciembre	14,9	-0,7	7,5	-17,3
Panamá Pacífico	Incluye las terminales de Balboa y Rodman (PSA) en Panamá (100,0%).	Enero a marzo	42,7	4,0	7,3	-1,7
		Enero a junio	75,9	-4,7	20,2	-13,2
		Enero a septiembre	52,2	-8,8	27,7	-13,5
		Enero a diciembre	33,7	-11,7	28,8	-8,3

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Para cada grupo de costa, el total de la representatividad de la suma de los puertos está indicado entre paréntesis.

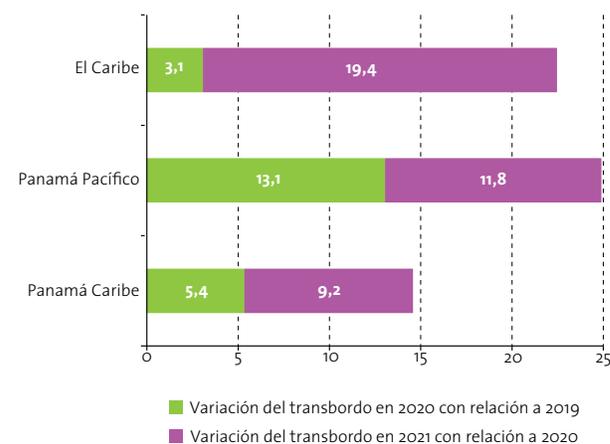
B. Transbordo

En el Caribe y en Panamá, en ambas costas, están concentrados los mayores puertos de transbordo de ALC. Durante 2020, se observó que en estos puertos de transbordo —a pesar de que bajaron las exportaciones y las importaciones— en algunos casos drásticamente, el *throughput* no acompañaba dicha tendencia. Se pudo constatar que el transbordo aumentó en estos casos, parcialmente explicado debido a las medidas adoptadas por los armadores con la finalidad de gestionar el equilibrio entre la oferta y la demanda ya a principio de la pandemia del COVID-19. En los puertos con gran volumen de transbordo en el Caribe, la representatividad del transbordo con relación al *throughput* pasó de 55,4% en 2019 a 60,3% en 2021; en la costa pacífica de Panamá pasó de 89,7% en 2019 a 92,3% en 2021; y en la costa caribeña de Panamá pasó de 86,9% en 2019 a 89,1% en 2021. A continuación, en el gráfico 2 se puede observar la variación del transbordo vía contenedores en 2021 con relación a 2020 y de 2020 con relación a 2019.

Gráfico 2

Variación del transbordo vía contenedores en 2021 con relación a 2020 y de 2020 con relación a 2019

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, sobre la base de datos oficiales de los puertos de la muestra.

C. Throughput regional

Respecto al *throughput* regional, si se compara el año de 2021 con 2019 (para que se pueda observar si el sector se está recuperando), la costa que ha demostrado mejor desempeño en el acumulado de enero a diciembre de 2021 con relación a 2019 fue la costa pacífica de Panamá, con un crecimiento de 18,7%; seguido por la costa pacífica de México con un crecimiento de 13,2%; luego, con el tercer mejor posicionamiento, está el Caribe con el 12,1%, y la costa caribeña de Panamá el cuarta posición con un crecimiento de 10,9%. De las cuatro costas mencionadas, tres son de alta incidencia en transbordo, como se pudo observar en la sección anterior. En estos casos, se hace importante analizar el comportamiento del comercio, ya que en algunos casos la variación fue negativa en 2021 en comparación con 2019.

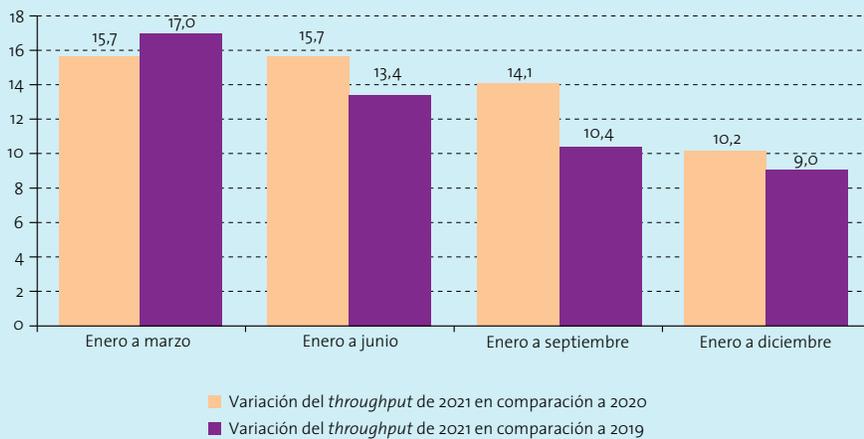
La costa este América del Sur (CEAS) creció un 9,0% en 2021 comparado a 2019. La costa caribeña y pacífica de América Central creció un 7,1% y un 4,3%, respectivamente. La costa del Golfo de México creció un 1,6%. Finalmente, la costa oeste de América del Sur (COAS) tuvo una variación negativa en 2021 comparado a 2019, de -2,7%.

La secuencia de gráficos a continuación (gráficos 3 a 11), muestra las variaciones del acumulado de enero a diciembre de 2021 en comparación con 2020, y de 2021 respecto a 2019 para todas las costas anteriormente mencionadas. El grupo de puertos y países considerados en cada costa está mencionado en las notas al pie de cada gráfico.

Gráfico 3

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la Costa este de América del Sur (CEAS) entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



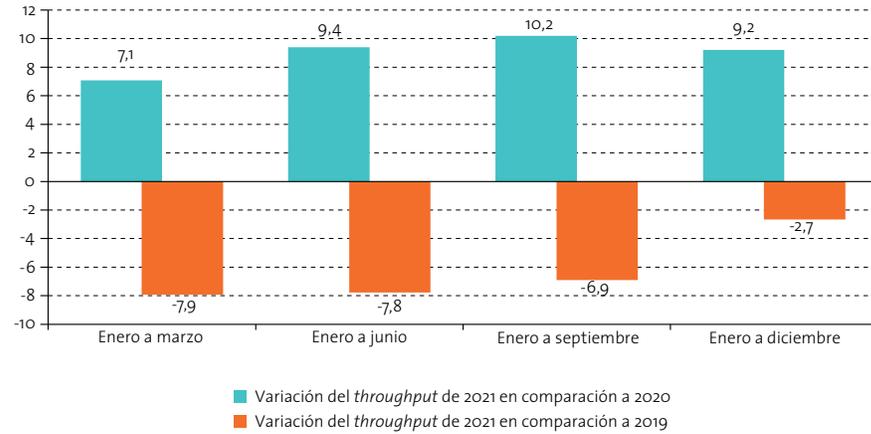
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Incluye Brasil en totalidad, Uruguay en totalidad, zona portuaria de Buenos Aires y Zárate en Argentina, lo que representa el 97,8% del movimiento portuario de la CEAS, aunque los datos de Paraguay no se pudieron incorporar.

Gráfico 4

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la Costa Oeste de América del Sur (COAS) entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

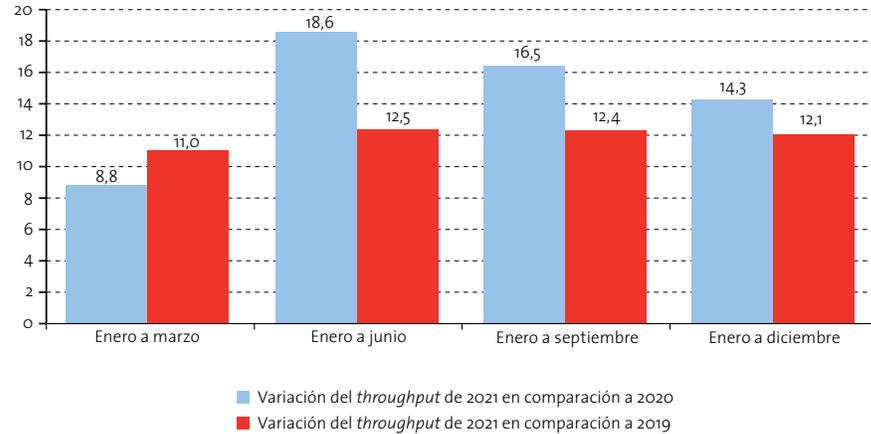


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.
Nota: Incluye Guayaquil (todas las terminales, públicas y privadas) en Ecuador, El Callao en Perú, Arica, Iquique, San Antonio, Talcahuano/San Vicente y Valparaíso en Chile y Buenaventura en Colombia, lo que representa el 92,9% del movimiento portuario de COAS.

Gráfico 5

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en el Caribe entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

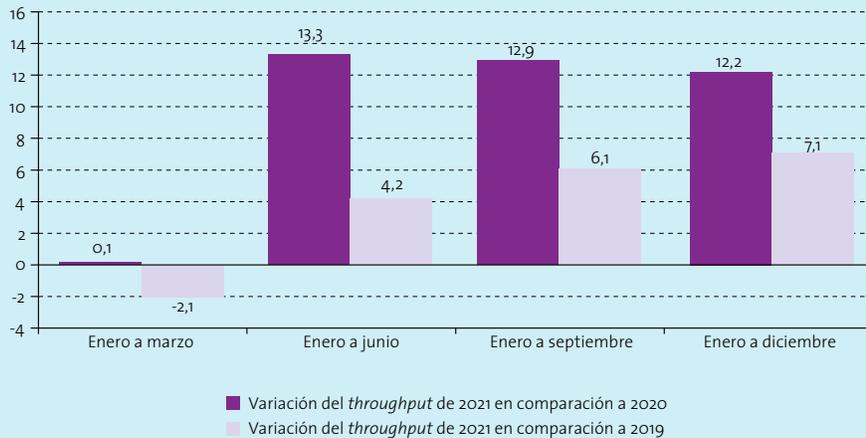


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.
Nota: Incluye Barcadera, Oranjestad en Aruba, Freeport en Bahamas, Bridgetown en Barbados, Barranquilla, Bahía de Cartagena (sin El Bosque) y Santa Marta en Colombia, Kingston en Jamaica, Port of Spain y Point Lisas en Trinidad y Tabago, Georgetown-Cayman en las Islas Caimán, San Juan en Puerto Rico, Caucedo y Haina en República Dominicana, lo que representa el 98,0% del movimiento portuario del Caribe.

Gráfico 6

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa caribeña de América Central entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



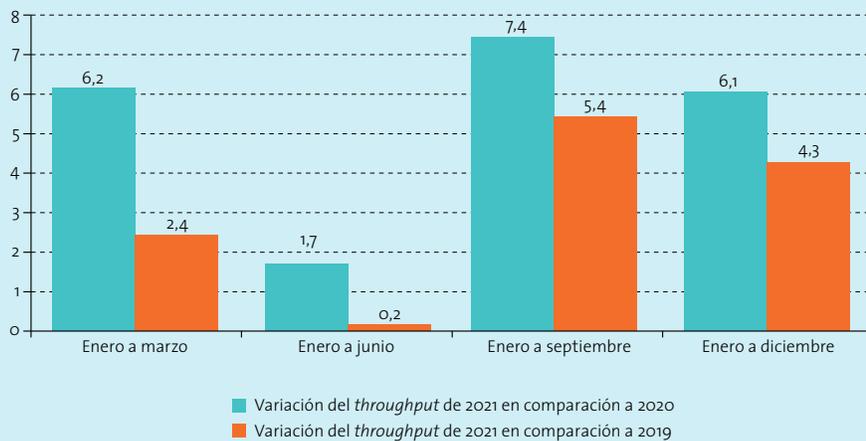
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Incluye Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en Guatemala, Puerto Castilla y Puerto Cortés en Honduras, Arlen Siu en Nicaragua y Limón+APM en Costa Rica, lo que representa el 100,0% del movimiento portuario de la costa caribeña de América Central.

Gráfico 7

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa pacífica de América Central entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



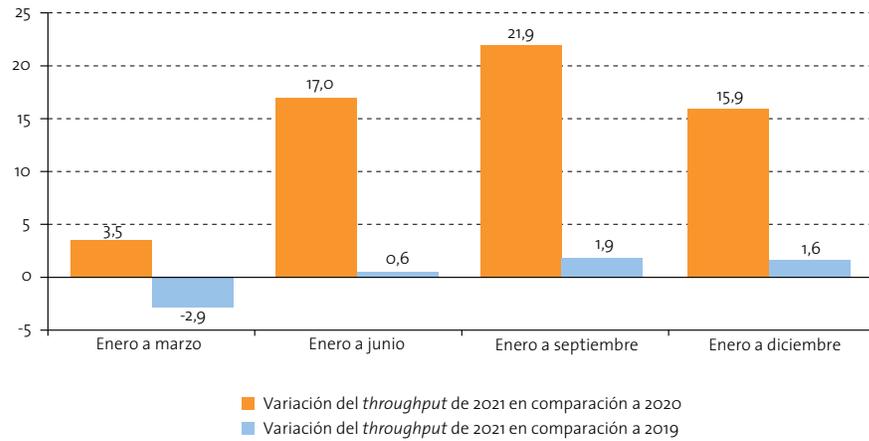
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Incluye Acajutla en El Salvador, Puerto Quetzal en Guatemala, San Lorenzo en Honduras, Corinto en Nicaragua y Puerto Caldera en Costa Rica, lo que representa el 100,0% del movimiento portuario de la costa pacífica de América Central.

Gráfico 8

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa del Golfo de México entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

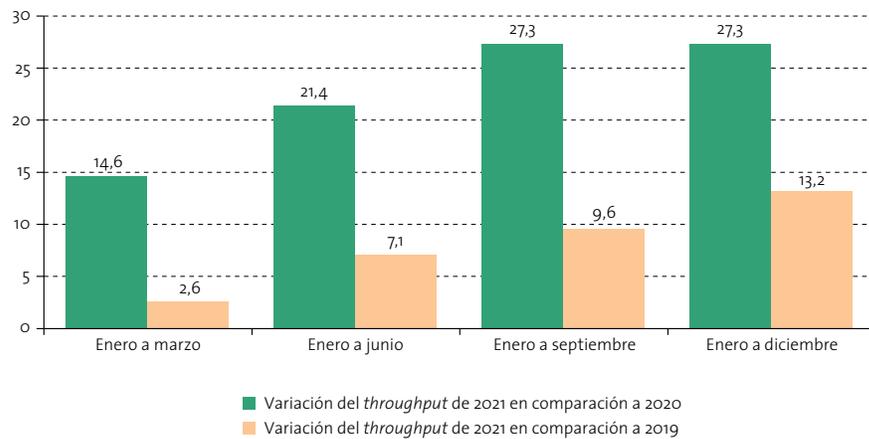


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.
Nota: Incluye Veracruz y Altamira+Tampico en México, lo que representa el 90,0% del movimiento portuario de la costa del Golfo de México.

Gráfico 9

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa pacífica de México entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por períodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

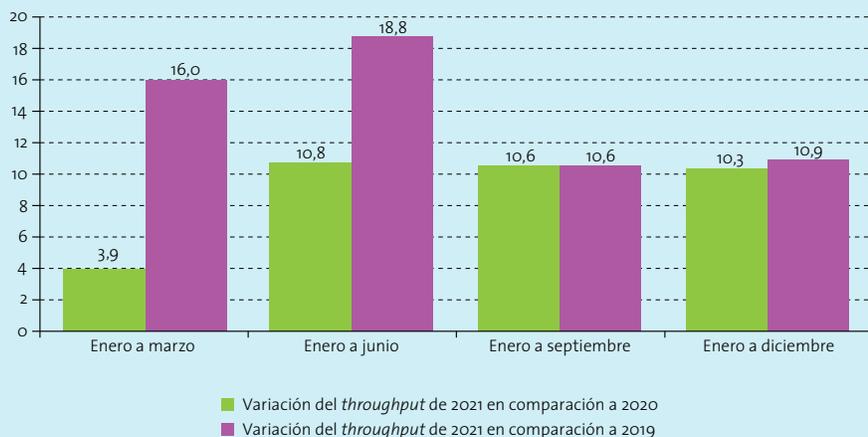


Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.
Nota: Incluye Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México 91,0% del movimiento portuario de la costa pacífica de México.

Gráfico 10

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa caribeña de Panamá entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por periodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



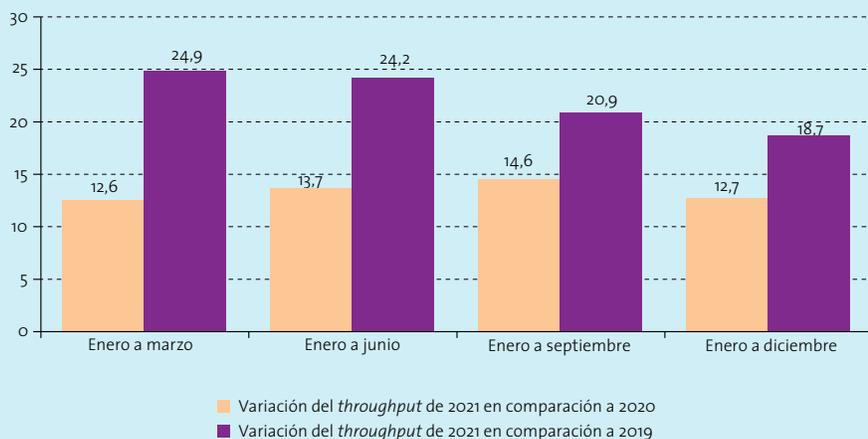
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Incluye las terminales de Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo International Terminal (MIT) y Cristóbal en Panamá, lo que representa el 97,1% del movimiento portuario en la costa caribeña de Panamá.

Gráfico 11

Variación del *throughput* de puertos seleccionados en la costa pacífica de Panamá entre 2021 y 2020, y entre 2021 y 2019, por periodos indicados

(Sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Incluye las terminales de Balboa y Rodman (PSA) en Panamá, lo que representa el 100,0% del movimiento portuario en la costa pacífica de Panamá.

II. Clasificación según el comportamiento portuario de América Latina y el Caribe en 2021

En esta sección será presentada la clasificación del *throughput* de terminales, a nivel portuario (que incluirá todas las terminales de contenedores de los puertos o zonas portuarias indicadas, salvo que se especifique lo contrario) y a nivel nacional. La muestra de 2021 contabiliza 102 puertos y 28 países y territorios en ALC. En el cuadro 3 se presenta la clasificación de las 10 primeras terminales según el *throughput* en 2021, y como referencia, se indica la clasificación de 2020.

Cuadro 3

Clasificación de las *Top 10* terminales de contenedores según el *throughput* 2021
(En TEU)

Puerto, país	Clasificación 2020	Clasificación 2021	Throughput 2020 (en millones de TEU)	Throughput 2021 (en millones de TEU)
Cartagena, GPC, Colombia	1	1	3 127 162	3 343 810
MIT, Panamá	2	2	2 663 437	2 813 637
Balboa, Panamá	3	3	1 956 743	2 335 923
Santos Brasil, Brasil	5	4	1 506 608	1 942 222
Brasil Terminais (en Santos), Brasil	4	5	1 849 404	1 909 770
Kingston KFTL, Jamaica	8	6	1 437 276	1 783 859
Manzanillo SSA, México	7	7	1 488 157	1 635 750
El Callao DPW, Perú	9	8	1 362 129	1 502 375
San Juan, Puerto Rico	6	9	1 490 218	1 438 738
Rodman (PSA), Panamá	10	10	1 204 915	1 227 509

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

En el cuadro 4 se presenta la clasificación del *throughput* por puerto o zona portuaria en 2021, y de modo comparativo, se incluye la clasificación en 2020.

Cuadro 4

Clasificación de los puertos o zonas portuarias de acuerdo con el comportamiento del *throughput* en 2021

(Throughput en TEU; variación sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	Puerto, país	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del <i>throughput</i> en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
1	1	CCT, MIT, Cristóbal (Caribe), Panamá	4 454 902	4 915 975	10,3
2	2	Santos (incluye Santos y DP World), Brasil	4 232 046	4 442 876	5,0
3	3	Balboa, Rodman (PSA) (Pacífico), Panamá	3 161 658	3 563 432	12,7
4	4	Bahía de Cartagena, Colombia	3 203 539	3 444 178	7,5
5	5	Manzanillo, México	2 909 599	3 371 438	15,9
6	6	El Callao (terminales de uso público), Perú	2 250 827	2 486 425	10,5
7	7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2 071 124	2 163 151	4,4
8	8	Kingston, Jamaica	1 611 637	1 975 401	22,6
9	9	San Antonio, Chile	1 556 708	1 840 458	18,2
15	10	Lázaro Cárdenas, México	1 063 675	1 686 076	58,5
13	11	Freeport, Bahamas	1 231 703	1 642 780	33,4
12	12	Itajaí (incluye Portonave - Terminais Portuários De Navegantes), Brasil	1 273 469	1 610 092	26,4
11	13	Buenos Aires (A.M.B.A.), Argentina	1 371 980	1 446 452	5,4
10	14	San Juan, Puerto Rico	1 490 218	1 438 738	-3,5
14	15	Limón+APM, Costa Rica	1 213 431	1 319 372	8,7
18	16	Caucedo, República Dominicana	950 219	1 265 459	33,2

Cuadro 4 (continuación)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	Puerto, país	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del throughput en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
17	17	Veracruz, México	1 005 936	1 165 043	15,8
16	18	Buenaventura, Colombia	1 018 840	1 082 746	6,3
19	19	Paranaguá, Brasil	925 157	1 044 177	12,9
21	20	Montevideo, Uruguay	764 799	977 922	27,9
20	21	Altamira+Tampico, México	776 999	902 186	16,1
23	22	São Francisco do Sul-Itapoá, Brasil	712 646	816 272	14,5
22	23	Valparaíso, Chile	735 026	793 118	7,9
24	24	Zona portuaria de Manaus, Brasil	706 677	754 899	6,8
26	25	Puerto Cortés, Honduras	551 250	700 843	27,1
25	26	Rio Grande (incluye Porto Alegre - Terminal Santa Clara), Brasil	684 276	685 589	0,2
27	27	Santo Tomás de Castilla, Guatemala	537 316	582 621	8,4
28	28	Puerto Quetzal, Guatemala	519 571	558 570	7,5
30	29	Puerto Barrios, Guatemala	479 876	547 761	14,1
34	30	Rio De Janeiro, Brasil	381 298	531 419	39,4
29	31	Suape, Brasil	484 171	518 581	7,1
32	32	Haina, República Dominicana	407 262	495 243	21,6
31	33	Pecém-Fortaleza, Brasil	420 540	466 914	11,0
33	34	Ensenada, México	384 871	394 911	2,6
36	35	Salvador, Brasil	327 529	353 327	7,9
35	36	Paíta, Perú	335 098	332 554	-0,8
38	37	Talcahuano/San Vicente, Chile	287 240	298 194	3,8
41	38	Acajutla, El Salvador	228 334	294 494	29,0
39	39	Santa Marta, Colombia	259 378	285 418	10,0
37	40	Puerto Caldera, Costa Rica	296 243	273 560	-7,7
42	41	Vitória (incluye Terminal Portuário Da Glória - Tpg), Brasil	222 218	241 892	8,9
43	42	Jarry/Point-a-Pitre, Guadalupe	220 233	238 680	8,4
40	43	Port of Spain, Trinidad y Tobago	236 370	238 037	0,7
44	44	Iquique, Chile	217 814	235 725	8,2
45	45	Puerto Bolívar, Ecuador	207 595	192 847	-7,1
46	46	Itaguaí, Brasil	179 261	183 867	2,6
53	47	Barranquilla, Colombia	146 570	172 655	17,8
47	48	Point Lisas, Trinidad y Tobago	170 408	172 356	1,1
50	49	Fort-de-France, Martinica	164 495	171 127	4,0
48	50	Arica, Chile	167 512	169 727	1,3

Cuadro 4 (continuación)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	Puerto, país	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del throughput en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
49	51	Corinto, Nicaragua	166 612	164 403	-1,3
52	52	Progreso, México	147 514	153 880	4,3
51	53	Paraguay (total), Paraguay	154 022	153 656	-0,2
56	54	Bocas Fruit, Panamá	117 464	144 520	23,0
54	55	Zárate, Argentina	120 847	129 690	7,3
57	56	Vila do Conde - Belém, Brasil	111 490	109 560	-1,7
55	57	Puerto Castilla, Honduras	118 317	102 246	-13,6
58	58	Bridgetown, Barbados	89 460	93 899	5,0
59	59	Willemstad, Curazao	89 305	92 640	3,7
60	60	Rosario, Argentina	70 886	75 968	7,2
61	61	Antofagasta, Chile	58 399	61 463	5,2
62	62	Barcadera, Oranjestad, Aruba	53 171	57 062	7,3
63	63	Imbituba, Brasil	51 814	54 856	5,9
67	64	Tuxpan, VER., México	40 769	53 956	32,3
64	65	Natal, Brasil	47 218	43 764	-7,3
n/a	66	Ushuaia, Argentina	42 605	42 141	-1,1
66	67	Mazatlán, México	41 668	41 895	0,5
65	68	Puerto Chiapas, México	42 284	41 352	-2,2
68	69	Georgetown-Cayman, Islas Caimán	32 410	36 265	11,9
n/a	70	Hamilton, Bermuda		35 984	n/a
70	71	Turbo, Colombia	29 103	29 657	1,9
72	72	San Antonio Este, Argentina	27 440	29 251	6,6
73	73	Austral, Chile	24 515	26 814	9,4
71	74	Ilo, Perú	27 959	26 156	-6,4
69	75	San Lorenzo, Honduras	30 496	25 409	-16,7
75	76	Bahía Blanca, Argentina	22 328	23 801	6,6
76	77	Puerto Madryn, Argentina	21 911	23 357	6,6
n/a	78	St. George, Granada		22 117	n/a
77	79	Pisco, Perú	21 049	17 134	-18,6
74	80	Coatzacoalcos, México	23 950	16 404	-31,5
80	81	Porto Velho (incluye Passarão y Belmont), Brasil	15 396	15 763	2,4
78	82	Guaymas, México	15 882	15 695	-1,2
81	83	Puerto Deseado, Argentina	12 584	13 414	6,6
82	84	Itaqui, Brasil	10 964	12 851	17,2
79	85	Matarani, Perú	15 486	11 794	-23,8
84	86	Arlen Siu, Nicaragua	6 189	8 168	32,0
83	87	Manta, Ecuador	8 476	8 019	-5,4
88	88	Pucallpa, Perú	3 305	7 923	139,7

Cuadro 4 (conclusión)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	Puerto, país	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del throughput en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
86	89	Puerto Morelos, Q. ROO, México	5 164	6 222	20,5
85	90	Mar del Plata, Argentina	5 366	5 720	6,6
87	91	San Andrés, Colombia	3 603	4 672	29,7
n/a	92	Pichilingue, México		3 294	n/a
92	93	Chacabuco, Chile	2 139	3 292	53,9
90	94	La Plata (TecPlata), Argentina	3 077	3 280	6,6
89	95	Salina Cruz, México	3 168	3 176	0,3
93	96	Coquimbo, Chile	1 602	2 985	86,3
91	97	Euroamerica, Argentina	2 307	2 459	6,6
95	98	Guajira, Colombia	551	1 737	215,2
96	99	Molca, Argentina	200	213	6,5
n/a	100	Dos Bocas, México		187	n/a
94	101	Puerto Montt, Chile	1 280	160	-87,5
n/a	102	Salavery, Perú		46	n/a

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

Nota: Bahía de Cartagena incluye El Bosque, tanto en 2020 como en 2021.

A nivel nacional, en 2021 hasta la clasificación 7 se mantuvo la misma posición que en 2020. De una muestra de 28 países y territorios, en el cuadro 5 la clasificación del *throughput* portuario.

Cuadro 5

Clasificación de los países según el comportamiento del *throughput* en 2021

(Throughput en TEU; variación sobre la base de datos en TEU, en porcentajes)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	País	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del throughput en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
1	1	Brasil	10 786 170	11 813 898	9,5
2	2	Panamá	7 734 024	8 623 927	11,5
3	3	México	6 461 479	7 855 715	21,6
4	4	Colombia	4 661 584	5 021 063	7,7
5	5	Chile	3 052 235	3 431 936	12,4
6	6	Perú	2 653 724	2 882 032	8,6
7	7	Ecuador	2 287 195	2 364 017	3,4
9	8	Jamaica	1 611 637	1 975 401	22,6
8	9	Argentina	1 701 530	1 795 746	5,5
13	10	República Dominicana	1 357 481	1 760 702	29,7
10	11	Guatemala	1 536 763	1 688 952	9,9
14	12	Bahamas	1 231 703	1 642 780	33,4
11	13	Costa Rica	1 509 674	1 592 932	5,5
12	14	Puerto Rico	1 490 218	1 438 738	-3,5
15	15	Uruguay	764 799	977 922	27,9
16	16	Honduras	700 063	828 497	18,3
17	17	Trinidad y Tobago	406 778	410 393	0,9
18	18	El Salvador	228 334	294 494	29,0

Cuadro 5 (conclusión)

Clasificación en 2020	Clasificación en 2021	País	Throughput 2020 (en miles y millones de TEU)	Throughput 2021 (en miles y millones de TEU)	Variación del throughput en 2021 en comparación con 2020 (en porcentajes)
19	19	Jarry/Point-a-Pitre, Guadalupe	220 233	238 680	8,4
20	20	Nicaragua	172 801	172 572	-0,1
21	21	Martinica	164 495	171 127	4,0
22	22	Paraguay	154 022	153 656	-0,2
23	23	Barbados	89 460	93 899	5,0
24	24	Curazao	89 305	92 640	3,7
25	25	Aruba	53 171	57 062	7,3
26	26	Islas Caimán	32 410	36 265	11,9
n/a	27	Bermuda		35 984	n/a
n/a	28	Granada		22 117	n/a

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en datos oficiales de los puertos de la muestra.

III. Aumento en los fletes marítimos vía contenedores y otros temas emergentes

Ante la pandemia y a escala mundial, el sector de transporte marítimo y toda la cadena logística, sufrieron importantes impactos y resaltaron temáticas relevantes del sector que ya se observaban desde hace algún tiempo, pero con la pandemia algunos temas ganaron énfasis. Por ejemplo, la presión por contar con un sector sostenible y resiliente, conector de su matriz de riesgo y con equipos humanos y tecnológicos preparados para afrontar una crisis de esta magnitud e impacto. Con la pandemia, muchos puertos quedaron cerrados y cambiaron sus rutinas. Las discusiones sobre reglamentaciones ambientales tuvieron que esperar mientras la crisis sanitaria pudiera apaciguarse. Muchos marinos llegaron a estar meses en los barcos sin poder bajar, lo que generó una crisis humanitaria en el mar. Todo esto demostró la falta de preparación frente a riesgos de gran escala.

Sin embargo, el principal objetivo de este documento es analizar si se ha dado inicio a la recuperación del transporte marítimo internacional vía contenedores en ALC. Considerando este objetivo, el tema emergente que se dará notoriedad es el que se refiere a los fletes marítimos de contenedores, que, durante la pandemia, pese a la baja demanda del comercio marítimo mundial, en lugar de bajar aumentaron de forma extraordinaria.

A. Aumento en los fletes marítimos vía contenedores, tendencia que llegó para establecerse en alza, y consecuencias del alza de los fletes

El 24 de septiembre de 2021 el índice promedio mundial de fletes de contenedores *spot*² alcanzó los niveles de 10.377 dólares, lo que significó un aumento de 618,6% en comparación con el valor más bajo registrado en 2020 y el 105,9% en comparación con el valor más alto registrado en 2020.

En 2022, el año inició con el índice a 9,801 dólares; en 2019, el promedio anual había sido 1,454 dólares.

A continuación, en el gráfico 12, se puede observar el aumento de los fletes de contenedores a nivel global, en dólares por FEU³, y en el gráfico 13, la evolución del volumen global de

² Es decir, fletes sin contrato.

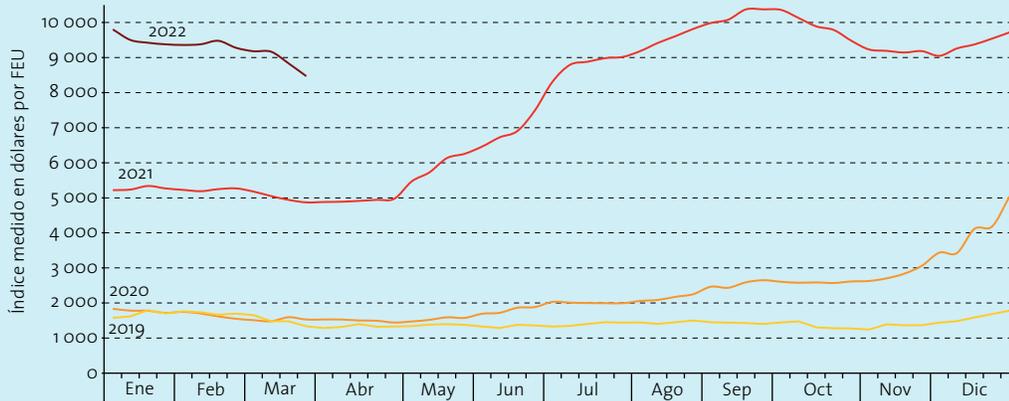
³ La sigla FEU corresponde a *Forty Equivalent Unit* que es la unidad (contenedor) equivalente a 40 pies.

contenedores en TEU. Lo que se observa es que mientras el comercio bajó durante el primer semestre de 2020, y luego siguió la misma tendencia de 2019, y en 2021 demostró una suave alza, los fletes subieron de forma muy preocupante.

Gráfico 12

Evolución del precio de los fletes *spot* a nivel mundial del comercio internacional marítimo vía contenedores, de enero 2019 a enero 2022

(En dólares por FEU)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en los datos de *Drewry World Container Index*, datos de 2019 a 2022.

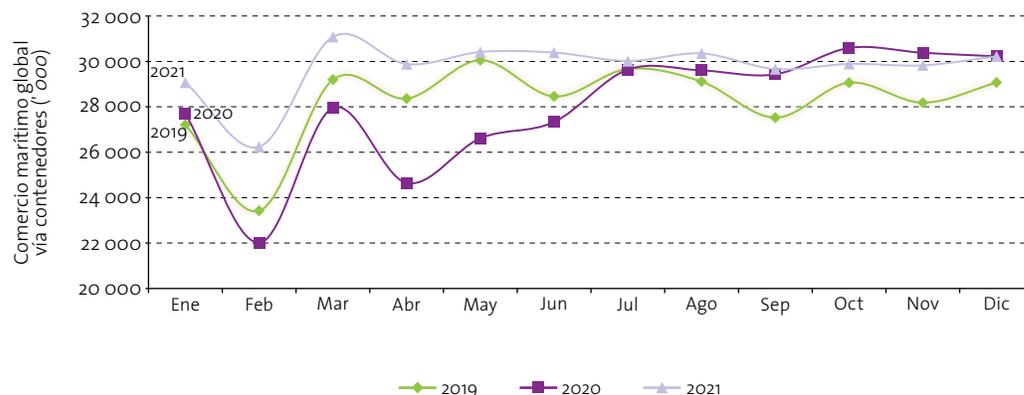
En el caso de la estabilización de los fletes en alza, lo relevante es que la falta de competencia en el transporte internacional y los fletes marítimos excesivos dañan artificialmente y de manera especial a los países de menor tamaño y menores ingresos, y a sectores productivos de menor envergadura, lo que encarece tanto el precio de los bienes de consumo importados esenciales para su población, como a los costos de los insumos y bienes de capital requeridos para su desarrollo industrial, lo que constituye un obstáculo decisivo para la industrialización y el crecimiento de las naciones de bajos y medianos ingresos.

En todo caso, los exportadores más perjudicados son los pequeños y medianos, quienes no poseen capacidad de reacción y pierden competitividad en sus exportaciones. Con respecto a las importaciones el impacto es triple: 1) afecta a los sectores productivos que importan bienes de capital e insumos; 2) en la medida en que una proporción relevante de las importaciones de la región consiste en bienes de consumo, afecta directamente y de modo regresivo al nivel de vida de la población; y de modo general 3) es un motor de alza generalizada de precios. Este último, es un impacto macroeconómico muy preocupante que no siempre es debidamente considerado.

Tanto o más grave es la menor competitividad causada a las exportaciones y la consiguiente pérdida de mercados, tanto de productos primarios como especialmente industriales, cuya expansión es tan determinante para el desarrollo regional.

Gráfico 13

Evolución del volumen del comercio marítimo internacional vía contenedores (exportaciones e importaciones) a nivel mundial, de enero 2019 a diciembre 2021
(En TEU)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, con base en los datos de *Container Trade Statistics* (CTS), datos de 2019 a 2021.

IV. Conclusiones

De modo general, las perspectivas actuales son de una recuperación que no logra aún alcanzar a toda la región de ALC. En términos de comercio, algunas costas todavía no se recuperan a los niveles de 2019. Siguiendo la misma tendencia observada en 2020, la caída de las importaciones refleja la baja en el consumo de bienes en la región, pero también se relaciona con la disminución de las capacidades industriales nacionales con una menor importación de los insumos necesarios para producir, consumir o reexportar.

La competencia es el bien a preservar. Por ello, es dable sostener que la existencia de resguardos es más necesaria en un ambiente poco competitivo. El mejor regulador es la competencia, pero mientras ésta no sea suficiente, o existan limitaciones a su funcionamiento, como pareciera ser el caso, un conjunto de reglas permite incentivar un comportamiento socialmente más cercano al óptimo, como, entre otros: umbrales máximos de integración de usuarios relevantes, reglas contra la discriminación, incentivos de tiempo de servicio y tiempos de espera. Sin embargo, no solamente deben ser analizadas las regulaciones sobre el equilibrio y la acción de la competencia, sino también agregar las medioambientales en el sector naviero y el resto de la cadena de suministro. Actualmente existen varias regulaciones que apuntan a la reducción de los gases de efecto invernadero, como la descarbonización del transporte marítimo, o la recientemente adoptada para la reducción de los sulfuros, entre otros, lo que se espera que redunden en la reducción de las emisiones, pero también de las velocidades de navegación promedio y en el aumento de los costos de transporte marítimo, que se deben analizar desde la perspectiva amplia de las condiciones para los países en desarrollo.

V. Bibliografía

- CTS (Container Trades Statistics), CEDAR [en línea] <https://www.containerstatistics.com/> [fecha de consulta: 15 de marzo de 2022].
- Drewry (2022) "World Container Index" [en línea] <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> [fecha de consulta: 24 de abril de 2022].
- Eliana, Barleta & Ricardo, Sánchez (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". Serie *Boletín FAL* No. 386 (ISSN: 1564-4227), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Publicación de las Naciones Unidas [en línea] <https://www.cepal.org/es/publicaciones/46979-informe-portuario-2020-impacto-la-pandemia-covid-19-comercio-maritimo-transbordo>.

VI. Publicaciones de interés



Boletín FAL N° 386

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

Eliana Barleta
Ricardo Sánchez

El presente *Boletín FAL* exhibe la evolución de la actividad en las terminales y puertos de contenedores de América Latina y el Caribe durante 2020 en comparación con 2019, con el objetivo de analizar los efectos de la pandemia del COVID-19 sobre el comercio marítimo internacional de la región.

Disponible en:



Serie Comercio Internacional N° 162

Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores

Ricardo J. Sánchez
Fabio Weikert

Este estudio busca reflejar la situación de la logística internacional originada en el brote del COVID-19 desde prácticamente el inicio del año 2020, poniendo énfasis en los tráficos aéreo y marítimo. Para el primer caso se analiza la evolución de los pasajeros transportados por avión, mientras que para el segundo el análisis reside en el movimiento de contenedores. Aunque el estudio esté enfocado en la región de América Latina y el Caribe, en el análisis de contexto de ambos sectores se adopta una perspectiva global. Asimismo, se resaltan algunas preocupaciones emergentes del período actual que podrían tener repercusiones en la pospandemia, en especial las vinculadas a la concentración de los mercados, al rol de los gobiernos en el apoyo a las compañías de ambos sectores, y, en última instancia, a los impactos del actual contexto sobre el acceso y la asequibilidad de los servicios prestados.

Disponible en: