

La industria naviera de América Latina y el Caribe en el contexto internacional

Ricardo J. Sánchez & Eliana P. Barleta

Maio 2022

La logística marítima puede ser considerada la columna vertebral del comercio, ya que transporta alrededor del 84,0% de los volúmenes comercializados en el mundo y casi el 70% del valor del comercio mundial (UNCTAD, 2018). Ratios similares se pueden encontrar en América Latina, particularmente en la subregión de América del Sur (80,3%)¹. En este contexto, los puertos desempeñan un papel importante para garantizar una amplia distribución de mercancías a través de las cadenas de suministro, incluidas las consideradas esenciales, como los alimentos y los suministros médicos, que fueron fundamentales durante el auge de la pandemia del COVID-19 y para su actual recuperación.

El total del comercio internacional² por vía acuática en 2019³ alcanzó los 11.900 millones de toneladas (Clarkson, 2020), con un crecimiento del 0,4% respecto a 2018. De 2010 a 2018, el crecimiento medio interanual del comercio internacional transportado por agua fue del 3,4%. En 2020, la pandemia golpeó fuertemente el comercio internacional, y aunque el 2019 fue débil en comparación con la última década, en 2020 el crecimiento interanual se redujo en un -3,4.

Según los datos disponibles en UNCTADSTAT (2022), considerando el total de la flota mercante por bandera de registro, representada por miles de toneladas de peso muerto (DWT, de sus siglas en inglés), Panamá ocupa el primer lugar de la lista, representando en 2021 el 16,1% de la flota mercante. Seguido por Liberia, Islas Marshall, Hong Kong, China, Singapur, Malta, China, Bahamas, Grecia y Japón. Bahamas, una isla caribeña, ocupa el octavo lugar del ranking, con el 3,5% del DWT mundial. En América Latina y el Caribe, representaba en 2021, el 21,5% de la flota mundial por bandera. La bandera por registro no significa que las empresas tengan domicilio en el país. En los últimos años, América Latina y el Caribe representaron alrededor del 17% del total de la carga marítima mundial⁴. Sin embargo, la participación regional en la industria del transporte marítimo es menor. Aunque la mayoría de los países más grandes de América Latina tenían sus propias empresas de transporte marítimo (de capital privado o estatal) hasta hace 20 o 30 años, en la práctica el impacto de las que quedan en el mercado es mucho menor.

¹ Estimación de los autores, basada en COMTRADE y BTI, una base de datos regional que aún no se ha publicado.

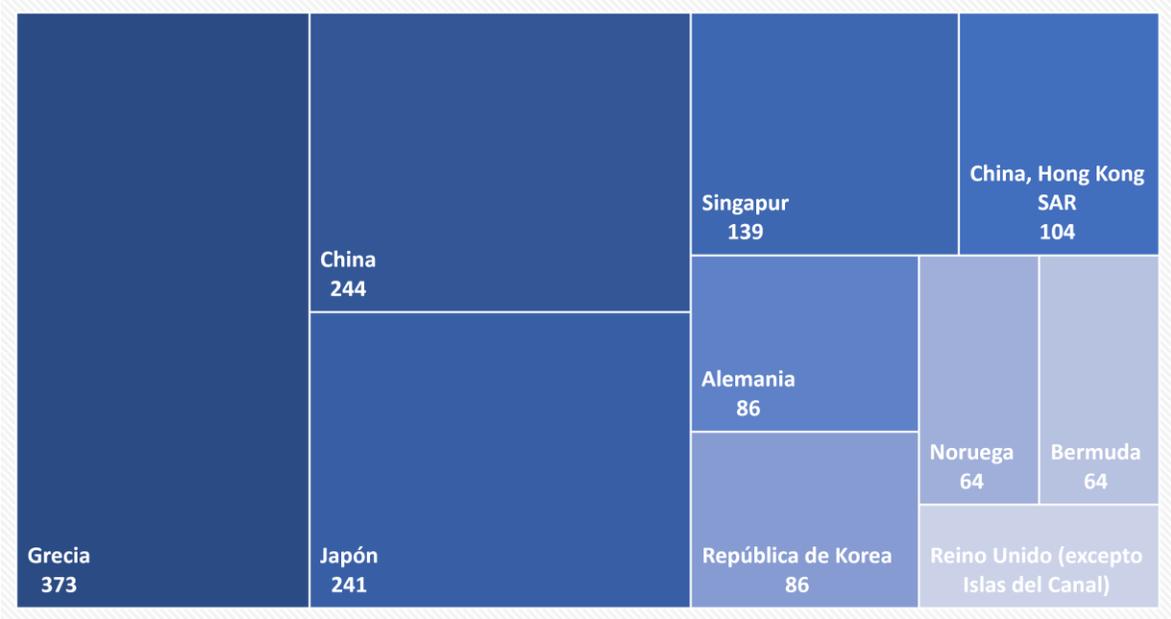
² Incluye el mineral de hierro, el carbón, los graneles secos, el gas y el petróleo y sus derivados, los productos químicos, los contenedores y otras cargas menores.

³ Año de referencia antes de la pandemia mundial que afectó al comercio internacional en todo el mundo.

⁴ Estimado por los autores, a partir de COMTRADE y BTI, una base de datos regional que aún no se ha publicado.

En 2021, el país que controlaba la mayor flota comercial por tonelaje era Grecia, con 373 millones de toneladas de peso muerto, seguido de China, Japón y Singapur (UNCTAD, 2021).

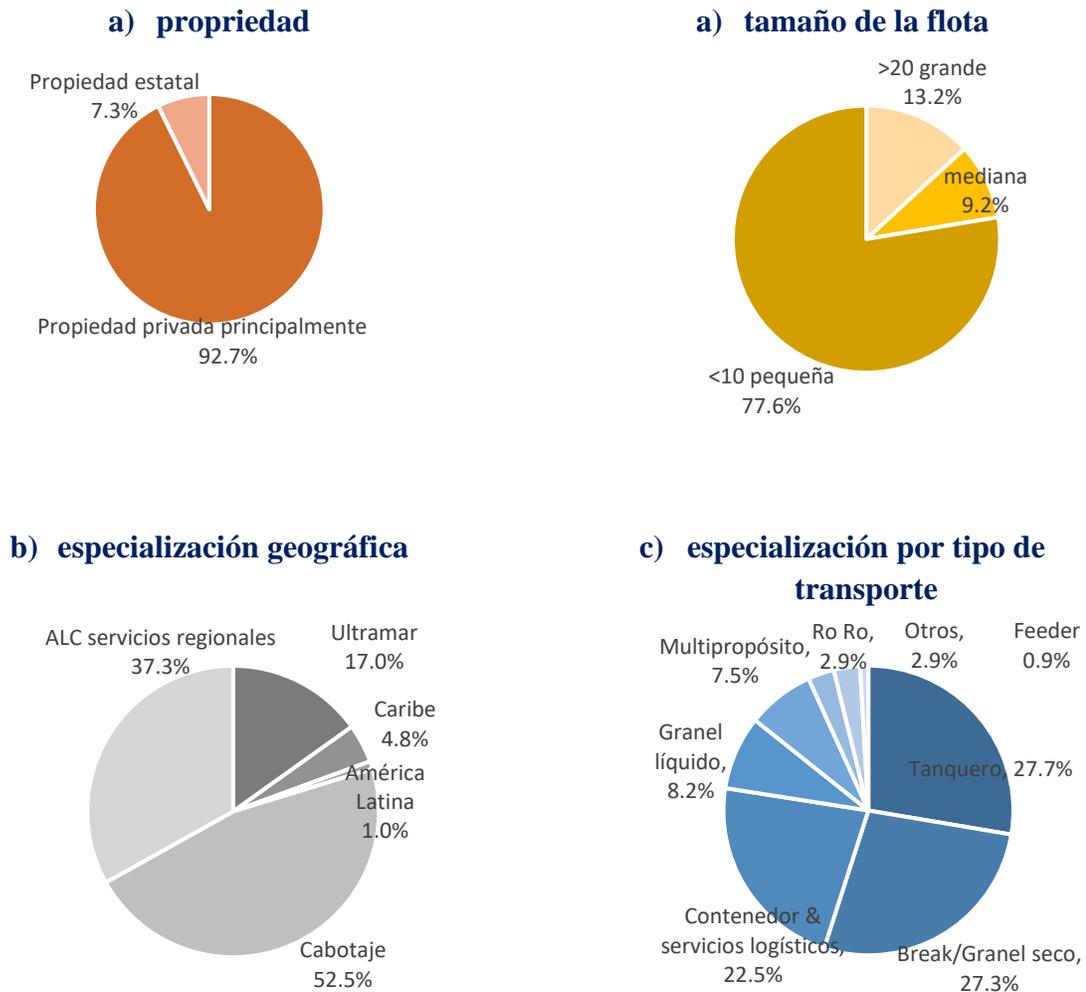
Gráfico 1. Flota de propiedad nacional, 10 principales (en millones de toneladas de peso muerto)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, basado en UNCTAD, 2021, utilizando datos de Clarksons.

La industria naviera de América Latina y el Caribe tiene características distintivas, que se manifiestan en que las empresas de esta industria son en su mayoría de propiedad privada, con flotas pequeñas, cobertura geográfica de distancias no muy lejanas (de hecho, principalmente cobertura geográfica de corta distancia) y de especialización diversificada.

Gráfico 2. Industria naviera en América Latina y el Caribe, indicadores clave



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, a partir de los datos oficiales de las compañías navieras encontrados en una encuesta realizada por los autores.

El análisis se basa en una encuesta realizada por los autores. A partir de la encuesta, los autores encontraron 317 empresas que estaban activas en enero de 2022. De ellas, el 7,3% de las empresas son de propiedad estatal, con un marcado protagonismo del 92,7% de la propiedad privada. Sólo se incluyeron las empresas que operan al menos un buque de 2.000 o más GT.

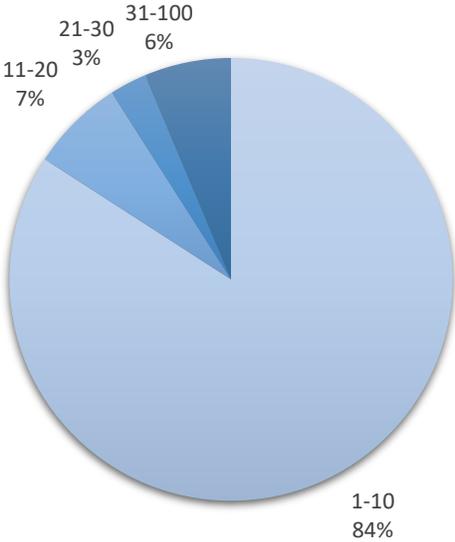
El análisis de la cobertura geográfica de estas empresas indica que el 52,5% ofrecía servicios de cabotaje y otro 37,3% prestaba servicios a países vecinos dentro de América Latina y el Caribe, mientras que el 17,0% llegaba a destinos de ultramar.

En cuanto al tipo de buques operados, el 63,2% eran graneles secos o líquidos, incluyendo petróleo y derivados; el 22,5% correspondía a servicios de suministro de contenedores; el 7,5% era multipropósito; el 2,9% correspondía a transporte de vehículos; el 2,9% representaba a frigoríficos, barcazas, remolcadores en conjunto; y el 0,9% correspondía a servicios de feeder.

Según datos de la UNCTAD (2021), en 2020, Asia, con casi dos tercios del tráfico, mantuvo su posición como centro mundial del tráfico portuario de contenedores, gestionando el 65,3% del tráfico mundial. Europa fue la segunda región de manejo de puertos de contenedores en 2020, con el 14,4%. En conjunto, América del Norte 7,5%, América Latina y el Caribe 7,2%, África 4,0% y Oceanía 1,6% representaron el resto.

El ranking con los diez mayores operadores del mercado por capacidad de TEU⁵s, para mayo de 2022, estos operadores representan más del 53,4% de la flota de buques activos y el 84% de la capacidad de movilización de contenedores. La siguiente figura muestra cómo se distribuye la capacidad de transporte global nominal entre los subgrupos de empresas, clasificados según su posición en el ranking.

Gráfico 3. Distribución de la capacidad de transporte de las 100 mayores líneas de contenedores del mundo



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, a partir de los datos de Alphaliner Top 100, mayo de 2022.

⁵ Del inglés, *twenty-foot equivalent unit*, que significa unidad equivalente a 20 pies.

Referencias

Alphaliner (2022). Top 100. May 2022. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

Clarksons Research (2020). Seaborne Trade Monitor. Volume 7, No. 9. ISSN: 2058-7570.

UNCTAD (2018). Review of Maritime Transport 2018. UNCTAD/RMT/2018.

UNCTAD (2021). Review of Maritime Transport 2021. UNCTAD/RMT/2021.

UNCTADSTAT (2022). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>