



Fuente: Fondo Monetario Internacional

## EL ESCENARIO POST CRISIS Y LOS DESAFÍOS PORTUARIOS EN LAC

Por: Octavio Doerr. Unidad de Servicios de Infraestructura  
Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL

La economía global se está recuperando lentamente luego de la recesión más severa desde la Gran Depresión, ocurrida a partir de la dramática expansión de la crisis financiera originada en los Estados Unidos en septiembre de 2008. Muchos países respondieron rápidamente a la crisis con amplios programas de estímulo fiscal y medidas monetarias, incluyendo programas de aumento del gasto público, reducción de tasas de interés, así como la ayuda a importantes bancos en Estados Unidos. A la fecha, los signos de actividad muestran que la economía global ha vuelto a la senda de crecimiento, aunque en algunas regiones de manera absolutamente moderada. Los pronósticos para el crecimiento económico global en 2010 son positivos, pero las estimaciones entre un 2.1% (OCDE) y un 3,6% (Banco Mundial) indican que aún existe un amplio margen de incertidumbre siempre marcada por las expectativas de crecimiento diferentes entre los países. CEPAL estima que América Latina y el Caribe (LAC) deberán crecer en un 5.2% durante el 2010, beneficiada de la recuperación de su comercio exterior y de los buenos vínculos comerciales recientemente acrecentados con las economías emergentes, principalmente China y la India. Para Brasil, Argentina y Uruguay se espera un crecimiento mayor a un 7% en 2010. La región Asia Este debería crecer por sobre un 8% en 2010, mientras que el Banco Mundial proyecta para Europa y de Asia central un crecimiento de 3% en el año 2010.

La recesión ha tenido un fuerte impacto en el comercio mundial. En 2007 el valor del comercio había crecido

en un 2% y en 2008 se redujo en un 6%. En 2009, el comercio global se contrajo en un 12%, principalmente por la caída del valor de los commodities, la declinación más grande desde la Segunda Guerra Mundial. La caída en el comercio mundial fue mayor que en recesiones anteriores, afectada también por la naturaleza global de los procesos de producción, la interdependencia de las economías producto de la amplia red de vínculos y acuerdos comerciales entre regiones y países. La crisis económica y la caída abrupta del comercio mundial han tenido un gran impacto en el transporte marítimo internacional, debido a que este sector moviliza más del 80% de comercio de mercancías del mundo. En términos de toneladas transportadas, el comercio por vía marítima estimado para el 2008 en 8.156 millones de toneladas sufrió una caída a cerca de 7.800 millones toneladas en 2009 (-4,4%), donde las mayores reducciones se observaron en el comercio de carga en contenedores con una caída de un 9% y en graneles menores con una baja de un 13%. El impacto de la crisis en el tráfico de contenedores anticipó sus efectos en 2008. El volumen de carga en contenedores del mundo aumentó sólo en un 4.3% en 2008 en contraste con el crecimiento experimentado en 2007 de un 11,5% en toneladas y la mayor caída de un 9% en 2009.

Como consecuencia de los efectos de la crisis económica mundial, el comercio exterior de LAC y la movilización de carga en la mayoría de los puertos de la región sufrieron una brusca caída en 2009. Los efectos de la crisis en nuestras economías, puso fin a más de cinco años de

sostenido crecimiento, mostrando una reducción de un -1.9% de su PIB y una baja en los volúmenes operados en los puertos de cerca de un -11% en 2009. Aun así, el comercio internacional de LAC logró recuperar una tasa de crecimiento positiva para el segundo semestre de 2009 y un marcado aceleramiento durante el primer semestre de 2010, gracias al mayor impulso que ganan las exportaciones e importaciones por el incremento del intercambio regional con las economías asiáticas en vías de desarrollo.

China y los demás países en desarrollo de Asia han sido un factor clave en la recuperación de LAC. No obstante, cabe recordar que a nivel global el transporte marítimo internacional había mostrado en los últimos 20 años un comportamiento sostenido y creciente, aún en medio de fuertes crisis, generando una fuerte expansión de los servicios de transporte y logística interior de muchos países. También la región LAC experimentó en el mismo período una expansión en sus volúmenes de carga internacional. La crisis mundial, encontró al sector marítimo y portuario de casi todas las regiones del mundo en un proceso expansivo. El crecimiento de la actividad portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe en promedio, para todo el periodo 2002-2007, mostró a una tasa anual del 14%. Por ejemplo, en los años 2003 a 2007, los puertos de LAC se habían beneficiado del auge del comercio global. El tráfico marítimo y la actividad en los puertos, experimentó un ciclo expansivo, con aumentos sostenidos de la demanda, en los volúmenes movilizados y en el número y tamaño de las naves atendidas en los puertos. Este ciclo de expansión fue soportado en algunos casos de manera exitosa y en otros con altos costos para el transporte de las cargas, como consecuencia de la congestión marítima y terrestre y por sobre costos en la cadena logística de distribución. Los primeros, debido al éxito de los proyectos de expansión y mejoras, mayormente en equipamiento y de aplicación de tecnologías de información en los procesos operativos y del negocio. En el segundo caso, donde los puertos soportaron el crecimiento de la

demanda con mínima inversión en equipamiento y operando sus instalaciones al máximo o más allá de su capacidad eficiente, utilizando la infraestructura de muelles, áreas de respaldo y sistema de acceso con altos grados de congestión. Salvo excepciones, en la mayoría de los casos, en la última década no se han realizado inversiones significativas en expansión física de la infraestructura, destinada a ampliar la capacidad o al desarrollo de nuevos terminales o la construcción de nuevos accesos.

Sin embargo, el continuo crecimiento del comercio exterior en la región ha mantenido en constante dinamismo a las autoridades portuarias y operadores y una mayor presión se ha sometido a las operaciones y la capacidad disponible, donde un continuo de mejoras y nuevas inversiones en tecnologías y equipamiento ha sido el signo. La Costa Oeste de Sudamérica (WCSA) se muestra como una de las subregiones con mayor impulso en sus exportaciones. Solo en el año 2005 el valor económico de sus exportaciones aumentó en un 28%. Hoy el volumen de contenedores es de más de 5 millones de TEU por año y en los últimos cinco años, la operación de contenedores en los puertos de la WCSA ha crecido a una tasa anual promedio de 14%. Si los puertos de la WCSA se recuperan los ritmos de crecimientos pre crisis, en 2016 el tráfico de contenedores en la WCSA podría ser más de tres veces el volumen actual. Este podrá duplicarse si solo crece a un 7% anual, la mitad de la tasa de crecimiento histórica. Los puertos como Callao, Valparaíso, Buenaventura y Balboa han crecido por sobre la tasa promedio.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), sosteniendo la aceleración del crecimiento que ya comenzó en el primer trimestre. Según la entidad, el volumen de las exportaciones podría aumentar un 10% este año. En Asia, tanto las importaciones como las exportaciones se incrementaron en más de un 35% en el segundo trimestre de 2010, en comparación con el correspondiente periodo de 2009. En LAC, los primeros resultados del 2010 muestran expectativas de crecimiento y un aumento de los precios de algunos productos de exportación de la región. En los primeros meses del año 2010, se observó un fuerte crecimiento en algunos puertos de la región: 20% en Buenos Aires, algunos puertos de Brasil con aumentos entre un 10% y 100%, el puerto de Guayaquil experimentó un 20% de crecimiento y el puerto de Callao un 30%. Varios puertos mexicanos también se han recuperado a una tasa de crecimiento sobre un 30%. Los puertos de la Costa Este de Sudamérica (WCSA), muestran un mayor crecimiento en las importaciones, entre un 40 y 50%, mientras los puertos de México muestran tasas elevadas de crecimiento también en sus importaciones, sobre el 20%. En el segundo trimestre, la región presenta signos de aceleración del







Nuevas Gruas que llegaron el 17 de octubre de 2010 al Nuevo Terminal de Contenedores TC Buen. en Buenaventura Foto: Adonay Cardenas.

repunte experimentado en los primeros tres meses del año. Los puertos mexicanos muestran para el primer semestre de 2010 un incremento de un 25% (57% en carga general y un 34,4% en contenedores), en relación a igual período de 2009. En el periodo enero a julio de 2010, el Puerto de Lázaro Cárdenas presentó un crecimiento en movimiento de carga de un 46% y el Puerto de Manzanillo un 28%. El Puerto de Altamira, durante el primer trimestre creció, en promedio más de un 34%, lo que fleja la recuperación de las actividades económicas en el área de influencia. En tanto, en el mes de julio pasado, la actividad del puerto de Montevideo creció un 20% en comparación con julio de 2009. En el mismo período el Puerto de Río Grande registra un movimiento de carga superior en un 13% al observado en 2009. El movimiento de contenedores en los puertos de uso público en Perú aumentó en el primer semestre de 2010 en un 14,2% respecto al 2009. Una autoridad portuaria brasilera estima aumentos del orden de un 13% para el Puerto de Santos en el cierre del año 2010.

En los últimos años, la mayoría de los puertos de los países de LAC han iniciado procesos de promoción de nuevos desarrollos portuarios para enfrentar los desafíos de las nuevas demandas de transporte marítimo derivado de su comercio exterior. Todas estas iniciativas corresponden a inversiones destinadas a ampliar y modernizar la capacidad portuaria disponible en cada puerto. Las autoridades han elaborado y promovido ambiciosos planes portuarios destinados a construir instalaciones modernas capaces de atender naves de grandes dimensiones, con montos de inversión de varios centenares de millones de dólares. Sin embargo, por lo general dificultades institucionales, falta de interés en dichas in-

versiones y procesos fallidos han retrasado la puesta en marcha de la mayoría de estas inversiones. Al momento de sobrevenir la crisis, en 2008 solo unos pocos proyectos se encontraban en vías de ejecución, por lo general aquellos que ya habían sido iniciados durante los años previos. Ante el nuevo escenario de incertidumbre de los mercados por la fuerte caída en el comercio regional, la crisis mantuvo en carpeta estos proyectos.

La crisis fue la oportunidad propicia (ahora resulta urgente) para que los puertos de la región abordaran las tareas pendientes en modernización: den el impulso que permita preparar nuevos cambios institucionales, pongan en práctica modelos de desarrollo y negocios apropiados a las nuevas necesidades de inversión y coordinen las necesarias mejoras en las prácticas operativas que aseguran una reducción significativa de los tiempos y costos de servicios portuarios. La post-crisis es la oportunidad de realizar las transformaciones que requieren los puertos de LAC, lo que ya es nuevamente una tarea urgente por cuanto la región ha retomado el ritmo de crecimiento perdido.

La excepción al panorama descrito lo representan algunos puertos dotados de modelos de negocios flexibles, modelos que incluyen incentivos apropiados para adecuarse a las nuevas exigencias y para realizar nuevas inversiones, especialmente en tecnologías y equipamiento que permiten expandir su capacidad productiva. Estos puertos habían logrado sortear razonablemente durante el proceso de crecimiento de la demanda las mayores exigencias en sus operaciones. Sin embargo, por lo general el crecimiento se desarrolló con pocas inversiones en nueva infraestructura, muy por debajo de las tasas

de crecimiento de la demanda. También estos puertos, que ya están retomando las tasas de crecimiento previas a la crisis, de no mediar un incremento en el stock de infraestructura, podrían verse limitados en el corto plazo en su capacidad de servicio, resurgiendo los temidos y costosos problemas de congestión y restricciones operacionales.

La falta de modernización en la conectividad interior y marítima de los puertos es el mayor desafío pendiente, abordado parcialmente o no abordado, en prácticamente la totalidad de las regiones portuarias de LAC. En la actualidad existe un cierto retraso en la ejecución de los planes de desarrollo necesarios para satisfacer las necesidades previstas para el corto y mediano plazo. En muchos casos ya se trabaja a plena capacidad en las terminales. Adicionalmente, en contraste a la modernidad alcanzada en algunas terminales portuarias se observa un déficit en la conectividad de los puertos a sus mercados interiores. El problema de un potencial embotellamiento de la infraestructura portuaria no se circunscribe solo a la infraestructura de muelles y terminales. También las restricciones de capacidad y obsolescencia técnica de vías de acceso marítimo y terrestre, accesos a carreteras, buena conectividad a mercados y uso de vialidad urbana como acceso portuario, genera impactos negativos y representan un problema que afecta la competitividad del comercio exterior de los países. El proceso de transformación portuaria descrito no ha tenido su símil en el resto de los servicios de logística necesarios para garantizar un flujo eficiente de las mercancías entre los mercados internos y los puertos. Existen problemas no resueltos en la infraestructura de acceso a los mismos, tanto marítima como terrestre (restricciones de calados y congestión en las vías de acceso terrestre).

Los principales problemas y desafíos de desarrollo que se observan en los puertos de la región, en relación a su conectividad interior son: proveer servicios logísticos complementarios que agreguen valor a la cadena de distribución; planificar y asignar nuevas áreas para puertos y zonas extra-portuarias; desarrollar centros de distribución y servicios logísticos; resolver los conflictos y armonizar las relaciones ciudad-puerto, particularmente en los casos en que se compite por el uso de áreas y vías

urbanas y zonas costeras adyacentes. En relación a la cadena logística del comercio, facilitar desarrollo institucional y tecnológico para un mejor accionar de las comunidades portuarias y de la logística interior, generando mayor coordinación entre agentes públicos y privados y optimizando e integrando procesos. No existen casos de autoridades portuarias que están abordando estas materias en forma integral, más bien se trata de iniciativas aisladas destinadas a mitigar ciertas restricciones y sus impactos en la operación del puerto y garantizar la fluidez del flujo de cargas en sus terminales, sin una visión integral en la cadena logística. La región muestra un mayor retraso en mejoras sostenidas y significativas en infraestructura de acceso marítimo, logística y conectividad interior.

En resumen, los puertos principales en América Latina y el Caribe presentan, en términos generales, una adecuación a la evolución de la demanda de los últimos años, aunque se observa cierta lentitud en completar las reformas necesarias para hacer sostenible y más eficiente su desarrollo hacia el futuro. Ello se manifiesta en la lentitud y retraso en el desarrollo de las inversiones necesarias para ampliar y agregar nueva infraestructura y en las mejoras para la conectividad hacia el interior de los países. Todo ello, genera sobre costos por congestión naviera, extra costos logísticos totales y constituyen un obstáculo al mejoramiento de la competitividad y la productividad de las economías de la región. Los problemas principales se relacionan con el futuro aumento de congestión y la mora en actualizar los accesos marítimo, más la superación de algunas cuestiones ligadas a la institucionalidad portuaria y su interacción con las mejoras necesarias en infraestructura y logística portuaria.

*Estudio económico de América Latina y el Caribe, CEPAL, 2009-2010.*  
*International trade in Latin America and the Caribbean 2009, CEPAL, 2010.*  
*Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe, CEPAL, 2009-2010.*  
*Realidad del comercio y los puertos en América Latina, VI Congreso Marítimo Portuario Regional, Guatemala, Octavio Doerr, Julio 2010.*  
*Trends in the transport sector 1970-2008, OECD/ITF 2010.*



Transporte marítimo de carga  
al granel y carga general,  
por todo el continente Americano.

[www.navesco.com.co](http://www.navesco.com.co)



NAVESCO S.A.