



BOLETÍN

FAL

ISSN 1564-4243

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

# Una síntesis de la evolución de la economía mundial y del comercio marítimo en América Latina y el Caribe desde la crisis de 2009

## Introducción

El presente *boletín FAL* hace una revisión de la evolución de la economía mundial en la cual se desempeñan los países de América Latina y el Caribe, presentando algunas tendencias del comercio marítimo en los últimos años y de la actividad portuaria de contenedores en la región.

## I. La economía y el comercio internacional

Pese a la crisis que afectó con gravedad al mundo entero en el año 2009, la economía mundial tuvo posteriormente un comportamiento más positivo. El gráfico 1 exhibe las variaciones del PIB (*gross domestic product*) en las distintas regiones del mundo entre 2009 y 2012. Frente a un crecimiento generalizado durante 2008, en 2009 puede apreciarse el efecto más notorio de la crisis, que es la caída de la actividad económica mundial del orden de 2,2%, la que afectó especialmente a las economías más desarrolladas (con una baja del 3,7%). El conjunto de los países en desarrollo se mantuvo positivo con un crecimiento de 2,4%. América Latina y el Caribe, por su parte, tuvo una caída de 2,1%. En 2010, el PIB volvió a crecer en todas las regiones analizadas. Pese a que el crecimiento se mantuvo durante 2011 y 2012, las tasas fueron menores.

El comercio total de mercancías totalizó cerca de 12,4 billones de dólares en 2009, medido por el valor FOB de las exportaciones en la frontera de cada país, alcanzando una caída del 22,4% comparado con el año 2008. El mayor exportador de 2009 fue China con un total de 1,2 billones de dólares, seguido de Alemania (hasta entonces el primer exportador mundial) con 1,13 billones de dólares, y los Estados Unidos con 1,06 billones de dólares. Este último fue el mayor importador del mundo, con 1,6 billones en 2009. En 2009, los Estados Unidos tuvieron un déficit comercial de 549 mil

El presente *boletín FAL* hace una revisión de la evolución de la economía mundial en la cual se desempeñan los países de América Latina y el Caribe, presentando algunas tendencias del comercio marítimo en los últimos años y de la actividad portuaria de contenedores en la región.

El autor del documento es Ricardo J. Sánchez, jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura, de CEPAL.

Contacto: [trans@cepal.org](mailto:trans@cepal.org).

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.



Introducción



I. La economía y el comercio internacional



II. La evolución del comercio marítimo internacional



III. Actividad portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe

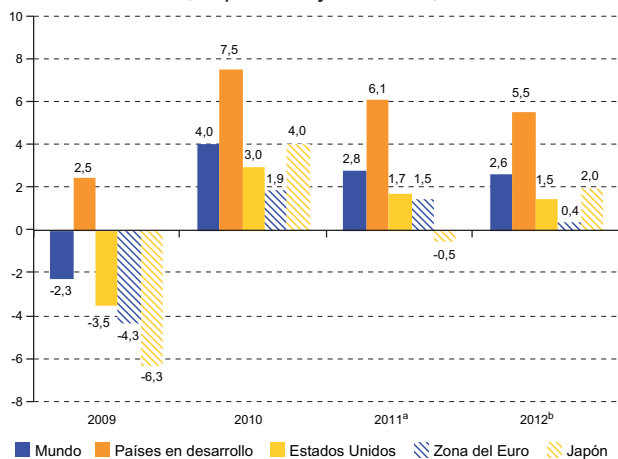


NACIONES UNIDAS

CEPAL

millones de dólares de Estados Unidos, mientras que China y Alemania registraron superávits de 198 y 200 mil millones de dólares respectivamente.

**Gráfico 1**  
**VARIACIÓN DEL PIB POR REGIÓN, 2009-2012**  
(En porcentajes anuales)



Fuente: Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2012, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.

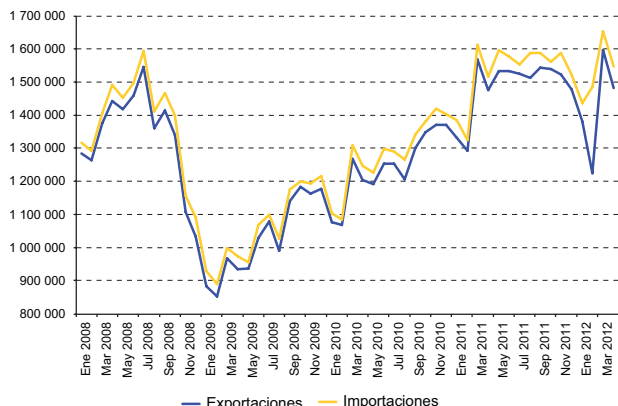
<sup>a</sup> Estimaciones.

<sup>b</sup> Proyecciones.

En 2010 y una buena parte de 2011, el comercio mostró una fuerte recuperación después de la caída de 2009, tal como muestra el gráfico 2 que representa la evolución mensual del comercio mundial en valor. Sin embargo, a partir de noviembre de 2011, se produjo una nueva y fuerte caída.

Nótese la importante recuperación a partir del mínimo de la serie ocurrido en enero de 2009. Por ejemplo, al cierre de 2010 el valor del comercio había aumentado alrededor de un 17% comparado con el último trimestre de 2009.

**Gráfico 2**  
**COMERCIO MUNDIAL DEL TOTAL DE MERCANCÍAS<sup>a</sup>, 2008-2012**  
(Valores mensuales, en millones de dólares de Estados Unidos)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de datos de International Financial Statistics, IMF, Septiembre 2012.

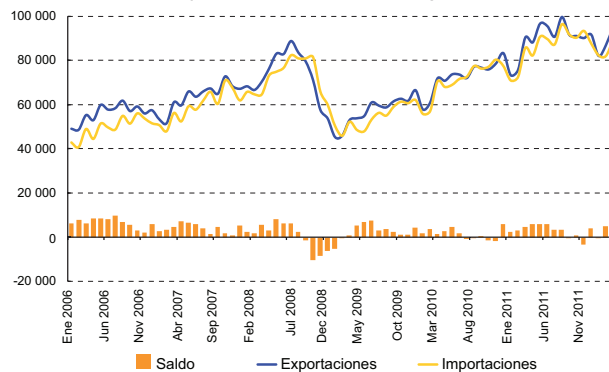
<sup>a</sup> Corresponde a la sumatoria de 242 países.

En marzo de 2011, el valor estaba por encima del nivel pre-crisis de diciembre 2008. Sin embargo, la reducción posterior fue muy marcada. Es interesante observar que la habitual caída estacional del principio de cada año fue muy pronunciada al inicio de 2012.

El gráfico 3 presenta la evolución actual del comercio de mercancías—importaciones y exportaciones—de América Latina y el Caribe desde 2006 hasta el primer trimestre del 2012, mostrando las fuertes contracciones de la última crisis y la recuperación posterior.

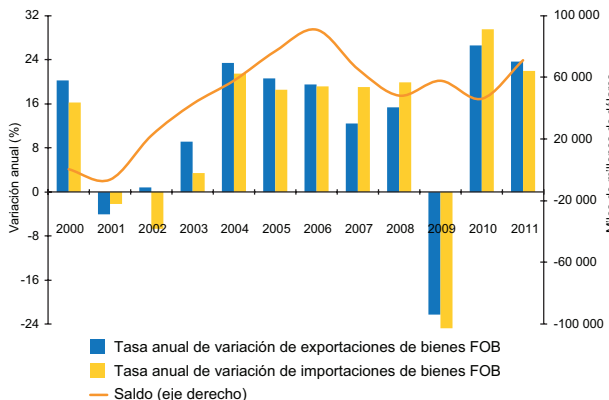
Para el caso de América Latina y el Caribe, el gráfico 4 representa el porcentaje de variación anual, entre el año 2000 y 2011, del valor de las importaciones y exportaciones medidas a precios FOB. Nótese la reducción de las tasas de crecimiento después de 2010. Pese a esta caída, la balanza comercial se mantuvo positiva.

**Gráfico 3**  
**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO, 2006-2012**  
(En millones de dólares)



Fuente: DCII / CEPAL, Naciones Unidas, julio de 2012.

**Gráfico 4**  
**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR, 2000-2011**  
(En tasas de crecimiento anual y en miles de millones de dólares)

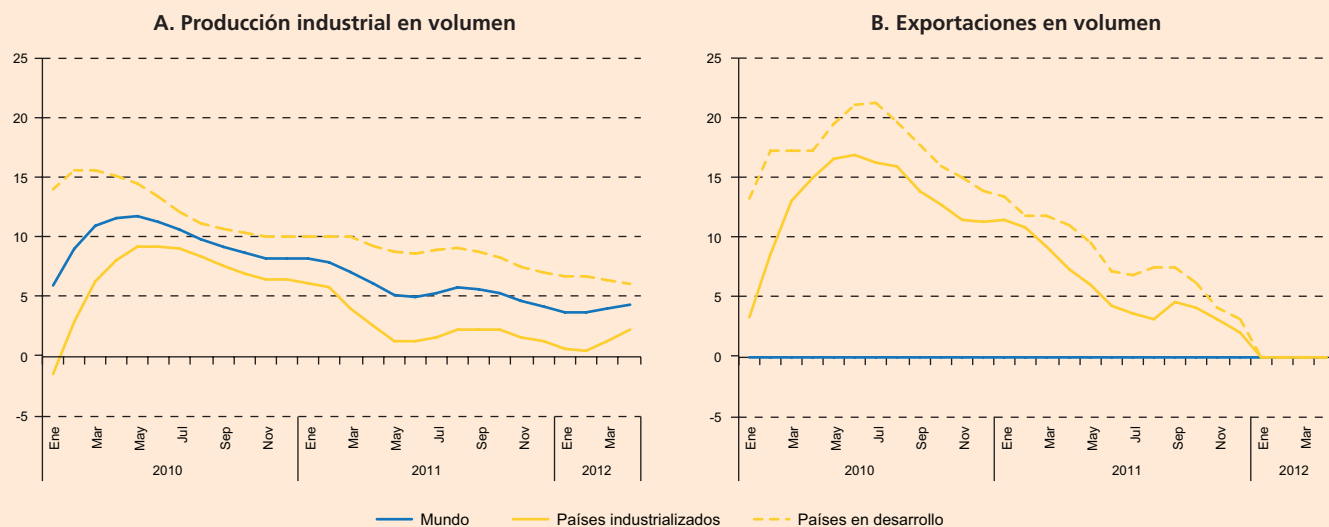


Fuente: DDE / CEPAL, Naciones Unidas, 2011.

En líneas generales, el dinamismo desde mediados de 2010 ha sido decreciente si se observan los volúmenes producidos y comerciados. El gráfico 5 permite apreciar que la reducción de la expansión de la producción mundial se trasladó también al quantum del comercio internacional.

En efecto, el cambio interanual de ambas variables, que expresa el gráfico, permite apreciar una tendencia decreciente de aquellas. No obstante, la situación de las economías emergentes y en desarrollo evidencia un mejor desempeño, aún dentro de la tendencia mencionada.

**Gráfico 5**  
**MUNDO Y PRINCIPALES REGIONES: PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES, 2010-2012**  
(Crecimiento anual, en porcentajes)

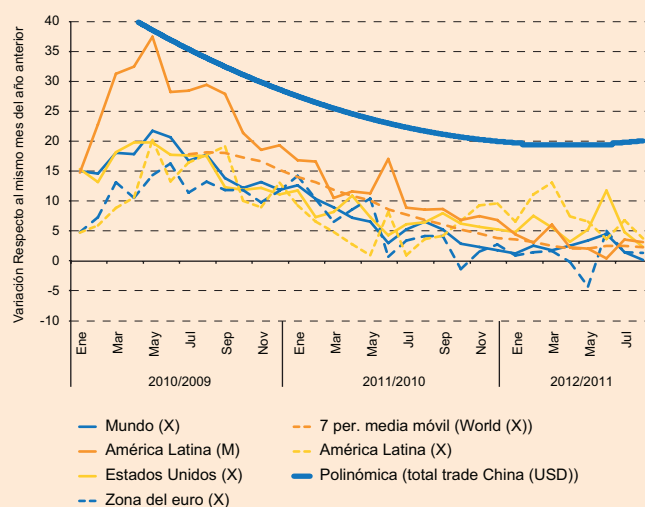


Fuente: DCII, CEPAL (2012).

De manera similar al anterior, el gráfico 6 permite analizar la evolución de la tasa de variación de los volúmenes operados en el comercio mundial por región:

- se confirma la tendencia decreciente, en todos los casos, desde el final de primer cuatrimestre de 2010 hasta el último dato disponible (correspondiente a agosto de 2012);
- respecto a la evolución mundial, tanto en variación porcentual como en la tendencia calculada por la media móvil, la zona euro se mantiene casi siempre por debajo;
- las exportaciones de América Latina y el Caribe se mantuvieron por debajo de la media mundial, casi sin excepción hasta septiembre de 2011, y desde entonces se ubican por encima;
- algo similar ocurrió con las exportaciones de los Estados Unidos, al igual que las de América Latina y el Caribe, se mantienen por encima de la media mundial desde el tercer trimestre de 2011;
- el comercio total de China se mantuvo siempre muy por encima de la media mundial; de manera similar se comportaron las importaciones de América Latina y el Caribe.

**Gráfico 6**  
**EVOLUCIÓN DE LOS VOLÚMENES COMERCIALIZADOS MUNDIALMENTE POR REGIÓN, 2010-2012**  
(Tasas de variación porcentual)



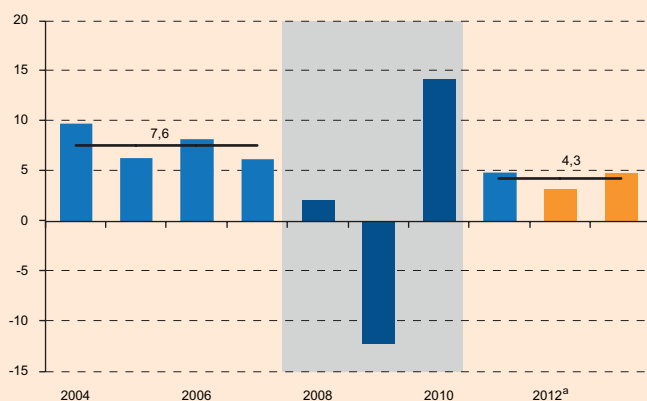
Fuente: Maricel Ulloa y Ricardo J. Sánchez, USI/DRNI/CEPAL sobre la base de datos de CBP y de la Oficina Estadística de China (accedidos en noviembre de 2012).

Nota: Para el caso de China se tomaron —como aproximación— las variaciones del valor de las exportaciones e importaciones, por carecerse de datos de volúmenes.



Frente al *slowdown* representado en los gráficos anteriores, cabe preguntarse qué expectativas pueden formularse para la economía y el comercio en el futuro más inmediato. Dichas perspectivas estarán relacionadas, obviamente, con la evolución de la crisis iniciada en 2009. Vease la evolución del volumen de comercio mundial para el período 2004-2012 en el gráfico 7.

Gráfico 7  
**CRECIMIENTO ANUAL DEL VOLUMEN DEL COMERCIO MUNDIAL DE BIENES Y SERVICIOS**  
*(Tasas de variación anual y promedios parciales)*



Fuente: DCII, CEPAL (2012).  
<sup>a</sup> Proyecciones.

Sin ser el objetivo de este documento una elaboración analítica de la respuesta a aquella pregunta, es posible aproximar la idea de que, en términos macroeconómicos, la crisis que mantiene en vilo al mundo espera la resolución de algunas cuestiones claves:

- La situación fiscal y de deuda de los países de la zona euro, y la desaceleración de la economía japonesa.
- La recuperación de la economía estadounidense y en particular su situación fiscal y financiera, cuyo hito inicial es la decisión pronta a tomarse respecto al "fiscal cliff".
- El futuro de la economía China y de las economías emergentes en Asia, principalmente.

En virtud de este escenario, de cara al 2013 —asumiendo una solución temporal a los desafíos fiscales en los Estados

Unidos— se podría asistir a una recuperación progresiva aunque suave de la economía mundial, particularmente apoyada en la expansión de las economías emergentes (relaciones Sur-Sur) y una suave pendiente positiva en los Estados Unidos. Con dichas premisas se podría esperar una recuperación del comercio mundial y de las economías emergentes, incluyendo a América Latina y el Caribe.

## II. La evolución del comercio marítimo internacional

Según datos de Clarkson Research, el comercio marítimo internacional experimentó un alza correspondiente a un 5,1% en el año 2011, lo que significa que las 8.678 millones de toneladas transportadas por mar el año 2010, aumentaron a 9.118 millones de toneladas en 2011.

A continuación se presenta la evolución del transporte marítimo durante los últimos 26 años (1985-2011), distinguiendo los diversos tipos de productos. Se aprecia que en 2011 el transporte internacional de los cinco principales graneles agrícolas y minerales<sup>1</sup> alcanzó los 2.459 millones de toneladas métricas transportadas, los llamados *minor bulks* alcanzaron los 854, los contenedores los 1.444, mientras que el total de cargas secas ascendió a 5.984 millones de toneladas transportadas<sup>2</sup>; por su parte el petróleo alcanzó un total de 2.857, compuesto por crudo 2.025 y derivados 832, mientras que el gas totalizó 277<sup>3</sup>.

Efectivamente, durante los últimos 26 años se observa un notable desempeño de los contenedores, cuando su transporte se expandió a una tasa media de 8,8% anual, más que duplicando el promedio del transporte del total de las mercancías (véase el cuadro 2). Asimismo, se encuentran ocupando lugares destacados, el gas natural licuado, el carbón térmico, el mineral de hierro y, en resumen, los cinco principales graneles agrícolas y minerales. En la misma línea, el gráfico 8 muestra la composición de las cargas movilizadas por mar entre los años 1985 y 2011 [véase parte (a) del gráfico 8], que permiten apreciar la evolución creciente de los contenedores (pasando del 4% en 1985 al 15% en 2010) y de los graneles minerales y agrícolas (del 25% al 27% respectivamente) (véase parte b) del gráfico 8).

<sup>1</sup> Hierro, carbón, granos, bauxita/aluminio y fosfatos.

<sup>2</sup> Es interesante observar que esta variable alcanzó a 5054 millones en el 2009, lo cual muestra una fuerte recuperación entre ambos años del 18,4%.

<sup>3</sup> Todas las cifras están en millones de toneladas.

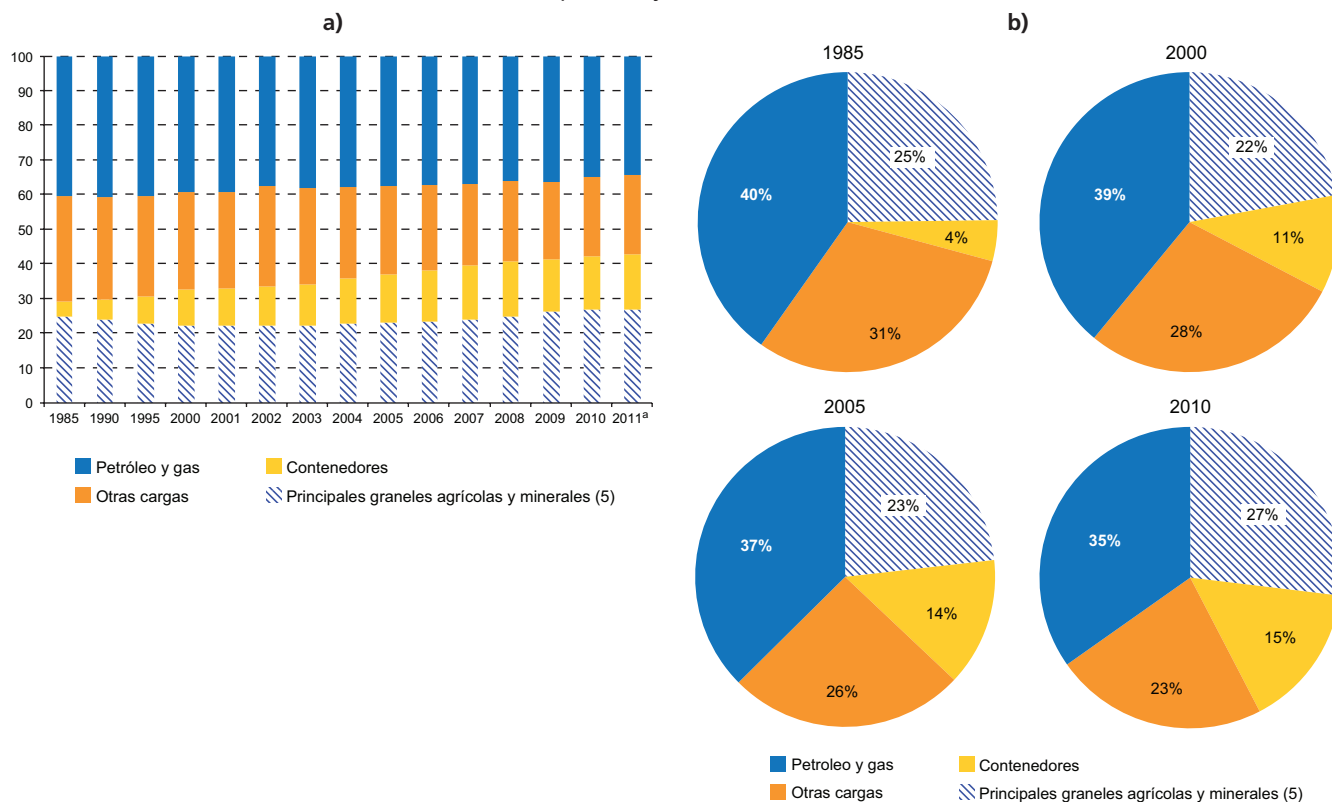
**Cuadro 1**  
**TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 1985-2011**  
(En millones de toneladas métricas)

Año	Hierro	Carbón		Granos	Bauxita/ aluminio	Fosfato	Principales graneles agrícolas y minerales (5)	Pequeñas cargas a granel	Contenedores	Otras cargas secas	Total carga seca	Petróleo derivados del petróleo		Gas		TOTAL
		Coking	Térmico									Crudo	Derivados	LPG	LNG	
1985	321	144	132	213	44	46	900	561	160	549	2 170	984	415	22	39	3 630
1990	347	153	184	215	55	37	991	606	246	625	2 468	1 155	448	28	60	4 159
1995	402	160	242	216	52	30	1 102	681	389	727	2 899	1 400	460	34	69	4 862
2000	447	174	342	264	54	30	1 311	749	628	931	3 619	1 656	518	39	104	5 936
2001	450	169	381	260	52	31	1 343	767	647	910	3 667	1 684	544	36	107	6 038
2002	483	165	394	269	55	30	1 396	861	709	954	3 920	1 667	543	36	113	6 279
2003	517	166	435	265	60	29	1 472	906	788	938	4 104	1 770	582	36	125	6 617
2004	594	171	470	273	65	31	1 604	973	917	897	4 391	1 850	636	38	131	7 046
2005	664	180	492	273	69	31	1 709	1 011	1 019	870	4 609	1 885	691	38	142	7 365
2006	716	176	527	290	75	30	1 814	1 084	1 135	831	4 864	1 933	754	40	160	7 751
2007	779	194	558	302	89	31	1 953	1 149	1 263	762	5 127	1 984	780	39	171	8 101
2008	841	199	577	323	94	31	2 065	1 134	1 321	805	5 325	1 964	796	42	173	8 300
2009	898	188	590	317	72	20	2 085	1 035	1 191	743	5 054	1 892	767	38	183	7 934
2010	992	236	662	338	84	23	2 335	1 159	1 342	824	5 660	1 953	805	39	221	8 678
2011 <sup>a</sup>	1 053	223	715	344	98	26	2 459	1 227	1 444	854	5 984	2 025	832	40	237	9 118

Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de *World Fleet Monitor*, *Clarkson Research Services*, varios números.

<sup>a</sup> Dato estimado.

**Gráfico 8**  
**COMPOSICIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 1985-2011**  
(En porcentaje sobre el total)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de los datos del cuadro 1.

<sup>a</sup> Datos estimados.

En el caso particular del periodo 2002-2011, la tendencia se mantuvo. En efecto, el transporte por agua de contenedores avanzó el 8,2% medio anual, mostrando una tendencia similar a la del largo plazo (véase el cuadro 2). Sin embargo, el transporte de los cinco principales *commodities* agrícolas y minerales creció a una tasa media anual superior (6,5% versus 3,9% del periodo 1985-2011).

Cuadro 2  
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL  
POR TIPO DE CARGA, 1985-2011  
(Variación media anual)

Categoría	Variación media anual (%)
Contenedores	8,8
LNG	7,2
Carbón (térmico)	6,7
Hierro	4,7
Principales graneles minerales y agrícolas	3,9
<b>Total de mercancías transportadas por agua</b>	<b>3,6</b>
Bauxita y aluminio	3,1
Petróleo	2,8
Derivados del petróleo	2,7
LPG	2,3
Commodities agrícolas	1,9
Otras cargas secas	1,7
Carbón (coking)	1,7
Fosfatos	-2,2

Fuente: Ricardo J. Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de *World Fleet Monitor*, Clarkson Research Services, varios números.

En el caso de los contenedores el comercio marítimo mundial está representado en el cuadro 3, mientras que el gráfico 9 muestra los intercambios de América Latina y el Caribe con el resto del mundo.

Cuadro 3  
COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL POR CONTENEDORES, 2011  
(En miles de TEU)

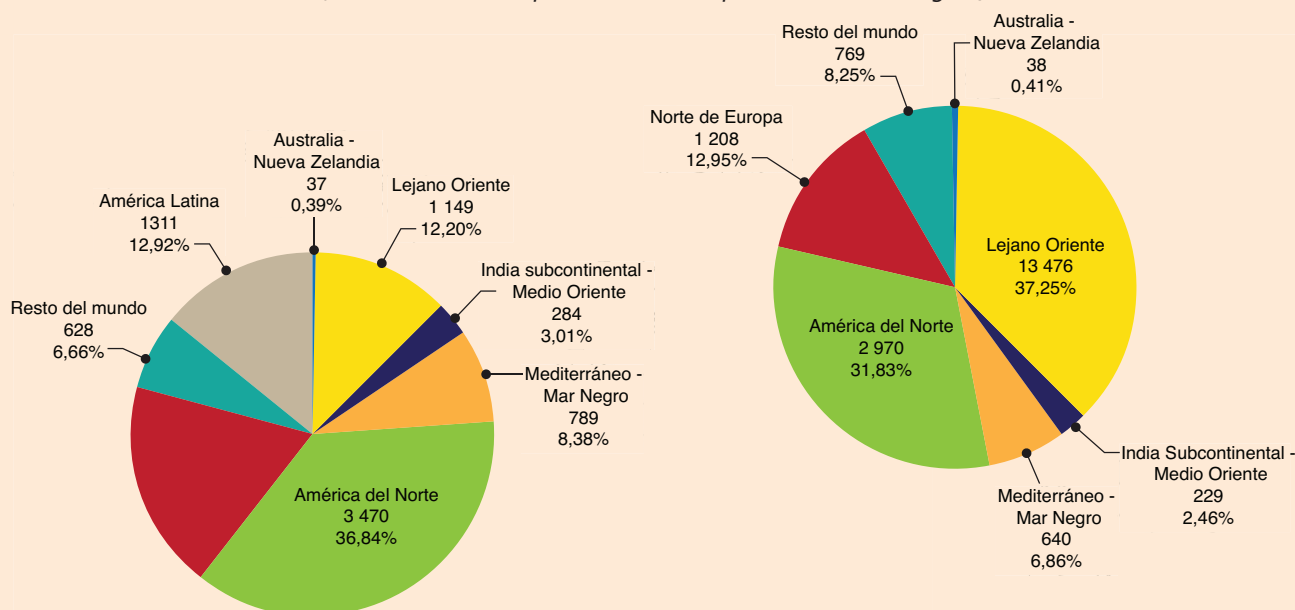
Región exportadora	Región importadora	Miles de TEU, 2011
<b>Principales destinos</b>		
Lejano Oriente	Lejano Oriente	29 188
Lejano Oriente	India Subcontinental / Medio Oriente	5 670
Lejano Oriente	América Latina	3 476
Lejano Oriente	Mediterráneo / Mar Negro	6 661
Lejano Oriente	Norteamérica	15 797
Lejano Oriente	Norte de Europa	11 620

Cuadro 3 (conclusión)

Región exportadora	Región importadora	Miles de TEU, 2011
India Subcontinental / Medio Oriente	Lejano Oriente	2 195
India Subcontinental / Medio Oriente	India Subcontinental / Medio Oriente	1 287
India Subcontinental / Medio Oriente	América Latina	229
India Subcontinental / Medio Oriente	Mediterráneo / Mar Negro	1 268
India Subcontinental / Medio Oriente	Norteamérica	1 097
India Subcontinental / Medio Oriente	Norte de Europa	1 101
América Latina	Lejano Oriente	1 149
América Latina	India Subcontinental / Medio Oriente	284
América Latina	América Latina	1311
América Latina	Mediterráneo / Mar Negro	789
América Latina	Norteamérica	3 470
América Latina	Norte de Europa	1 752
Mediterráneo / Mar Negro	Lejano Oriente	1 522
Mediterráneo / Mar Negro	India Subcontinental / Medio Oriente	1 645
Mediterráneo / Mar Negro	América Latina	640
Mediterráneo / Mar Negro	Mediterráneo / Mar Negro	2 314
Mediterráneo / Mar Negro	Norteamérica	1 372
Mediterráneo / Mar Negro	Norte de Europa	1 472
Norteamérica	Lejano Oriente	8 931
Norteamérica	India Subcontinental / Medio Oriente	1 238
Norteamérica	América Latina	2 970
Norteamérica	Mediterráneo / Mar Negro	1 349
Norteamérica	Norteamérica	481
Norteamérica	Norte de Europa	2 150
Norte de Europa	Lejano Oriente	6 636
Norte de Europa	India Subcontinental / Medio Oriente	1 626
Norte de Europa	América Latina	1 208
Norte de Europa	Mediterráneo / Mar Negro	1 624
Norte de Europa	Norteamérica	3 058
<b>Resto del mundo</b>		<b>22 418</b>
<b>Total principales destinos</b>		<b>128 582</b>
<b>Total</b>		<b>151 000</b>

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL.

Gráfico 9  
**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: DISTRIBUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO DE CONTENEDORES SEGÚN DESTINO Y PROCEDENCIA, 2011**  
*(Sobre el total de exportaciones e importaciones de la región)*



Fuente: USI/DRNI/CEPAL

Nota: La cifra al lado de cada región indica miles de TEUs comerciados, y el porcentaje representa la participación de cada región dentro del total de las exportaciones e importaciones respectivamente.

### III. Actividad portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe<sup>4</sup>

En 2011, los países de América Latina y el Caribe se mantuvieron en el orden del 7% de los contenedores operados en puertos de todo el mundo, alcanzando una cifra record de 41,3 millones de TEU. Sin embargo, la velocidad de crecimiento es diferente entre países y puertos, según ilustran los cuadros 4 y 5.

Del total de la región, el 19.1% es manejado por Brasil, seguido por Panamá (16%), México (10%), Chile (8%), Colombia y Argentina (5%). Si se compara la evolución de la carga durante el primer semestre de 2012 es menos favorable que en años anteriores, desde un 16% de variación interanual durante el primer semestre de 2011 respecto al mismo periodo de 2010, la cifra se redujo a un 8% en el primer medio año del 2012 respecto al de 2011.

Durante la primera mitad de 2012, los puertos con el mejor ranking fueron Colón (todas las terminales) y Balboa (Panamá), Santos (Brasil) y la Bahía de Cartagena (Colombia).

<sup>4</sup> Tomado de Ricardo J. Sánchez y Octavio Doerr (2012): "2012: La economía mundial y el comercio marítimo de contenedores en América Latina. Desafíos para los puertos en la región", USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile.

Cuadro 4  
**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: TOTAL DE TEUs MOVILIZADOS POR PAÍS, PRIMER SEMESTRE DE 2011 Y 2012**  
*(Variación porcentual interanual)*

País	1er. semestre 2011	1er. semestre 2012	Variación
Brasil	3 641	3 886	6,7
Panamá	3 123	3 442	10,2
México	1 990	2 322	16,7
Chile	1 741	1 816	4,3
Centroamérica (sin Panamá)	1 594	1 658	4,0
Colombia	1 151	1 409	22,4
Perú	846	956	12,9
Ecuador	745	752	0,9
Venezuela (República Bolivariana de)	587	750	27,8
Argentina	617	570	-7,6
Uruguay	365	377	3,2
América Latina y el Caribe	...	...	7,46

Fuente: Octavio Doerr, basado en CEPAL Perfil Marítimo ([www.eclac.org/perfil](http://www.eclac.org/perfil)).

El cuadro 5 muestra el cambio interanual desagregado por puerto, para los 30 primeros de la región.

Cuadro 5  
**AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: TOTAL DE TEUs MOVILIZADOS POR PUERTO, PRIMER SEMESTRE DE 2011 Y 2012**  
*(Variación porcentual interanual)*

N	Puerto, grupo, área portuaria	País	1 <sup>er</sup> semestre 2011	1 <sup>er</sup> semestre 2012	Variación
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	1 560 459	1 769 773	13,4
2	Panamá Port Co. (Balboa)	Panamá	1 549 680	1 671 928	7,9
3	Santos	Brasil	1 387 624	1 499 703	8,1
4	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar)	Colombia	900 411	1 008 938	12,1
5	Manzanillo	México	824 417	943 891	14,5
6	Callao	Perú	755 072	870 751	15,3
7	Guayaquil (todos los terminales)	Ecuador	683 444	751 681	10,0
8	Lázaro Cárdenas	México	427 648	586 091	37,0
9	San Antonio	Chile	484 459	550 520	13,6
10	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	472 548	517 058	9,4
11	Valparaíso	Chile	531 661	497 695	-6,4
12	Buenos Aires (no incluye Dock Sud)	Argentina	544 784	495 800	-9,0
13	Kingston	Jamaica	792 097	486 116	-38,6
14	Puerto Cabello	Venezuela (República Bolivariana de)	321 478	407 914	26,9
15	Buenaventura (sin TCBUEN)	Colombia	250 293	399 880	59,8
16	Veracruz	México	356 045	379 818	6,7
17	Montevideo	Uruguay	365 143	376 699	3,2
18	Paranaguá	Brasil	326 544	372 635	14,1
19	Puerto Cortes	Honduras	311 659	306 285	-1,7
20	Altamira	México	276 085	288 470	4,5
21	Rio Grande	Brasil	303 204	287 764	-5,1
22	PortoNave	Brasil	275 615	282 693	2,6
23	Talcahuano/San Vicente	Chile	207 455	274 294	32,2
24	La Guaira	Venezuela (República Bolivariana de)	202 323	262 289	29,6
25	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	260 986	250 852	-3,9
26	Rio de Janeiro	Brasil	194 550	209 838	7,9
27	Itajai	Brasil	175 883	202 436	15,1
28	Suape	Brasil	190 850	197 648	3,6
29	Puerto Barrios	Guatemala	167 236	171 992	2,8
30	Sepetiba	Brasil	57 809	152 192	163,3

Fuente: Octavio Doerr, basado en CEPAL Perfil Marítimo ([www.eclac.org/perfil](http://www.eclac.org/perfil)).