



# PUERTOS A TODO VAPOR

Después de tres años de desaceleración, el comercio de carga en contenedores a través de los puertos de América Latina y el Caribe recobra su vigor. Una mirada a algunos de los puertos más destacados del continente.

**E**l 2017 fue un gran año para los puertos de América Latina y el Caribe. Después de tres años de crecimiento bajo o negativo, el movimiento de carga se incrementó el año pasado en alrededor de 6,1%, al pasar de 47 millones de TEU (unidad de medición estándar, equivalente a un contenedor de 20 pies, o 6,25 metros) en 2016 a casi 51 millones en 2017. Así lo reveló el ranking anual de puertos de la región realizado por la CEPAL y dado a conocer en junio.

Este crecimiento está directamente vinculado con la recuperación del comercio global. A nivel mundial, 2017 tuvo un movimiento de 722 millones de TEU, lo que constituyó un aumento de 5,9% en relación con 2016. Y Sudamérica registró una expansión aún mayor, de 6,6% con un movimiento de 26 millones de TEU.

Pero la expansión también tiene relación con uno de los eventos que más trascendencia han tenido en el movimiento portuario de los últimos años en la región: la entrada en funcionamiento de la ampliación del Canal de Panamá. El primer impacto fue que el puerto de Colón, en el Atlántico panameño, pasó a ser el de mayor movimiento en América Latina, desplazando al de Santos en Brasil que ocupó el primer lugar los dos años anteriores.

La variación del tráfico operado en los 10 primeros puertos –entre los cuales no hubo otros cambios en el ranking– fue de 7,9%, superior a la regional, y un trascendental viraje frente a la variación negativa de -4 en 2016.

## MAYOR MOVIMIENTO

Dentro del top 40 de la CEPAL se destaca el mejor desempeño de los puertos de Caucedo (República Dominicana), Veracruz (México), Valparaíso (Chile), Altamira

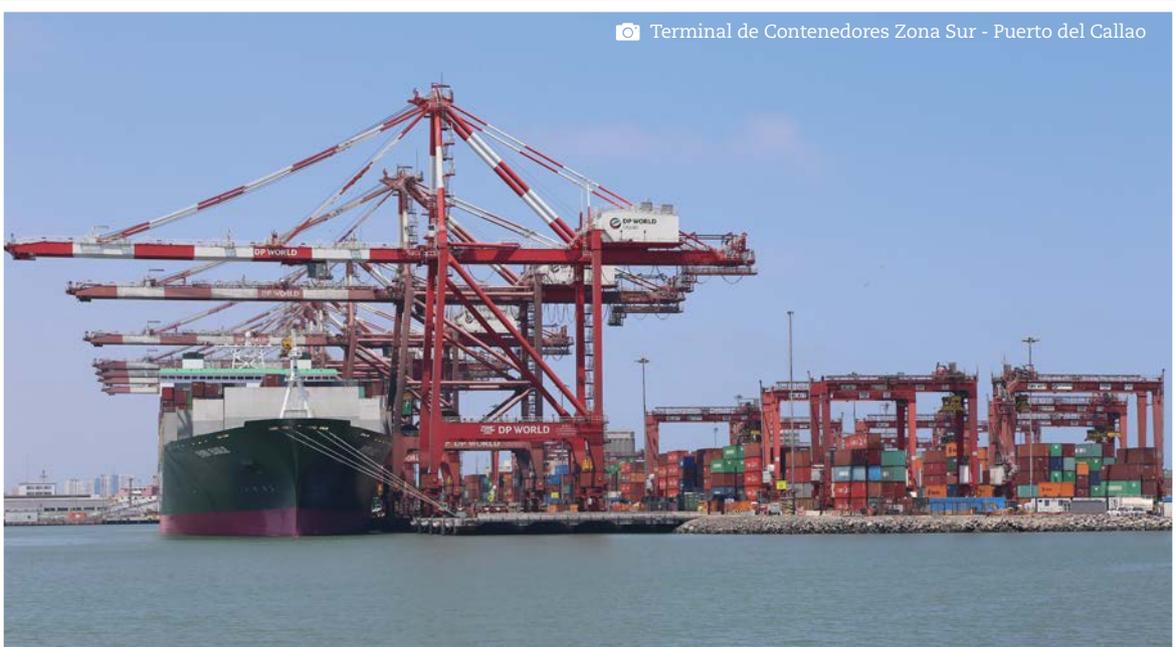
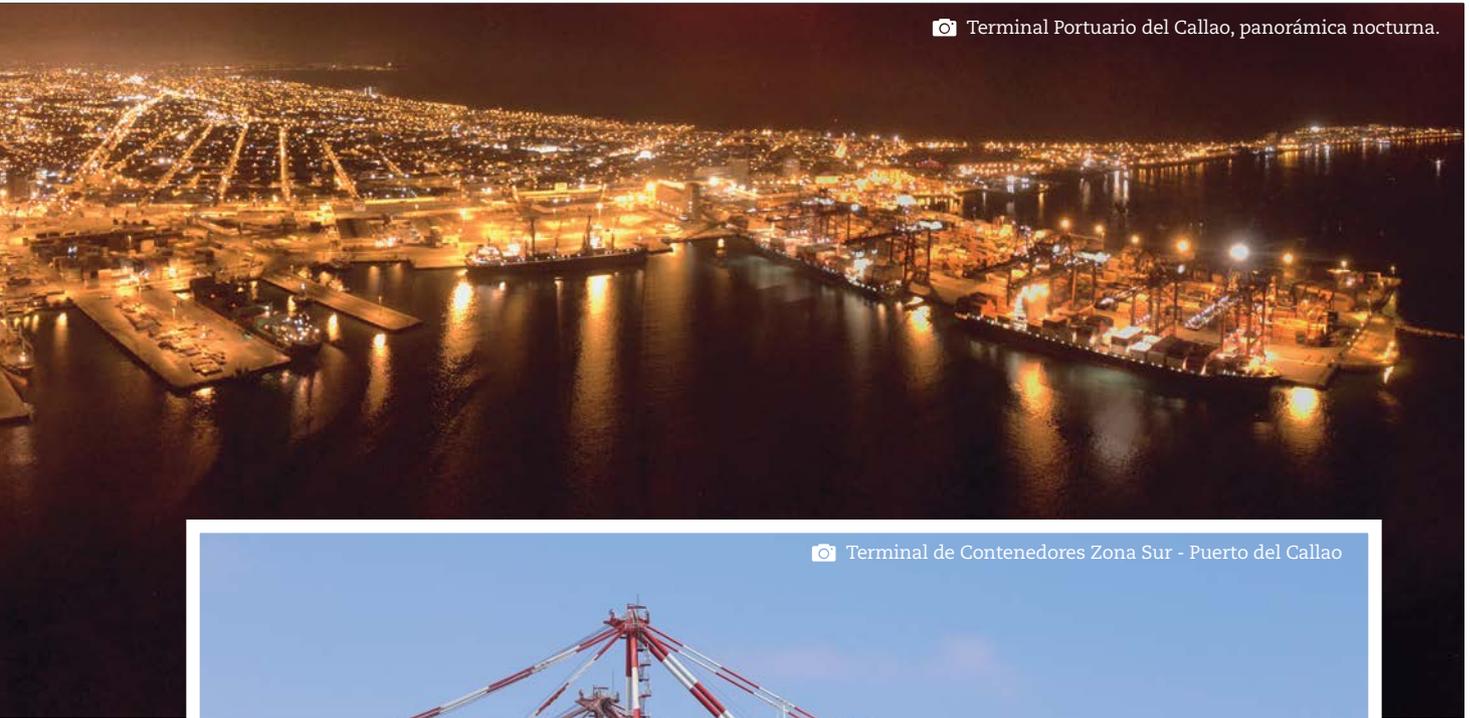
(México), Suape (Brasil), Lirquén (Chile) e Itaguaí / Sepetiba (Brasil), cuyo crecimiento estuvo por encima de los dos dígitos. Esta expansión se explica por la recuperación del comercio internacional, pero también por la mayor productividad de estos terminales, su rol y su ubicación en las rutas marítimas y los arreglos comerciales que han logrado con las navieras, según los expertos Ricardo J. Sánchez, Pablo Chauvet y Gabriel Pérez, de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL que realiza el ranking anual.

Los países cuyos terminales portuarios de contenedores tuvieron una mayor variación en el volumen de carga operado fueron República Dominicana (24%), Colombia (13,3%), México (12,2%), Panamá (10,1%) y Brasil (5%).

El comportamiento, sin embargo, no es homogéneo. “Existe una alta heterogeneidad de mercados portuarios en la región, lo que configura desempeños disímiles de los puertos, según el contexto y las condiciones de cada país”, explican los expertos de la CEPAL.

El cambio realizado hace cinco décadas hacia un modelo de gestión *landlord* –por el cual el Estado cede a un operador privado la responsabilidad operativa y de mantenimiento del terminal– ha sido uno de los principales motores para el crecimiento al incorporar capital privado y una operación con criterios de eficiencia.

“Ha permitido mejoras en los puertos de la región, de la mano de una más alta productividad, una mayor inversión en equipos y una mejor eficiencia en los procesos, aunque con una relativa menor expansión física”, destacan los expertos. No obstante, aclaran que aún persisten grandes desafíos. “El modelo y la gobernanza en la cual está inmerso (el sistema portuario) muestran todavía algunas falencias



Terminal de Contenedores Zona Sur - Puerto del Callao

dado que no han podido resolverse ciertos problemas en lo referente al ámbito laboral, las tarifas y la competencia”, aseguran.

Según la CEPAL, estos puertos están presionados por distintos factores. Por ejemplo, los márgenes de ganancia, el lento crecimiento del comercio mundial, la búsqueda de economías de escala a través del gigantismo de los buques, la escasa profundidad de varios de los puertos en Sudamérica, la concentración creciente (que podría ir hacia la integración vertical) y las mega alianzas marítimas.

En el plano tecnológico, la región ha avanzado en la optimización de sus operaciones portuarias y en la trazabilidad y la digitalización de procesos y así ha hecho frente a fuertes incrementos en la demanda de servicios portuarios, sin encarecer sus costos ni disminuir la calidad de servicio. No obstante, aún queda mucho potencial para mejorar. “Es fundamental incrementar las innovaciones tecnológicas que permitan generar ventajas competitivas y servicios de valor agregado, a través

de políticas de fomento a los Sistemas Inteligentes de Transporte”, dice la CEPAL.

Ante la velocidad y la complejidad de estos cambios, los expertos de la CEPAL proponen trabajar en una nueva gobernanza para adaptar la gestión de riesgos del negocio portuario a los tiempos actuales. “El tamaño de los barcos creció de forma acelerada, mientras que el comercio avanzó a pasos lentos, lo que exige repensar un nuevo contexto del negocio portuario mediante los cambios comerciales”, enfatizan.

“ LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ FUE UNO DE LOS FACTORES DE MAYOR PESO EN LA EXPANSIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO REGIONAL. ”

Fotos: cortesía del puerto del Callao.



## RANKING DE MOVIMIENTO PORTUARIO DE CONTENEDORES 2017

Posición	País	Puerto	2016 *	2017 *
1	Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	3.258.381	3.891.209
2	Brasil	Santos	3.393.593	3.578.192
3	Panamá	Balboa	2.989.860	2.986.617
4	México	Manzanillo	2.578.822	2.830.370
5	Colombia	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	2.323.787	2.678.005
6	Perú	El Callao (inc. DPW/ APM)	2.054.970	2.250.224
7	Ecuador	Guayaquil	1.814.915	1.871.591
8	Jamaica	Kingston	1.567.442	1.560.000
9	Argentina	Buenos Aires (incluye Exolgan)	1.352.068	1.468.960
10	Chile	San Antonio	1.287.658	1.296.890
11	República Dominicana	Caucedo	918.542	1.235.801
12	Costa Rica	Limón-Moin	1.177.385	1.199.628
13	Puerto Rico	San Juan	1.270.210	1.199.157
14	México	Lazaro Cárdenas	1.115.452	1.149.079
15	México	Veracruz	965.294	1.117.304

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

\* TEU

### MANZANILLO, PANAMÁ (MIT)

Puerto Internacional de Manzanillo



Manuel Pinzón, vicepresidente de Operación de MIT



Foto: Cortesía del puerto de Manzanillo

#### EL TIEMPO ES ORO

Ubicado en la entrada Atlántica del Canal de Panamá, y adyacente a la Zona Libre de Colón, Manzanillo es uno de los tres terminales del Puerto de Colón y uno de los más eficientes de la región en carga y descarga de contenedores. “Nuestro standard en 2017 fue de 34 movimientos por hora. El promedio de la región está por debajo de 30”, dice a *Latin Trade* Manuel Pinzón, vicepresidente de Operación.

Para recibir los barcos neopanamax, el terminal realizó inversiones por US\$800 millones en infraestructura, equipo y tecnología, profundizó el canal de acceso y construyó *dolphins* –pequeños muelles con pilotes– para recibir barcos de los llamados “Ro-Ro”, conectados con pequeños puentes que permiten trasbordos directos de vehículos de una nave a la otra. “Somos los únicos en Panamá que tenemos esa infraestructura”, señala Pinzón.

A ello se suman cuatro grúas de apilamiento automático súper post-panamax por un valor de US\$40 millones. “Estas grúas y la automatización de los procesos de entrada y salida de contenedores nos ha permitido ofrecerle al cliente el menor tiempo de entrega de la carga entre todos los puertos de Panamá”, dice Pinzón. “Entre la entrada de un camión al terminal hasta que sale con el contenedor transcurren aproximadamente 27,5 minutos”.

La ampliación del Canal de Panamá ha representado, naturalmente, una gran ventaja competitiva. “Ahora podemos atraer más carga como producto de nuevas alianzas y modificaciones en las rutas de las navieras que están tomando más en cuenta a Panamá como un *hub* de transbordo”, apunta el ejecutivo.

## CARTAGENA, COLOMBIA

Alfonso Salas, CEO Grupo Puerto de Cartagena

Puerto de Cartagena



### APUESTA POR LA TECNOLOGÍA Y LA GENTE

El Grupo Puerto de Cartagena es el número uno en Colombia y el cuarto en Latinoamérica. En 2017 tuvo un crecimiento de 6,7% y sus dos terminales, SPRC y Contecar, conectan con 750 puertos en 140 países. Opera como centro de transbordo para líneas navieras y de distribución internacional para multinacionales. También cuenta con infraestructura para operaciones Ro-Ro, en las que los vehículos pasan “rodando” de una nave a la otra, y se especializa en la distribución de automóviles para los mercados nacionales y regionales. Su desarrollo culminará en el 2023 cuando alcanzará una capacidad total de 5,5 millones de TEU. Hoy tiene 3,8 millones.

“Invertimos US\$2 millones en un *crossdocking* (transporte sin almacenaje) de refrigerados que permitió exportar mercancía refrigerada como aguacate Hass a los Estados Unidos”, dijo a *Latin Trade* Alfonso Salas, CEO del Grupo. Adicionalmente adquirieron 21 grúas pórtico súper pospanamax con una inversión de US\$100 millones, se

instalaron bitas (puntos de anclaje) y defensas para recibir barcos de más de 14.000 TEU, con una inversión de US\$2 millones y se inició la construcción de la puerta automática en la terminal de Contecar, por US\$4 millones.

Entre las ventajas competitivas del Grupo, Salas menciona su desarrollada infraestructura y equipos portuarios, la capacidad y competitividad del equipo humano y un sistema con tecnología de punta que permite que más de 2.500 usuarios reciban información en tiempo real. “Además tenemos una posición geográfica privilegiada, cerca del Canal de Panamá, una bahía segura con aguas profundas y estamos en el eje petroquímico de las Américas”, agrega Salas, quien además resalta sus esfuerzos en materia ambiental y con el cambio climático. “Si se comparan las emisiones de dióxido de carbono (CO2) por el total de TEU que movemos con puertos de clase mundial como Los Ángeles y Long Beach somos entre 18 y 20 veces más eficiente que los otros dos”, subraya.

Fotos: Cortesía Grupo Puerto de Cartagena



Puerto de Cartagena

## EL CALLAO Y TISUR, PERÚ



📷 Puerto de Tisur. Vista nocturna del amarradero.

Foto: Cortesía puerto de Tisur

### LAS PUERTAS DEL PACÍFICO

Los puertos del Pacífico peruano son fundamentales para el tráfico a lo largo de la costa oeste de Sudamérica. El del Callao, en Lima, lidera el movimiento de contenedores en la costa pacífica y es el sexto de la región según la CEPAL, con un tráfico de 2,25 millones de TEU en 2017. En él operan el Terminal Norte Multipropósito, administrado por APM Terminals Callao S. A.; el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, administrado por Transportadora Callao S. A y el Terminal de Contenedores Zona Sur, administrado por Dubai Ports World Callao S.R.L.

Actualmente llevan adelante un nuevo Plan Maestro que definirá las necesidades de desarrollo del puerto en función de la demanda de carga en un horizonte de 30 años. Entre las grandes inversiones se halla una plataforma tecnológica de comunicación para implementar un sistema electrónico de citas que interconecte la recepción y la salida de camiones al puerto con el fin de lograr un mejor flujo vehicular y una mayor eficiencia en las operaciones portuarias.

Más al sur, a 100 km de Arequipa, la segunda ciudad del Perú, se encuentra Matarani, operado por Tisur y cuya ubicación cerca de importantes proyectos mineros lo ha convertido en puerta de salida para una carga mineral que en 2018 se calcula rondará los 7,2 millones de toneladas,

(de las cuales 70% es concentrado de cobre).

Para atender esta demanda, hace dos años se construyó un nuevo terminal en la zona adyacente al puerto con una inversión de US\$280 millones. “Tenemos ahora dos puertos especializados en el embarque de este mineral con almacenes herméticos, fajas tubulares totalmente herméticas y con sistemas de embarque a nave que permiten una operación eficiente y con los más altos estándares ambientales”, señaló a *Latin Trade* Gabriel Monge, CEO de Tisur.

La importación de granos –principalmente maíz, trigo y soja– representa un volumen también importante, de aproximadamente 700.000 toneladas al año. “Tenemos la expectativa de que, gracias a un proyecto de irrigación importante en el sur del Perú, Majes-Siguas II, podamos incrementar los productos agroindustriales que saldrían a través de contenedores, cuyo volumen podría llegar a triplicarse”, dijo Monge.

Adicionalmente cuenta con la ventaja de tener condiciones de abrigo de muelle que les permiten operar el 50% de los muelles los 365 días del año, sin cierres por mal tiempo. “Hoy en día ante un contexto de cambio climático en que la cantidad de días de cierre se viene incrementando, es muy favorable”, enfatiza.

## EVERGLADES, FLORIDA, EE. UU.



📷 Puerto de Everglades, Fort Lauderdale, Florida, EE. UU.

Foto: cortesía Puerto de Everglades

## CORPUS CHRISTI, TEXAS, EE. UU.

### ENERGÍA EN MOVIMIENTO

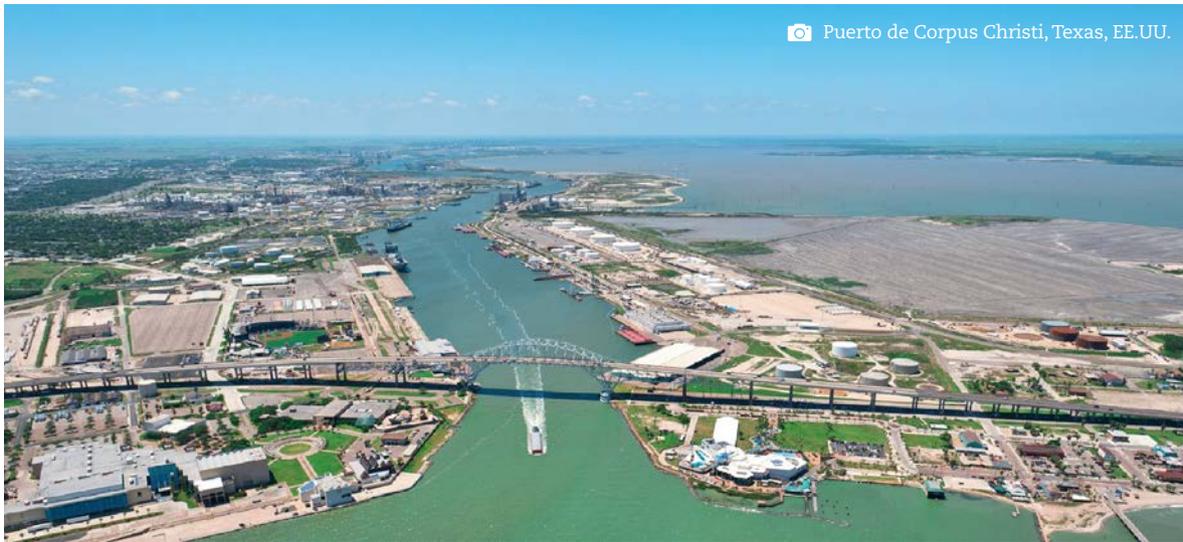
Su localización en la costa de Texas dentro del Golfo de México, cerca de las áreas de mayor producción de energía de los Estados Unidos, es la mayor ventaja competitiva del puerto de Corpus Christi, que se ha posicionado como uno de los más importantes del mundo entre los mercados para productos como petróleo crudo, gas natural, gas natural líquido, diésel, gasolina y combustible para avión así como en un eje para operaciones que requieran un suministro barato y estable de energía, gas natural y otros derivados. “Alrededor nuestro tenemos una gran inversión industrial en manufacturas, petroquímicos, resinas, polímeros y acero. Más de US\$50 millones en inversión privada”, asegura Sean Strawbridge, CEO del puerto, a *Latin Trade*.

Concebido para ser un puerto arrendador y no operador, Corpus Christi posee grandes extensiones de tierra que arrienda a terceros para que instalen allí sus operaciones portuarias, centros manufactureros, de logística o

almacenamiento. “En lo que enfocamos nuestra atención y nuestro capital es en desarrollar la infraestructura que nuestros clientes requieren”, explica Strawbridge.

El crecimiento del puerto ha sido innegable. Hace 10 años su programa de inversión era de US\$15 millones al año. Hoy es de US\$140 millones. “Tenemos para los próximos 10 años un plan de inversiones de más de US\$1.000 millones enfocados en la ampliación y la profundización del canal para barcos, construir más muelles, mejorar la conectividad por tren y comprar más tierra para atraer grandes industrias”, señala su CEO. “Estamos transportando la energía de América y tenemos motivos para creer que estaremos moviendo la del mundo muy pronto porque llegamos a algunos de los mercados más grandes como Europa, China y Latinoamérica”, concluye. **LT**

PILAR VARGAS INFORMÓ DESDE CARTAGENA.



📍 Puerto de Corpus Christi, Texas, EE.UU.

Foto: Cortesía puerto de Corpus Christi

### PUERTA A LATINOAMÉRICA

“Somos la principal puerta de entrada para el comercio entre Latinoamérica y Estados Unidos. El 15% del comercio entre los dos se mueve a través nuestro”. Así define su CEO, Steven Cernak, la importancia de este puerto, cuya ubicación estratégica en Fort Lauderdale, al sur de Florida y a las puertas del Caribe, con acceso por vía terrestre y férrea y conexión intermodal, lo convierten en uno de los más apetecidos para la movilización de productos perecederos, confecciones, maquinaria, vehículos, bebidas, papel, productos de acero, textiles y alambre.

Con planes de inversión por más de US\$1.000 millones para los próximos 10 años para crear mayor capacidad de almacenamiento, adquirir nuevas grúas pórtico panamax para manejo de contenedores y la reapertura de una terminal de cruceros, Everglades es el segundo puerto de amarre para cruceros más importante del mundo. Por él transitan cada año 3,8 millones de pasajeros. Para una circulación eficiente de tantas personas han invertido en audaces tecnologías como la denominada Medallion que, mediante un chip, permite al pasajero ubicarse permanentemente dentro del barco. “Le dice a uno dónde está, bienvenido de nuevo, ¿quiere su trago de siempre? y puede incluso escoger un avatar (identidad virtual) que lo represente. Es divertido y ayuda al pasajero”, anota Cernak.

Copyright of Latin Trade (Spanish) is the property of Latin Trade and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.