

EL COMERCIO MARÍTIMO POR CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE HACIA FINALES DEL AÑO 2006

La actividad del transporte marítimo por contenedores en todo el mundo ha expresado altos grados de crecimiento en los últimos años, especialmente después de 2002. Gran parte del crecimiento económico mundial se expresa y está relacionado con la actividad del comercio internacional, el cual se ejerce en un 90% a través de los mares.

América Latina y el Caribe se han inscrito también en tales tendencias. El presente artículo del *Boletín* continúa con los anteriores de este año sobre la actividad marítima de la región.

Los autores de esta edición son Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL. Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ricardo J. Sánchez Ricardo.SANCHEZ@cepal.org.

1. CRECIMIENTO ECONÓMICO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

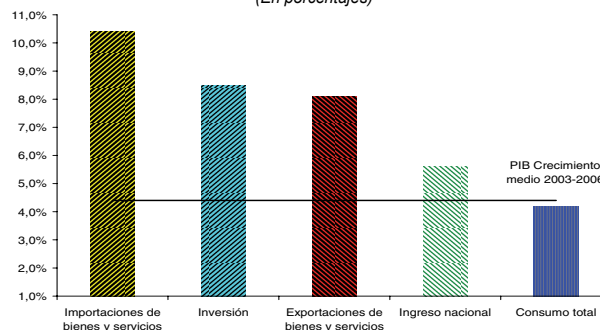
Puertos, transporte marítimo y logística desempeñan un rol principal en el desarrollo económico de los países. En los últimos años, las características que ha asumido el proceso económico en nuestra región no han hecho más que resaltar su importancia. En efecto, los agregados más dinámicos de la economía regional han estado estrechamente ligados a aquellos.

De acuerdo al *Balace Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe* de la CEPAL,¹ el producto interno bruto de la región creció aproximadamente un 5,3% en el año 2006, mientras que el producto por habitante lo hizo en un 3,8%. De esta manera el 2006 es el cuarto año consecutivo de crecimiento, alcanzando una media de crecimiento de 4,4% entre 2003 y 2006, que duplica la expansión media del 2,2% anual registrada entre 1980 y 2002.

El crecimiento de las economías de la región se ha apoyado en una coyuntura externa muy favorable, caracterizada por la prolongada expansión de la economía mundial y la creciente preponderancia de China, India y otras economías asiáticas en la demanda mundial; en línea con la demanda de nuestros productos y con el ingreso de insumos, bienes intermedios y finales, los puertos, transporte marítimo y logística interna se relacionan con la parte más dinámica del crecimiento de la región.

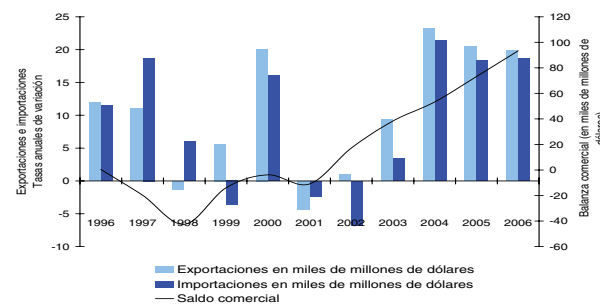
Tal como lo señala el informe citado: *“la actual fase expansiva se caracteriza por tasas más altas de crecimiento de la inversión y de las exportaciones”*. En efecto las exportaciones totales aumentaron entre 2003 y 2006 a un ritmo superior al 8%, y la formación bruta de capital registró tasas de crecimiento del 8,5% en promedio. Por su parte, las importaciones se elevaron mucho más que el producto, creciendo a más del 10% anual.

Gráfico 1
EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES AGREGADOS MACROECONÓMICOS ENTRE 2003 Y 2006 (En porcentajes)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de cifras oficiales.

Gráfico 2
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR, 1996-2006



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

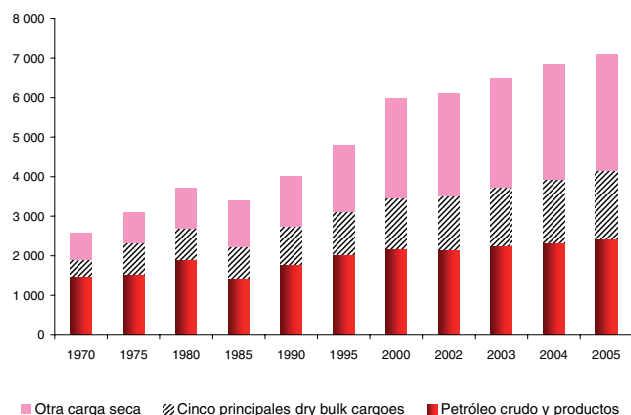
¹ Ver: http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/27542/lcg2327_p_e_.pdf.

En el 2006, según cifras preliminares, el comercio externo total de bienes llegó a 1,2 billones de dólares (un 45% del PIB de la región, y un 20% mayor que en 2005). En consecuencia, la balanza de bienes de América Latina y el Caribe sería positiva en 103 mil millones de dólares, superando en 27% a 2005, y en más de 80% a 2004.

2. LA EVOLUCIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO CONTENEDORIZADO

Dentro del desempeño económico global, y también en América Latina y el Caribe, es el comercio marítimo contenedorizado el que experimenta los mayores crecimientos.

Gráfico 3
COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1970-2005



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de UNCTAD, *Review of Maritime Transport*.

Según la UNCTAD en su publicación *Review of Maritime Transport 2006*, el comercio marítimo mundial experimentó un fuerte aumento el 2005, logrando transportar 7.110 millones de toneladas en mercancías cargadas. La tasa de crecimiento anual para el 2005 alcanzó un 3,8%.

Las mercancías embarcadas por continente en el mundo tienen a Asia como el mayor exponente, con una participación del 38,8%, le sigue de cerca América con un 22,1% y muy cerca de este último continente se encuentra Europa con una participación del 21,8%. Sin embargo, tanto Oceanía como África tienen una participación baja comparada con el resto de los continentes, llegando a un 8,8% y un

8,5%, respectivamente. De esta misma manera, se puede obtener un desglose de la participación de algunos bloques comerciales; se pueden mencionar como principales exponentes al Consejo de Cooperación del Golfo (GCC) con un 15%, muy cerca de este se encuentra la Unión Europea (EU) con una participación del 14,8%, algo más alejado le sigue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte con un 10,1% y, con una participación del 7%, le sigue el Mercado Común del Sur (Mercosur), luego la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) con un 6,6% de participación y finalmente se encuentra el Mercado Común para el África Oriental y Meridional, con una participación del 1,5%.

En cuanto a la tasa de crecimiento anual, la de 2006 es levemente más baja que la del año 2005, mientras que para la distribución del tonelaje mundial por continentes, como para los bloques comerciales, la fluctuación es marginal.

Sobre la base de datos de *Global Insight Inc.* (véase Perfil Marítimo) y UNCTAD, con respecto a las principales rutas del mundo, se obtuvo una tasa media de incremento anual (%) del movimiento de contenedores para los períodos 1995-2006 y 2000-2006. Al comparar las tasas de ambos períodos se puede observar que en algunos casos ocurre cierta similitud (véase el gráfico 4). En el caso de la ruta Transpacífica, en un sentido, para ambos períodos, las tasas se encuentran cercanas al 12% y para el otro están cercanas al 3,5%. De igual manera ocurre en la ruta Transatlántica, sentido Europa-América del Norte, en la cual la tasa obtenida para ambos períodos es cercana al 7,5%. Sin embargo, en los otros casos señalados (véase el cuadro 1), se observan diferencias más significativas; estas se deben a que hubo un crecimiento más fuerte en el período 2000-2006 que en el período 1995-2000. Es entonces el caso de la ruta Transatlántica, sentido América del Norte-Europa, en el cual se observa un movimiento de 1,4 millones de TEU para el año 1995 y 1,6 millones de TEU para el año 2000, lo que atribuye una tasa del 2,35%, mientras que para el año 2006 se experimentó un movimiento de 2,4 millones de TEU, lo que implica una tasa del 6,85% para el segundo período. Lo mismo ocurre para la ruta Europa-Asia, en donde ambos sentidos presentan deferencias. En el sentido Asia Pacífico-Europa, el movimiento de contenedores para 1995 es de 2,5 millones de TEU, para el 2000 de 4,8 millones, mientras que para el año 2006 fue de hasta 12 millones, de los cuales se obtiene una tasa del 13,43% para el primer período y de un 16,41% para el segundo. Finalmente en el sentido Europa-Asia Pacífico, para el año 1995 se observó un movimiento de 2,2 millones de TEU, mientras que para el año 2000 el movimiento fue de 2,6 millones, obteniéndose así una tasa del 3,6%; en el año 2006 el movimiento experimentado fue de 5,5 millones de TEU, lo que arroja una tasa del 13,05%. Esta última es la que presenta la mayor diferencia de tasas de las principales rutas del mundo.

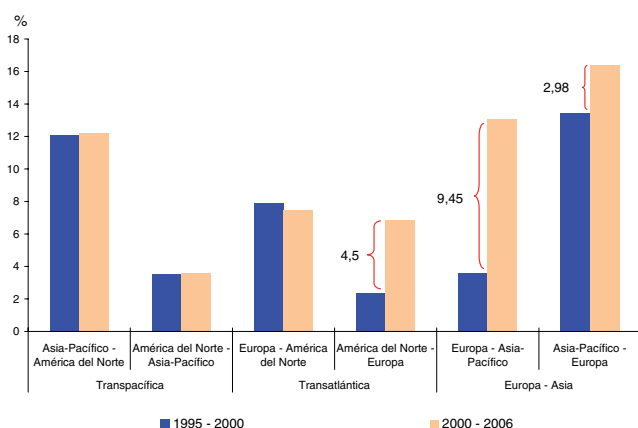
Cuadro 1

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE LAS PRINCIPALES RUTAS DEL MUNDO, 1995-2006

	Transpacífica		Transatlántica		Europa-Asia	
	Asia-Pacífico América del Norte	América del Norte Asia-Pacífico	Europa América del Norte	América del Norte Europa	Europa Asia-Pacífico	Asia-Pacífico Europa
1995	4 388 396	3 520 667	1 783 026	1 472 626	2 216 841	2 588 487
1996	4 492 386	3 562 110	1 749 779	1 421 743	2 425 059	2 812 369
1997	5 103 193	3 559 346	1 916 014	1 551 977	2 555 409	3 201 979
1998	5 715 095	3 052 716	2 088 406	1 543 390	2 329 187	3 880 120
1999	6 392 675	3 118 312	2 105 646	1 392 110	2 630 687	4 244 875
2000	7 752 009	4 176 436	2 608 113	1 653 624	2 645 077	4 860 049
2001	8 267 623	4 008 924	2 571 721	1 570 761	2 684 859	4 880 562
2002	9 869 663	4 022 419	2 722 247	1 521 974	2 852 957	5 246 321
2003	10 927 221	4 242 388	3 456 190	2 300 651	4 643 833	7 845 164
2004	12 492 459	4 312 033	3 643 975	2 345 492	4 972 974	9 111 461
2005	13 866 889	4 792 482	3 796 355	2 380 757	5 180 026	10 487 376
2006	15 475 197	5 171 005	4 014 843	2 461 081	5 521 150	12 094 431

Fuente: Ricardo J. Sánchez, CEPAL/ONU, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.* y UNCTAD.

Gráfico 4
TASA MEDIA DE INCREMENTO ANUAL



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.* y UNCTAD.

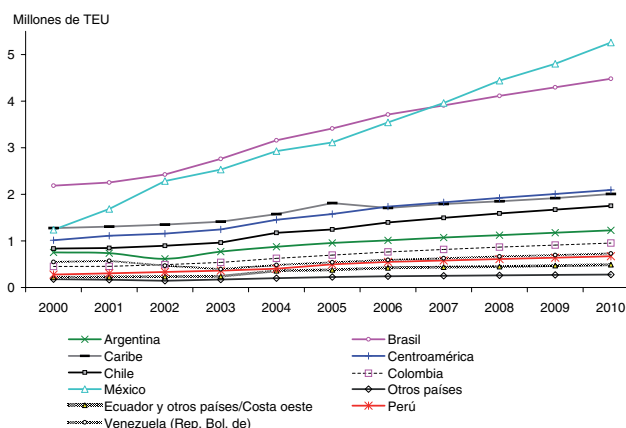
3. EL COMERCIO MARÍTIMO POR CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Para poder hacer una comparación de las rutas que tienen como origen o destino a países de América Latina y el Caribe con las principales rutas del mundo, se obtuvo una tasa media de incremento anual (%) para el período 2000-2006. Esta tasa alcanzó un 9,74%, a partir de datos de *Global Insight Inc.*, la cual se asemeja a la media obtenida de las principales rutas (9,93%), para el mismo período. En consecuencia, se deduce que el comercio marítimo por contenedores de América Latina y el Caribe ha aumentado de manera similar al resto del mundo.

La tasa media de incremento anual se vio influenciada por las exportaciones e importaciones de los países que posteriormente se señalan (véase el gráfico 5). De tales datos se obtiene una tasa media de incremento anual, que para las exportaciones corresponde a un 9,41% y para las importaciones a un 10,08%.

El comercio marítimo de América Latina y el Caribe, hasta el año 2006, muestra a Brasil y México muy por encima de la media de los otros países, con un movimiento cercano a los 3,5 millones de TEU, cada uno. Esta tendencia va en aumento para las proyecciones hasta

Gráfico 5
COMERCIO MARÍTIMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2000-2010



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.*

2010; en cuanto a México superaría los 5,2 millones de TEU, y Brasil estaría muy cerca a los 4,5 millones de TEU. El resto de los países se concentran más abajo: los países con mayor movimiento son los del Caribe en su conjunto y los de América Central en su conjunto, con un movimiento cercano a los 1,7 millones de TEU, y con proyecciones de hasta 2 millones para ambos casos (debido posiblemente a transbordos y a la organización de la industria de maquilas). Muy cerca de ellos se encuentra Chile, con un movimiento cercano a 1,4 millones de TEU para el 2006 y con proyecciones para el 2010 cercanas a 1,8 millones de TEU. Los países con menor movimiento son Ecuador y otros países de la costa oeste, llegando a generar un movimiento de 240.000 y 423.000 TEU, respectivamente, y aumentando esta cifra solo a 278.000 y 489.000 TEU para proyecciones hasta 2010, respectivamente.

Mientras el cuadro 2 muestra los datos del comercio marítimo total por contenedores, los siguientes exhiben los datos de exportaciones marítimas en TEU y de importaciones respectivamente, para el período 2000-2006 en América Latina y el Caribe.

El análisis del comercio marítimo de América Latina y el Caribe se continuará en el siguiente *Boletín FAL*.

Cuadro 2

COMERCIO MARÍTIMO TOTAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2000-2006

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Argentina	754 082	736 561	615 216	769 443	874 237	956 487	1 011 463
Brasil	2 185 425	2 254 359	2 424 643	2 760 799	3 158 893	3 414 040	3 712 106
Caribe	1 275 454	1 305 865	1 350 555	1 414 168	1 574 060	1 812 288	1 707 156
Centroamérica	1 014 532	1 111 867	1 155 939	1 246 435	1 453 218	1 578 217	1 735 810
Chile	836 292	846 741	895 221	963 922	1 174 300	1 246 251	1 396 063
Colombia	450 704	454 635	489 772	539 116	625 154	695 761	764 116
México	1 238 149	1 686 389	2 285 790	2 530 902	2 927 555	3 112 933	3 543 900
Otros países	179 460	166 488	144 956	172 439	201 074	224 884	240 882
Ecuador y otros países/ Costa oeste	217 677	226 045	234 791	239 259	360 652	378 610	423 159
Perú	277 941	304 438	333 260	363 161	403 977	497 845	551 861
Venezuela (Rep. Bol. de)	549 066	571 740	468 167	394 926	481 893	540 118	592 092

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.*

Cuadro 3
EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2000-2006

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Argentina	384 194	419 930	468 769	559 080	603 127	656 328	676 978
Brasil	1 439 661	1 536 613	1 775 683	2 081 284	2 391 619	2 578 982	2 770 045
Caribe	580 457	574 553	591 754	648 609	759 677	924 656	765 407
Centroamérica	492 983	489 209	498 343	542 930	712 299	775 640	876 189
Chile	609 290	624 332	673 312	727 930	893 682	915 290	1 029 831
Colombia	227 152	220 886	249 087	280 125	332 194	355 633	386 977
México	346 334	347 409	357 654	375 640	392 344	429 068	454 980
Otros países	72 758	71 828	70 423	95 820	118 078	137 854	146 335
Ecuador y otros países/ Costa oeste	104 617	101 572	100 577	107 840	215 047	225 739	262 985
Perú	103 418	133 834	148 686	166 782	192 257	237 166	273 938
Venezuela (Rep. Bol. de)	249 272	226 600	217 693	220 340	243 307	256 428	262 162

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.*

Cuadro 4
IMPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2000-2006

País	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Argentina	369 888	316 631	146 447	210 363	271 110	300 159	334 485
Brasil	745 764	717 746	648 960	679 515	767 274	835 058	942 061
Caribe	694 997	731 312	758 801	765 559	814 383	887 632	941 749
Centroamérica	521 549	622 658	657 596	703 505	740 919	802 577	859 621
Chile	227 002	222 409	221 909	235 992	280 618	330 961	366 232
Colombia	223 552	233 749	240 685	258 991	292 960	340 128	377 139
México	891 815	1 338 980	1 928 136	2 155 262	2 535 211	2 683 865	3 088 920
Otros países	106 702	94 660	74 533	76 619	82 996	87 030	94 547
Ecuador y otros países/ Costa oeste	113 060	124 473	134 214	131 419	145 605	152 871	160 174
Perú	174 523	170 604	184 574	196 379	211 720	260 679	277 923
Venezuela (Rep. Bol. de)	299 794	345 140	250 474	174 586	238 586	283 690	329 930

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, sobre la base de datos de *Global Insight Inc.*