

El potencial de puertos *pivotes en la costa del* Pacífico sudamericano

Jan Hoffmann

*Unidad de Transporte,
División de Recursos
Naturales e Infraestructura,
CEPAL, Santiago de Chile
jhoffmann@eclac.cl*

El comercio exterior de un país está estrechamente vinculado a su ubicación geográfica, los servicios de transporte que cubren las distancias hacia los mercados y los puertos por los cuales pasa este comercio. Recientes avances en el transporte marítimo, la creciente integración económica internacional y las privatizaciones portuarias en los países del Pacífico sudamericano han llevado a crear expectativas de que surjan puertos que concentren carga nacional y de países vecinos para su posterior redistribución: los llamados puertos pivotes. La principal conclusión del presente análisis es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado. En el pasado, los países trataban de evitar que el comercio exterior de los países vecinos se beneficiase de los puertos nacionales. Hoy en día, la situación se ha revertido y los puertos tratan de competir por el comercio de los países vecinos. Esta competencia por sí sola es positiva. Sin embargo, en muchos casos se ha elevado a un nivel político que ha convertido una simple competencia interportuaria en una competencia internacional entre hipotéticos futuros puertos pivotes. En vista de las bajas probabilidades de que el establecimiento de puertos pivotes en el oeste de Sudamérica sea exitoso, podría ser más conveniente buscar una mayor coordinación regional de políticas de transporte y de inversiones en infraestructura portuaria y de transporte terrestre para fomentar la integración entre los países sudamericanos del Atlántico y del Pacífico.

I

Introducción

Los puertos pivotes¹ son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución.² Generan así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto.

El que exista o no potencial para que surjan tales puertos pivotes en la costa oeste de Sudamérica es importante tanto para la integración económica entre los países sudamericanos como para la integración de éstos con otras regiones. Por ejemplo, los servicios de transporte entre Sudamérica y los países asiáticos de la costa del Pacífico son cruciales para la participación de los países sudamericanos en el foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC), y los enlaces portuarios son elementos fundamentales para conectar los corredores bioceánicos con servicios de transporte marítimo.

En términos más generales, en los últimos años han aparecido muchos estudios que analizan la relación entre la geografía y el desarrollo de los países, incorporando aspectos como distancia y transporte. Radelet y Sachs (1998), por ejemplo, buscan identificar los factores determinantes de los costos del transporte y después investigan la relación entre estos costos y las tasas de crecimiento. Los resultados muestran una clara relación negativa entre ambas variables. Dada la importancia del modo marítimo dentro del transporte internacional, mejorar su eficiencia y reducir así sus costos debería formar parte de cualquier política de desarrollo.

En los últimos años la industria del transporte marítimo de líneas ha experimentado un marcado proceso de concentración, que incluye alianzas y fusiones entre empresas navieras, y un aumento del tráfico por-

tuario de trasbordo de carga en contenedores.³ A la vez, los países de América Latina están abriendo sus economías, y su comercio internacional está creciendo más rápidamente que su producto, lo que conlleva un fuerte aumento de la necesidad de servicios de transporte internacional.

Ambas tendencias —los avances en la industria del transporte marítimo y la apertura económica de los países— han contribuido a que nazcan expectativas de que los puertos puedan vender sus servicios a países vecinos. Tradicionalmente, los puertos servían casi únicamente al comercio exterior nacional, pero ahora existen posibilidades de prestar servicios además a carga cuya procedencia y destino sean extranjeros. Tales expectativas han surgido en puertos de los cuatro países sudamericanos que dan al Pacífico: Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

Coincide que a la vez los puertos de estos cuatro países están siendo privatizados y se están buscando inversionistas para mejorar la infraestructura y productividad portuarias. A primera vista, parece entonces razonable que los gobiernos traten de buscar inversionistas no sólo para mejorar los servicios que requiere la carga nacional, sino también para generar negocios adicionales con la exportación de servicios portuarios.

La intención de ofrecer servicios portuarios al comercio de otros países es en sí el resultado de un cambio de actitud positivo. Hasta principios de los años noventa, se trataba justamente de evitar que eso sucediera. Los exportadores opinaban que la mercancía de países vecinos no debería pasar por puertos nacionales porque estaba compitiendo con los productos propios, los agricultores temían la entrada de pestes. Y las autoridades marítimas, que dependen de las armadas de guerra, se oponían a abrir sus puertos a países con los cuales tenían conflictos fronterizos.

¹ A veces se les llama también “puertos *hub*”, usando terminología inglesa.

² Esta definición es independiente del grado de industrialización del puerto. También es independiente del volumen del tráfico portuario. Tratamos de evitar la palabra “megapuerto” porque no existe una definición del concepto ni tampoco es necesario su uso. La concentración de carga puede implicar uno o más modos de transporte. Si se usa únicamente el modo marítimo se habla de “tráfico de trasbordo”. Si la carga llega de otro país por vía terrestre y sale del puerto por vía marítima, se usa el término “tránsito”.

³ El trasbordo implica dos movimientos portuarios: un contenedor llega en un barco, se almacena temporalmente en el puerto, y sale en otro barco. Se usa sobre todo para aprovechar economías de escala en barcos más grandes y para aumentar la frecuencia de servicios hacia un destino determinado. El tráfico de trasbordo ha aumentado fuertemente en los últimos años gracias a los avances tecnológicos, el tamaño de los barcos más grandes y un incremento del uso de contenedores.

Hoy, en el marco de una mayor integración política y económica regional, y de avances hacia la privatización portuaria, estas oposiciones han perdido fuerza. Los puertos están compitiendo por la carga y buscan atraer a inversionistas privados, y la ubicación geográfica en la cuenca del Pacífico crea expectativas de potenciales negocios que, en la prensa, se resumen en titulares llamativos como “Megapuertos en Sudamé-

rica: A la conquista del Pacífico” (*El Mercurio*, 1998, p. D1).

El presente artículo analizará si existe un potencial de puertos pivotes en la costa occidental de Sudamérica, y si los puertos sudamericanos del océano Pacífico cuentan con ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y los países asiáticos del Pacífico.

II

El comercio de América del Sur y su transporte por vía marítima

¿Cuál es la relación entre la ubicación geográfica de un país y las inversiones portuarias? A grandes rasgos, las posibles interdependencias son dos:

i) El puerto sería un medio para modificar los flujos de comercio: la mejora de los puertos podría contribuir a compensar desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional; el país invertiría en puertos como parte de su política comercial.

ii) Los flujos de comercio y la ubicación geográfica serían una oportunidad para generar ingresos con el suministro de servicios portuarios: los puertos podrían beneficiarse de una ubicación geográfica privilegiada y ofrecer sus servicios al comercio exterior nacional y de países vecinos; el país invertiría en puertos para exportar servicios portuarios.

Ambas motivaciones podrían desempeñar un papel relevante en el desarrollo potencial de puertos pivotes en Sudamérica. Se buscaría reducir los costos del transporte para el comercio exterior nacional, y a la vez se pretendería atraer carga adicional de países vecinos, que ayudaría al puerto a generar economías de escala y, por ende, a bajar también los costos del comercio exterior nacional.

1. El puerto como facilitador del comercio exterior

La situación geográfica y las distancias entre países, junto con la existencia de servicios de transporte que cubren estas distancias, influyen sobre las corrientes de comercio. Países más cercanos tienen más comercio bilateral que países más lejanos. Eso se explica en parte por razones históricas, políticas, culturales y lingüís-

ticas, y también por los costos de transporte y el tiempo de entrega de la mercancía. Según una regresión hecha por Gallup y Sachs (1999), con cada mil kilómetros de distancia entre el país y los principales mercados, el costo de transporte se eleva en un punto porcentual del valor de la mercancía.

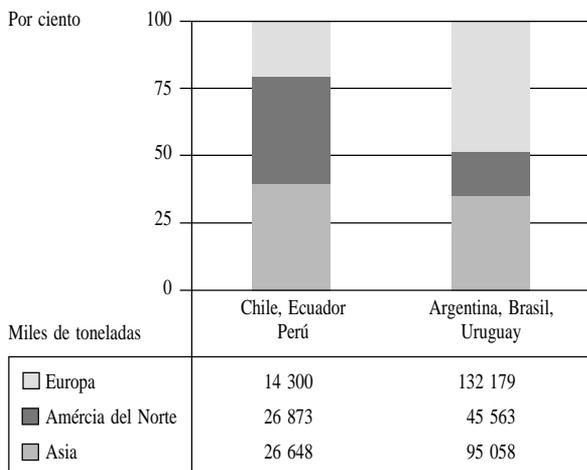
En 1998, el 99.75% del volumen del comercio exterior de Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay con Asia, América del Norte y Europa se transportó por vía marítima, y sólo el 0.25% por vía aérea. La situación es algo diferente si se analiza el valor del comercio: dado que la mercadería de mayor valor y menor peso se transporta de preferencia por vía aérea, la participación del transporte marítimo en el comercio intercontinental alcanzó al 80.15% del valor, y la del transporte aéreo al 19.85%.

En el comercio por vía marítima de los países sudamericanos se observa que Chile, Ecuador y Perú, que se hallan en la costa occidental, comercian relativamente menos con Europa que Argentina, Brasil y Uruguay, en la costa oriental (gráfico 1).

Destaca en el gráfico que estos últimos tres países tienen en conjunto 4.5 veces más comercio intercontinental por vía marítima que Chile, Ecuador y Perú. Dentro de este comercio, el intercambio de los países de la costa del Atlántico con Europa fue casi tres veces mayor que aquél con América del Norte, mientras que el de los países de la costa del Pacífico con América del Norte casi dobló aquél con Europa. Aunque en volúmenes totales los tres países del Atlántico tuvieron 3.5 veces más comercio con Asia, en términos relativos el comercio por vía marítima con Asia fue igual de importante para los países del Pacífico.

GRAFICO 1

Tres países sudamericanos del Pacífico y tres del Atlántico: Volumen de su comercio intercontinental por vía marítima,^a 1998
(Porcentajes y miles de toneladas)



Fuente: Base de datos de transporte internacional (BTI), de la Unidad de Transporte de la CEPAL.

^a Incluye importaciones y exportaciones. El comercio con África es menos del uno por ciento del comercio total. Los datos de Ecuador incluyen comercio por vía aérea. América del Norte incluye únicamente los Estados Unidos y Canadá. Asia incluye los países asiáticos y Australia y Nueva Zelanda.

Estos flujos de comercio por vía marítima, ¿son el resultado de las distancias y de los servicios marítimos y portuarios? Más adelante se examinarán las ventajas comparativas de puertos en ambas costas para el comercio con distintos continentes. Por ahora cabe destacar que el peso relativo del comercio intercontinental de los países examinados corresponde aproximadamente a las distancias entre las costas sudamericanas y los demás continentes. Los países del Mercosur (Argentina, Brasil y Uruguay) están más cerca de Europa que Chile, Ecuador y Perú. Para llegar a Europa, los barcos de estos últimos países tienen que cruzar el canal de Panamá, lo que acarrea costos y demoras adicionales. Ambas costas sudamericanas están aproximadamente a la misma distancia de los puertos asiáticos.

¿Se puede promover el comercio con inversiones en infraestructura portuaria? La respuesta es afirmativa, siempre y cuando esta inversión reduzca los costos y/o eleve la productividad. Tales mejoras disminuyen la “distancia económica”, es decir, reducen el impacto negativo de la distancia geográfica. De las recientes y actuales privatizaciones y modernizaciones

portuarias y liberalizaciones en el transporte marítimo efectuadas en los países sudamericanos se puede esperar un aumento general del comercio intercontinental.

¿Se puede promover el comercio si una región específica hace inversiones en infraestructura portuaria? En principio sí, pero probablemente no en el caso concreto de Sudamérica. Todos los puertos atienden el comercio con todos los continentes. No se ven razones para esperar cambios de dirección en los principales flujos de comercio por vía marítima hacia los diversos continentes. Una situación diferente se podría dar quizás si se modificara la infraestructura terrestre para facilitar, por ejemplo, el acceso de productos chilenos a puertos argentinos, lo que probablemente aumentaría el comercio chileno con Europa.

En resumen, hay influencia recíproca entre los flujos de comercio y los servicios de transporte inter nacional. Unos y otros son en parte el resultado de la ubicación geográfica de los países y las distancias hacia los principales mercados. El impacto de los flujos de comercio sobre el volumen de tráfico portuario es más fuerte que la influencia que puede tener una mayor eficiencia portuaria sobre los volúmenes de comercio.

2. La ubicación geográfica como factor para establecer puertos pivotes

¿Tienen ventajas comparativas los puertos en la costa sudamericana del Pacífico para transformarse en puertos pivotes? ¿Cuáles son las posibilidades de concentrar carga en Chile, Colombia, Ecuador y Perú para su posterior redistribución?

La UNCTAD, en su *Review of Maritime Transport* (UNCTAD, 1999, p. 93), señala que en Sudamérica hay puertos que están en fila para convertirse en puertos pivotes y que en la costa oeste varios puertos chilenos competirán con Callao (Perú) o Guayaquil (Ecuador). Según *El Mercurio* (1998), “Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas megapuertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de la región para el Asia”. En general, muchos artículos en la prensa especializada resaltan la existencia de una “competencia intensa” entre los puertos a lo largo de la costa oeste de Sudamérica (por ejemplo, *Schednet News*, 1999).

En Ecuador se ha estado mencionando Manta como “puerto de transferencia internacional”. Por ejemplo, en la revista *CAMAE* (1999) se describen sus “ventajas geográficas” y “ventajas técnicas”, se subraya que “las megaempresas internacionales tienen la nece-

sidad de establecer un puerto de esta categoría en la costa sudamericana”, y se destaca su potencial para “servir como puerto de desembarque de los contenedores que vienen en barcos de gran tonelaje de países extranjeros y luego distribuirlos a puertos foráneos mediante barcos de menor tonelaje. Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen tanto de Asia, Europa, EE.UU, para y desde América del Sur”.

A mediados de 1998, la TDA (*Trade Development Agency*) de los Estados Unidos aprobó el financiamiento de un estudio de prefactibilidad por 362 000 dólares al respecto. Según *CAMAE* (1999), “el proyecto fue considerado viable, razón por la cual la TDA lo incluye en los 125 proyectos sujetos a inversión para Sudamérica, registrándose el proyecto del Puerto de Transferencia con el código (TRAN-39) “Ecuador-Expansion of the Port of Manta.”, y el programa “recomendado de gastos de capital para el Puerto de Manta asciende a US\$ 135.996.240,-”.

En el **Perú**, es el puerto de Callao el que más expectativas tiene de convertirse en puerto pivote. Según un folleto para promover inversiones privadas, la “ubicación estratégica del Perú en Sudamérica hace que sus puertos marítimos sean altamente atractivos como potencial salida del comercio por vía marítima entre América Latina y Asia. Además, se espera que el comercio exterior de Perú y otras economías emergentes de América Latina continuará creciendo, expandiéndose así la demanda de servicios portuarios” (Comisión de Promoción de Concesiones Privadas, 1998). Otro folleto, en este caso de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), resalta que “los puertos del Perú tienen una privilegiada situación geográfica en la Cuenca del Pacífico, que los convierte en puertos de enlace con los países atlánticos y mediterráneos de América del Sur, mediante una extensa red vial, ferroviaria y fluvial, apropiados para el transporte intermodal” (ENAPU, sin fecha). También en la prensa especializada se menciona que Callao “está bien ubicado para tomar carga de transbordo a lo largo de la costa oeste de Sudamérica” (Lloyds List, 1999).

De las concesiones del puerto de Callao se esperan inversiones privadas por unos 300 millones de dólares. Durante el año 1999 se rechazó un préstamo blando del gobierno japonés de 240 millones de dólares que estaba previsto para su modernización. La concesión de una terminal de contenedores, planeada para 1998 o 1999, fue postergada al año 2000. Una de las consideraciones que ha llevado a aplazarla es la duda de si se debe dividir el puerto en varios termina-

les para así aumentar la competencia intraportuaria y evitar un monopolio. Por otro lado, si Callao quisiera convertirse en puerto pivote, podría ser ventajoso no dividirlo, sino tratar de ponerlo en una posición lo más competitiva posible frente a otros puertos.

En **Chile**, el puerto más conocido por sus aspiraciones a convertirse en puerto pivote es el de Mejillones, al norte de Antofagasta. En la prensa local se le suele denominar el “megapuerto”. Ya en 1996, en un documento de trabajo del gobierno regional de Antofagasta titulado “Megapuerto de Mejillones” (Schellmann, 1996), se estipula que la bahía de Mejillones tiene “condiciones naturales sin rival” y que “el megapuerto de Mejillones es el punto neurálgico donde el *hinterland* compuesto por las áreas de producción del Gran Chaco se une al área de la Cuenca del Asia Pacífico”. Según *El Diario* (1999), un representante del gobierno chileno expresó que “Mejillones está ganando la competencia por convertirse en megapuerto del Pacífico Sur”.

En cuanto a montos de inversión, cuando se inició el proyecto de Mejillones se estimó una inversión total de unos 600 millones de dólares; se planeaba otorgar la concesión a finales de 1998. Después de varias postergaciones, a finales de 1999 se asignó la concesión a un consorcio de empresas chilenas que se comprometieron a invertir un total aproximado de 100 millones de dólares hasta el año 2002. En la actualidad este consorcio está buscando financiamiento en bancos comerciales e instituciones financieras multilaterales. Esta primera fase del proyecto se limita sobre todo a instalaciones para manejar el traslado de cobre, aunque en la documentación con la que se están solicitando préstamos para financiar el proyecto se sigue insistiendo en el potencial a largo plazo de atraer carga de países vecinos y del transbordo de contenedores.

Otros puertos chilenos con expectativas de atraer más tráfico de transbordo o de tránsito son sobre todo Arica, Iquique, Valparaíso, San Antonio y Talcahuano y San Vicente, aunque ninguno de ellos se suele denominar como “megapuerto”. Según el diario *Estrategia* (1998) el alcalde de Iquique “anunció que el MOP aprobó la profundización del puerto nortino de 16 a 17 metros de calado para un nuevo frente de atraque que permita la llegada de barcos con una capacidad de 7 000 contenedores. ‘Los nuevos barcos del mundo se han ampliado, por tanto, Iquique no quiere quedar fuera del mercado mundial. No sólo el megapuerto que se construye en Mejillones tiene derecho a recibirlos’,

agregó". Según la página web de la Zona Franca de Iquique (2000), ella "se encuentra situada en una privilegiada posición geográfica", y es "el más importante centro de negocios de Sudamérica, donde se conectan los mercados de la Cuenca del Pacífico y del Cono Sur de América".

III

Centros de transbordo en el mundo

Medida en volumen, la mayor parte de la carga marítima se transporta como granel líquido (sobre todo petróleo) y granel seco (cereales, carbón, mineral de hierro). Medida por el valor de la mercancía y de los fletes marítimos, la carga en contenedores tiene mayor importancia.

El análisis de los potenciales puertos pivotes generalmente se centra en sus posibilidades de concentrar carga en contenedores por vía marítima. Esta carga es transportada por líneas regulares. La carga a granel, en cambio, se mueve principalmente en buques charter y es menos apta para movimientos de transbordo.

1. La decisión empresarial

La selección de los medios de transporte para una transacción de comercio exterior obedece comúnmente a una decisión netamente comercial: el producto tiene que llegar a su destino lo antes posible, al menor costo y con el menor riesgo.

a) *Duración del viaje*

Una entrega rápida es cada vez más importante. El valor medio por tonelada de mercancía está aumentando, y con eso también suben los costos de capital. Aumenta la entrega justo a tiempo. La incidencia de un transbordo en la duración del viaje es mixta: por un lado, el transbordo mismo implica costos y tiempo adicional y también puede significar un desvío de la ruta para llegar al centro de transbordo. Por otro lado, es posible que en ese centro la mercancía sea colocada en un barco más rápido.

b) *Frecuencia*

Un viaje rápido no sirve mucho al exportador si su carga tiene que esperar muchos días o hasta semanas a que salga un servicio directo de transporte. Una

En resumen, existen expectativas de puertos pivotes en todos los países sudamericanos de la costa del Pacífico. Estas se basan en el crecimiento del comercio, la integración económica regional y mundial, las privatizaciones portuarias y la percepción de las ventajas de una ubicación geográfica privilegiada.

de las principales ventajas de pasar por puertos pivotes es que ellos concentran carga y permiten una mayor frecuencia de salida hacia diferentes destinos.

c) *Costo*

El costo adicional de un transbordo puede ser en parte compensado por la ventaja de poder usar barcos más grandes con menores costos operativos. Por ejemplo, en la ruta entre Estados Unidos y Asia se estima que el uso de los barcos más grandes (llamados "post-panamax" porque no caben por el Canal de Panamá), genera una ventaja de costos de 27 dólares por contenedor para el armador, comparado con los barcos "panamax", que son los más grandes que pueden cruzar el Canal (Drewry Shipping Consultants, 1996; Hoffmann, 1999). El tamaño de los barcos que en la actualidad sirven a los puertos del Pacífico sudamericano es aproximadamente la mitad de el de los barcos panamax.

Aparte la posibilidad de concentrar carga de diferentes procedencias, el comercio mismo entre puertos de una sola ruta podría justificar el uso de barcos mayores para los tramos en medio de la ruta. Por ejemplo, suponiendo 50 contenedores para cada comercio bilateral en 12 puertos (es decir, 11 tramos), durante el último tramo el barco solamente llevará 550 contenedores (su comercio propio con los restantes 11 puertos), mientras que en el sexto tramo (entre los puertos número seis y siete) estará transportando 1 800. La fórmula general es:

$$\begin{aligned} \text{Contenedores en el barco} &= k(n-k), \text{ siendo} \\ n &= \text{número total de puertos en la ruta, y} \\ k &= \text{número del tramo} \end{aligned}$$

Este ejemplo refleja de manera bastante realista el caso del comercio entre la costa oeste de Sudamé-

rica, por un lado, y Europa o América del Norte, por otro. Hay varios servicios que hacen escala en 10 a 15 puertos por viaje, y los contenedores descargados por puerto rara vez son más de 600.

d) *Riesgo*

Cada transbordo implica un riesgo de daños o pérdidas de la mercancía y de atrasos por equivocaciones o huelgas. Las primas de seguro tienden a ser mayores si se usan servicios de transbordo.

e) *Volumen*

Las frecuencias y el tamaño de los barcos utilizados, como es obvio, están estrechamente vinculados con el volumen de las transacciones que hay que cubrir. Si éste no basta ni siquiera para llenar barcos de menor tamaño con frecuencias de por lo menos un servicio mensual, simplemente no habrá servicio directo. Se tendrá que usar servicios alimentadores (*feeder*) que conecten el puerto con un puerto pivote.

Relacionados con el volumen están también los balances de transporte. Si solamente hay carga en una dirección, es menos rentable establecer un servicio directo y conviene tratar de concentrar la carga en lugares donde se puedan equilibrar los flujos de comercio por vía marítima en ambas direcciones.

f) *El caso de Sudamérica*

Como ejemplo real que ilustra la relación entre duración de viaje y frecuencia cabe mencionar que desde el puerto de MIT, en la costa caribeña de Panamá, salen cinco diferentes servicios semanales hacia el norte de Europa, mientras que de la costa oeste de Sudamérica parten solamente tres servicios directos entre una y tres veces por mes. Estos pasan por el Canal de Panamá y uno hace una parada en MIT. En promedio, el viaje entre MIT y los puertos del norte de Europa en los cinco servicios semanales dura un día menos que el tramo Panamá-Europa de los servicios que provienen de San Antonio y Callao. En conjunto, los cinco servicios semanales que salen desde MIT conectan con más puertos diferentes en Europa.

En consecuencia sí, por ejemplo, un exportador peruano no quiere esperar la salida de uno de los tres servicios directos, tal vez pueda encontrar otro servicio que lleve su carga a Panamá, y de allí aprovechar la próxima salida de uno de los cinco servicios semanales a Europa.

Dado el aumento de fusiones y alianzas entre líneas navieras, tales combinaciones de servicios son cada vez más frecuentes. En el comercio con Asia ya

son varios los servicios establecidos que conectan servicios norte-sur provenientes de Sudamérica con servicios este-oeste, en Panamá o Los Angeles. Incluso, hay servicios que hacen su transbordo en el puerto panameño de MIT, que está ubicado en la costa del Caribe. De tal modo, el contenedor pasa dos veces por el canal.

En general, las conexiones entre la costa oeste sudamericana y Asia son más aptas para el uso de servicios de transbordo porque el tramo en el cual se pueden usar los barcos de mayor tamaño es mucho más largo que en los servicios hacia Europa o América del Norte.

En resumen, los puertos concentran carga para que ésta llegue a su destino al menor costo y en el menor tiempo posibles. La decisión al respecto es netamente comercial y difícilmente intervienen en ella consideraciones políticas.

2. Centros de transbordo en la actualidad

En la actualidad, los mayores puertos de contenedores se encuentran en Asia, Estados Unidos y Europa. Allí, los puertos de transbordo se ubican sobre todo en lugares donde se cruzan las principales rutas marítimas. Los cuadros 1 a 4 muestran el volumen del tráfico portuario en contenedores en diferentes regiones del mundo y el volumen del movimiento portuario de transbordo por regiones, ambos medidos en TEU.⁴

A nivel mundial, incluyendo contenedores vacíos y de transbordo, se registraron 185 millones de movimientos portuarios durante 1998. De este total, el 23% eran movimientos de transbordo (Drewry Shipping Consultants, 1999); los porcentajes por principales

CUADRO 1

Cinco principales puertos de contenedores del mundo: tráfico portuario en contenedores, 1998
(En TEU)

Puerto	Tráfico portuario
Singapur	15 000 000
Hong Kong	14 582 000
Long Beach/ Los Angeles (Estados Unidos)	7 478 218
Kaohsiung (Taiwan, provincia de China)	6 271 053
Rotterdam (Países Bajos)	6 010 000

Fuente: Cargo Systems, 1999.

⁴ *Twenty foot equivalent unit*, una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

CUADRO 2

Cinco principales puertos de contenedores de América Latina y el Caribe: Tráfico portuario en contenedores, 1998
(En TEU)

Puerto	Tráfico portuario
Buenos Aires (Argentina)	1 138 000
Cristóbal (Panamá)	1 117 035
Santos (Brasil)	859 500
Kingston (Jamaica)	670 858
Cabello (Venezuela)	486 774

Fuente: CEPAL, 1999.

CUADRO 3

Cinco principales puertos de contenedores de la costa oeste de Sudamérica: Tráfico portuario en contenedores, 1998
(En TEU)

Puerto	Tráfico portuario
San Antonio (Chile)	415 001
Guayaquil (Ecuador)	407 434
Callao (Perú)	378 013
Valparaíso (Chile)	255 687
Buenaventura (Colombia)	143 420

Fuente: CEPAL, 1999.

CUADRO 4

Principales regiones de transbordo del mundo: Movimiento portuario de transbordo, 1998
(En TEU)

Región	Movimiento portuario
Sudeste de Asia	13 356 000
Lejano Oriente	8 374 000
Europa del Norte	6 312 000
Europa del Sur	5 940 000
Mediano Oriente	3 077 000
Centroamérica y el Caribe	1 994 000
América del Norte	1 623 000

CUADRO 5

Principales puertos de transbordo: Transbordo como porcentaje del tráfico portuario en contenedores, 1998^a

Puerto	Transbordo (%)
Malta	93
Damietta (Egipto)	90
Algeciras (España)	84
Singapur	82
Gioia Tauro (Italia)	80
Kingston (Jamaica)	75
Colombo (Sri Lanka)	70
MIT (Panamá)	70
Dubai	50
Kaohsiung (Taiwán)	43
Rotterdam (Países Bajos)	40
Bremerhaven (Alemania)	30
Hamburgo (Alemania)	30
Felixstowe (Reino Unido)	28
Amberes (Bélgica)	25
Pusan (Corea)	21
Hong Kong	18
Kobe (Japón)	15

Fuente: Datos de Drewry Shipping Consultants e información directa de puertos.

^a Los datos son de 1998 o del último año disponible.

CUADRO 6

Puertos sudamericanos: Transbordo como porcentaje del tráfico portuario en contenedores, 1999

Puerto	Transbordo (%)
Cartagena (Colombia)	50
Puerto Cabello (Venezuela)	38
Callao (Perú)	6
Buenos Aires, Pto. Nuevo (Argentina)	3
San Antonio (Chile)	3
Guayaquil (Ecuador)	2
Santos (Brasil)	2
Río de Janeiro (Brasil)	2

Fuente: Elaboración propia sobre la base de diversas fuentes.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_3232

