

Boletín Marítimo



Estimados lectores:

Junto con saludarlos, les hacemos llegar nuestro Boletín Marítimo. Este mes les entregamos las siguientes informaciones:

- Movimiento portuario contenedorizado en América Latina al primer semestre 2010
- Nuevo documento: **La industria del transporte marítimo y las crisis económicas**
- Próximos trabajos: Atractivo portuario de la Costa Oeste de América del Sur
- La facilitación del transporte bajo el prisma de las Reglas de Rotterdam

Ricardo J. Sánchez y equipo
Unidad de Servicios de Infraestructura
División de Recursos Naturales e Infraestructura
CEPAL, Naciones Unidas
Agosto de 2010

I. Movimiento portuario contenedorizado en América Latina al primer semestre del 2010

El movimiento portuario de América Latina durante el primer semestre del 2010, se destaca por el generalizado regreso de las tasas de crecimiento a las cuales estábamos acostumbrados antes de la crisis. Si bien no es una muestra exhaustiva de la región, refleja en líneas generales un dinamismo creciente en la industria con una tasa promedio de crecimiento de un 17%. Nótese por ejemplo, el crecimiento registrado por Itajai, Manzanillo o Balboa, así como la evolución generalizada de los puertos de Brasil y México, que van en línea con los resultados del Estudio Económico de América Latina y el Caribe de CEPAL del pasado Julio.

RNK 2009	PUERTO	PAIS	TEU 2009 Primer Semestre	TEU 2010 Primer Semestre	Var. 2010/09
2	Colón	Panamá	1.127.553	1.256.887	11,47%
3	Balboa	Panamá	904.953	1.209.312	33,63%
1	Santos	Brasil	1.030.855	1.206.532	17,04%
7	Cartagena	Colombia	633.723	699.972	10,45%
8	Manzanillo	México	482.036	669.500	38,89%
9	Callao	Perú	505.909	581.121	14,87%
5	Buenos Aires	Argentina	415.900	514.500	23,71%
13	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	382.840	467.527	22,12%
15	Valparaíso	Chile	375.218	442.474	17,92%
14	San Antonio	Chile	373.505	441.550	18,22%
19	Itajai	Brasil	238.297	423.759	77,83%
21	Lazaro Cárdenas	México	263.469	355.519	34,94%
17	Paranaguá	Brasil	295.678	334.700	13,20%
11	Guayaquil	Ecuador	283.646	323.784	14,15%
18	Rio Grande	Brasil	293.946	315.290	7,26%
22	Veracruz	México	262.956	312.340	18,78%
20	Montevideo	Uruguay	304.118	306.441	0,76%
16	Buenaventura	Colombia	297.311	294.322	-1,01%
24	Puerto Cortes	Honduras	250.709	284.371	13,43%
25	Altamira	México	177.773	232.218	30,63%
28	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	170.458	200.145	17,42%
23	Talcahuano/San Vicente	Chile	300.547	177.723	-40,87%
29	Puerto Barrios	Guatemala	143.491	167.206	16,53%
26	La Guaira	Venezuela	213.121	147.004	-31,02%
32	Suape	Brasil	102.203	135.121	32,21%
34	Puerto Quetzal	Guatemala	101.760	123.123	20,99%
37	Lirquen	Chile	110.891	90.783	-18,13%
41	Caldera	Costa Rica	60.828	73.478	20,80%
45	Ensenada	México	39.408	68.372	73,50%
49	Paita	Perú	57.424	68.181	18,73%
43	Puerto Angamos	Chile	58.231	63.151	8,45%
48	Puerto Castilla	Honduras	49.048	42.302	-13,84%
42	Coronel	Chile	14.584	61.276	320,16%
46	Arica	Chile	52.037	57.071	9,67%
53	Corinto	Nicaragua	23.652	27.585	16,63%
Total 35 puertos		América Latina	10.398.128	12.174.640	17.08%

Fuente: Gabriel Pérez Salas, Unidad de Servicios de Infraestructura, a partir de información pública o proporcionada por los propios puertos u organizaciones nacionales a CEPAL.

La muestra es encabezada por la zona portuaria de Colón y Balboa en Panamá, los cuales ostentaron el 2 y 3 lugar respectivamente en el [Ranking 2009 de movimiento de contenedores de América Latina y el Caribe](#) que la Unidad de Servicios de Infraestructura realiza cada año. Habrá que seguir analizando si efectivamente Panamá logra consolidar este lugar en los próximos meses, desplazando del primer lugar a Santos que ha liderado el ranking anual desde su inicio. De manera análoga, veremos la evolución de la competencia por los primeros lugares entre Buenos Aires y el ascenso sostenido de Cartagena y Callao, así como el crecimiento portuario de México, todas señales del enorme dinamismo existente en el sector portuario de América Latina y el Caribe.

Si bien algunos puertos registran tasas negativas, estas obedecerían más bien a razones internas de operación más que a condiciones económicas regionales. En la mayoría de los casos, las variaciones se explican por la existencia de eventos naturales que destruyeron o impidieron momentáneamente la operación y a desvíos de mercaderías por surgimiento de nuevos competidores locales o congestión portuaria que obligaron a la búsqueda de puertos alternativos de atraque.

El presente análisis fue construido a partir de la información recopilada, para actualizar o agregar información estadística, por favor enviar un email a gabriel.perez@cepal.org

II. La industria del transporte marítimo y las crisis económicas

Un nuevo documento de la Unidad de Servicios de Infraestructura, de los autores Georgina Cipoletta Tomassian y Ricardo J. Sánchez, analiza algunos indicadores de la industria del transporte marítimo a partir de la emergencia de la última crisis económica internacional, a la vista de la experiencia histórica de otras similares, pudiéndose apreciar el alto grado de sensibilidad que aquella tiene respecto al comportamiento de las crisis.

Asimismo, se podrán verificar señales de recuperación económica y de salida de la crisis: el volumen de comercio ha aumentado en lo que va del año 2010, acompañando a una recuperación en el sector marítimo, cuyos valores de fletes están cerca de alcanzar los niveles previos a la crisis (en el caso de los contenedores, que en promedio se encuentran -20% respecto a la pre-crisis). Sin embargo, también es prudente conservar cierta cautela frente a las señales de recuperación y de salida de la crisis.

Algunos elementos, tales como las políticas de slow-steaming , el retorno de la flota amarrada (laid-up) o la persistencia de una sobre oferta de capacidad de transporte, entre otros, podrían indicar que la recuperación es firme pero que aún no se vislumbra una salida completa de la situación crítica.

En la primera sección se establece un acercamiento general hacia la teorización sobre la ocurrencia de las crisis internacionales, y su relación con los problemas en el terreno de las finanzas internacionales. Luego de caracterizar a las crisis que pasan del sector financiero al sector real, se analizan los distintos períodos de estancamiento y retrocesos marcados por las principales crisis internacionales que afectaron en los últimos cuarenta años. Asimismo, se reflexiona acerca de porqué tales crisis se transforman en más o en menos devastadoras, para finalmente evaluar el caso del sector marítimo y de los posibles efectos de la última crisis económica internacional, aportando una gran cantidad de información sobre la marcha de los indicadores de la industria del transporte marítimo.

El documento se obtiene libremente desde el sitio de la CEPAL:

<http://www.cepal.org/id.asp?id=40673>

III. Industria portuaria en la Costa Pacífico de América del Sur

La **USI**, en conjunto con el **ITMMA de la Universidad de Amberes**, Bélgica están desarrollando el estudio "**Industria Portuaria Costa Pacífico de América del Sur**". Aún cuando la encuesta hace referencia a la costa oeste de América del Sur, la opinión de todos nuestros lectores y amigos es muy importante, por lo que los invitamos a todos a participar. Esperamos que en el mediano plazo, podamos extender el estudio al resto de nuestra región.

La encuesta, sólo le demandará 20 minutos de su tiempo y sus resultados irán en directo beneficio del desarrollo portuario de la región.

Para acceder a la encuesta presione el siguiente link:

<http://www.cepal.org/id.asp?id=37095>

IV. Facilitación del transporte bajo el prisma de las reglas de Rotterdam

Con el objetivo de analizar la importancia de la facilitación del transporte en el desarrollo regional, así como las implicancias de la adopción de las Reglas de Rotterdam para el sector transporte, la Unidad de Servicios de Infraestructura y la Facultad de Intereses y Servicios Marítimos de la Universidad Andrés Bello, realizaron un documento sobre la forma en que los puertos y demás actores relevantes en tierra, quedan incorporados al régimen de responsabilidad contenidas en estas reglas. Sus autores son María Angélica Uribe, Paul Maxwell, Maricel Ulloa y Gabriel Pérez Salas.

El documento recoge los principales antecedentes y hallazgos del seminario organizado por ambas instituciones el 26 de Noviembre del 2009, en la sede de CEPAL en Santiago y el 01 de Diciembre del 2009 en la sede la UNAB en Concepción, Chile donde se analizó con los distintos actores de la industria del transporte marítimo, vinculados al sector portuario, logístico, legal y académico, tanto al sector público como privado, los posibles beneficios y perjuicios que pudiese afectar la adopción de las Reglas de Rotterdam. El documento esta separado en dos secciones, la primera es de carácter regional, analizando en detalle los antecedentes sobre facilitación y las implicancias de las Reglas de Rotterdam para el sector marítimo portuario. La segunda, más pequeña en extensión, analiza el caso particular de Chile y los cambios legales necesarios de ser ratificadas las reglas de Rotterdam.

<http://www.cepal.org/id.asp?id=39797>