

## PLANIFICACIÓN PORTUARIA EN AMÉRICA LATINA Y EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CONTENEDORES CON ASIA-PACÍFICO

Esta edición del *Boletín FAL* aborda el tema de la planificación portuaria en América Latina y entrega un primer pronóstico de tráfico de contenedores entre América Latina y Asia-Pacífico al 2015. Este Boletín, además, resume las principales conclusiones del Taller de expertos organizado por la Unidad de Servicios de Infraestructura, en conjunto con ESCAP y el Korean Maritime Institute (KMI) en octubre de 2009 en Panamá. El autor del presente Boletín es Octavio Doerr. Para mayores antecedentes contactar a [trans@cepal.org](mailto:trans@cepal.org)

### Introducción

Durante los días 20 y 21 de octubre de 2009, se realizó en Ciudad de Panamá el Taller de trabajo sobre técnicas de planeamiento de puertos de contenedores, organizado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la División de Transporte de la Comisión Económica para Asia-Pacífico (ESCAP) y el Korean Maritime Institute (KMI).

El Taller contó con la participación de directivos de puertos, tanto del sector público como privado de 10 países latinoamericanos: Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, México, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay, además de representantes de los Estados Unidos, Corea y académicos de América Latina y Europa.

El Taller abordó las siguientes materias:

- análisis de los mercados marítimos regionales y mundial;
- situación de los puertos regionales, actividad portuaria, proyectos y planes;
- revisión del comercio en contenedores y patrones de servicios navieros asociados entre la región de América Latina y de Asia-Pacífico, incluyendo la situación histórica y actual, así como su potencial de crecimiento futuro;
- discusión sobre las herramientas que se usan en la región para planeamiento de terminales portuarias;
- presentación de la metodología de ESCAP (MPPM/ITPM);

- aplicación KMI de MPPM para el comercio en contenedores entre Asia-Pacífico y América Latina y el Caribe.

El panel de representantes y expertos portuarios discutió particularmente la importancia de las proyecciones del comercio interregional, la evolución de las rutas principales de transporte marítimo en contenedores y los patrones de servicios navieros entre puertos de ambas regiones. En esta materia una de las principales conclusiones fue la necesidad de asistir al equipo de expertos de ESCAP/KMI con información estadística completa, actualizada y estandarizada acerca del movimiento de contenedores en los principales puertos y en las subregiones. Para ello, la CEPAL y los participantes acordaron adoptar estándares para solicitar su aplicación en los puertos de América Latina y el Caribe.

Al cierre de esta actividad, los participantes destacaron la calidad técnica de las presentaciones de los países invitados, siendo el foco principal las presentaciones y los progresos que muestran las investigaciones acerca de la posible evolución futura del comercio entre la región Asia-Pacífico y América Latina y el Caribe, los patrones de servicios de contenedores entre ambas regiones, así como otros temas de interés.

A la luz de lo expuesto por los participantes, queda de manifiesto que la actividad portuaria es cada vez más importante para la cadena de transporte y distribución de la producción y el comercio en todos los países de la región, destacándose el rápido avance tecnológico y la creciente competencia interportuaria, que obligan a un reforzamiento de las capacidades de planificación portuaria regional. Por

otro lado, un adecuado pronóstico de tráficos marítimos nacionales y regionales son la base fundamental para el planeamiento de una capacidad portuaria lo más eficiente y realista posible.

El presente Boletín presenta las principales conclusiones del evento, así como un análisis de los principales cambios que han ocurrido en el transporte marítimo de contenedores durante la última década y el impacto que han sufrido ambas regiones en análisis con la reciente crisis económica global. También se discute la evolución del tráfico y estado de las operaciones de contenedores en los puertos principales de América Latina y el Caribe y su conexión con Asia-Pacífico, una revisión de la metodología desarrollada por KMI/ESCAP para el análisis de las proyecciones de tráfico de contenedores y de planeamiento marítimo y portuario. Finalmente, la última sección se dedica a la discusión de los pronósticos de tráfico de contenedores al 2015 entre América Latina y Asia-Pacífico sobre la base de la aplicación del modelo realizado por KMI/ESCAP. Se hace especial ahínco en que los valores aquí presentados son muy preliminares y no constituyen pronósticos oficiales de la CEPAL ni de Naciones Unidas. Una vez que se recopile y valide la información estadística regional, estos pronósticos serán revisados y publicados oportunamente.

## **I. EFECTO DE LA CRISIS GLOBAL EN LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA**

El presente año ha golpeado de manera importante al sector marítimo-portuario. A los embates producidos por la crisis del valor del petróleo de finales de 2008 se sumó la crisis económica con los efectos ya conocidos en el sector, tanto en la baja de fletes, la sobrecapacidad existente en la flota y la postergación de numerosas concesiones de infraestructura por falta de inversionistas y financiamiento adecuado.

Tras una década de fuerte crecimiento para la mayoría de los puertos de contenedores de la región, al inicio de la crisis económica mundial (2008) existía en la región un stock importante (también una sobreoferta) de proyectos con distintos estados de avance destinados a la expansión de puertos e incluso para la construcción de infraestructura en nuevas localizaciones. Todos estos planes, fueron sustentados por las autoridades de cada puerto con el argumento que debían dar servicio a los volúmenes adicionales señalados en los pronósticos de tráficos disponibles, elaborados bajo el supuesto que se mantendrían las tasas de crecimiento observadas en los años previos.

Sin embargo, tras la crisis económica, los efectos negativos en el comercio exterior y la consecuente reducción de los volúmenes de carga en puertos regionales, resulta imperativo revisar acuciosamente los planes de expansión, verificando la validez de los supuestos utilizados al formular los pronósticos y la magnitud y oportunidad de las inversiones propuestas. En efecto, con más de un año de impacto negativo

de la crisis en la mayoría de las economías del mundo y en los niveles de actividad de los puertos de la región, no debiera esperarse que se repitan las altas tasas de crecimiento en los puertos regionales, al menos en el corto plazo.

Ante este escenario, las autoridades portuarias de América Latina presentes en el evento declararon la necesidad de contar con planes portuarios actualizados al nuevo escenario y que posibiliten una inversión sustentable y suficiente para servir eficientemente las nuevas demandas del comercio marítimo, particularmente aquellas que atienden el transporte de contenedores.

El diagnóstico anterior plantea nuevos desafíos para las autoridades portuarias en la región, pero también refleja la necesidad de realizar un análisis sistémico regional y subregional sobre el sector, como ser la demanda y la asignación de los tráficos en puertos que compiten en una misma área de influencia, las tendencias de los servicios navieros en ambas costas de Sudamérica, en el Caribe y en Centroamérica, considerando la futura expansión del Canal de Panamá. Ello permitiría analizar políticas comunes, tales como los servicios navieros que atienden a varios puertos, la mejor estrategia de desarrollo de la oferta portuaria en una subregión o la evolución esperada del comercio en un *hinterland* común a dos o más puertos.

## **II. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS DE CONTENEDORES ENTRE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE CON LA REGIÓN DE ASIA-PACÍFICO**

En las dos últimas décadas, el comercio global, incluyendo el de las regiones de Asia-Pacífico y América Latina y el Caribe, han crecido en forma continua y sostenida. La evolución del transporte de contenedores por vía marítima en el mismo período obligó a los puertos a adecuar la infraestructura disponible e incorporar equipamiento especializado para poder servir apropiadamente a un número cada vez mayor de naves de contenedores, también de tamaño creciente. Por más de dos décadas, el comercio internacional en contenedores continuó aumentando a una tasa media que excedía por lejos a la tasa de crecimiento del comercio marítimo y los puertos de las principales economías fueron adaptándose a los nuevos requerimientos de los servicios navieros del contenedor.

### **1. Tráfico contenedorizado Costa Este de Sudamérica (ECSA) y Asia-Pacífico**

El comercio total en contenedores de ECSA en 2008 consistió en cerca de 5,9 millones de TEU, con 3,6 millones de TEU de exportación y 2,2 millones de TEU de importación. La región de Asia-Pacífico comprende el 16% de las exportaciones y el 34% de las importaciones. En los últimos ocho años, las exportaciones aumentaron en una tasa anual media de 7,5% y las importaciones a una tasa media de

7,8%. Las exportaciones a la región de Asia aumentaron a un índice mucho más rápido de cerca de 11,8% por año y las importaciones a una tasa anual mayor de un 14%, tal como lo muestra el cuadro 1.

Cuadro 1  
**TRÁFICO DE CONTENEDORES - COSTA ESTE DE SUDAMÉRICA**  
(Miles TEU)

Movimientos	Hacia o desde	2000	2002	2004	2006	2008	2000 a 2008 (% tasa media anual)
Exportaciones	A todos los países	2 028	2 461	3 141	3 502	3 629	7,5
	A Asia-Pacífico	241	331	429	500	587	11,8
Importaciones	Desde todos los países	1 245	876	1 288	1 689	2 263	7,8
	Desde Asia-Pacífico	274	173	333	557	779	14,0

Fuente: CEPAL/Global Insight, 2009.

El crecimiento de las importaciones en contenedor no ha sido constante y ha estado marcada por las crisis económicas. En la crisis del Río de la Plata, ocurrida entre el 2001 y 2002, Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay vieron caer sus importaciones en esos años, mientras que para el resto del período se experimentó un crecimiento tanto en exportaciones como importaciones, registrándose en el 2004 un incremento de un 70%. Los primeros informes de 2009, muestran un incremento respecto al 2008, tanto para las exportaciones en contenedores como para las importaciones. El cuadro 2 muestra la evolución de las exportaciones e importaciones en contenedor en los países de la ECSA durante el período 2000 a 2008.

Cuadro 2  
**CONTENEDORES CON CARGA POR PAÍS - COSTA ESTE SUDAMÉRICA**  
(Miles TEU)

Movimientos	País	2000	2002	2004	2006	2008	2000-2008 (% tasa media anual)
Exportación	Argentina	416	496	534	631	708	6,9
	Brasil	1 522	1 878	2 486	2 716	2 757	7,7
	Uruguay/ Paraguay	90	87	122	155	165	7,8
	Total ECSA	2 028	2 461	3 141	3 502	3 629	7,5
Importación	Argentina	367	148	317	422	549	5,2
	Brasil	752	617	838	1 105	1 511	9,1
	Uruguay/ Paraguay	125	111	133	162	204	6,3
	Total ECSA	1 245	876	1 289	1 689	2 263	7,8

Fuente: CEPAL/Global Insight, 2009.

En el cuadro 2 se aprecia que las tasas anuales de crecimiento de importaciones transportadas en contenedores en ECSA han evolucionado con un crecimiento sostenido a través del período. Brasil registra la mayor tasa de crecimiento anual media con un 9.1%. En 2008 Brasil participa con el 67% de las importaciones de ECSA y Argentina con un 24% de ese mercado. A pesar de la crisis internacional todos los países del ECSA demostraron el crecimiento positivo fuerte para las

importaciones; Brasil consiguió en 2008 un crecimiento de un 13,8%. El cuadro 2 muestra que Brasil en 2008 participaba con cerca de un 76% de las exportaciones de ECSA, Argentina un 19% y Uruguay/Paraguay cerca del 5%.

Según el cuadro 3, las importaciones en 2006 desde Asia-Pacífico a ECSA son mayores que las exportaciones a esa región. Las importaciones desde Asia-Pacífico han aumentando su participación cada año desde 2004 hasta alcanzar el 57% del total en 2008. En 2008 Brasil participó en el 68% de las importaciones y el 78% de exportaciones de la ruta Asia-Pacífico.

Cuadro 3  
**CONTENEDORES CON CARGA (COSTA ESTE DE SUDAMÉRICA) RUTA ASIA-PACÍFICO**  
(Miles TEU)

Movimientos	País	2000	2002	2004	2006	2008	2000-2008 (% tasa media anual)
Exportación	Argentina	45	62	64	86	96	10,1
	Brasil	187	258	349	387	462	12,0
	Uruguay/ Paraguay	10	11	17	27	29	15,0
	Total ECSA	242	331	429	500	587	11,8
Importación	Argentina	83	22	76	132	197	11,4
	Brasil	160	133	229	384	530	16,2
	Uruguay/ Paraguay	31	18	28	41	52	6,7
	Total ECSA	274	173	333	557	779	14,0

Fuente: CEPAL /Global Insight, 2009.

Se estima que a diciembre de 2008, 47 servicios navieros prestan servicios en ECSA, con un total de 271 naves asignadas, con una capacidad anual nominal de cerca de 5,7 millones de TEU. En diciembre de 2008 solo ocho servicios navieros operaban entre el ECSA y el Asia-Pacífico con 79 naves asignadas a estos servicios que ascendían a una capacidad anual nominal de cerca de 1,2 millones de TEU, equivalente al 22% de la capacidad total de servicios de naves portacontenedores en todas las rutas del ECSA.

## 2. Tráfico contenedorizado Costa Oeste de Sudamérica (WCSA) y Asia-Pacífico

El comercio en contenedores de WCSA en 2008 fue de 3,4 millones de TEU (cargados), donde 1,7 millones de TEU son de exportaciones y 1,7 millones de TEU son de importación. La región de Asia-Pacífico participa en el 16% de las exportaciones de WCSA y el 38% corresponde a importaciones de WCSA.

Durante el período 2000-2008 las exportaciones totales de WCSA aumentaron en una tasa anual de cerca de 8,3% y las importaciones a una tasa de 10,6%. Las exportaciones a Asia aumentaron a una tasa más rápida que las exportaciones totales, aproximadamente 8,6% por año, y las importaciones a una tasa anual más alta de un 14,7% (véase el cuadro 4).

Cuadro 4  
WCSA – CONTENEDORES CON CARGA  
(Miles de TEU)

Movimientos	Hacia o desde	2000	2002	2004	2006	2008	Promedio 2000-2008
Exportación	Todos los países	889	994	1 265	1 546	1 685	8,3
	Asia-Pacífico	142	135	204	235	274	8,6
Importación	Todos los países	771	839	1 025	1 354	1 728	10,6
	Asia-Pacífico	217	260	325	498	651	14,7

Fuente: ECLAC/Global Insight 2009; SPRBun.

En el cuadro 6 se observa que el crecimiento de las importaciones en contenedores fue sostenidamente alto durante la década. El cuadro 5 muestra que Colombia (Buenaventura) anotó una tasa media anual alta del crecimiento de 14,4%, Chile y Ecuador crecieron a una tasa de 10,2% y Perú a un 9,5%. Chile participa en un 36% de las importaciones de WCSA, Perú en un 27%, Ecuador y el Estado Plurinacional de Bolivia en un 21% y Colombia (Buenaventura) en un 14%.

Cuadro 5  
WCSA – CONTENEDORES CON CARGA POR PAÍS  
(Miles TEU)

Movimientos	País	2000	2002	2004	2006	2008	Promedio 2000-2008
Exportación	Colombia Pacífico	69	84	104	109	110	6,1
	Chile	475	514	733	895	988	9,6
	Ecuador/Bolivia	239	257	265	303	330	4,1
	Perú	106	138	163	238	257	11,7
	Total WCSA	889	994	1 264	1 546	1 685	8,3
Importación	Colombia Pacífico	98	117	166	241	288	14,4
	Chile	282	297	344	471	614	10,2
	Ecuador/Bolivia	163	181	216	286	355	10,2
	Perú	228	244	300	356	471	9,5
	Total WCSA	771	838	1 025	1 354	1 728	10,6

Fuente: CEPAL/SPRBun.

El comercio de contenedores en WCSA fue levemente superior en la exportación hasta 2007, momento en el cual las importaciones toman la delantera. A nivel de puertos, Buenaventura y Callao tienen un comercio mucho mayor a favor de las importaciones, Guayaquil muestra desequilibrio en el comercio, Valparaíso y San Antonio tienen cantidades iguales de exportaciones y las importaciones, pero los puertos chilenos de San Vicente y de Lirquén se dedican casi exclusivamente a las exportaciones. En WCSA las importaciones a Asia-Pacífico tienden a exceder la exportación, diferencia que ha estado aumentando en el período. En 2000 las importaciones eran de un 60% de las exportaciones totales; en 2008 las importaciones aumentaron un 70%. Este desequilibrio es particularmente agudo para Colombia (Buenaventura), Ecuador y Perú. Hay un cierto equilibrio en el comercio de carga en contenedor entre Chile y la región de Asia-Pacífico.

En 2008 cada uno de los países de WCSA mostraba un crecimiento negativo para las exportaciones a la región de Asia-Pacífico, pero las importaciones todavía aumentaban, aunque en menor medida que las tasas de crecimiento de años anteriores. El cuadro 6 muestra las exportaciones e importaciones en contenedor en esta ruta.

A agosto de 2009 se estima que 37 diversos servicios sirven a WCSA, donde las 183 naves operadas proporcionan una capacidad anual nominal de cerca de 3,4 millones de TEU. Seis servicios entre WCSA y Asia-Pacífico con 62 naves con una capacidad anual nominal de cerca de 968.000 TEUs. Los servicios de WCSA directos a Asia-Pacífico exceden cualquier otra ruta naviera.

Cuadro 6  
WCSA - ASIA-PACÍFICO – CONTENEDORES CON  
CARGA POR PAÍS  
(Miles TEU)

Movimiento	País	2000	2002	2004	2006	2008	Promedio 2000-2008
Exportación	Colombia Pacífico	8	7	7	7	8	0,6
	Chile	111	105	164	186	219	8,9
	Ecuador/Bolivia	11	8	8	9	10	-1,8
	Perú	12	16	25	33	37	15,4
	Total WCSA	142	135	204	235	274	8,6
Importación	Colombia Pacífico	37	49	66	109	152	19,3
	Chile	85	111	112	181	224	12,8
	Ecuador/Bolivia	44	44	53	96	119	13,3
	Perú	51	57	94	112	156	15,0
	Total WCSA	217	260	325	498	651	14,7

Fuente: CEPAL/GI; SPRBun.

### III. METODOLOGÍA KMI/ESCAP PARA EL ANÁLISIS DE LAS PROYECCIONES DE TRÁFICO DE CONTENEDORES Y PLANEAMIENTO MARÍTIMO Y PORTUARIO

Entre otras tareas que realiza la División de Transporte de ESCAP destaca el desarrollo de un modelo de planeamiento para el desarrollo marítimo y portuario (MPPM) que permite optimizar las estrategias de inversión pública y privada en transporte marítimo y en puertos de contenedores. MPPM es aplicable en la evaluación de los requerimientos futuros para los servicios navieros, planes portuarios nacionales y en el análisis de las opciones. Recientemente, ESCAP ha ampliado el alcance del modelo MPPM desarrollando un modelo de planeamiento integrado de transporte (ITPM) que incluye aspectos intermodales del transporte de contenedores. En el marco de la colaboración existente entre ESCAP y CEPAL, se espera que el modelo pueda ser ampliado y utilizado para el análisis de los puertos de América Latina y el Caribe en un futuro próximo.

## 1. Modelo de planeamiento de políticas de transporte marítimo (MPPM)

Este modelo fue desarrollado bajo un enfoque puerto-a-puerto con el objetivo de desarrollar y validar las relaciones existentes entre flujos de comercio marítimo, transporte marítimo, infraestructura y productividad portuaria. Por lo mismo, el MPPM incluye tres módulos: el módulo de comercio; el módulo de planeamiento estratégico de puertos y el correspondiente a la red de transporte marítimo. El módulo de comercio se utiliza para pronosticar el comercio marítimo sobre una base país-a-país. Los pronósticos separados se presentan para 53 productos y para cuatro tipos de carga transportada, contenedor, fraccionada, granel seco y líquidos a granel. Las tres actividades principales son la generación del comercio, distribución del comercio y la fase de asignación modal. El módulo de comercio, es usado para presentar los pronósticos de la carga en contenedor en las regiones en estudio, y para asignar los flujos de carga comercial en movimientos de contenedores puerto a puerto.

El módulo de planeamiento estratégico de puertos, vincula el módulo de comercio con el modelo de la red de transporte marítimo. En este módulo, los flujos de comercio país-a-país obtenido por el módulo de comercio son transformados en flujos puerto-a-puerto. La información de operaciones en cada puerto es obtenida de las estadísticas portuarias que ESCAP consolida desde las diversas instituciones de países de la región Asia-Pacífico y otras fuentes especializadas. Por su parte, los datos del volumen de flujo de carga y la información de arribos de naves es tan necesaria como la información portuaria de infraestructura utilizada a fin de estimar la capacidad requerida que permita atender los servicios navieros que son pronosticados.

El modelo de la red de transporte naviero (LSNM) asigna los flujos de carga en contenedor puerto-a-puerto obtenido del módulo de planeamiento estratégico portuario a las rutas marítimas y estima los servicios navieros (flota) para transportar el comercio que se prevé y el número de recaladas de naves en cada puerto en la región en estudio. El módulo de la red de servicios navieros genera la red de servicios navieros que es capaz de atender los flujos de comercio, asigna la carga a la red de servicios y estimando los costes totales de diversas configuraciones de sistema de servicios navieros. Las reglas que gobiernan la asignación de la carga se basan en ciertos axiomas y supuestos de sentido común y en igualdad de circunstancias:

- el atractivo de un servicio aumenta con su frecuencia;
- los servicios directos son preferidos a los servicios que requieren el transbordo de carga;
- los servicios con tiempo de tránsito menor son generalmente preferidos a servicios más lentos;
- los servicios a menor precio serán preferidos a servicios más caros.

## 2. Modelo de Planeamiento Integrado de Transporte (ITPM)

Los sistemas de transporte intermodales y sus conexiones a mercados interiores desempeñan un papel crucial en el desarrollo económico de las regiones. Asimismo, un sistema de logística interior eficiente facilita el comercio internacional y bilateral. Adicionalmente, el comercio de Asia-Pacífico opera cada vez más integradamente a una red global de logística, incrementándose también el transporte intermodal de las mercancías. Es por ello, que ESCAP determinó conveniente contar con un modelo ampliado MPPM que incorpora los servicios de toda la cadena de distribución, ampliando su alcance de manera de incluir también los sistemas de transporte a los mercados interiores de todas las regiones de Asia.

Para tal efecto, el KMI desarrolló un estudio para ESCAP con el objetivo de desarrollar el ITPM que además de modelar los servicios del transporte marítimo incorporara los servicios asociados al transporte interior de la región Asia-Pacífico. De esta forma ITPM cubre transporte intermodal, provee el análisis del sistema de transporte interior con un foco particular en países sin mar y determinar de este modo los movimientos intermodales transcontinentales en Asia Central. Los resultados de la aplicación de ITPM pueden apoyar el análisis del sistema de transporte total de la región Asia-Pacífico, incluyendo el transporte en ferrocarril y por carretera.

### IV. PRONÓSTICOS PRELIMINARES DE TRÁFICO DE CONTENEDORES AL 2015 ENTRE AMÉRICA LATINA Y ASIA-PACÍFICO

El estudio en desarrollo por KMI/ESCAP se basa en el uso de los modelos de planeamiento MPPM/ITPM y su objetivo fue proporcionar un contexto adecuado para el planeamiento y la toma de decisión informada en gobiernos y autoridades portuarias en la región Asia-Pacífico y América Latina y el Caribe. Aun cuando los modelos consideran la baja en la actividad del 2008 y 2009 y consideran una recuperación parcial hacia el 2010, los siguientes pronósticos son preliminares y sujetos a una revisión próxima.

Para ofrecer un pronóstico más concreto, resulta fundamental contar con información del movimiento histórico de los puertos de la región para una serie de al menos 20 años. Es por ello que solicitamos su ayuda y la de las respectivas autoridades nacionales para completar estas series, a través de nuestro Perfil Marítimo (<http://www.cepal.org/perfil>).

#### 1. Pronósticos preliminares para la región Asia-Pacífico

Las estimaciones del estudio de KMI para la región del Asia-Pacífico (comercio en contenedores llenos) muestran un aumento anual medio de 8,1% hasta el año 2015, alcanzando

en ese año un total de 328,07 millones de TEU, 135,95 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 71% en ocho años. En 2007 el mercado alcanzaba un total de 192,12 millones de TEU llenos. Para las cuatro principales subregiones en que se divide el estudio de KMI, las estimaciones muestran un aumento anual medio hasta el año 2015 de 3,2% para el sudeste de Asia, 8,4% en el noreste de Asia, 7% en el Sur de Asia y un 3,8% en Australia y el Pacífico. El 28% del comercio de la subregión Asia del Este deberá reducir su participación en un 21%. La subregión noreste de Asia se espera que aumente de un 63% a un 71% de participación en el mercado. Las subregiones Asia del Sur y Australia y el Pacífico mantendrán su participación actual en el mercado de 6% y 3%, respectivamente.

En cuanto a las estimaciones del estudio para comercio en contenedores llenos y vacíos, el 2015 la región habrá mostrado también un aumento anual medio de 8,1%, alcanzando en ese año un total de 437,56 millones de TEU, 187,08 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 75% en ocho años. En 2007 el mercado alcanzaba un total de 250,48 millones de TEU llenos. Para las cuatro principales subregiones en que se divide el estudio de KMI, las estimaciones muestran un aumento anual medio hasta el año 2015 de 4,2% para el sudeste de Asia, 8,5% para el noreste de Asia, 7,2% para el Sur de Asia y un 3,6% en Australia y el Pacífico. Según el estudio, la subregión Asia del Este en 2007, el 26% del comercio deberá reducir su participación a un 21%. Se espera que la subregión noreste de Asia aumente de un 65% a un 71% de participación en el mercado. Por su parte, Asia del Sur mantendrá su participación actual en el mercado de 5%, mientras que Australia y el Pacífico se espera que reduzca desde un 4% a un 3% de participación en el mercado.

En cuanto a las exportaciones e importaciones, las estimaciones del KMI para la región del Asia-Pacífico (comercio en contenedores llenos) muestran un aumento en las exportaciones desde 107,12 millones de TEU en 2007 a 180,39 millones de TEU en 2015 y un aumento en las importaciones desde 84,99 millones de TEU en 2007 a 147,68 millones de TEU en 2015. Un incremento de las exportaciones de 73,27 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 68% en ocho años. Un incremento de las importaciones de 62,69 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 74% en ocho años. Por otra parte, en la región se espera que el balance de exportaciones e importaciones cambie. En 2007 las exportaciones son dominadas por el noreste de Asia, región que explica el 67% del mercado. Estas deberían aumentar a un 75% al 2015, con una reducción de parte de la subregión del sudeste de Asia de un 26% en 2007 a un 18% en 2015. Las importaciones muestran una tendencia similar; con el noreste de Asia en aumento de su cuota de mercado de un 59% en 2007 a un 65% en 2015. En el mismo rubro, el sudeste de Asia se reduce de un 30% en 2007 a un 24% en 2015. La subregión Asia del Sur mantendrá su participación actual en el mercado de 5% en exportaciones y de un 7% en

importaciones. La subregión Australia y el Pacífico se espera que reduzca su participación en exportaciones desde un 3% a un 2% en el mercado, pero las importaciones se mantendrán en un 4%.

Para las subregiones señaladas, las estimaciones de la tasa de aumento medio anual hasta el año 2015 son las siguientes: en importaciones, 4,3% para el sudeste de Asia; 8,6% en el noreste de Asia; 7,5% en el sur de Asia, y un 4,3% en Australia y el Pacífico, y en exportaciones 2,1% para el sudeste de Asia; 8,3% en noreste de Asia; 6,5% en el sur de Asia, y un 3,2% en Australia y el Pacífico.

## **2. Pronósticos preliminares para la región de América Latina y el Caribe**

Las estimaciones del estudio de KMI para la región de América Latina y el Caribe, sobre el comercio en contenedores llenos, muestran un aumento medio anual de 6,2% hasta el año 2015, alcanzando en ese año un total de 41,31 millones de TEU, 15,8 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 62% en ocho años. En 2007 el mercado alcanzaba un total de 25,51 millones de TEU llenos. Para las tres principales subregiones en que se divide el estudio de KMI, las estimaciones muestran un aumento medio anual hasta el año 2015 de 5,4% para América Central y el Caribe; 8,3% en la Costa Este de Sudamérica y un 5,9% en la Costa Oeste de Sudamérica. Según el mismo documento, Centroamérica y el Caribe que explica en 2007 el 66% del comercio deberá reducir su participación a un 62%. La subregión Costa Este de Sudamérica se espera que aumente desde un 24% a un 28% de participación de mercado. La subregión Costa Oeste de Sudamérica mantendría su participación actual en torno a un 10%.

En cuanto a las estimaciones del estudio para comercio en contenedores llenos y vacíos, al año 2015 la región habrá mostrado también un aumento medio anual de 5,4%, alcanzando en ese año un total de 56,93 millones de TEU, 19,64 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 53% en ocho años. En 2007 el mercado alcanzaba un total de 37,29 millones de TEU llenos y vacíos. Para las tres subregiones en estudio, las estimaciones muestran un aumento medio anual hasta el año 2015 de 5,0% para Centroamérica y el Caribe, 6,9% en la Costa Este de Sudamérica y un 5,0% en la Costa Oeste de Sudamérica. Centroamérica y el Caribe explican que en 2007 el 66% del comercio deberá reducir su participación a un 64%. Para la Costa Este de Sudamérica se espera que aumente de un 23% a un 26% de participación de mercado. En el total de contenedores llenos y vacíos, la subregión Costa Oeste de Sudamérica también mantendría su participación actual entorno a un 10%.

En cuanto a las exportaciones e importaciones, las estimaciones del KMI para América Latina y el Caribe (comercio en contenedores llenos) muestran un aumento en las exportaciones desde 11,1 millones de TEU en 2007 a 17,66 millones de TEU en 2015 y un aumento en

las importaciones desde 14,42 millones de TEU en 2007 a 23,65 millones de TEU en 2015. Un incremento de las exportaciones de 6,56 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 59% en ocho años. Un incremento de las importaciones de 9,23 millones de TEU más que lo registrado en 2007, lo que comprende un incremento de un 64% en ocho años. Sin embargo, no se espera para la región de América Latina y el Caribe un cambio en el balance de exportaciones e importaciones. En 2007, las exportaciones son dominadas por Centroamérica y el Caribe, subregión que explica el 59% del mercado. Estas deberían reducirse solo a un 55% en el 2015, con un aumento en la subregión de la Costa Este de Sudamérica de un 12% en 2007 a un 10% en 2015. Ese mismo año,

las importaciones muestran una tendencia similar, con una leve reducción en Centroamérica y el Caribe de su cuota de mercado de un 71% en 2007 a un 67% en 2015. En el mismo rubro, la Costa Este de Sudamérica aumenta ligeramente de un 20% en 2007 a un 23% en 2015. La Costa Oeste de Sudamérica debería aumentar su participación actual en el mercado de 9% en 2007 a un 11% en 2015.

Para las subregiones señaladas, las estimaciones de la tasa de aumento medio anual hasta el año 2015 son las siguientes: en importaciones, 5,6% para Centroamérica y el Caribe; 5,4% en la Costa Este de Sudamérica, y un 7,8%, en la Costa Oeste de Sudamérica, y en exportaciones, 5,2% para Centroamérica y el Caribe; 8,2% en la Costa Este de Sudamérica, y un 3,7% en la Costa Oeste de Sudamérica.



A partir del año 2009, el Boletín FAL de la División de Recursos Naturales pasó a distribirse mayoritariamente por vía electrónica, como parte del Programa de Mejora Continua de CEPAL para la reducción del uso de Papel.  
Para recibir la versión electrónica del boletín, por favor registrar su correo electrónico en la siguiente dirección: <http://www.cepal.org/id.asp?id=36304>.