

COMUNICADO DE PRENSA

Para el uso de los medios de información - No es un documento oficial

UNCTAD/PRESS/PR/2020/033

Informe sobre el Transporte Marítimo 2020 de la UNCTAD: resumen y estimaciones sobre América Latina y el Caribe

Ginebra, Suiza,

A continuación, se presenta un resumen con cifras sobre América Latina y el Caribe (LAC) que aparecen en el **Informe sobre el Transporte Marítimo 2020** de la UNCTAD.

El impacto de COVID-19

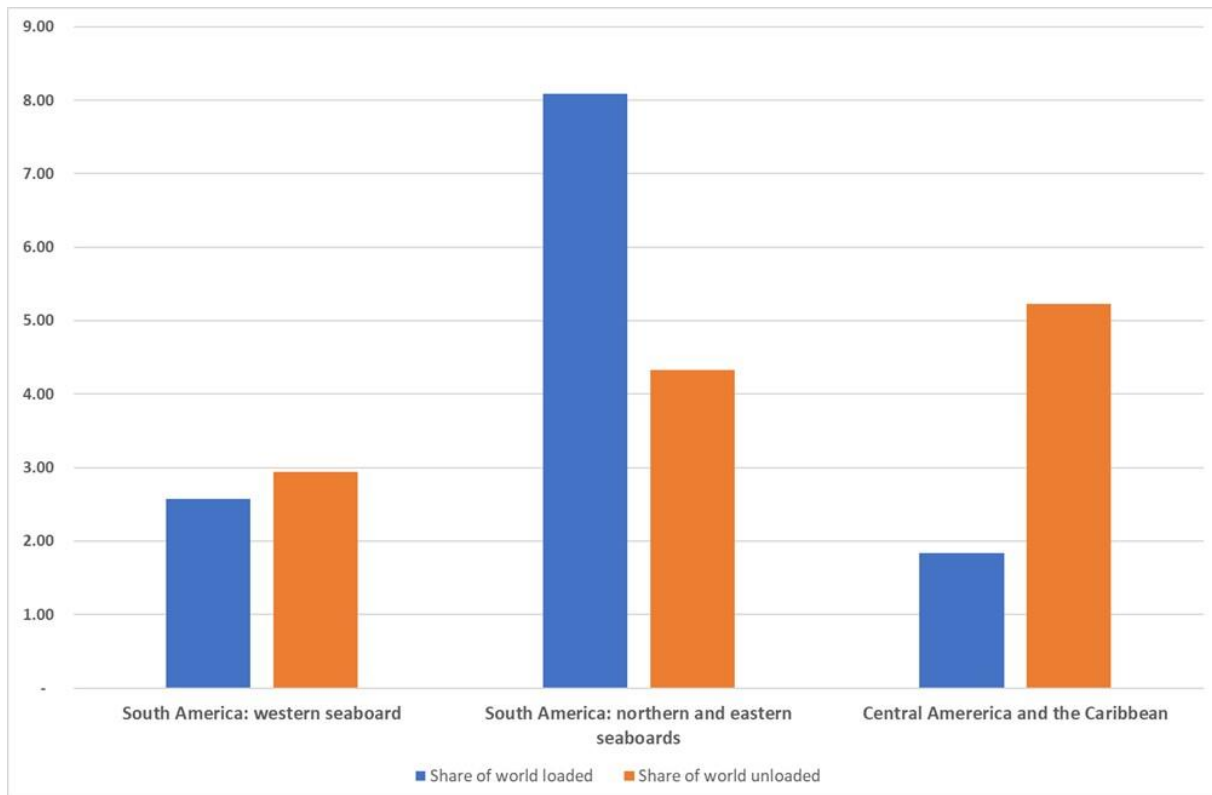
- La UNCTAD estima que el comercio de mercancías en LAC colapsó en un 21% (exportaciones) y 33% (importaciones) durante el segundo trimestre del 2020. Se observa una mejora relativa en Julio del 2020, cuando se estimó una caída del 12% en exportaciones y del 24% en importaciones, aun cuando se observa un importante descenso.
- El descenso en el número de escalas portuarias fue severo en LAC (-11.7%) durante la primera mitad del 2020. Mientras las escalas portuarias de portacontenedores disminuyeron en un 4.1%, las escalas de buques Ro/Ro y de pasajeros cayeron en un 16.6% y 16.3%, respectivamente. Las escalas en puerto de los graneleros de carga seca disminuyeron de 26.6% mientras que las escalas de graneleros de carga líquida se redujeron en un 10.8%.
- Los puertos de contenedores en LAC mostraron señales de fortalecimiento porque los niveles de conectividad del transporte marítimo de línea se mantuvieron estables y, en algunos casos, incrementaron durante los primeros días de la pandemia. Las exportaciones de alimentos podrían en parte explicar esta tendencia. Además, los datos sobre la conectividad del transporte marítimo de línea para LAC sugieren que la pandemia COVID-19 no golpeó severamente la región durante el primero y segundo trimestre del 2020. Una ligera disminución se observó en algunos países de la región durante el tercer trimestre.
- A pesar de la resiliencia demostrada en la conectividad del transporte marítimo de línea, la cadena de abastecimiento marítimo en LAC enfrentó desafíos como en otras partes del mundo. Entre ellos se encuentran dificultades para asegurar la presencia del personal y el movimiento de la carga hacia puertos desde territorio continental y viceversa. Los impactos han variado ampliamente, aún para puertos dentro de la misma región, siendo los puertos de transbordo los más afectados.
- Las experiencias de campo publicadas en un capítulo especial del informe sobre el impacto de COVID-19 incluye un caso de estudio sobre la Autoridad del Canal de Panamá. En él se indica que la Autoridad es tan resiliente como su personal, quienes se adaptaron a la nueva normalidad rápidamente, incluyendo nuevos protocolos de seguridad, desafíos relacionados al trabajo a distancia y a la incertidumbre causada por la pandemia. Entre las lecciones aprendidas más importantes está que se requieren mejoras constantes y progresivas, con ajustes frecuentes para hacer frente a este tipo de situaciones.
- El Canal de Panamá registró 51 salidas suprimidas relacionados a la pandemia desde enero a junio del 2020. Esto representa una disminución del 3% en el tráfico de contenedores desde abril hasta junio 2020, en comparación con el mismo periodo del 2019

- El tránsito por el Canal de Panamá se redujo de 10.2%, registrándose 2,707 viajes entre abril y junio del 2020, comparado con los 3,013 viajes durante el mismo periodo del 2019. Esta caída proviene del impacto significativo de la pandemia sobre los cargueros vehiculares ante el cierre de las fábricas en Asia mientras que la demanda en los Estados Unidos se disparó. Se observó una tendencia similar en productos refrigerados, También, la demanda de petróleo y productos derivados del petróleo se desplomaron a causa de las medidas de confinamiento y la subsecuente reducción en la generación de electricidad. Los buques de pasajeros, los cargueros vehiculares, los portacontenedores refrigerantes, los buques tanque y los cargueros de gas natural licuado fueron los más afectados.

Demanda (PBI, comercio de mercancías, carga marítima): tendencias importantes en el comercio marítimo y el tráfico en puertos cargueros.

- En el 2019, LAC cargó con el 12.5% del volumen total del comercio marítimo mundial y descargó un 5.6%. La región represento el 21.6% del total de las mercancías cargadas y el 8.6% de aquellas descargadas en regiones en vías de desarrollo. La participación subregional en el comercio marítimo de la región en el 2019 se ilustra en el gráfico 1.

Gráfico 1 - Participación subregional en el comercio marítimo de LAC en 2019



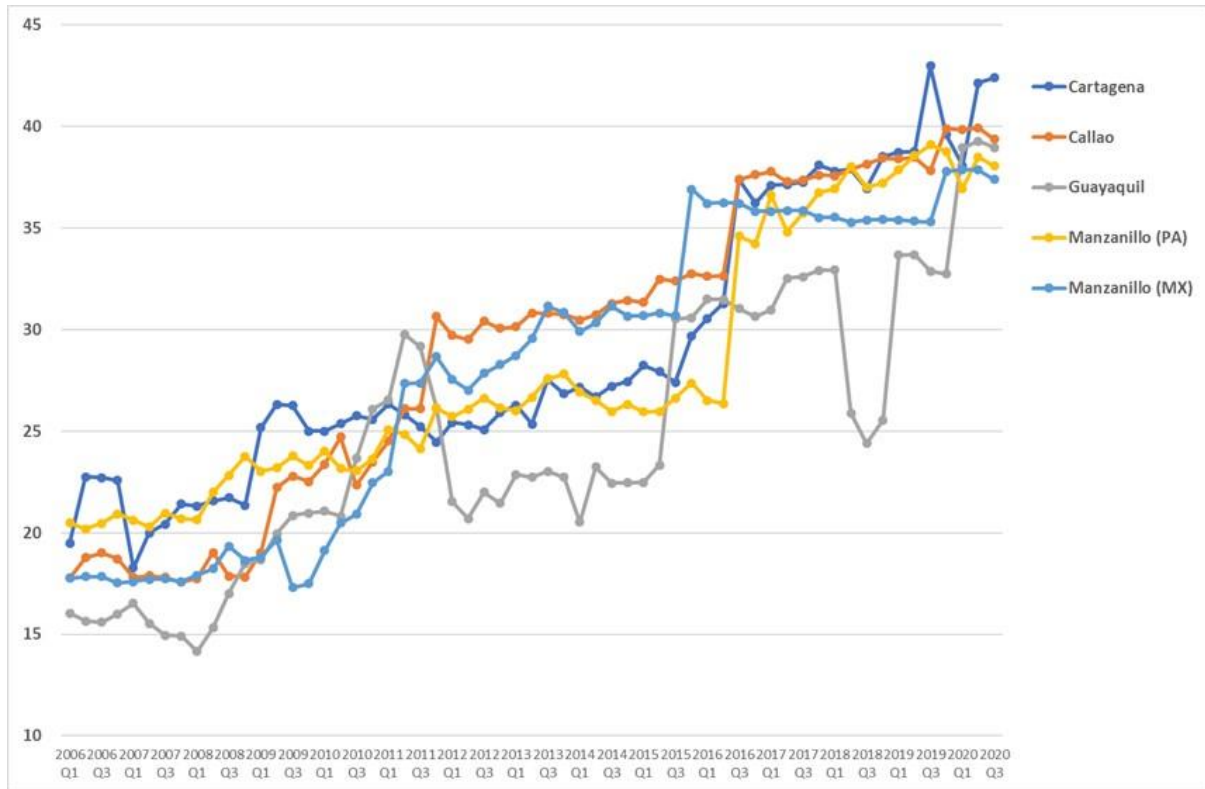
Fuente: UNCTAD, <http://stats.unctad.org/seabornetrade>

- Durante el 2019, el crecimiento del PBI en LAC se contrajo en un 0.3% debido a condiciones adversas nacionales y globales que perjudicaron el crecimiento económico en la región. Tendencias económicas difíciles en Argentina, recesión en Brasil y tensión social en Chile restringieron el volumen de carga en puertos de LAC. Sin embargo, algunos puertos como el de Freeport en las Bahamas; Itajaí, Sao Francisco do Sul and Paranaguá en Brasil; y dos terminales de Panama Pacific registraron un crecimiento positivo.
- Los puertos de contenedores en LAC manejaron alrededor de 53 millones de unidades equivalentes a veinte pies (TEU) en el 2019. Este valor representó un 6.5% del tráfico global portuario y reflejó un crecimiento anual marginal de 0.7% comparado al 2018.
- Un porcentaje significativo del volumen de contenedores en la región es manejado en terminales portuarios controlados por empresas navieras que son parte de las tres más grandes alianzas—2M, Ocean Alliance, y THE Alliance.

Desarrollo, conectividad y desempeño portuario de flotas navieras

- La cantidad de flotas navieras propiedad de países de LAC es limitada, representando el 1.26% de la capacidad de carga global. Solo las Bermudas figura entre las 35 primeras naciones propietarias, con una participación del 2.95%, figurando en el ranking en el noveno lugar en términos de capacidad de carga de tonelaje de peso muerto.
- LAC representa el 21.5% del registro mundial de buques. Panamá es el líder global, representando el 16% de la capacidad de carga global (al 1 de enero del 2020). Panamá también es el país líder al considerar el valor de la flota registrada bajo su pabellón. Otros países que figuran entre los 35 principales pabellones de registro son—por su participación en tonelaje de peso muerto—Bahamas, Bermudas, Antigua y Barbuda y las Islas Caimán.
- Los países de LAC con mayor conectividad marítima son—por su ranking en el índice de conectividad de transportes marítimos de línea de la UNCTAD del tercer trimestre del 2020—Panamá, Colombia, México, Perú y Ecuador. El gráfico 2 ilustra el desempeño de los primeros 5 puertos según el Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea de la UNCTAD para la región LAC, desde el primer trimestre de 2006 al tercer trimestre del 2020.

Gráfico 2 – Los 5 primeros puertos en LAC, primer trimestre del 2006 hasta el tercer trimestre del 2020, de acuerdo con su índice de conectividad de transportes marítimos de línea de la UNCTAD (LSCI)



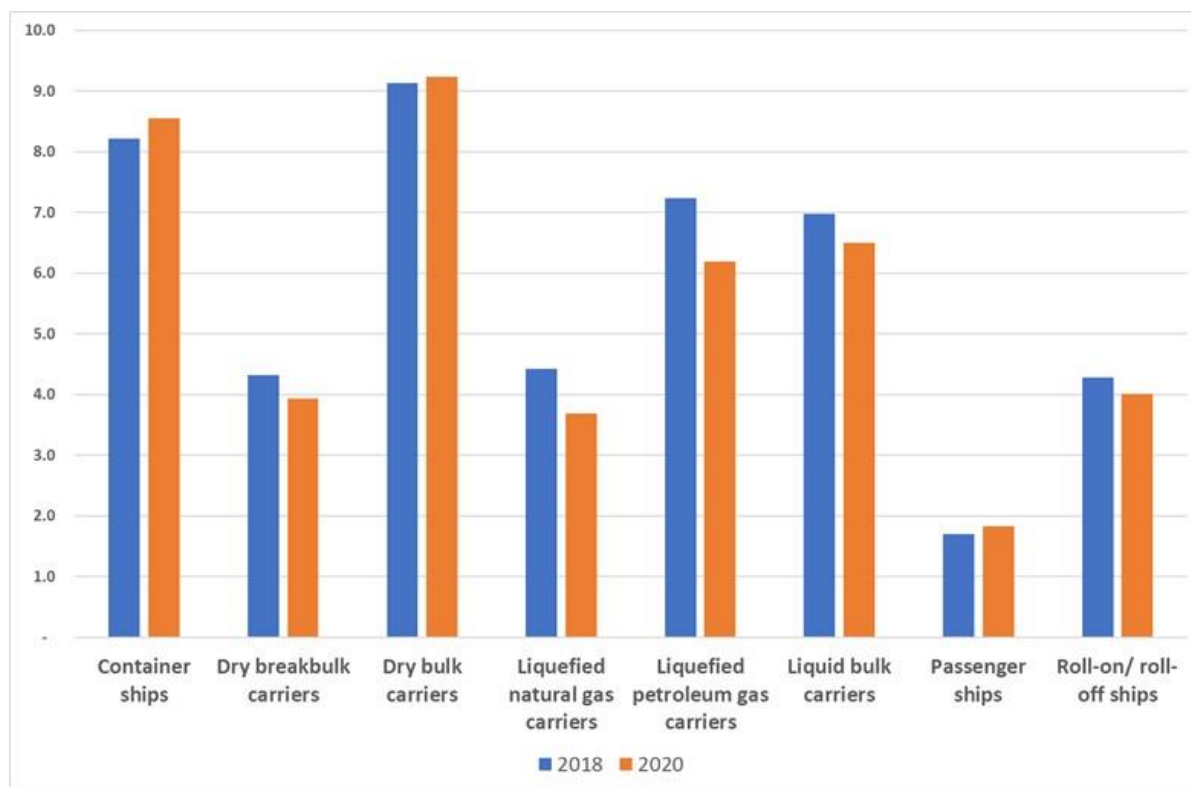
Fuente: Cálculos UNCTAD, basado en los datos elaborados por MDS Transmodal.

El LSCI de todos los puertos: <http://stats.unctad.org/plsci>

- Los puertos cercanos son generalmente los mejor conectados entre sí. Estas conexiones intrarregionales no necesariamente cargan comercio entre puertos próximos, más bien la alta conectividad es el resultado de estar conectado a las rutas de ultramar, en combinación con alimentadores y servicios de transbordo. En Sudamérica Buenos Aires, Argentina es la más conectada a Montevideo, Uruguay (13 compañías) y en Brasil, 14 compañías proveen de servicios directos entre Paranaguá, Rio de Janeiro y Santos. Diez compañías conectan con San Antonio, Chile con Callao, Perú, mientras que 15 compañías conectan Callao, Perú con Guayaquil, Ecuador y 12 compañías proveen servicios directos entre Cartagena, Colombia y Manzanillo, Panamá.
- Algunos de los pequeños estados insulares en desarrollo (PEID) en la región, incluyendo las Bahamas y Jamaica, han posicionado sus puertos como centros de transbordo e incrementado su atractividad como puertos de escala. El despliegue de flota adicional derivado de los transbordos puede ser usado para envíos de importadores nacionales y exportadores. Sin embargo, muchos de los PEID continúan experimentando bajos niveles de conectividad, evidenciándose una falta de mejora a lo largo de los años.
- Los 25 países que lideraron las escalas portuarias de portacontenedores en el 2019 incluyen dos países de LAC (Brasil y Panamá). Brasil presenta una mediana de tiempo de permanencia en puerto de 0.73 días (o 17.5 horas) y Panamá 0.63 días (o 15.1 horas), situándose por debajo del promedio

global de 0.69 días. El porcentaje de participación de LAC en el número de escalas portuarias a nivel mundial por tipo de buque durante 2018 y 2019 se presenta en el siguiente gráfico 3.

Figure 3 – Participación porcentual de LAC en las escalas portuarias globales, por tipo de buque, en 2018 and 2019



Fuente: UNCTAD, basado en los datos elaborados por MarineTraffic.

Los datos de todos los países están disponibles en UNCTADstat: http://stats.unctad.org/portcalls_number_a

Más detalles por país y tipo de buque están disponibles en los perfiles marítimos de país: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/710/index.html>

For more information, please contact:

UNCTAD Communications and Information Unit
T: +41 22 917 5549/8033
T: +41 79 502 43 11
E: unctadpress@un.org
Web: unctad.org/press