



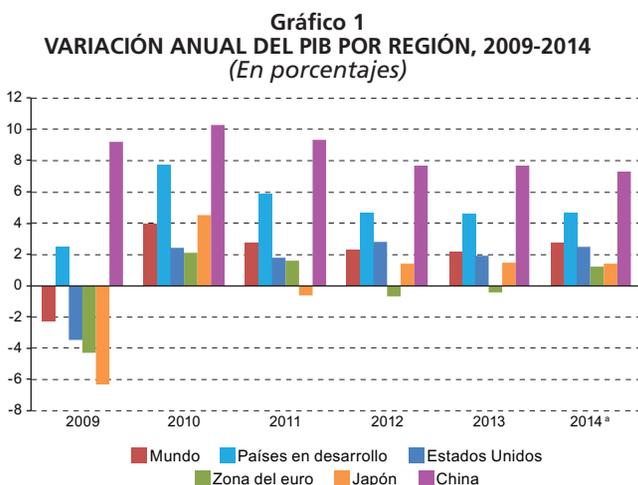
FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Nuevos escenarios del transporte marítimo

Parte I: escenario actual del comercio marítimo

I. Economía y comercio internacional

Luego de la crisis iniciada en el año 2008, y la fuerte caída del producto interno bruto (PIB) percibida en el año 2009, la economía mundial ha experimentado una lenta recuperación. En el año 2010 se vivió una especie de primavera que le entregó un respiro a las economías mundiales, sin embargo las variaciones del PIB han vuelto a bajar y no han recuperado los niveles previos a la crisis de 2008. En el gráfico 1, es posible observar las fluctuaciones del PIB desde el año 2009 hasta los resultados preliminares de 2014.



Fuente: Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2014. CEPAL, Naciones Unidas.
 * Los datos de 2014 son proyecciones.

El presente *Boletín FAL* corresponde a una serie de boletines sobre puertos y comercio marítimo en la región. Este se encuentra estrechamente relacionado con el Boletín 337, N° 1 de 2015 que plantea la necesidad de una nueva gobernanza en los puertos regionales para hacer frente a las nuevas condiciones interpuestas por el mercado marítimo. Para ello, se hace necesario contextualizar la situación tanto del comercio marítimo como la industria del shipping. Es por esto que el Boletín se encuentra dividido en dos partes, la primera dedicada al contexto del comercio marítimo mundial en la actualidad, especialmente enfocado en los contenedores, y la segunda dedicada a detallar la situación de la industria del shipping.

Los autores del documento son Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, y Francisca Pinto, consultora de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. Para mayores antecedentes contactar a ricardo.sanchez@cepal.org.

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

-  I. Economía y comercio internacional
-  II. Comercio marítimo internacional
-  III. Conclusiones



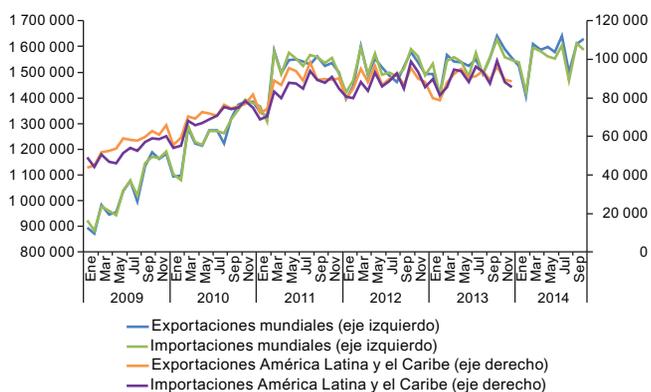
NACIONES UNIDAS



Los países en desarrollo, clasificación en la que se encuentra América Latina y el Caribe, han mantenido su PIB con números positivos y muy por sobre las variaciones del PIB mundial. Sin embargo, como se observa en la tendencia de todas las clasificaciones, éste ha mantenido una variación más o menos igual durante los últimos años, manteniéndose en 4,6%. China, por su parte, importante socio comercial de América Latina y el Caribe ha demostrado una baja en las variaciones de su PIB de 10,3% en 2010 a 7,7% en 2013, esta disminución podría tener una importante repercusión en las demás economías que comercializan con el gigante asiático.

Los volúmenes de la mercancía transportada han mantenido desde la recuperación de 2010 números superiores a los obtenidos en forma previa a la crisis de 2008. En el gráfico 2, se observan las fluctuaciones mensuales de los totales comercializados entre 2008 y 2013. En ellos es posible apreciar que si bien en los últimos años se ha registrado la habitual caída estacional a inicios de cada año, las exportaciones se han mantenido en alza y, como se mencionó anteriormente, con números superiores a los alcanzados en 2008.

Gráfico 2
COMERCIO TOTAL DE MERCANCÍAS PARA AMÉRICA LATINA Y EL TOTAL MUNDIAL^a ENERO 2009-OCTUBRE 2014
(En millones de dólares mensuales)



Fuente: Francisca Pinto P., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de datos de International Financial Statistics, IMF Septiembre 2014 y DCII/CEPAL, Naciones Unidas, septiembre 2014.
^a Corresponde a la sumatoria de 242 países.

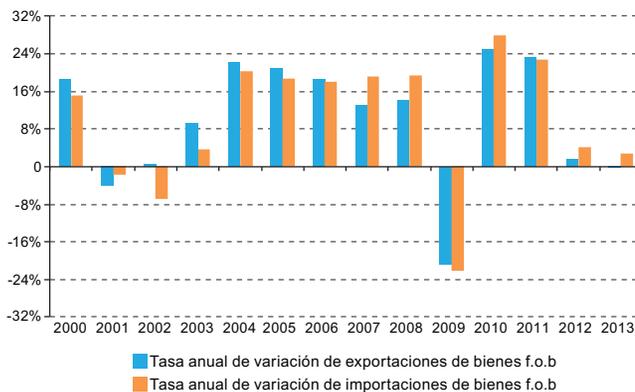
En el año 2009, China desplazó a Alemania como el mayor exportador de mercancías a nivel mundial, tendencia que mantuvo hasta 2013, año en que exportó USD 2,21 billones en mercancías. América Latina, por su parte, exportó USD 1,08 billones. El principal importador de mercancías durante los años observados ha sido Estados Unidos, el que importó USD 2,33 billones en el año 2013. En segundo lugar se encuentra China, quien, de seguir la tendencia, alcanzará

a Estados Unidos. En 2013 China importó USD 1,95 billones, en el mismo año América Latina importó USD 1,10 billones.

Además, como se aprecia en el gráfico 2, el comercio de mercancías en América Latina y el Caribe ha tenido un proceso de recuperación desde su punto más bajo en el primer trimestre de 2009. Al igual que la evolución mundial, en los años siguientes a 2009 el volumen de las mercancías comercializadas mantuvo un alza sostenida con caídas estacionales a principio de cada año. En el mismo gráfico, también se puede notar que las mercancías importadas han superado a los volúmenes exportados en algunos períodos desde mediados de 2012, manteniendo los saldos en negativo o bordeando la proporción del uno a uno, lo que da una señal de alerta a la región.

Profundizando el gráfico anterior, el gráfico 3 muestra la variación anual en porcentaje del comercio exterior en América Latina y el Caribe entre los años 2000 y 2013, expresado en el valor de las importaciones y exportaciones medidas a precios FOB.

Gráfico 3
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR, 2000-2013



Fuente: DDE/CEPAL, Naciones Unidas, 2014.

Luego de 2010 la tasa de crecimiento ha estado en una constante reducción hasta llegar a 2013, donde la tasa anual de variación de importaciones de bienes FOB es mayor a la de exportaciones, fenómeno que se empezó a observar en 2010.

Es los gráficos 2 y 3 se observa que desde 2010 hubo una disminución del crecimiento en términos de valor.

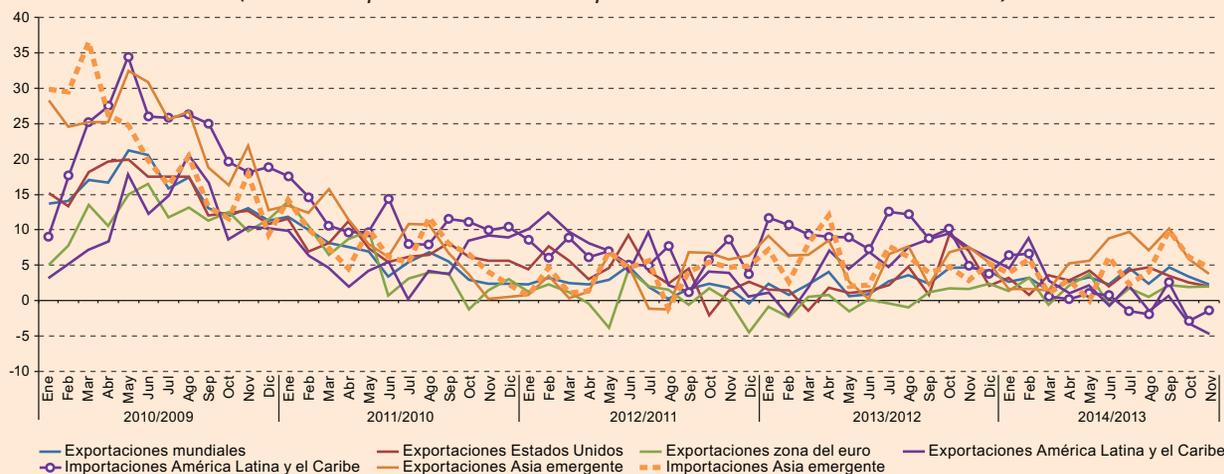
Para tener una imagen más completa del bajo dinamismo sostenido del comercio mundial desde el año 2009 hasta la fecha, a continuación se observa la evolución de los volúmenes comerciados a nivel mundial, del trimestre de

un año sobre el anterior, específicamente los movimientos de importación y exportación de Asia Emergente, región cuyas fluctuaciones están principalmente influenciadas por China, América Latina, y las exportaciones de la zona del Euro y Estados Unidos.

El gráfico 4 permite observar lo siguiente:

- La evolución decreciente en los gráficos anteriores se ve manifestada en este último, notando que desde 2009, tanto las exportaciones como importaciones, han tenido disminuciones hasta 2014. En este último año se ha mostrado una leve mejoría.
- El crecimiento de las exportaciones de América Latina y el Caribe se mantienen por debajo de las exportaciones mundiales, con excepciones en ciertos períodos, en los que se acerca a la media mundial. Hacia el año 2013-2014 se observan variaciones positivas para la región donde ésta se acerca a las exportaciones mundiales.
- Las variaciones entre 2014 y 2013 demuestran que no ha habido grandes cambios en la economía mundial durante los últimos años, las exportaciones se han mantenido parejas y las variaciones interanuales han sido cercanas al uno por ciento.
- Desde 2011, Asia emergente ha modificado su comportamiento a nivel global, disminuyendo radicalmente sus exportaciones e importaciones, disminuciones que siguen las tendencias mundiales y podrían afectar el comercio de América Latina.
- Respecto a la evolución mundial, tanto en variación porcentual como en la tendencia calculada por la media móvil, la zona euro se mantiene casi siempre por debajo.

Gráfico 4
EVOLUCIÓN DE LOS VOLÚMENES COMERCIAADOS MUNDIALMENTE SEGÚN REGIÓN, 2010-2014
 (En cambio porcentual anual respecto al mismo mes del año anterior)



Fuente: Francisca Pinto P. y Ricardo J. Sánchez, USI/DRNI/CEPAL sobre la base de datos de CBP.

Nota: Se incluye la región de Asia emergente para observar las fluctuaciones principalmente de China, país que más aporta a los índices de la región.

El *slowdown* observado luego de la crisis de 2009, se ha mantenido hasta hoy; si bien desde 2012 no hay una disminución mayor de los volúmenes comerciados, éstos se han mantenido cercanos al cero, con lo cual cabe preguntarse qué expectativas pueden formularse hacia el futuro más inmediato. Dichas expectativas estarán relacionadas con la capacidad de las economías de enfrentarse a los nuevos escenarios, en los que China ya no mantiene un crecimiento tan alto como el mostrado en años anteriores.

Comercio marítimo internacional

En los últimos años (2000-2014), las mercancías transportadas por agua han aumentado en un 63% a una tasa de variación anual promedio de 4,1%. La mercancía que más aumentó fue la de carbón *steam*, con un aumento de 168%, mientras que los contenedores tuvieron un aumento de 144% en el período analizado. En el cuadro 1 se muestran las millones de toneladas transportadas por mar desde el año 2000 en adelante, según los datos de Clarkson Research.

Cuadro 1
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 2000-2014^a
(En millones de toneladas métricas)

Año	Hierro	Carbón			Granos	Bauxita/ Aluminio	Fosfato	Total commodities
		Coking	Steam	Total				
2000	447	174	342	516	264	54	30	1 311
2001	450	169	381	550	260	52	31	1 343
2002	479	171	402	573	269	55	30	1 406
2003	517	166	435	601	272	60	29	1 479
2004	594	171	470	641	272	65	31	1 603
2005	662	180	493	673	274	70	31	1 710
2006	713	176	534	710	292	78	30	1 823
2007	777	194	574	768	306	93	31	1 975
2008	841	200	593	793	319	97	31	2 081
2009	898	191	616	807	321	74	20	2 120
2010	991	236	694	930	343	96	23	2 383
2011	1 053	224	776	1 000	345	113	29	2 540
2012	1 110	234	889	1 123	374	107	30	2 744
2013	1 189	264	915	1 179	387	139	28	2 922
2014 ^b	1 337	268	940	1 208	407	107	29	3 088

Año	Pequeñas cargas a granel	Contenedores	Otra carga seca	Total carga seca ^c	Petróleo		Gas	
					Crudo	Derivados	LPG	LNG
2000	749	628	931	3 619	1 656	518	39	104
2001	767	647	910	3 667	1 684	544	36	107
2002	779	709	954	3 848	1 667	543	36	113
2003	906	788	938	4 111	1 770	582	36	125
2004	973	917	897	4 390	1 850	636	38	131
2005	1 084	1 019	859	4 672	1 885	691	38	142
2006	1 163	1 135	821	4 942	1 933	754	40	160
2007	1 243	1 263	741	5 222	1 984	780	39	171
2008	1 231	1 321	780	5 413	1 964	796	42	173
2009	1 097	1 191	753	5 161	1 892	767	38	183
2010	1 221	1 342	823	5 769	1 953	805	39	221
2011	1 301	1 439	847	6 127	2 025	832	40	237
2012	1 355	1 480	884	6 463	1 823	749	40	201
2013	1 408	1 553	932	6 815	1 859	764	37	198
2014 ^b	1 436	1 646	991	7 161			19	89

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

^a Los datos de contenedores y otra carga seca, desde 2002 hasta 2014, son una estimación. Para el año 2014, en el caso de los contenedores se estimó un crecimiento del 6.0% pronosticado por CIM-Clarkson. Para el caso del Petróleo no se ha podido actualizar dicha información, mientras que para los casos de gas, desde 2012 en adelante se tomaron los datos publicados por Drewry, agosto 2014.

^b Dato proyectado.

^c Corresponde a la sumatoria del total de commodities con las pequeñas cargas a granel y otras cargas secas.

Según lo observado en el cuadro 2, la bauxita y el aluminio fue el producto que más aumentó sus toneladas comercializadas por mar entre 2000 y 2013, cuya variación media anual fue de 9,9%. El movimiento de contenedores, por su parte, tuvo un desempeño notable, aumentando los TEU movilizados en 7,4%.

Cuadro 2
VARIACIÓN MEDIA ANUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 2000-2013^a

Tipo de carga	Variación media anual (en porcentajes)
Bauxita y aluminio	9,9
Hierro	8,6
Carbón (térmico)	7,8
Contenedores ^b	7,4
Principales graneles de minerales y agrícolas	6,9
Total de mercancías transportadas por agua	6,5
LNG	5,6
Carbón (Coking)	4,3
Commodities agrícolas	3,4
Derivados del petróleo	3,3
Petróleo	1,1
Fosfatos	0,6
LPG	0,4
Otras cargas secas (con cont.)	(0,1)

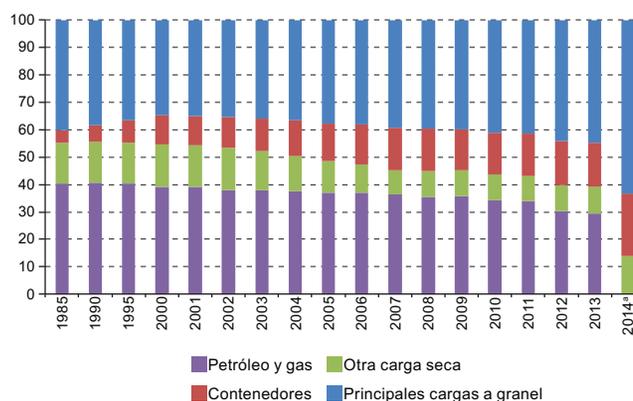
Fuente: Francisca Pinto, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

^a Las cargas marcadas en azul corresponden a aquellas cuya variación media anual fue superior a la del total de mercancías transportadas por agua.

^b Contenedores en TEU.

El comportamiento registrado en el cuadro 2 muestra la variación media anual de los movimientos de cada uno de los bienes analizados para el período 2000-2013. Sin embargo, no entrega la desviación de estos en los años observados, los que, como se mencionó previamente, están llenos de fluctuaciones económicas. Para analizar el comportamiento del transporte marítimo en más detalle, en el gráfico 5 se ve la evolución de las cargas transportadas. Nótese que en el año 2014 no existe una proyección de los movimientos de petróleo y gas, por lo que el hecho de no estar representados los movimientos en el gráfico, no significa que no haya existido o se proyecte cero movimientos para dicho año.

Gráfico 5
COMPOSICIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 1985-2014
(En porcentajes sobre el total)



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

^a Dato proyectado.

En el gráfico 5 se puede apreciar la evolución de los contenedores entre 1985 y 2014, la que ha tenido un marcado aumento, aunque en los últimos tres años dicho aumento ha sido menor que el sostenido en los años previos, demostrando un bajo dinamismo en este mercado. A su vez, la evolución de los tipos de carga entre los años 2001 y 2013 ha sido marcada por una importante reducción del movimiento de petróleo por transporte marítimo. El año 2001, el movimiento de petróleo y gas por vía marítima fue el 39% del total de las mercancías transportadas por este mismo medio, mientras que los contenedores ocuparon el 14% y las cargas secas el 35%, el 15% restante corresponde a otras cargas secas. Cuatro años más tarde, la proporción había cambiado en desmedro del petróleo y gas, el que bajó dos puntos porcentuales, mientras que las principales cargas a granel aumentaron a 38% y los contenedores a 14%. Hacia el año 2009 la proporción de las mercancías movilizadas por agua siguió su tendencia mostrada en 2005; lo contenedores y las principales cargas a granel aumentaron, desplazando al petróleo y gas y las otras cargas secas. Finalmente, el año 2013 siguió la tendencia de los años anteriores, mostrando un aumento de 10 puntos porcentuales entre 2001 y 2013 de las cargas secas. A su vez, el petróleo y gas bajaron su participación a un 29% y los contenedores la aumentaron a 16%.



A. Movimiento de contenedores en el comercio mundial

Para mayor detalle, en el cuadro 3 se observa el comercio mundial de contenedores vía transporte marítimo en las principales rutas utilizadas.

**Cuadro 3
COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL
POR CONTENEDORES, 2013**

Región exportadora	Región importadora	TEU 2013
Principales destinos		
Lejano Oriente	Lejano Oriente	26 732
Lejano Oriente	India subcontinental/ Medio Oriente	5 777
Lejano Oriente	América Latina y el Caribe	3 524
Lejano Oriente	América del Norte	852 800
Lejano Oriente	Europa	14 029
Lejano Oriente	Australasia	2 115
Lejano Oriente	África	2 416
India subcontinental/ Medio Oriente	Lejano Oriente	2 551
India subcontinental/ Medio Oriente	India subcontinental/ Medio Oriente	649
India subcontinental/ Medio Oriente	Europa	2 189
India subcontinental/ Medio Oriente	América del Norte	688
América Latina y el Caribe	Lejano Oriente	1 328
América Latina y el Caribe	América Latina y el Caribe	1 422
América Latina y el Caribe	Europa	1 606
América Latina y el Caribe	América del Norte	1 917
Europa	Lejano Oriente	6 769
Europa	India subcontinental/ Medio Oriente	3 030
Europa	América Latina	1 624
Europa	Europa	4 758
Europa	América del Norte	3 567
Europa	Australasia	530
Europa	África	1 396
América del Norte	Lejano Oriente	12 245
América del Norte	India subcontinental/ Medio Oriente	1 057
América del Norte	América Latina y el Caribe	2 646
América del Norte	Europa	2 684
América del Norte	América del Norte	538
América del Norte	África	411
Australasia	Lejano Oriente	1 405
África	Europa	590
África	Lejano Oriente	595
Resto del mundo		1 406
Total principales destinos		111 640
Total		113 046

Fuente: Dynamar, varios números 2014.

B. Movimiento de contenedores en América Latina

América Latina tuvo una actividad económica positiva en general, sin embargo, algunos países mostraron fuertes bajas en sus movimientos de contenedores, bajando el promedio final de la región. Colombia y Venezuela fueron los países cuya variación negativa fue mayor, siendo -6,9% y -8,2% respectivamente. Uruguay, por su parte, mostró una considerable alza en los movimientos de contenedores de 9,7%. Véase cuadro 5.

**Cuadro 4
MOVIMIENTO DE TEU POR RUTA DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE, 2011-2013**

Ruta	2011	2012	2013	'13/'12
Europa-América Latina importaciones	1 474 500	1 557 200	1 623 700	4%
Europa-América Latina exportaciones	1 654 500	1 583 500	1 606 000	1%
Europa-América Latina y el Caribe comercio total	3 129 000	3 140 700	3 229 700	3%
Lejano Oriente-América Latina y el Caribe importaciones	3 959 000	3 507 800	3 523 800	0%
Lejano Oriente-América Latina y el Caribe exportaciones	1 365 000	1 261 200	1 327 800	5%
Lejano Oriente-América Latina y el Caribe comercio total	5 324 000	4 769 000	4 851 600	-4%
América del Norte-América Latina y el Caribe importaciones	2 609 400	2 633 300	2 645 900	0%
América del Norte-América Latina y el Caribe exportaciones	1 786 000	1 851 400	1 917 300	4%
América del Norte-América Latina y el Caribe comercio total	4 395 400	4 484 700	4 563 200	2%

Fuente: Dynaliners Trades Review 2014.

**Cuadro 5
VARIACIÓN INTERANUAL DE TEU MOVILIZADAS POR PAÍS DE
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2012-2013**

	TEU 2012	TEU 2013	Variación
Brasil	8 177 374	8 683 379	6,2%
Panamá	6 857 724	6 561 396	-4,3%
México	4 878 097	4 892 881	0,3%
Chile	3 604 885	3 821 999	6,0%
Centroamérica (sin Panamá)	3 320 837	3 408 647	2,6%
Colombia	3 357 788	3 124 903	-6,9%
Perú	2 008 005	2 043 073	1,7%
Ecuador	1 591 052	1 596 314	0,3%
Venezuela (República Bolivariana de)	1 569 841	1 441 673	-8,2%
Argentina	1 945 310	2 055 489	5,7%
Uruguay	753 889	826 962	9,7%
América Latina y el Caribe			-0,44%

Fuente: Perfil Marítimo y Logístico, CEPAL.2014.

De un total de 44.914.832¹ de TEU movilizadas durante el año 2013 en la región, el 19,33% fue aportado por Brasil, país que mueve el mayor porcentaje de TEU de la zona analizada, seguido por Panamá que moviliza 14,61% y México el 10,89%.

En el cuadro 6 se puede observar la variación interanual de 30 primeros puertos latinoamericanos y caribeños, entre los años 2012 y 2013.

Cuadro 6
VARIACIÓN INTERANUAL DE TEU POR PUERTO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2012-2013

N	Puerto, grupo, área portuaria	País	2012 (TEU)	2013 (TEU)	Variación
1	Colón	Panamá	3 518 672	3 356 060	-4,6%
2	Santos	Brasil	2 961 426	3 221 348	8,8%
3	Balboa	Panamá	3 304 599	3 187 387	-3,5%
4	Manzanillo	México	1 992 176	2 136 157	7,2%
5	Cartagena	Colombia	2 205 948	1 987 864	-9,9%
6	Callao	Perú	1 817 663	1 856 020	2,1%
7	Buenos Aires	Argentina	1 656 428	1 784 800	7,7%
8	Kingston	Jamaica	1 855 425	1 703 949	-8,2%
9	Guayaquil	Ecuador	1 448 687	1 517 910	4,8%
10	Freeport	Bahamas	1 202 000	1 500 000	24,8%
11	San Juan	Puerto Rico	1 423 192	1 269 902	-10,8%
12	San Antonio	Chile	1 069 271	1 196 844	11,9%
13	Caucedo	República Dominicana	1 153 787	1 083 208	-6,1%
14	Limón-Moin	Costa Rica	1 045 215	1 053 734	0,8%
15	Lázaro Cárdenas	México	1 242 777	1 051 183	-15,4%
16	Valparaíso	Chile	942 647	910 780	-3,4%
17	Veracruz	México	806 047	866 966	7,6%
18	Buenaventura	Colombia	850 385	851 101	0,1%
19	Montevideo	Uruguay	753 889	826 962	9,7%
20	Puerto Cabello	Venezuela (República Bolivariana de)	845 917	766 813	-9,4%
21	Paranaguá	Brasil	743 830	730 723	-1,8%
22	Navegantes	Brasil	618 434	673 139	8,8%
23	Rio Grande	Brasil	611 133	626 095	2,4%
24	Altamira	México	578 685	597 760	3,3%
25	Puerto Cortes	Honduras	573 322	571 408	-0,3%
26	Manaus	Brasil	460 982	559 052	21,3%
27	La Guaira	Venezuela (República Bolivariana de)	542 710	502 418	-7,4%
28	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	468 734	499 761	6,6%
29	Itapoá	Brasil	270 415	465 323	72,1%
30	San Vicente	Chile	585 280	453 174	-22,6%

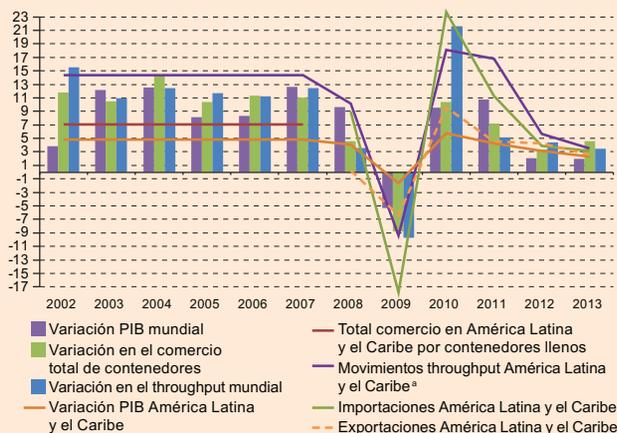
Fuente: Perfil Marítimo y Logístico, CEPAL. 2014.

El movimiento de contenedores de la región ha tenido una disminución en su crecimiento a nivel general desde el año 2010 hasta ahora. Si bien, entre 2010 y 2012 el movimiento fue positivo, hacia el año 2013 se registró un bajo dinamismo del movimiento de contenedores, siendo el crecimiento total de -0,44%. Es importante destacar el hecho de que se verifica una convergencia entre las tasas de

crecimiento del movimiento de contenedores, el comercio y el PIB. Nótese la gran diferencia entre los años de la primera década de los 2000 y los posteriores a 2010. En efecto en los primeros años se daba una relación de casi 1 a 3, es decir un 3% de crecimiento en el movimiento de contenedores por cada 1% de aumento de PIB, mientras que a partir de 2010 la convergencia reduce la relación a casi 1:1.

¹ Cantidad aproximada con no menos del 95% del universo total de América Latina y el Caribe.

Gráfico 6
MOVIMIENTO DE PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, COMERCIO MUNDIAL EN CONTENEDORES, PIB E IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES, 2002-2013



Fuente: Francisca Pinto P. y Ricardo J Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de datos de Banco Mundial, Clarkson, OECD y UNCTAD.

^a Los datos de 2000 a 2007 corresponden al promedio del período.

III. Conclusiones

Las tendencias expresadas a lo largo del documento pretenden entregar una visión amplia del contexto en el que se encuentra América Latina dentro del comercio mundial y sus efectos en los movimientos marítimos, principalmente enfocado en el intercambio de contenedores.

Como se ha observado en el documento, las economías mundiales han tenido una tendencia a la contracción desde el año 2011, esto se ve reflejado en el Producto Interno Bruto de cada una de ellas, dicha contracción afecta, también, a las importaciones y exportaciones de los países como bien se puede ver en los gráficos presentados a lo largo del documento. América Latina no se ha visto ajena a estas fluctuaciones y se ha enfrentado a una disminución de los movimientos de contenedores, además de la disminución de las importaciones y exportaciones en general, llevándolas a disminuir la razón del PIB y el Throughput de 3:1 como se mantenía en los años previos a la crisis de 2009, a una relación de 1:1 en el año 2013, demostrando una fuerte disminución del comercio de la región.

Ahora bien, son muchos los factores que afectan el desempeño de los puertos. Dentro de este boletín se mostraron los factores macroeconómicos y sus efectos en el movimiento de contenedores en la región. Sin embargo, también se requiere tener una visión sobre lo que respecta al comercio marítimo de forma más detallada, el movimiento de las navieras y la evolución de los fletes en los últimos años, ya que estas empresas tienen una gran influencia en lo que respecta a las decisiones que tomen los puertos, las autoridades portuarias y los gobiernos ante las distintas contingencias a las que se puedan enfrentar. Por lo mismo, se invita a leer el siguiente boletín FAL de esta serie que describe la evolución del transporte marítimo.