



# Informe portuario 2022 a primer trimestre de 2023

## Tras la tempestad, ¿llega la calma?

### Introducción

El transporte marítimo moviliza el 80% del comercio mundial de bienes en términos de volumen y el 70% de su valor (CEPAL, 2023). Tras la pandemia del COVID-19, declarada en marzo de 2020, y posteriormente con la irrupción el 24 de febrero de 2022 del conflicto bélico entre Ucrania y la Federación Rusa, las cadenas mundiales de suministro exhibieron distorsiones sin precedentes. →

Introducción	1
I. Comportamiento del transporte marítimo vía contenedores desde 2019 al primer trimestre de 2023	4
II. Clasificación de los puertos o zonas portuarias de América Latina y el Caribe en 2022	12
III. Seguimiento del comportamiento de los fletes marítimos vía contenedores por ruta y otros temas emergentes	15
IV. Conclusiones y recomendaciones	20
V. Bibliografía	21
VI. Publicaciones de interés	22

Resulta evidente el protagonismo que ha tenido en las últimas décadas el transporte marítimo en el comercio internacional, y en particular, desde de marzo de 2020 con la declaración de la pandemia provocada por el COVID-19. A partir del nuevo milenio, la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) publica el Informe Portuario. En esta oportunidad, el Informe se presenta en una etapa posterior al impacto de una crisis sanitaria sin precedentes y del conflicto bélico entre la Federación Rusa y Ucrania, eventos que exhibieron la fragilidad del transporte marítimo y las cadenas de suministro a nivel mundial. La actual coyuntura muestra nuevos desafíos, como la sequía del Canal de Panamá, entre otros, que ya están amenazando nuevamente el dinamismo de las cadenas de suministro globales.

El documento fue preparado por Miryam Saade Hazin y Eliana P. Barleta, Oficial a cargo de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL y Experta en temas marítimos y portuarios, respectivamente. Para mayores antecedentes contactar a [miryam.saade@cepal.org](mailto:miryam.saade@cepal.org).

Las autoras desean agradecer a Ricardo J. Sánchez por sus comentarios a una versión preliminar de este documento y a las autoridades portuarias, instituciones responsables, y a los operadores de terminales, por sus valiosas contribuciones para la preparación del mismo.

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

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



Cuando todo indicaba que el impacto de la pandemia y el conflicto bélico comenzaba a mitigarse, nuevos episodios como la sequía en el Canal de Panamá amenazan nuevamente el dinamismo de las cadenas de suministro.

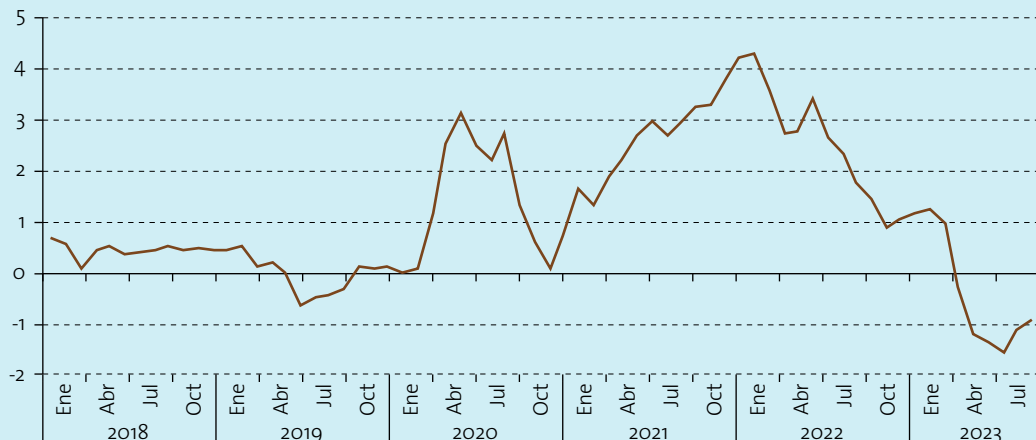
Bajo un contexto mundial con grandes desafíos, el objetivo de este boletín es presentar los principales indicadores para el transporte marítimo, que incluyen la clasificación portuaria para América Latina y el Caribe (ALC). El documento se divide en cuatro partes. En la primera se evalúa el comportamiento del comercio en volumen, entendido como la suma de contenedores llenos de importación y exportación para distintas regiones del mundo, tomando en cuenta los valores observados antes de la pandemia hasta el último valor disponible. El análisis se enfoca en las exportaciones e importaciones, el transbordo y el *throughput* en la región. En la segunda parte del documento se presenta la clasificación del movimiento portuario en 2022. En la tercera sección se revisan indicadores que exhibieron cambios extraordinarios, como es el caso de los fletes marítimos de contenedores por ruta, y se abordan los choques externos que podrían seguir impactando sobre las cadenas de suministro. En la cuarta parte se presentan las principales conclusiones y recomendaciones.

**Cadenas de suministro.** Como se expone en CEPAL (2023), fueron cuatro los principales factores que generaron cuellos de botella en las cadenas de suministro en los últimos tres años: i) los cierres masivos de actividades para evitar el contagio de COVID-19; ii) la subsecuente congestión en los puertos; iii) la limitada disponibilidad de contenedores; y iv) la elevada concentración de la industria naviera. Entre las principales consecuencias se incluyen las siguientes: i) falta de bienes finales importados para el consumo; ii) falta de insumos y bienes de capital importados para la producción (tanto destinada al consumo como a las exportaciones); iii) alteraciones en el equilibrio de los mercados de logística; iv) pérdida de confiabilidad de los embarques; v) demoras, congestión e imposibilidad de planificar la cadena logística; y vi) aumento de la inflación debido a los mayores costos de transporte.

**Presión en las cadenas de suministro.** En el gráfico 1 se presenta la evolución que ha tenido desde enero de 2018 el índice de presión de las cadenas de suministro global (GSCPI, por sus siglas en inglés) elaborado por el Banco de la Reserva Federal de Nueva York. Este índice busca medir el impacto de las interrupciones en las cadenas de suministro sobre las economías e integrar los costos de transporte junto con los indicadores de manufactura. El primer período de presión sobre las cadenas de suministro se observó a partir del inicio de la pandemia en marzo de 2020. En abril alcanzó el valor máximo de ese año (3,2), en un contexto de cierres masivos de puertos, fronteras y aeropuertos. Cuando parecía que los efectos de la pandemia sobre las cadenas de suministros comenzaban a mitigarse, nuevos brotes causados por la variante delta del coronavirus emergieron, los cuales provocaron un impacto sobre la fuerza laboral y con ello, nuevas presiones, hasta alcanzar su valor máximo en el periodo de 4,3 en diciembre de 2021. Después del impacto del conflicto entre Ucrania y la Federación Rusa en febrero de 2022, desde el mes de mayo del mismo año, el GSCPI observó brevemente una mejoría, que se vio interrumpida de nuevo en junio de 2023 y que puede ser explicada por los problemas generados por la sequía en el Canal de Panamá, las huelgas laborales en la costa oeste de Estados Unidos, y la declaración de recesión técnica en la Eurozona, entre otros factores.

### Gráfico 1

Índice de presión de las cadenas de suministro global (GSCPI), enero de 2018 a julio de 2023  
(Índice)



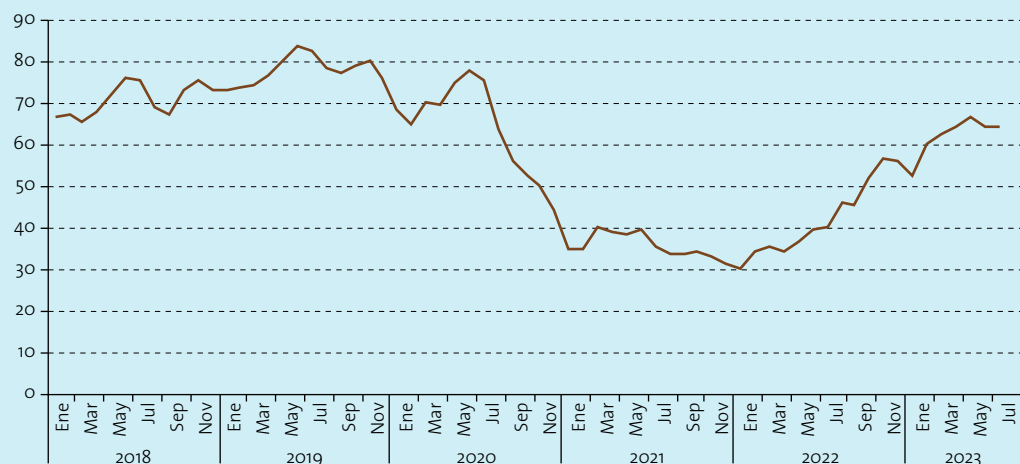
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos del Banco de la Reserva Federal de Nueva York, 2022.

**Nota:** El GSCPI es un índice normalizado de forma que un valor de 0 indica que el índice está en su valor medio, con valores positivos que representan cuántas desviaciones estándar tiene el índice por encima de dicho valor (y valores negativos que representan lo contrario).

**Confiabilidad de los servicios marítimos.** Un segundo indicador que refleja las dificultades de la logística internacional en los últimos años, y que ha estado estrechamente vinculado a las presiones en las cadenas de suministro globales, es el que mide la confiabilidad de los servicios marítimos de transporte de contenedores<sup>1</sup> (véase el gráfico 2). La confiabilidad, medida en términos de la puntualidad de las llegadas de buques portacontenedores a los puertos, observó un deterioro a partir de junio de 2020. En enero de 2022 llegó a un valor mínimo de 30,4, y posteriormente retomó su tendencia al alza, en línea con el comportamiento del GSCPI. Al igual que este último indicador, el aumento de la confiabilidad se vio interrumpido en junio de 2023, por las mismas razones explicadas previamente que alteraron el GSCPI.

### Gráfico 2

Confiabilidad de los itinerarios marítimos programados globales, promedio mensual, enero de 2018 a julio de 2023  
(En porcentajes)



**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de datos de Sea-Intelligence, “Global schedule reliability”, agosto de 2023.

<sup>1</sup> La fiabilidad de los itinerarios marítimos se calcula a través de 34 rutas comerciales diferentes.

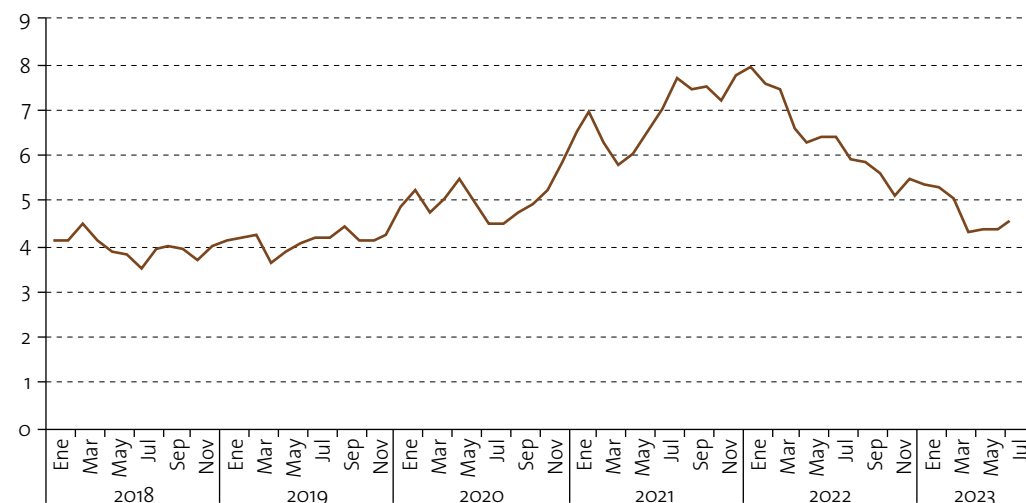


**Días de retraso de los buques.** Entre los indicadores del sector marítimo que se vieron más afectados durante el período destaca el que mide el número promedio de días observados en el retraso de los buques<sup>2</sup> para llegar a su destino. Dicho indicador ha seguido el mismo dinamismo del GSCPI y, como se aprecia en el gráfico 3, después de alcanzar su valor máximo de aproximadamente 8 días de retrasos en enero de 2022, comenzó a disminuir hasta llegar a un valor de 4,34 días en mayo de 2023, muy cercano a los valores observados en 2019, previo al inicio de la pandemia.

El dinamismo de estos tres indicadores antes, durante y después de la pandemia muestra que tanto la misma pandemia como el conflicto bélico han tenido un indudable impacto sobre el transporte marítimo vía contenedores en el Mundo y en América Latina y el Caribe. A continuación, se presenta el comportamiento del transporte marítimo vía contenedores y se analizan los casos particulares de su comercio, transbordo y *throughput*.

**Gráfico 3**

Retrasos medios mundiales por llegada tardía de buques, enero de 2018 a julio de 2023 (Número de días)



**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de datos de Sea-Intelligence, “Global schedule reliability”, agosto de 2023.

## I. Comportamiento del transporte marítimo vía contenedores desde 2019 al primer trimestre de 2023

### A. Comercio

Desde la crisis financiera mundial de 2008 y 2009, el comercio mundial ya comenzaba a exhibir un menor dinamismo. Sin embargo, tras la pandemia, el impacto sobre el volumen del comercio marítimo vía contenedores fue evidente cuando las interrupciones en las cadenas de suministro globales en los primeros trimestres de 2020 alteraron el comercio marítimo internacional en contenedores. Como se aprecia en el cuadro 1, América Latina y el Caribe fue la región más afectada en 2020, al mostrar una caída de casi 6% del volumen de carga marítima en comparación con el año anterior. En paralelo, en ese mismo año se

<sup>2</sup> Para estimar el número de días de retraso en promedio, Sea-Intelligence mide más de 12.000 llegadas distintas de buques al mes.



observó una importante desaceleración de las economías de la región, que en conjunto sufrieron un retroceso de 6,8% del PIB. A medida que se fueron abriendo los mercados y recuperando las actividades económicas, se observó un aumento en los movimientos de cargas en 2021 en todas las regiones. Sin embargo, como se dijo anteriormente, la actividad marítima mundial sufrió una desaceleración con el estallido del conflicto bélico entre la Federación Rusa y Ucrania aunado a las restricciones aplicadas por China en el marco de su política de “cero COVID”, que incluyeron el confinamiento de ciudades completas. Para el primer trimestre de 2023, únicamente las regiones de África Subsahariana y del Subcontinente indio y Medio Oriente lograron recuperar por completo el volumen de comercio marítimo previo a la pandemia.

### Cuadro 1

Índice del volumen del comercio marítimo internacional en contenedores por subregiones, 2019 a marzo de 2023

(Índice 2019=100)

Subregión	2019	2020	2021	2022	2023
África Subsahariana	100	96,4	98,2	98,1	103,9
América del Norte	100	100,5	109,4	101,6	90,3
América Latina	100	94,3	101,9	96,5	95,7
Australasia y Oceanía	100	100,6	101,9	97,4	93,7
Europa	100	97,0	101,9	94,5	87,3
Asia	100	99,9	106,3	104,0	99,6
Subcontinente Indio y Medio Oriente	100	96,9	98,0	101,6	110,7
Global	100	98,7	104,5	100,9	96,7

**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de Container Trade Statistics (CTS), datos de 2019 a 2023.

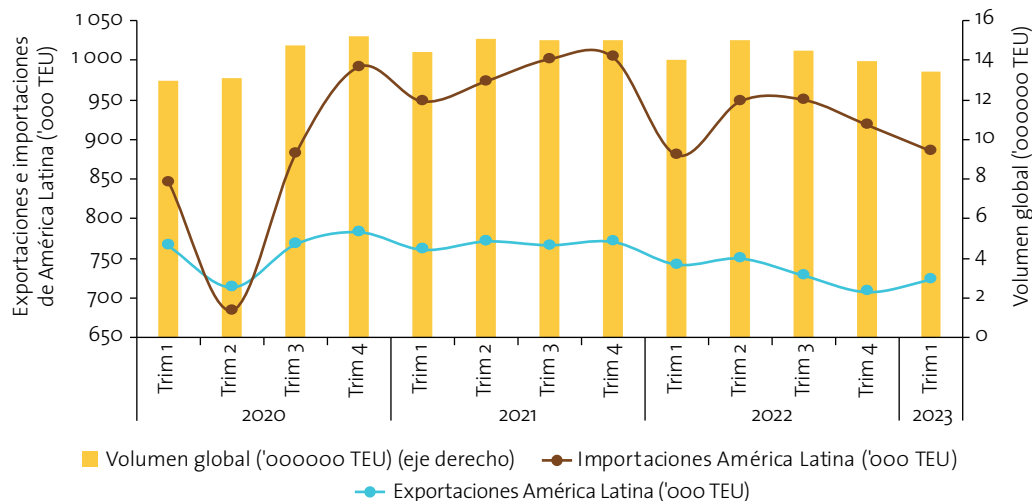
**Nota:** Durante el período 2020-2022, los tonos en verde significan que los valores superaron los alcanzados en el 2019, año previo a la pandemia; mientras que los valores rojos implican que se han alejado.

Según Manaadiar (2023), el descenso en los volúmenes de carga es el resultado de la actual desaceleración de la economía mundial, la caída en la demanda de los consumidores y el desplazamiento de la producción de China a otras regiones (como el sudeste asiático, el sur de Asia y África). Esto se ha traducido en una menor demanda de servicios de transporte marítimo que se materializa en una caída en el comercio marítimo mundial vía contenedores, medido en unidad equivalente a 20 pies (TEU) (véase el gráfico 4).

### Gráfico 4

Mundo y América Latina: variación del comercio marítimo internacional vía contenedores, enero de 2019 a marzo de 2023

(En TEU)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre la base de datos de Container Trade Statistics (CTS), datos de 2019 a 2023.

La disminución en el volumen de carga genera a su vez un exceso de oferta de capacidad de transporte marítimo y, por ende, interrupciones de servicio y tiempos de tránsito más largos. En estas condiciones, algunas navieras han optado por la navegación lenta y, en algunos casos, incluso han cancelado salidas, con la consecuente imprevisibilidad en los calendarios de transporte, lo que amenaza con alterar nuevamente el funcionamiento de las cadenas de suministro.

A continuación, se presenta la información de las exportaciones, importaciones, transbordo y *throughput* para los puertos de la región para los años 2019, 2021 y 2022.

Cuando se analizan los movimientos de carga por costas en América Latina y el Caribe en el período 2019-2022, llama la atención que los movimientos en los volúmenes no son tan homogéneos para todos. En algunos casos, los ajustes son mayores que en otros e incluso son contrarios entre sí, de manera que cuando la carga aumenta en un lugar, puede disminuir en otro. Lo mismo sucede al compararse el comportamiento de exportaciones versus importaciones. Esto indica que, ante disrupciones importantes en el transporte marítimo, los impactos son diferenciados en la región e incluso entre los puertos de un mismo país (véase el gráfico 5). Esto es el resultado de interacciones complejas entre el comercio interior, las capacidades de la infraestructura, los flujos regionales y globales e incluso ajustes en las rutas internacionales que merecen ser estudiados a profundidad para identificar posibles vulnerabilidades y áreas de oportunidad.

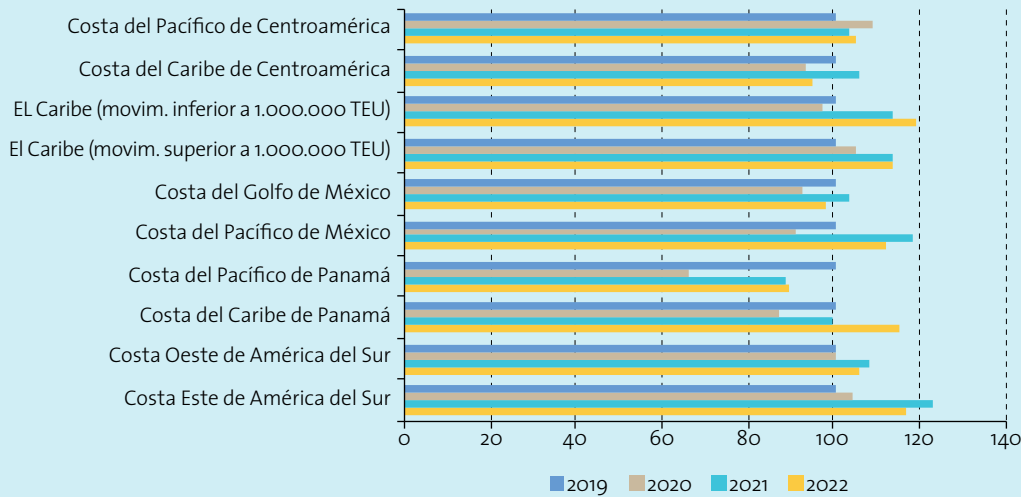
Durante 2021, a medida que las actividades económicas se fueron restableciendo y se observó una recuperación en el comercio, muchos de los puertos presentaron resultados positivos que incluso compensaron las caídas de 2020. Sin embargo, tras la desaceleración económica observada durante 2022, el comercio se vio afectado y con ello, el transporte marítimo.

Al analizar el movimiento de las exportaciones, como se aprecia en el gráfico 5, con excepción de las costas del Pacífico de Centroamérica, el Caribe (con movimiento inferior a un millón de TEU) y la Costa el Caribe de Panamá que observaron incrementos durante 2022, el resto de las costas mostraron una caída.

### Gráfico 5

Exportaciones por costa, por grupos de puertos y el total de la representación a nivel nacional, 2019-2022

(Índices, 2019=100)



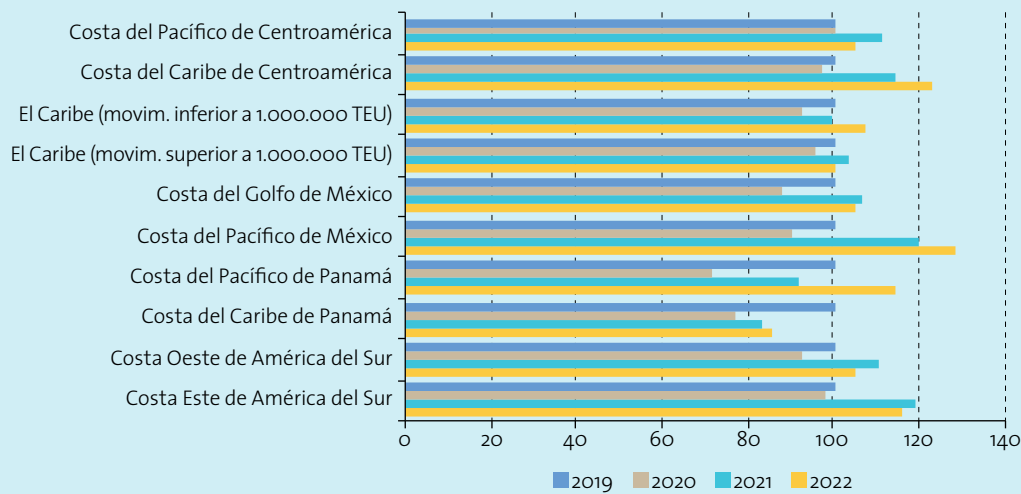
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre la base de datos oficiales de los puertos de la muestra.

En el caso del movimiento de importaciones, algunos puertos, como por ejemplo el de Lázaro Cárdenas en la costa del Pacífico de México observaron un crecimiento excepcional en 2022, en comparación con los niveles de 2019, lo que se explica parcialmente por los esfuerzos de las autoridades responsables por mantener toda la cadena logística ligada al puerto funcionando durante todo 2022, lo que permitió el continuo flujo de mercancías desde y hacia al puerto. Con algunas excepciones como el de la costa del Caribe de Centroamérica, del Caribe (con movimientos menores a un millón de TEU) y las costas de Panamá, el resto de los puertos en la región no lograron mantener los aumentos observados en 2021, durante 2022 (véase el gráfico 6).

### Gráfico 6

Importaciones por costa, por grupos de puertos y el total de la representación a nivel nacional, 2019-2022

(Índices, 2019=100)



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

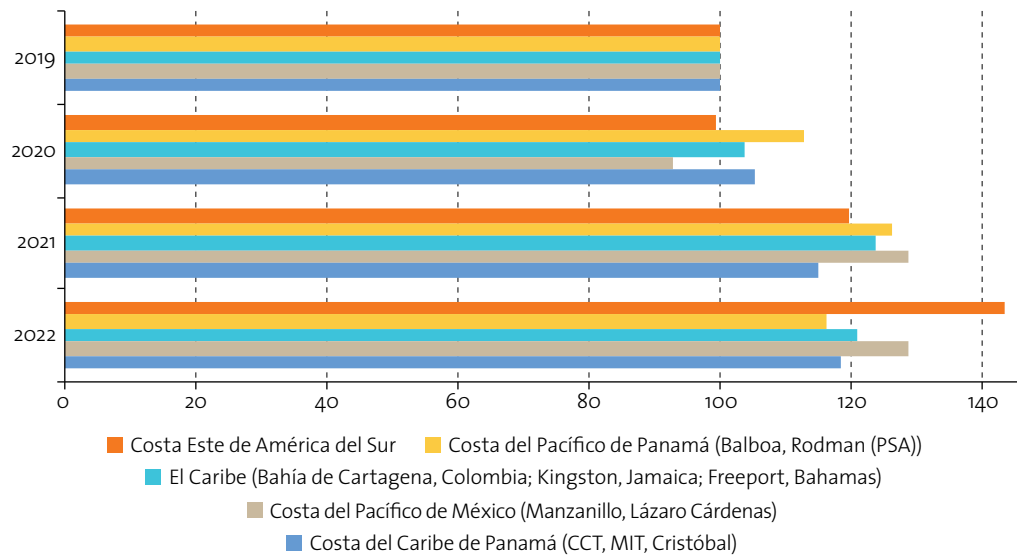
## B. Transbordo

En línea con el movimiento del comercio observado en los últimos años, el transbordo de los principales puertos de Panamá, del Caribe y de la costa del Pacífico de México presentó un aumento significativo en 2021, comparado con 2019, mientras que los transbordos, con excepción de las costas de América del Sur, disminuyeron durante 2022 (véase el gráfico 7).

### Gráfico 7

Transbordo de los principales puertos de Panamá, del Caribe y de la costa del Pacífico de México en volumen, por costa

(Índices, 2019=100)



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

## C. Throughput en América Latina y el Caribe

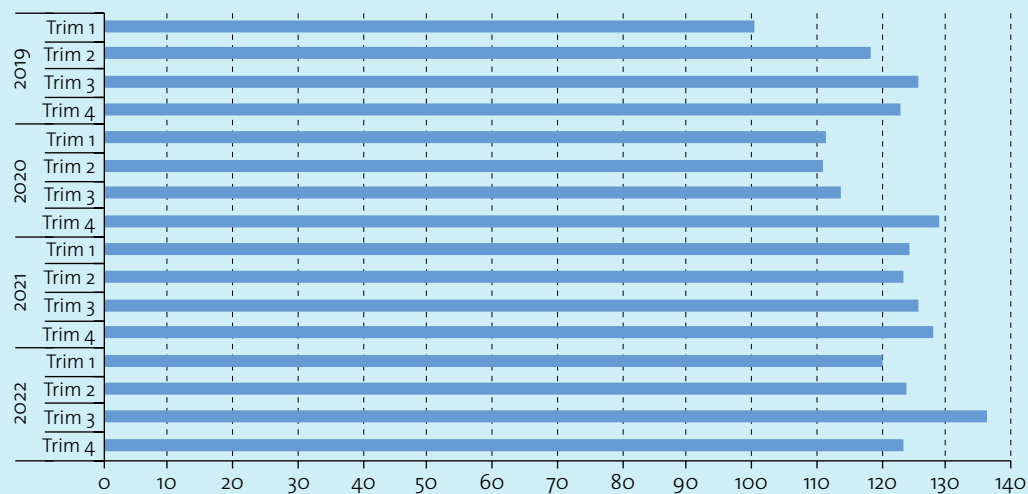
El *throughput*, definido como el movimiento total de contenedores en un puerto o país, que considera las variaciones de unidades llenas y vacías, entre 2019 y 2022 está en sintonía con el dinamismo del comercio y del crecimiento económico. Se aprecia que el comportamiento del *throughput* de los principales puertos en la región ha sido heterogéneo. En el caso de las Costas del Este de América del Sur (CEAS), como se aprecia en el gráfico 8, después de haber observado una caída en el 2020, el movimiento de contenedores se recuperó, no obstante, en el cuarto trimestre de 2022, se aprecia una contracción.

Por su parte, se observa un retroceso en el *throughput* de los principales puertos<sup>3</sup> de la Costa Oeste de América del Sur (COAS) que, a pesar de haberse recuperado durante el 2021, en 2022 presenta una evidente desaceleración en línea con el comportamiento del comercio (véase el gráfico 9).

<sup>3</sup> Para el caso de Guayaquil en Ecuador, se consideró sólo las terminales públicas —para las ediciones anteriores las terminales de uso privado también estaban consideradas en el cálculo.

### Gráfico 8

Throughput de las Costas del Este de América del Sur (CEAS), 2019-2022  
(Índices por trimestres, 2019=100)

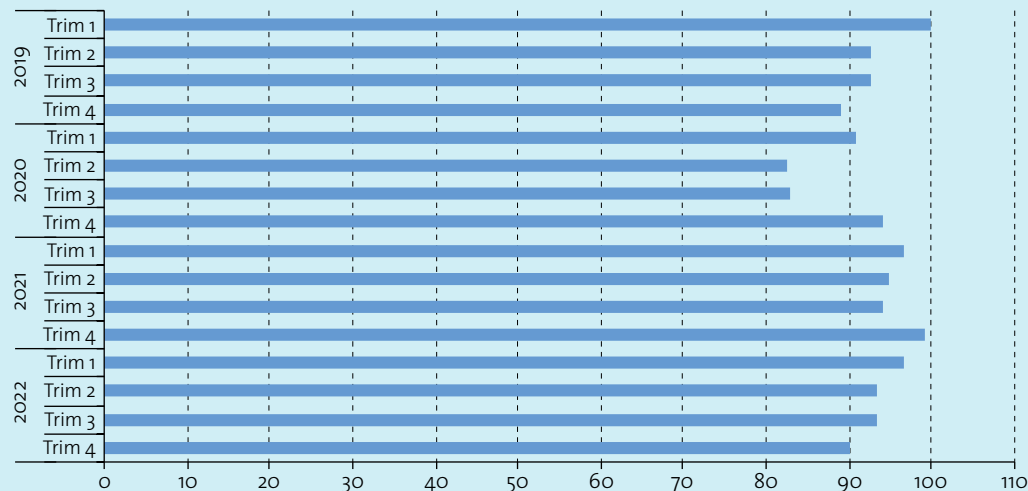


**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos oficiales de los puertos de la muestra.

**Nota:** Incluye Santos, Brasil; Buenos Aires (A.M.B.A., incluye Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo), Argentina; Montevideo, Uruguay.

### Gráfico 9

Throughput de la Costa Oeste de América del Sur (COAS), 2019-2022  
(Índices por trimestres, 2019=100)



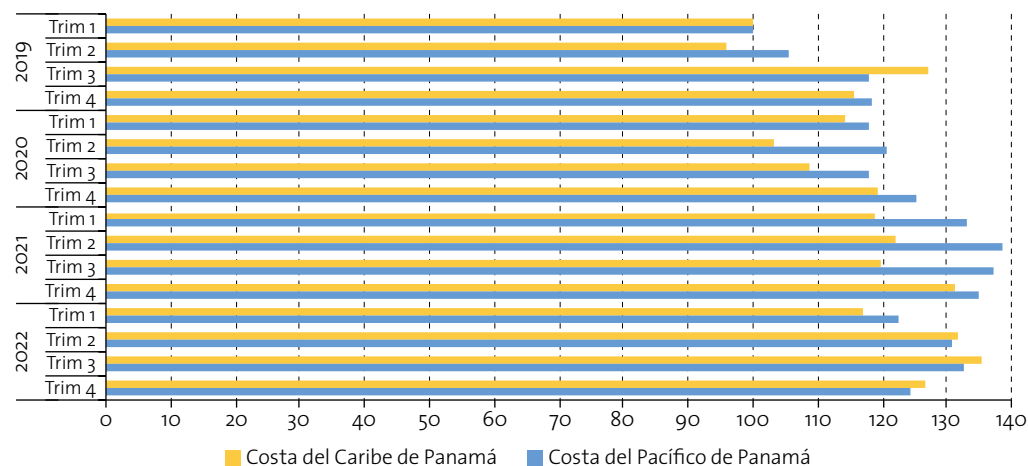
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos oficiales de los puertos de la muestra.

**Nota:** Incluye El Callao, Perú; San Antonio, Talcahuano/San Vicente, Valparaíso, Chile; Guayaquil (sólo terminales públicas).

Como se observa en el gráfico 10, el *throughput* de la costa del Caribe y del Pacífico muestra un mayor dinamismo entre el tercer trimestre de 2019 y el tercero de 2022, no obstante, cabe mencionar que entre el 2021 y 2022, la costa del Caribe tuvo movimientos más bajos pero positivos, mientras que en la costa del Pacífico se observó una caída.

**Gráfico 10**

*Throughput* de la costa del Caribe y del Pacífico de Panamá, 2019-2022  
(Índices por trimestres, primer trimestre de 2019=100)

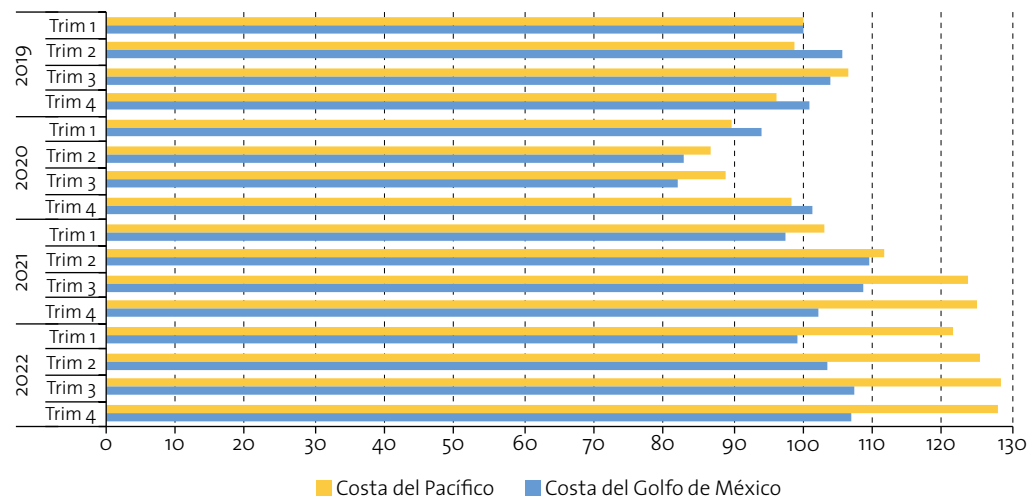


**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos oficiales de los puertos de la muestra.  
**Nota:** Incluye la costa del Caribe de Panamá (CCT, MIT, Cristóbal) y la costa del Pacífico de Panamá (Balboa, Rodman (PSA)).

En México, el *throughput* de la costa del Pacífico mostró resultados muy positivos a lo largo del período de análisis (2019-2022, véase el gráfico 11). Por su parte, la costa del Golfo, para ambos periodos comparativos tuvo una variación baja y negativa (-1%).

**Gráfico 11**

*Throughput* de la costa del Pacífico y del Golfo de México, 2019-2022  
(Índices por trimestres, primer trimestre de 2019=100)



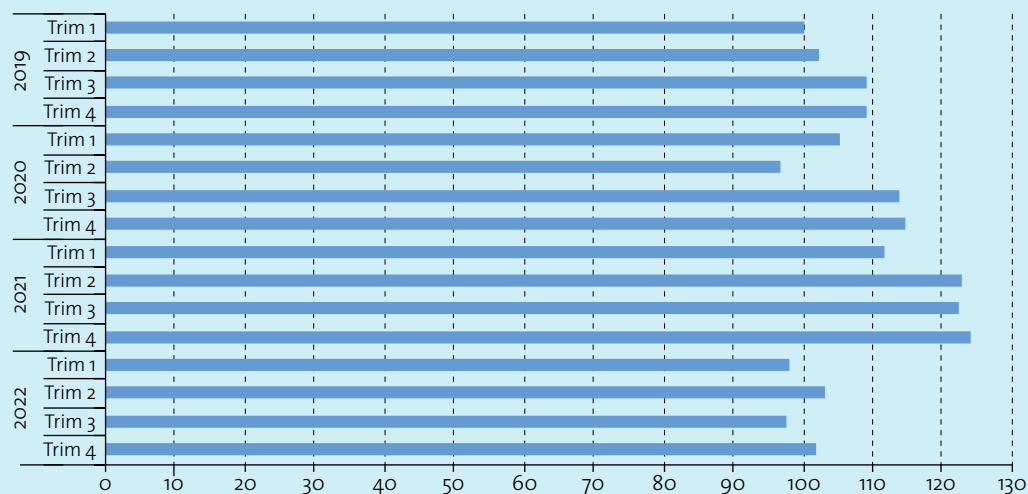
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos oficiales de los puertos de la muestra.  
**Nota:** Incluye la costa del Pacífico de México (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) y la costa del Golfo de México (Altamira, Tampico y Veracruz).

Si se compara 2022 con el 2019, se constata que los puertos del Caribe que mantienen un gran volumen de transbordo también presentan movimientos de *throughput* significativos y positivos (véase el gráfico 12).

### Gráfico 12

#### Throughput del Caribe (puertos tier 1), 2019-2022

(Índices por trimestres, primer trimestre de 2019=100)



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

**Nota:** Incluye Bahía de Cartagena, Colombia y Kingston, Jamaica.

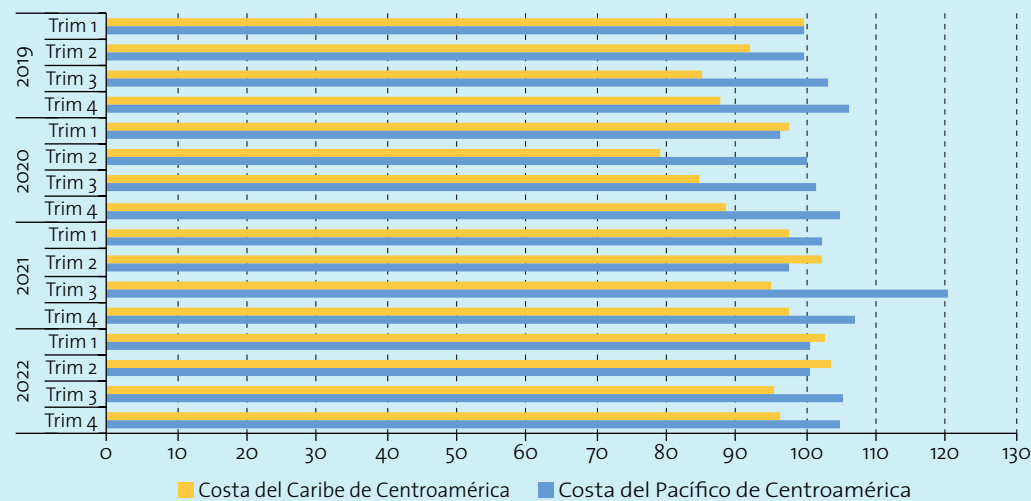
Los puertos de tier 1 son clasificados de acuerdo con el volumen manipulado anualmente de al menos un millón de TEU.

En el caso de Centroamérica, la costa del Caribe presentó mayores incrementos de *throughput* en comparación con la costa del Pacífico (véase el gráfico 13).

### Gráfico 13

#### Throughput de Centroamérica, costas del Caribe y del Pacífico, 2019-2022

(Índices por trimestres, primer trimestre de 2019=100)



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

**Nota:** Incluye la costa del Caribe de Centroamérica (Puerto Barrios, Santo Tomás de Castilla, Guatemala; Puerto Castilla, Puerto Cortés, Honduras; Arlen Siu, Nicaragua; Limón+APM, Costa Rica) y la costa del Pacífico de Centroamérica (Acajutla, El Salvador; Puerto Quetzal, Guatemala; San Lorenzo, Honduras; Puerto Caldera, Costa Rica).

## II. Clasificación de los puertos o zonas portuarias de América Latina y el Caribe en 2022

A continuación, en el cuadro 2 se presenta la clasificación de los puertos o zonas portuarias de la región de América Latina y el Caribe para los años 2021 y 2022, calculada en TEU. La muestra incluye 102 áreas portuarias de mayor relevancia a lo largo de toda la región que, en lo general, mantuvieron su posición relativa.

### Cuadro 2

Clasificación de los puertos o zonas portuarias de acuerdo con el movimiento *throughput* en 2022, en miles de TEU (con la clasificación de los respectivos puertos en 2021, a título comparativo de todo el listado de puertos colectados)

Puerto	País	Clasificación en 2021	Clasificación en 2022	Throughput 2022
CCT, MIT, Cristóbal (Caribe)	Panamá	1	1	5 102
Santos/SP (incluye Santos y DP World)	Brasil	2	2	4 451
Manzanillo	México	4	3	3 473
Balboa, Rodman (PSA) (Pacífico)	Panamá	3	4	3 348
Bahía de Cartagena (sin El Bosque)	Colombia	5	5	3 141
El Callao (terminales de uso público)	Perú	6	6	2 461
Guayaquil (todas las terminales)	Ecuador	7	7	2 170
Kingston	Jamaica	8	8	2 137
Lázaro Cárdenas	México	10	9	2 026
San Antonio	Chile	9	10	1 683
Freeport	Bahamas	11	11	1 574
Itajaí/SC (incluye Portonave - Terminais Portuários De Navegantes)	Brasil	12	12	1 493
Caucedo	República Dominicana	15	13	1 406
San Juan	Puerto Rico	14	14	1 398
Buenos Aires (A.M.B.A., incluye Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo)	Argentina	16	15	1 360
Limón+APM	Costa Rica	13	16	1 321
Buenaventura	Colombia	18	17	1 210
Veracruz	México	17	18	1 186
Paranaguá/PR	Brasil	19	19	1 114
Montevideo	Uruguay	20	20	1 084
São Francisco do Sul-Itapoá/SC	Brasil	22	21	885
Altamira+Tampico	México	21	22	878
Valparaíso	Chile	23	23	802
Puerto Cortés	Honduras	25	24	768
Manaus/AM (incluye Chibatão Navegação E Comércio, J. F. De Oliveira - Manaus, Itacal, Porto Chibatão, Super Terminais Comércio E Indústria)	Brasil	24	25	702
Rio De Janeiro/RJ	Brasil	28	26	656
Puerto Quetzal	Guatemala	29	27	585
Rio Grande/RS (incluye Porto Alegre - Terminal Santa Clara)	Brasil	27	28	558
Santo Tomás de Castilla	Guatemala	31	29	548
Haina	República Dominicana	26	30	538
Puerto Barrios	Guatemala	32	31	525

Puerto	País	Clasificación en 2021	Clasificación en 2022	Throughput 2022
Suape/PE	Brasil	30	32	492
Pecém-Fortaleza/CE	Brasil	33	33	458
Ensenada	México	34	34	436
Paíta	Perú	36	35	355
Salvador/BA	Brasil	35	36	329
Port of Spain	Trinidad y Tobago	43	37	289
Puerto Caldera	Costa Rica	41	38	272
Iquique	Chile	40	39	261
Santa Marta	Colombia	38	40	251
Acajutla	El Salvador	44	41	242
Point-a-Pitre	Guadalupe	42	42	235
Talcahuano/San Vicente	Chile	37	43	230
Vitória/ES (incluye Terminal Portuário Da Glória - Tpg)	Brasil	39	44	225
Point Lisas	Trinidad y Tobago	46	45	209
Port-au-Prince	Haití	67	46	200
Fort-de-France	Martinica	59	47	192
Barranquilla	Colombia	48	48	187
Puerto Bolívar	Ecuador	71	49	186
Arica	Chile	45	50	154
Corinto	Nicaragua	47	51	147
Paraguay (total)	Paraguay	49	52	146
Puerto Castilla	Honduras	51	53	133
Progreso	México	50	54	132
Zárate	Argentina	53	55	123
Turbo	Colombia	65	56	109
Paramaribo	Surinam	54	57	103
Vila do Conde - Belém/PA (incluye Vila do Conde, Terminal J. F. De Oliveira De Belém)	Brasil	58	58	103
Itaguaí/RJ	Brasil	52	59	91
Santo Domingo	República Dominicana	61	60	89
Rosario	Argentina	62	61	73
Degrad-des-Cannes	Guyana Francesa	64	62	72
Tuxpan, VER.	México	66	63	68
Antofagasta	Chile	63	64	68
Bocas Fruit	Panamá	69	65	66
Imbituba/SC	Brasil	75	66	64
Georgetown-Cayman	Islas Caimán	70	67	40
Natal/RN	Brasil	68	68	40
Puerto Chiapas	México	80	69	36
Mazatlán	México	74	70	33
Ilo	Perú	72	71	29
Puerto Plata	República Dominicana	78	72	26
Austral	Chile	91	73	25
Ushuaia	Argentina	88	74	22
Coatzacoalcos	México	77	75	20

Puerto	País	Clasificación en 2021	Clasificación en 2022	Throughput 2022
San Andrés	Colombia	85	76	20
San Lorenzo	Honduras	76	77	20
CPCP (Campden Park Container Port)	San Vicente y Las Granadinas	82	78	20
San Antonio Este	Argentina	84	79	17
Manzanillo (Pepillo Salcedo)	República Dominicana	86	80	16
Porto Velho/RO (incluye Porto Velho, Passarão, Belmont)	Brasil	83	81	16
Itaquí/MA	Brasil	95	82	15
Guaymas	México	93	83	13
Pisco	Perú	56	84	13
Puerto Deseado	Argentina	90	85	13
La Plata (TecPlata)	Argentina	92	86	9
Puerto Madryn	Argentina	96	87	8
Pichilingue	México	97	88	7
Pucallpa	Perú	87	89	7
Bahía Blanca	Argentina	98	90	7
Puerto Morelos, Q. ROO	México	94	91	6
Manta	Ecuador	55	92	6
Arlen Siu	Nicaragua	100	93	6
Coquimbo	Chile	99	94	6
Matarani	Perú	101	95	5
Mar del Plata	Argentina	57	96	4
Chacabuco	Chile	60	97	3
Salina Cruz	México	73	98	3
Guajira	Colombia	79	99	2
Euroamerica	Argentina	81	100	2
Barrancabermeja	Colombia	89	101	2
Little Bay	Montserrat	102	102	1
Yurimaguas	Perú	103	103	1
Dos Bocas	México	104	104	1
Santa Fe	Argentina	105	105	1

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

**Nota:** Debido a la ausencia de datos, algunos puertos no están considerados en la clasificación.

A nivel país, en el cuadro 3 se detalla la clasificación portuaria de los 25 países de ALC mejor clasificados según el comportamiento del *throughput*, calculado en TEU.

### Cuadro 3

Clasificación de los top 25 países según el *throughput* en 2022

(En miles de TEU)

País	Clasificación en 2021	Clasificación en 2022	Throughput 2022
Brasil	1	1	11 697
Panamá	2	2	8 518
México	3	3	8 321
Colombia	4	4	4 924

País	Clasificación en 2021	Clasificación en 2022	Throughput 2022
Chile	5	5	3 236
Perú	6	6	2 873
Ecuador	7	7	2 363
Jamaica	8	8	2 137
República Dominicana	10	9	2 078
Guatemala	11	10	1 660
Argentina	9	11	1 642
Costa Rica	13	12	1 594
Bahamas	12	13	1 574
Puerto Rico	14	14	1 398
Uruguay	15	15	1 084
Honduras	16	16	923
Trinidad y Tobago	17	17	498
El Salvador	18	18	242
Guadalupe	19	19	235
Haití	n.d.	20	200
Martinica	21	21	192
Nicaragua	20	22	153
Paraguay	22	23	146
Surinam	n.d.	24	103
Guyana Francesa	n.d.	25	72
San Vicente y las Granadinas	n.d.	26	20

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

**Nota:** Debido a la ausencia de datos, algunos puertos no están considerados en la clasificación.  
n.d.: Dato no disponible.

### III. Seguimiento del comportamiento de los fletes marítimos vía contenedores por ruta y otros temas emergentes

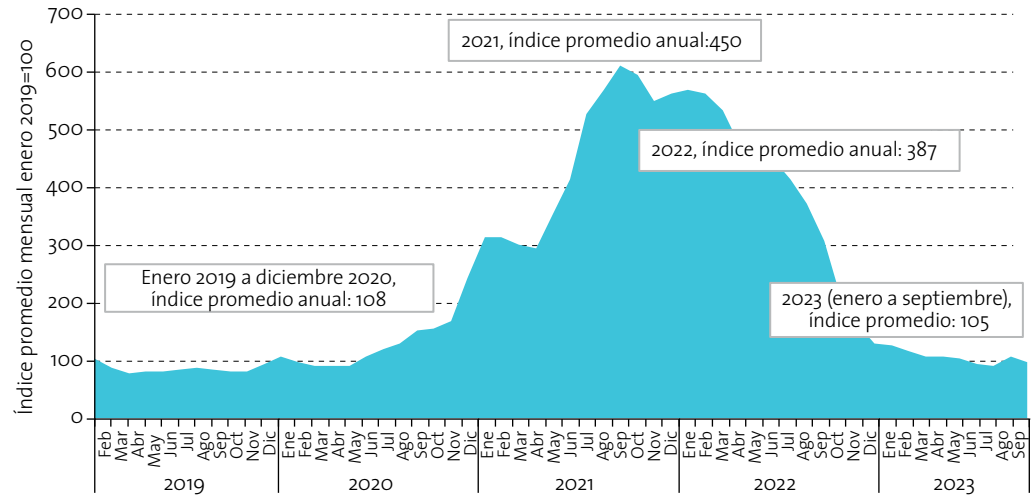
#### A. Aumento en los fletes marítimos vía contenedores en la era postpandemia

**Precios.** En los último tres años, una de las variables que generó un mayor protagonismo fue el precio del transporte de mercancías, representado por los fletes marítimos. Como se aprecia en el gráfico 14, el incremento de los fletes fue de casi 8 veces su valor entre abril de 2019 y septiembre de 2021, lo que a su vez gatilló mayores presiones inflacionarias a nivel mundial. Cabe mencionar que después de alcanzar su valor máximo en septiembre de 2021, los fletes observaron una tendencia decreciente hasta alcanzar nuevamente los valores de antes de la pandemia.

Al analizar los fletes por ruta, la tendencia hacia la baja ha predominado con excepción de algunas rutas vinculadas con las costas de América del Sur que observan un incremento en el primer trimestre de 2023 que está en línea con el incremento de las exportaciones observado previamente (véase el gráfico 15).

**Gráfico 14**

Índice promedio mensual del compuesto de las tarifas spot de contenedores marítimos, de febrero 2019 a marzo 2023 (índice, febrero 2019=100)

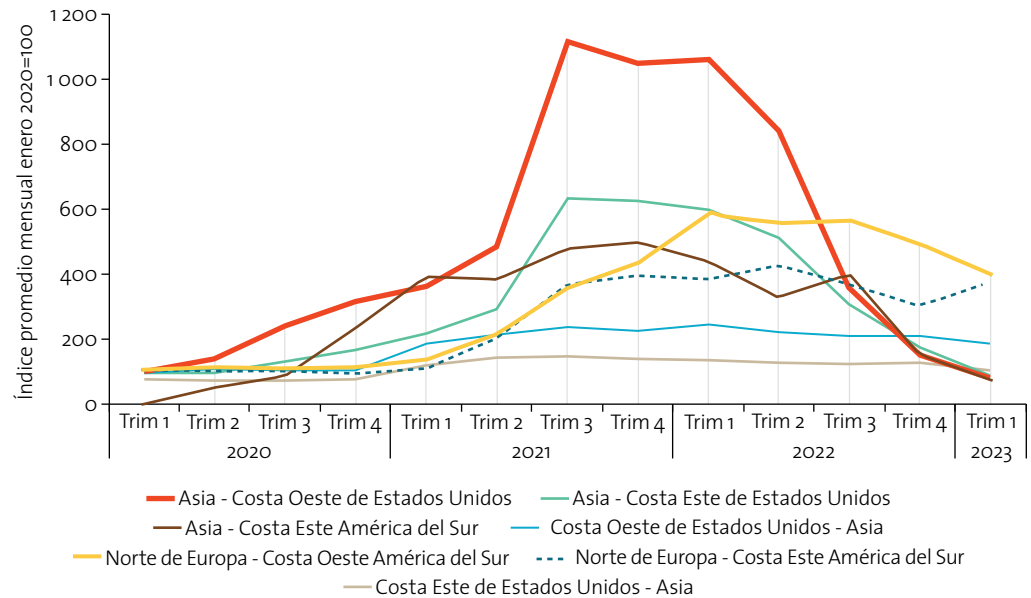


**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en los datos de *Drewry World Container Index*, datos de 2019 a 2023.

**Nota:** El Baltic Dry Index es un compuesto de tres subíndices que miden diferentes tamaños de graneleros secos, Capesize, Supramax y Panamax.

**Gráfico 15**

Índice promedio trimestral de los fletes de contenedores marítimos, por ruta, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023



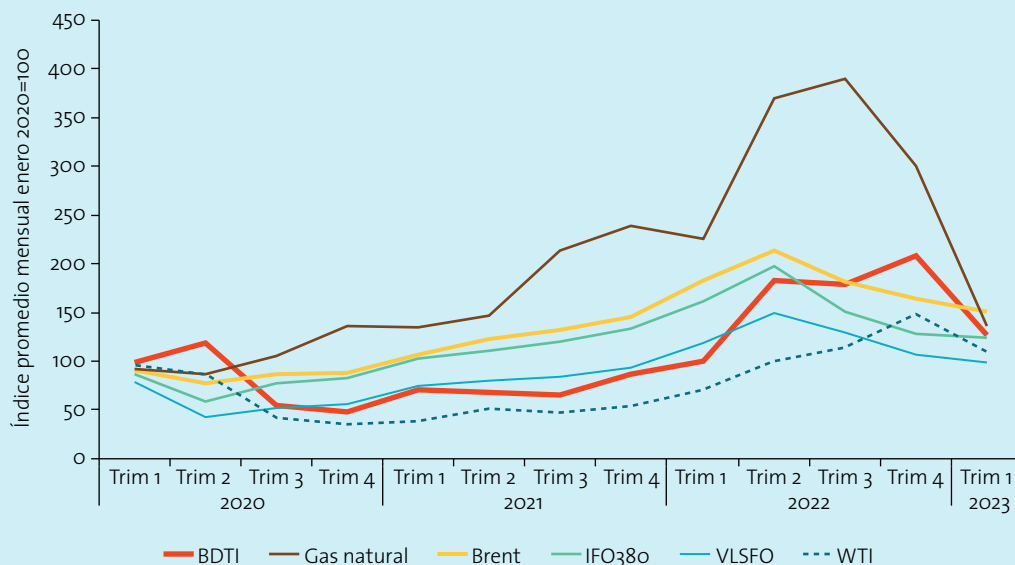
**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en información de Freightos, datos de 2019 a 2023.

**Nota:** Se usaron las tarifas spot de los contenedores marítimos.

Existe evidencia que confirma que el comportamiento de las cadenas de suministros está correlacionado con el precio del crudo, bunker y del gas natural. Los aumentos en el precio de la energía se tradujeron en mayores presiones en las cadenas de suministro. A medida que los precios de la energía se fueron reduciendo, como se aprecia en el gráfico 16, el GSCPI también observó el mismo dinamismo.

### Gráfico 16

Índice promedio trimestral del crudo, bunker y gas natural, primer trimestre de 2020 a primer trimestre de 2023



**Fuente:** Para los datos de BCTI, BDTI y WTI, Bloomberg, 2020 a 2023; para los datos de VLSFO e IFO380, Ship & Bunker, 2020 a 2023; para el gas natural, US Energy Information Administration (EIA), 2020 a 2023.

**Nota:** Se usaron las siguientes definiciones: El Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) es un índice de precios para el transporte mundial de petróleo crudo en rutas estándar; el West Texas Intermediate (WTI) es un crudo ligero y dulce que sirve como uno de los principales puntos de referencia mundiales del petróleo; el Brent es una mezcla de petróleo crudo recuperado en el Mar del Norte a principios de los años 60, cuyo precio se utiliza como referencia para los precios de la materia prima; el VLSFO es un combustible con un máximo de 0,5% de azufre (también conocido como búnker de grado IMO2020); IFO380 e IFO180 son búnkeres con un máximo de 3,5% de azufre; todos los precios se indican en USD por tonelada métrica (datos de la media de los 20 puertos mundiales).

**Concentración del mercado.** Como se expuso en CEPAL (2023), a partir de marzo de 2020 se observó una mayor concentración en la estructura del mercado naviero mundial. De esta forma, durante 2022 tres alianzas navieras concentraron el 82% del comercio internacional vía contenedores (véase el cuadro 4). Cabe apuntar que durante 2023 se deshizo la alianza más poderosa, entre *Maersk* y *MSC*, la que en 2022 manejaba un tercio del comercio mundial. Sin embargo, Manaadiar (2023) afirma que la caída en los fletes marítimos durante los últimos meses puede poner en riesgo a las navieras más pequeñas que entraron al mercado para aprovechar las altas tarifas anteriores. Así, en el contexto actual, las pequeñas y medianas navieras podrían abrirse a fusiones y adquisiciones por parte de actores más grandes. Gracias a las ganancias que observaron las grandes navieras con el incremento de los fletes marítimos desde 2020, estas fusiones y adquisiciones podrían dar lugar a una nueva ronda de consolidación en la industria.

**Cuadro 4**

Cuota de mercado estimada por capacidad por naviera o por alianza, años seleccionados (calculado sobre la base de datos en TEU)

(En porcentajes)

2012	2019	2022	2023 (primer trimestre)				
Green Allian- CKYH	17,43	Ocean: CMA CGM/APL, Cosco Shipping & Evergreen Line	26,33	2M: Maersk & MSC	33,77	Ocean: CMA CGM/ APL, Cosco Shipping & Evergreen Line	29,78
MSC	15,88	2M: Maersk & MSC	24,34	Ocean: CMA CGM/APL, Cosco Shipping & Evergreen Line	30,09	THE Alliance: Hapag-Lloyd, Yang Ming, Ocean Express Network (ONE) & HMM	18,16
Maersk Line	14,68	THE Alliance: Hapag-Lloyd, Yang Ming, Ocean Express Network (ONE) & HMM	15,51	THE Alliance: Hapag-Lloyd, Yang Ming, Ocean Express Network (ONE) & HMM	18,47	MSC	18,12
Grand Alliance	10,22					Maersk	15,63
New Global Alliance	7,69						
CMA CGM	6,78						
Evergreen Line	6,10						
G6 Alliance	5,77						
CSCL	4,41						
ZIM	3,77						
Ham. Sud	2,55						
CSAV	1,90						
No Alliance	2,83		33,82		17,67		18,32

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos de Blue Water Reporting de 2012 a 2019; Alphaliner Top 100 para 2022 en adelante.

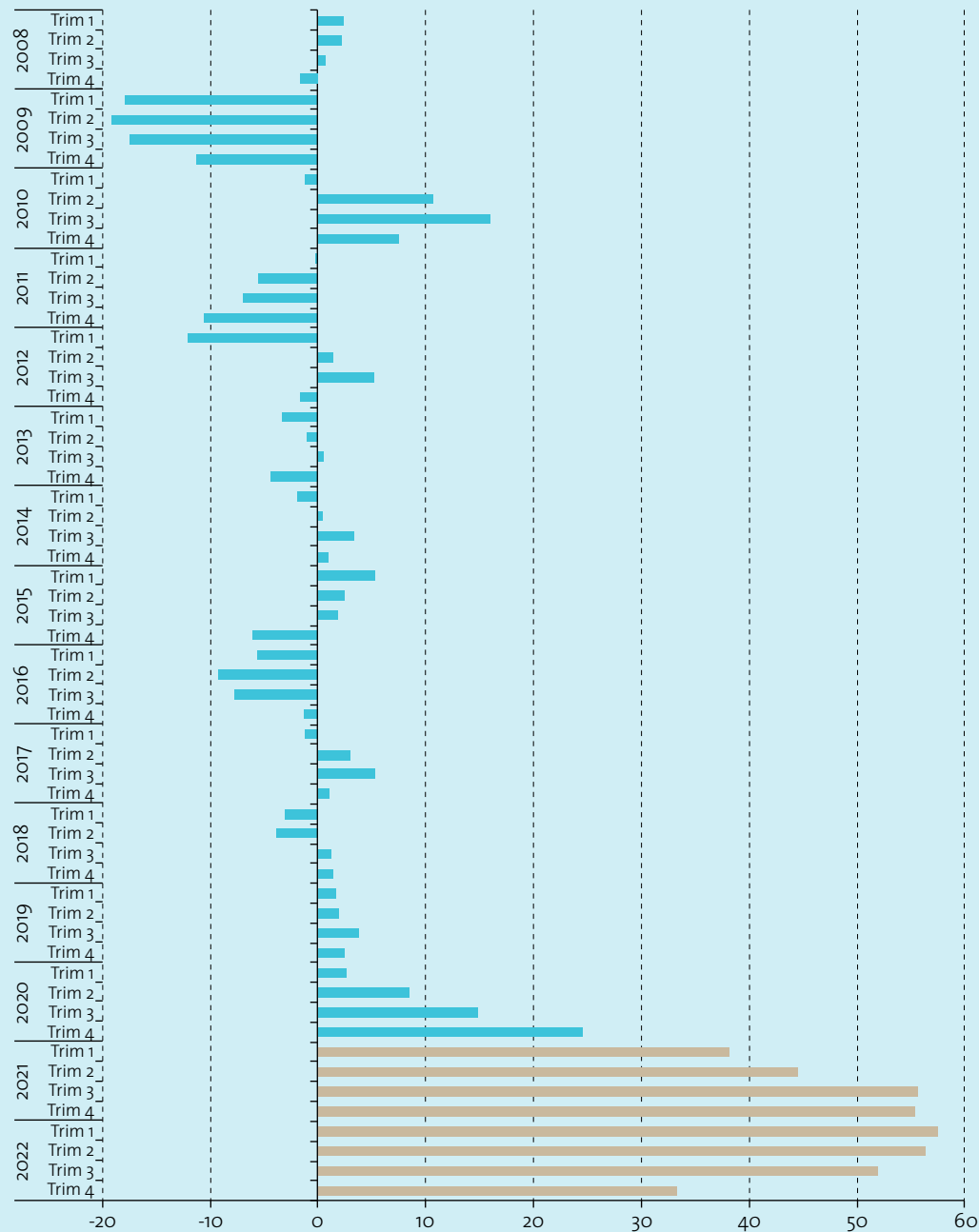
**Nota:** La sumatoria de los porcentajes de cada año es igual a 100.

La concentración observada en el sector ha sido un tema de debate ante el exponencial aumento de los fletes observados durante 2021. Mientras los fletes aumentaban, el margen promedio de ganancias de las principales navieras según cuota de mercado pasó de 2.4% como promedio en 2019, 12.6% en 2020, a 49.1% entre 2021 y 2022. Después de que las navieras gozaron de ganancias extraordinarias en los últimos años, hoy con los precios de los fletes marítimos de nuevo en los niveles de antes de la pandemia, los grandes beneficios se han mitigado (véase el gráfico 17).

### Gráfico 17

Beneficio antes de sus intereses e impuestos (EBIT) de las principales navieras a nivel mundial según cuota de mercado, por trimestre, del primer trimestre de 2008 al cuarto trimestre de 2022

(En porcentajes)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en datos de Alphaliner Weekly Newsletter, 2023.

**Nota:** El gráfico incluye el margen promedio de ganancias básico medio de las siguientes navieras: CMA CGM (incluye APL hasta el 2T 2016), COSCO Shipping (desde el 1T 2019), CSCL (hasta el 1T 2016), EMC, Hanjin (hasta el 3T 2016), Hapag-Lloyd (incluye CSAV hasta 2014), HMM, Maersk, ONE (desde el 2T 2018, antes KL, MOL, NYK), WHL, YML, Zim.

## IV. Conclusiones y recomendaciones

Con el inicio en marzo de 2020 de la pandemia COVID-19 y el conflicto posterior entre la Federación Rusa y Ucrania, se observaron severos impactos a nivel global, y el comercio no fue la excepción. Al igual que el resto del mundo, la región de América Latina y el Caribe sufrió las interrupciones en las cadenas de suministro marítimo que causaron una caída sustancial en el tránsito de carga marítima que, fue aún más marcada que en el resto de las regiones. A ello contribuyeron numerosos factores que afectaron al comercio en general y, en particular, al transporte de mercancías. En este último, cabe citar el aumento sin precedentes de las tarifas de transporte marítimo en el periodo y las dificultades de las cadenas logísticas para adaptarse eficazmente a las condiciones de la oferta y la demanda, junto con la menor frecuencia de los viajes, los paros masivos para evitar el contagio, especialmente en los primeros meses de la pandemia, que mantuvieron a la mano de obra alejada de la producción y la prestación de servicios, y la congestión de los puertos a escala mundial, todo lo cual se sumó a los retos a los que ya se enfrentaba el sector en la región. Aunque la brecha en el tránsito marítimo de ALC y el resto del mundo se redujo a finales de 2022, la cifra no regresó a los niveles de 2019, el año anterior a la pandemia.

El periodo de inestabilidad demostró una vez más que los países de ALC no están aislados y son vulnerables a los fenómenos mundiales. Mientras el mundo parece haber regresado a los niveles anteriores, una especie de “normalización” tras los altibajos de los últimos años, quedan muchas interrogantes sobre el futuro del comercio marítimo de la región. Un futuro más resiliente requerirá mecanismos que tomen en cuenta las variaciones globales, los cambios en las rutas, la concentración de la industria y las desigualdades regionales. Como se mencionó en CEPAL (2023), la región había exhibido una brecha sustancial de infraestructura en lo que respecta a la conectividad entre los puertos y el *hinterland* económico de la región. Como se afirma en el mismo documento, el déficit de inversión en infraestructuras es una limitación para el desarrollo de los países de la región y añade una capa adicional de complejidad a las interrupciones de la cadena de suministro de los últimos años. Entre los principales factores que dificultan cerrar esta brecha, se encuentra la magnitud de las inversiones necesarias en un momento en que los países y los gobiernos se encuentran sometidos a una fuerte presión económica y con escasez de recursos. Todo ello lleva a una fase en la que se requiere una planificación de recursos aún más estricta y eficiente, acompañada de mecanismos de financiamiento más creativos para financiar el amplio déficit de infraestructuras de la región. En resumen, hay mucho que planificar, financiar y regular.

En este contexto poco propicio, la región no puede mantenerse al margen y esperar. Tampoco basta con que cada país intente resolver sus propios problemas, ignorando lo que les ocurre a los demás en un contexto regional. Esto sólo disminuiría el papel de los países de América Latina y el Caribe en el mundo y, con ello, sus esperanzas de avanzar hacia un desarrollo sostenible. Por el contrario, hoy existe consenso en que la respuesta en el mundo globalizado actual es más comercio, más integración, más coordinación y más colaboración, por lo que se hace necesario una mayor integración económica y una mayor coordinación de las políticas portuarias entre los países de la región.

## V. Bibliografía

- Barleta, E., Sánchez, R. (2022), “Informe Portuario 2021: las primeras señales de recuperación en el transporte marítimo internacional vía contenedores de América Latina y el Caribe”, *Boletín FAL* edición N° 391, número 1, mayo [en línea] [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47901/S2200343\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47901/S2200343_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2023), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe, 2022*, (LC/PUB.2022/23-P), Santiago [en línea] [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/48650/S2200846\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/48650/S2200846_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Manaadiar, H. (2023), “See-saw effect in ocean freight rates affecting supply and demand equilibrium”, *Shipping and Freight Resource*, 23 de marzo [en línea] <https://www.shippingandfreightresource.com/see-saw-effect-in-ocean-freight-rates-affecting-supply-and-demand-equilibrium/>.
- Perrotti, D. E., Sánchez, R. (2011), “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 153 (LC/L.3342), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe [en línea] <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6357>.
- Sánchez, R., Lardé, J., Chauvet, P., Jaimurzina, A. (2017), “Inversiones en infraestructura en América Latina: tendencias, brechas y oportunidades”, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 187 (LC/TS.2017/132), Comisión Económica para América Latina y el Caribe [en línea] <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43134>.

## VI. Publicaciones de interés



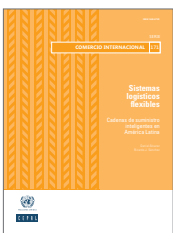
*Boletín FAL N° 395*

### El fenómeno de reducción del tamaño de los productos movilizados por contenedores

Silvana Sánchez  
Ricardo Sánchez

El empequeñecimiento de los productos puede tener incidencia en el comercio internacional de los mismos, dado que afecta a la cadena de suministro y al transporte, y al mismo tiempo, se deben ajustar a un tamaño más compacto. En el caso específico de los bienes transportados en contenedores, al permitir que se coloque una mayor cantidad de artículos en cada contenedor para un valor de carga dado, se puede esperar que disminuya la cantidad de contenedores transportados por barcos y operados por terminales portuarias. Para contrastar esta hipótesis, en el presente estudio se utilizó la base de datos de las importaciones vía contenedores de Estados Unidos con sus principales socios comerciales para el periodo de 2003 al 2021 y se realizó una exploración exhaustiva, mediante un análisis descriptivo, por categoría de productos que podrían transitar al proceso de miniaturización.

Disponible en:



*Comercio Internacional N° 171*

### Sistemas logísticos flexibles: cadenas de suministro inteligentes en América Latina

Daniel Álvarez  
Ricardo Sánchez

Este documento brinda un análisis de estos sistemas logísticos flexibles o cadenas de suministro inteligentes en América Latina, con el objetivo de comprender las condiciones disponibles y aspectos fundamentales para lograr procesos de transformación digital en la región. El estudio considera el contexto de cada país frente a la incorporación de tecnología y la importancia de temas institucionales, como la necesidad de un mecanismo de coordinación de políticas públicas para la digitalización, la importancia de líderes públicos de alto nivel y la participación del sector privado para que la transformación digital sea posible.

Disponible en: