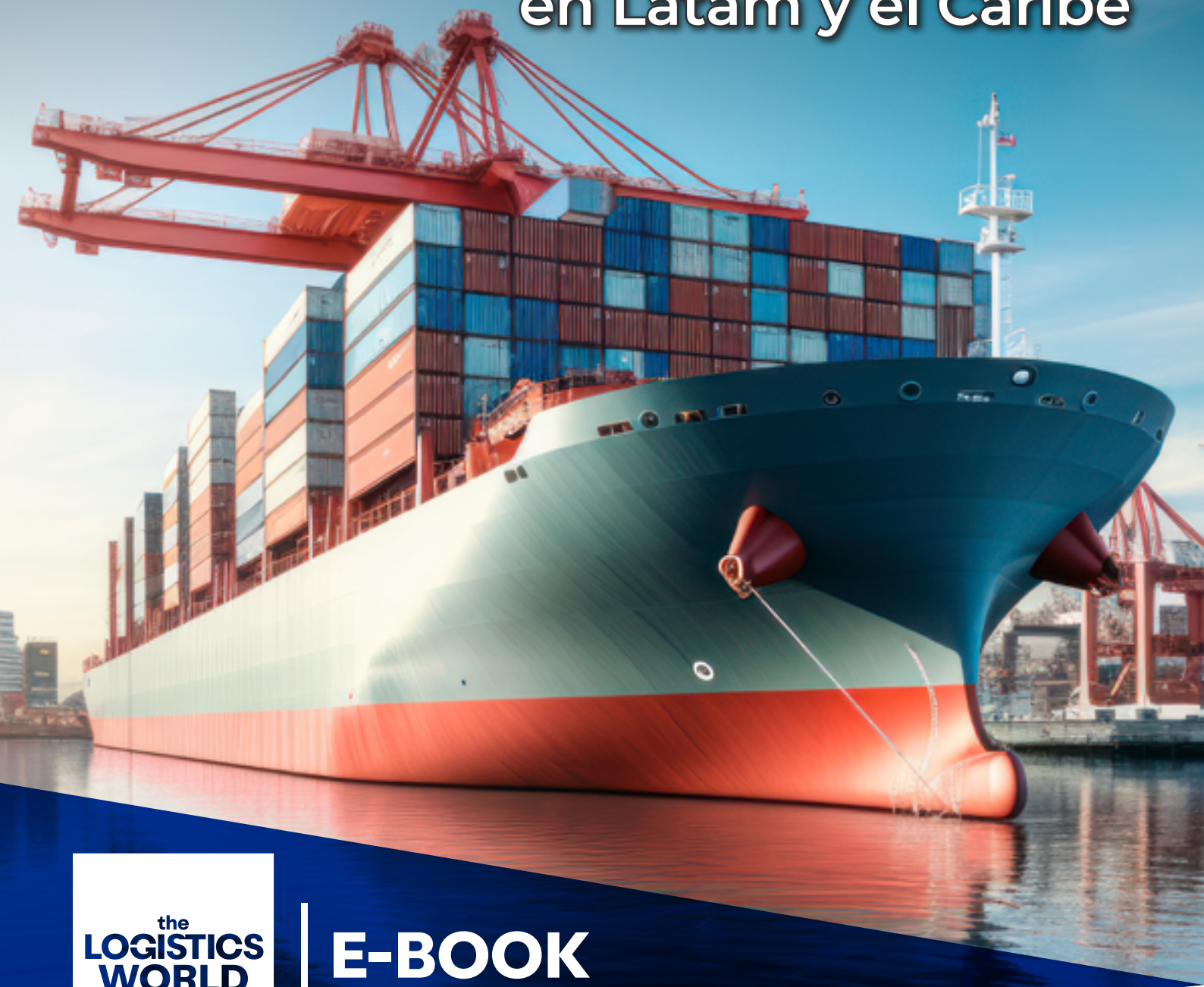


Análisis de la actividad portuaria en Latam y el Caribe



the
**LOGISTICS
WORLD**

®

E-BOOK

SÍGUENOS



INTRODUCCIÓN

La actividad portuaria es uno de los principales motores económicos de América Latina. El volumen comercial de la región se ha expandido enormemente en la última década y nuevas inversiones en infraestructura y tecnología impulsan la recuperación tras los atascos provocados por el Covid-19.

A pesar de su avance, los puertos de Latinoamérica enfrentan algunos desafíos como la adopción tecnológica, conectividad y mejora de procesos.

En este e-book analizamos los principales puertos de la región de acuerdo con su desempeño de contenedores en 2021, así como las áreas de oportunidad y los principales desafíos que enfrenta el sector portuario en el corto y mediano plazo.

¿Qué son los puertos marítimos?

Son instalaciones que comprenden muelles o áreas de carga y descarga de mercancías. En estos espacios se llevan a cabo actividades de comercio internacional por vía marítima y se realizan trámites aduaneros y logísticos.

Los puertos suelen estar situados en costas o estuarios, pero también pueden encontrarse tierra adentro, con acceso al mar proporcionado por ríos o canales adyacentes.

El papel de los puertos en el comercio y la logística

Los puertos marítimos juegan un papel clave en el comercio y la logística mundial. Se estima que, actualmente, más de 80% de los bienes comercializados en el mundo se transportan por mar. Por ello, la actividad portuaria se ha convertido en uno de los principales indicadores del crecimiento económico. ⓘ

Entre las actividades más importantes relacionadas con el comercio y la logística dentro de estas instalaciones destacan ⓘ:

- Transbordo de contenedores
- Almacenamiento de mercancías
- Carga y descarga de barcos
- Consolidación de cargas
- Procesos de despacho aduanero
- Coordinación de transporte terrestre

Los puertos marítimos son la puerta de entrada y salida de la mayoría de las mercancías que se transportan a nivel global. Operan como nodos que vinculan a diferentes países y continentes facilitando el comercio internacional.



Los principales puertos de América Latina y el Caribe

La relevancia de un puerto o zona portuaria (integrada por una o más terminales marítimas) se cuantifica según la cantidad de contenedores que moviliza. Este indicador se mide en TEUs, acrónimo de “Twenty-foot Equivalent Unit” (unidad equivalente a 20 pies).



Estos fueron los 10 puertos más importantes de América Latina y el Caribe en 2021, según el indicador de actividad portuaria de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): [i](#)

1. Zona portuaria Costa Caribe, Panamá

Integrada por los puertos de Cristóbal, Colón (CCT) y Manzanillo (MIT), se destacó como la principal estación marítima de un listado que incluye a 102 terminales.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 4,915,975
- Variación interanual: +10.3% (con respecto a 2020)

2. Puerto de Santos, Brasil

Ubicada en la ciudad de Santos, en Sao Paulo, esta terminal (integrada por Santos y DP World) cuenta con un área de 7.7 millones de metros cuadrados. Por este punto pasa aproximadamente 30% de la mercancía que circula entre América del Sur y Asia del Este.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 4,442,876
- Variación interanual positiva: +5%

3. Costa Pacífico, Panamá

Se integra por los puertos de Balboa y Rodman-PSA. Incluye el puerto marítimo más grande en el Pacífico (Balboa).

- Movimiento total de TEUs en 2021: 3,563,432
- Variación interanual positiva: +12.7%

4. Puerto de Cartagena, Colombia

Se localiza en el Mar Caribe y es el principal puerto marítimo de Colombia.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 3,444,178
- Variación interanual positiva: +7.5%



5. Puerto de Manzanillo, México

Ubicado en el estado de Colima, se destaca por ser clave para el comercio con la Unión Europea, Australia, Sudáfrica y Rusia.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 3,371,438
- Variación interanual positiva: +15.9%



6. Puerto El Callao, Perú

Cuenta con cinco muelles y su principal socio comercial es China.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 2,486,425
- Variación interanual positiva: +10.5%

7. Puerto Guayaquil, Ecuador

Es considerado uno de los puertos más importantes de la costa del Pacífico Oriental. Ocupa la posición número 7 pese a ser uno de los más pequeños dentro de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEC).

- Movimiento total de TEUs en 2021: 2,163,151
- Variación interanual positiva: +4.4%

8. Puerto de Kingston, Jamaica

Es considerado el séptimo puerto natural más grande del mundo. Los principales productos que mueve cada año son el aluminio y los aceites de petróleo.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 1,975,401
- Variación interanual positiva: +22.6%

9. Puerto San Antonio, Chile

Ubicado en Valparaíso, moviliza principalmente productos de la industria minera y química.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 1,840,458
- Variación interanual positiva: +18.2%

10. Puerto Lázaro Cárdenas, México

El único cambio con respecto al ranking 2020. Este puerto mexicano desbancó a San Juan (Puerto Rico) de la décima posición.

- Movimiento total de TEUs en 2021: 1,686,076
- Variación interanual positiva: +58.5%

Latam y la crisis de contenedores

Se llamó “crisis de los contenedores” al fenómeno de alta demanda y baja oferta de contenedores para transportar productos, así como a los exorbitantes incrementos en los costos del transporte marítimo registrados entre 2020 y 2021.

¿Cómo se originó? En marzo de 2020 se produjo una interrupción generalizada en el comercio global derivada de la irrupción del Covid-19. Con el cierre de fronteras, miles de contenedores quedaron varados en distintas partes del mundo, sin poder regresar a sus lugares de origen.

Ante el aumento de contagios, muchos puertos se vieron obligados a paralizar sus operaciones. Esto provocó tiempos de espera mucho más largos e incrementos sin precedentes en las tarifas del transporte marítimo.



Un año más tarde, cuando la economía global dio muestras de recuperación, la demanda de productos aumentó repentinamente, pero no el número de fletes disponibles para transportar mercancías, lo que originó una nueva crisis de transporte.

• Los efectos de la crisis de contenedores en América Latina

La región de América Latina y el Caribe fue una de las más castigadas por la pandemia de Covid-19 en términos de comercio marítimo internacional, aunque los efectos variaron en cada país. Por ejemplo, según un reporte de Drip Capital, los fletes de Asia a México alcanzaron incrementos de hasta 1,000% entre 2020 y 2021. [!\[\]\(e474458956c9a37fbf9586ddb60a7fa1_img.jpg\)](#)

La crisis de contenedores en la región provocó:

- Aumentos en el precio de mercancías y fletes
- Desabastecimiento
- Congestión portuaria

¿La crisis está superada?

Durante el pico de la crisis, entre 2020 y 2021, el costo de transporte de un contenedor de 40 pies pasó de 2,500 hasta 10,400 dólares, un nivel nunca antes visto. En julio de 2023, el precio de los fletes marítimos para el mismo tipo de contenedor había caído hasta 1,474 dólares, según el índice compuesto del World Container Index. [i](#)



América Latina empezó a mostrar señales de recuperación en 2021 y esta tendencia positiva prevaleció en el último año. Según el Índice Mundial de Puertos de Contenedores (CPPI) 2022, elaborado por el Banco Mundial, más de 110 puertos de contenedores mejoraron sus calificaciones con respecto a la evaluación anterior. [i](#)

De acuerdo con este índice, los 10 puertos más importantes de la región fueron:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1. Cartagena (Colombia) | 6. Lázaro Cárdenas (México) |
| 2. Posorja (Ecuador) | 7. Río Grande (Brasil) |
| 3. Buenaventura (Colombia) | 8. Altamira (México) |
| 4. Coronel (Chile) | 9. Itapoa (Brasil) |
| 5. Callao (Perú) | 10. Río de Janeiro (Brasil) |

Si bien, los precios de los fletes marítimos parecen estar volviendo a los niveles pre-pandemia, ahora el mercado mundial de contenedores se enfrenta a retos derivados de una baja en la demanda y a las continuas presiones macroeconómicas globales.



3 retos para el sector portuario latinoamericano

La región enfrenta varios desafíos en términos de infraestructura y tecnificación. Así, el sector portuario tiene como objetivo a corto plazo superar la brecha digital que lo separa de las principales terminales del mundo. Estos son tres retos clave que enfrenta el sector:

1. Modernizar la infraestructura portuaria

Las principales terminales de América Latina presentan distintos grados de saturación en sus instalaciones y requieren una importante inversión para desarrollar infraestructura que maneje carga especializada y amplíe la conectividad entre puertos y ciudades. También se necesita crear nuevas zonas portuarias.

2. Digitalización

La pandemia aceleró la integración de soluciones tecnológicas para evitar el contacto físico, reducir el papeleo y los tramites presenciales, pero la digitalización sigue siendo un tema pendiente para la mayoría de los puertos de la región. ⓘ

3. Mejora de procesos

Según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), la propiedad de flotas de los países de América Latina y el Caribe es limitada y representa sólo 1.26% de la capacidad de carga global. ⓘ

La mejora de los procesos portuarios contempla modernizar el equipamiento y los lineamientos aduaneros, simplificar los procedimientos y aumentar la conectividad.

Los retos del nearshoring para los puertos mexicanos

México se ha convertido en uno de los destinos más atractivos para la relocalización de las cadenas productivas. El nearshoring y el aumento de la inversión extranjera, sin embargo, pondrán a prueba la infraestructura portuaria del país.

Entre los principales problemas que enfrenta el sistema portuario mexicano destacan:

- Saturación
- Escasez de operadores
- Edad de la flota
- Brecha digital
- Seguridad

El Puerto de Manzanillo, por ejemplo, enfrenta un severo problema de saturación. A menudo se registran filas de camiones en espera que superan los 10 kilómetros, lo que representa horas de retraso y sobre costos de autotransporte.

Algunos contenedores de 20 pies pueden superar los 12 días en ser desalojados del puerto. Las principales razones para este retraso incluyen largos trámites para importadores e ineficiencias tanto aduaneras como de los prestadores de servicios.

Los Smart Ports (Puertos inteligentes) son la evolución de los puertos tradicionales, que aprovechan tecnologías como el blockchain, Internet de las Cosas (IoT) e Inteligencia Artificial (IA), para actualizar y mejorar el transporte marítimo.



En 2022, los puertos mexicanos movilizaron 8,311,854 TEUs, un crecimiento del 5.8% con respecto a 2021. En contraste, un sólo puerto chino, el de Shanghái, movilizó 47.3 millones de TEUs el mismo año. ⓘ

Chancay: el primer puerto de China en Latinoamérica

Ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, la nueva Terminal Portuaria Multipropósito de Chancay busca convertir a Perú en el primer centro logístico del Pacífico sudamericano.

Se trata de una de las principales inversiones chinas en la región a la que se han destinado 3.6 millones de dólares. Este megapuerto permitirá descongestionar las vías de acceso al puerto del Calló y generará oportunidades para la carga proveniente del oriente. ⓘ

Desde 2014, China es el primer socio comercial de Perú; sin embargo, actualmente la carga peruana enviada al país asiático tarda alrededor de 45 días en llegar por otros puertos. Con la nueva megaterminal, este tiempo podría reducirse en 10 días. ⓘ

Algunas de las características que volverán a este megaproyecto único en la región son:

- Capacidad para recibir embarcaciones de 18,000 TEUs (las más grandes del mundo y que hasta el momento no llegan a América Latina).
- Con casi 1,000 hectáreas de extensión, que incluirá un complejo de ingreso, un túnel viaducto subterráneo y una zona operativa portuaria.
- Contará con una terminal de contenedores con dos muelles, una terminal de carga a granel, carga general y rodante con otros dos muelles.
- El puerto alcanzará una capacidad de manejo de carga anual de un millón de TEUs.



Se espera que el puerto inicie operaciones en el segundo semestre de 2024.



CONCLUSIONES

La pandemia tuvo importantes afectaciones para el sistema de transporte marítimo de América Latina. Según estimaciones de la UNCTAD, las escalas portuarias de contenedores en la región cayeron 4.1% durante el primer semestre de 2020. ^①

La emergencia sanitaria aceleró la modernización en la infraestructura portuaria global. Antes de la pandemia, se proyectaba que este cambio tomaría entre 10 y 15 años. Ahora, se concretó a un periodo de entre dos y tres años.

El Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI) 2021 destaca al Puerto de Cartagena como ejemplo de resiliencia y flexibilidad, pues integra un enfoque basado en la digitalización de importaciones y exportaciones que por primera vez realizó estos procesos de manera automatizada.

De cara a un nuevo escenario en que se redefinen las cadenas de suministro y las vías marítimas, el ejemplo de Cartagena puede convertirse en piedra de toque para la transformación de los puertos latinoamericanos. Sobre todo para aquellos que buscan mantener la operatividad ante los vaivenes de la demanda y enfrentar los posibles retrasos y/o embotellamientos en la cadena logística.

ESTOS E-BOOKS PODRÍAN INTERESARTE



Te inspiramos para transformar al mundo logístico, vinculándote con información, capacitación y networking del más alto nivel. Nuestras plataformas son:

TLW | ONLINE: medio digital especializado en logística y de supply chain.

TLW | SUMMIT & EXPO: exposición de logística, cadena de suministro y carga de México y Centroamérica, con formato presencial.

TLW | PLAY: todos los contenidos multimedia y el podcast.

¡Conéctate e inspírate!