

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU INCIDENCIA EN EL
COMERCIO MARÍTIMO DE CENTROAMÉRICA,
ANTES Y DURANTE LA CRISIS ECONÓMICA
COMPARACIÓN PERÍODO 2007-2009**

TESIS

**Presentada al Honorable Consejo Directivo
de la Escuela de Ciencia Política de la
Universidad de San Carlos de Guatemala**

**Por
YURY JUDITH SICAL DIAZ**

Previo a conferírsele el Título de:

INTERNACIONALISTA

En el Grado Académico de

LICENCIADA

Guatemala, Febrero de 2011

**Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

**RECTOR MAGNÍFICO
Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios**

**SECRETARIO GENERAL
Dr. Carlos Estuardo Gálvez Barrios**

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

DIRECTORA	Licda. Geidy Magalí De Mata Medrano
VOCAL I	Licda. Claudia Verónica Ágreda Ajquí
VOCAL II	Lic. Pablo Daniel Rangel Romero
VOCAL III	Licda. Ana Margarita Castillo Chacón
VOCAL IV	Br. María Amalia Mandujano Izaguirre
VOCAL V	Br. René Adrián Ponce Canales
SECRETARIO	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE GRADO

COORDINADOR:	Lic. Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADORA:	Licda. Claudinne Ogaldes Cruz
EXAMINADOR:	Lic. Luis David Winter Luther

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN DEL PÚBLICO DE TESIS

DIRECTORA:	Licda. Geidy Magalí De Mata Medrano
SECRETARIO:	Lic. Marvin Norberto Morán Corzo
COORDINADOR:	Lic. Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR:	Lic. Juan Carlos Guzmán Morán
EXAMINADOR:	Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, uno de junio del dos mil diez-----

ASUNTO: La estudiante: **YURY JUDITH SICAL DIAZ,**
Carnet No. 200512443, inicia trámite para la realización
DE SU EXAMEN DE TESIS

1. Se admite para su trámite el memorial correspondiente y se dan por acompañados los documentos mencionados. 2. Se traslada al (a) Coordinador (a) de la Carrera correspondiente Lic. Francisco Lemus Miranda, para que acepte el tema de Tesis planteado. 3. El resto de lo solicitado téngase presente para su oportunidad.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se envía el expediente completo.
myda
1/



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 12 de junio del 2010

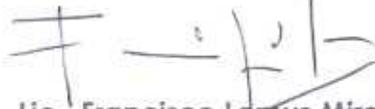
Licenciada
Geidy Magali De Mata, **Directora**
Escuela de Ciencia Política

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me permito informarle que, verificados los registros de Tesis de la Escuela, el tema: **"EL TRANSPORTE MARITIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO DE CENTROAMERICA ANTES Y DURANTE LA CRISIS ECONOMICA COMPARACION PERIODO 2007-2009"**. Presentado por el (la) estudiante **YURI JUDITH SICAL DIAZ, Carné No. 200512443** puede autorizarse dado que el mismo no tiene antecedentes previos en nuestra Unidad Académica.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Lic. Francisco Lemus Miranda
Coordinador Area Relaciones Internacionales

Se regresa expediente completo,
c.c.: Archivo
myda,
2



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, diecinueve de julio del dos mil diez-----

ASUNTO: El (a) estudiante: **YURI JUDITH SICAL DIAZ,**
Carnet. 200512443, continúa trámite para la realización
del examen de Tesis.

1. Habiéndose aceptado el Tema de Tesis propuesto, por parte de la Coordinador (a) de la Carrera, Lic. Francisco Lemus Miranda, pase al Coordinador de Metodología, Lic. Jorge Arriaga Rodríguez para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el Diseño de Tesis.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se envía el expediente
c.c. Archivos
myda.
3/



Guatemala, 13 de julio del 2010

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora, Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimada Licenciada De Mata:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle que, tuve a la vista el trabajo de Tesis del o (la) estudiante **YURI JUDIT SICAL DIAZ, carné No. 200512443** Titulado **"EL TRANSPORTE MARITIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO DE CENTROAMERICA ANTES Y DURANTE LA CRISIS ECONOMICA COMPARACION PERIODO 2007-2009"**. El (la) estudiante en referencia hizo las modificaciones y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Jorge Arriaga

Coordinador Area de Metodología



ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Guatemala a los veintiocho días mes de julio del año dos mil diez-----

ASUNTO: el (la) estudiante **YURI JUDITH SICAL DIAZ,**
Carnet No. 200512443, Continúa Trámite para la realización
de su Examen de tesis.

1. Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del Coordinador de Metodología, pase al (la) Asesor (a) de Tesis, Lic. Luis Fernando Mack, para que brinde la asesoría correspondiente y emita su informe.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora

Se regresa expediente completo
c.c. archivos
myda/
5.



Guatemala, 7 de febrero de 2011

Licenciada
Geidy de Mata Medrano
Directora
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria

Estimada Licenciada de Mata:

De acuerdo a la resolución emitida por esa Escuela, he procedido a realizar el asesoramiento del trabajo de tesis titulada "El transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo de Centroamérica, antes y durante la crisis económica, comparación período 2007-2009", realizada por la estudiante Yury Judith Sical Díaz, carné 200512443 de la Licenciatura en Relaciones Internacionales.

El trabajo realiza un serio y profundo esfuerzo de investigación en la temática del transporte marítimo; así mismo, presenta una breve descripción de la crisis económica que permite comprender la magnitud de la misma y el papel fundamental del transporte en el comercio marítimo en la región centroamericana.

Por lo anterior, me permito manifestarle que los planteamientos desarrollados son un aporte importante al estudio del transporte marítimo, desde la perspectiva del comercio internacional. Por tal virtud, me es grato comunicarle que dicha investigación presentada por la estudiante Yury Sical Diaz, tiene las cualidades y calidades necesarias de un trabajo de tesis, por lo tanto, lo considero apto para ser presentado para su lectura y defensa de tesis ante el Tribunal respectivo.

Sin otro particular, me suscribo de Usted.

Atentamente



Lic. Luis Mack
Asesor de tesis

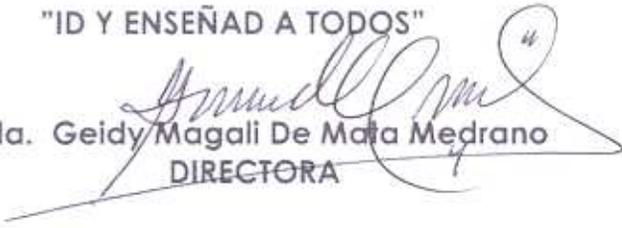
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, ocho de febrero del dos mil once-----

ASUNTO: el (la) estudiante: YURY JUDITH SICAL DIAZ, carnet
No. 200512443, continúa trámite para la realización de su
Examen de Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la)
Lic. Luis Fernando Mack, en su calidad de Asesor de Tesis, pase al
(a) Lic. Francisco Lemus Miranda, para que proceda en su
calidad de Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones
Internacionales a conformar el Tribunal que escuchará y evaluará
la defensa de tesis, según el artículo 70 del Normativo de
Evaluación y Promoción de estudiantes de la Escuela de Ciencia
Política.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA

Se en expediente
c.c. Archivos
myda
61

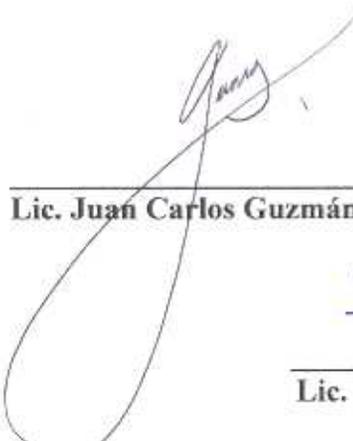


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA
COORDINACION AREA RELACIONES INTERNACIONALES.

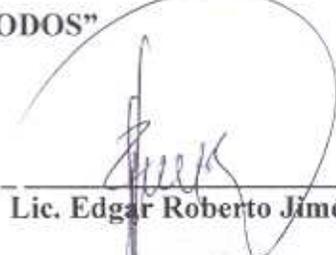
ACTA DE EVALUACION DE TESIS
(Licenciatura en Relaciones Internacionales)

En la ciudad de Guatemala, el día siete de febrero del dos mil once, se realizó la Lectura y Defensa de tesis de *YURY JUDITH SICAL DIAZ*, Carné No. 200512443, titulada: "EL TRANSPORTE MARITIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO DE CENTROAMERICA ANTES Y DURANTE LA CRISIS ECONOMICA COMPARACION PERIODO 2007-2009" Para la Licenciatura en Relaciones Internacionales ante el Tribunal conformado por: Lic. Juan Carlos Guzmán Morán, Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala y Lic. Francisco José Lemus Miranda como Coordinador del Area de Relaciones Internacionales, habiendo evaluado y escuchado el informe de investigación del (la) sustentante, consideran que el mismo contiene las cualidades necesarias para un trabajo de tesis, por lo tanto, el dictamen es de **APROBADO (A)**.

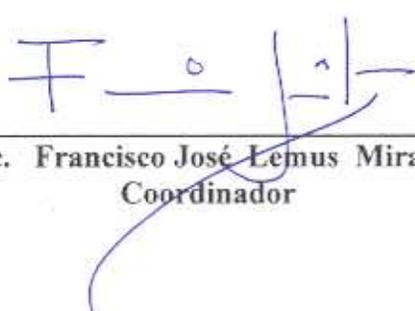
"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Lic. Juan Carlos Guzmán Morán



Lic. Edgar Roberto Jiménez Ayala



Lic. Francisco José Lemus Miranda
Coordinador



ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:
Guatemala, once de febrero mil once-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, autorizo la impresión del trabajo de Tesis del (la) estudiante: **YURY JUDITH SICAL DIAZ, Carné No. 200512443** titulado: **"EL TRANSPORTE MARITIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARITIMO DE CENTROAMERICA ANTES Y DURANTE LA CRISIS ECONOMICA COMPARACION PERIODO 2007-2009"**.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
DIRECTORA.



Para Romina

ÍNDICE GENERAL

	Págs.
INTRODUCCIÓN.....	i
CAPÍTULO I	
1. ASPECTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS.....	1
CAPÍTULO II	
2. TRANSPORTE MARÍTIMO.....	4
2.1 Origen del Transporte Marítimo.....	4
2.2 Conceptualización del Transporte Marítimo	5
2.3 Marco Regulatorio Internacional del Transporte Marítimo.....	6
2.4 Ventajas del Transporte Marítimo.....	6
2.5 Modalidad de embarques de contenedores.....	7
2.5.1 Embarques FCL – <i>Full Container Load</i>	7
2.5.2 Embarques LCL – <i>Less than Container Load</i>	7
2.6 Antecedentes históricos del transporte marítimo en Centroamérica.....	8
2.7 Importancia del transporte marítimo para las economías de los países Centroamericanos.....	8
CAPITULO III	
3. COMERCIO MARÍTIMO.....	10
3.1 Inicios del Comercio Marítimo.....	10
3.2 Conceptualización del Comercio Marítimo.....	11
CAPÍTULO IV	
4. RUTAS MARÍTIMAS.....	13
4.1 Descripción de las rutas marítimas.....	13
4.2 Puertos marítimos en Centroamérica.....	14

4.2.1 Puertos Marítimos de Guatemala.....	14
4.2.2 Puertos Marítimos de El Salvador.....	14
4.2.3 Puertos Marítimos de Honduras.....	15
4.2.4 Puertos Marítimos de Nicaragua.....	15
4.2.5 Puertos Marítimos de Costa Rica.....	15
4.2.6 Puertos Marítimos de Panamá.....	15

CAPÍTULO V

5. CRISIS ECONÓMICA.....	17
5.1 Definición.....	17
5.1.1 Características de una crisis.....	17
5.1.2 Causas de una crisis.....	18
5.1.3 Teorías.....	19
5.2 Origen de la crisis económica mundial.....	19
5.3 Crisis y comercio marítimo mundial.....	21
5.4 El ciclo marítimo.....	22
5.5 Situación del transporte marítimo durante la crisis.....	24

CAPÍTULO VI

6. EL DESEMPEÑO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO CENTROAMERICANO DURANTE LA CRISIS ECONÓMICA.....	26
6.1 Los principales aspectos del desempeño portuario de la región.....	27
6.2 Carga manejada por país, por puerto y por año de la región.....	28
6.2.1 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2007.....	28
6.2.2 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2008.....	32
6.2.3 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2009.....	37
6.3 Relación del comercio exterior y el tráfico portuario.....	42
6.3.1 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario durante el año 2007.....	42
6.3.2 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario	

durante el año 2008.....	45
6.3.3 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario	
durante el año 2009.....	46
6.4 Carga manejada en los puertos del MCCA.....	48
6.4.1 Carga manejada en los Puertos del MCCA	
durante el año 2007.....	48
6.4.2 Carga manejada en los Puertos del MCCA	
durante el año 2008.....	51
6.4.3 Carga manejada en los Puertos del MCCA	
durante el año 2009.....	54
6.5 Buques atendidos.....	56
6.5.1 Buques Atendidos durante el año 2007.....	56
6.5.2 Buques Atendidos durante el año 2008.....	59
6.5.3 Buques Atendidos durante el año 2009.....	61
6.6 Manipulación de contenedores y furgones	63
6.6.1 Contenedores y Furgones durante el año 2007.....	63
6.6.2 Contenedores y Furgones durante el año 2008.....	65
6.6.3 Contenedores y Furgones durante el año 2009.....	67
CONCLUSIONES.....	72
RECOMENDACIONES.....	75
BIBLIOGRAFÍA.....	76
ANEXOS.....	79

INTRODUCCIÓN

Este estudio surge establecido en la importancia de construir un análisis sobre la actuación del transporte y el comercio marítimo en Centroamérica, relativo a las repercusiones económicas mundiales durante los inicios de la crisis económica vigente.

Actualmente, el transporte marítimo es el principal medio utilizado en el comercio internacional en todos los rubros de producción; es considerado el medio más económico y especializado para la exportación de grandes cantidades de productos de toda clasificación. Además, permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte y es calificado como el principal medio de intercambio comercial.

Definitivamente el proceso mundial de contenedorización de la carga ha generando a lo largo de la historia grandes expectativas que impulsan el desarrollo de proyectos con elevados estándares de calidad y eficiencia que han contribuido fuertemente al progreso e innovación de este medio de intercambio comercial. La mayor parte del comercio mundial de mercancías se transporta por la vía marítima, distribución que es similar para los países centroamericanos que son altamente dependientes del comercio exterior.

De esta manera, el sector marítimo, llevando a cabo el mayor porcentaje de transporte del comercio mundial, se convierte en factor vital para el funcionamiento de la economía globalizada. Por lo tanto, se presenta este estudio, donde se ha realizado un análisis sobre la actuación del transporte marítimo, a raíz de la crisis económica actual, así como la exploración de datos y estadísticas específicas que demuestran la transición del comercio marítimo centroamericano.

En su división capitular, la investigación consta de seis capítulos; de los cuales el primer capítulo contiene los aspectos teóricos y metodológicos de la investigación,

el segundo capítulo describe el transporte marítimo, abarcando la descripción de su origen, su definición y regulación, el tercer capítulo presenta los inicios del comercio marítimo y su conceptualización, el cuarto capítulo define lo que son las rutas marítimas, y presenta los puertos marítimos de Centroamérica, el quinto capítulo expone la crisis económica mundial en dos partes, la primera de carácter teórico descriptiva y la segunda narra el origen y alcance de la actual crisis económica, así como la crisis relativa al comercio marítimo mundial y la situación del transporte marítimo durante la crisis. Y por último, el sexto capítulo presenta el análisis del desempeño del transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo centroamericano durante la crisis económica, utilizando para ello la observación de estadísticas y datos específicos. Finalmente se plantean las conclusiones y recomendaciones derivadas de este estudio.

CAPÍTULO I

1. ASPECTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS

La crisis económica, iniciada seriamente en el año dos mil ocho, tuvo fuertes repercusiones en diversas actividades de todo tipo y especie. En esta investigación se realiza un análisis acerca de uno de esos numerosos rubros que se encuentran ligados y condicionados por la economía mundial, siendo este, el del transporte marítimo. Se ha previsto entonces, realizar un análisis descriptivo de la incidencia del transporte marítimo sobre el comercio marítimo centroamericano durante la etapa del año 2007 al año 2009.

Considerando que el transporte marítimo se ha mantenido como el principal eslabón de la cadena comercial a lo largo de la historia, trasladando el mayor porcentaje del comercio mundial por volumen y obteniendo una fuerte demanda de servicios de transporte, acorde al crecimiento de la economía y el comercio global, el valor de esta investigación radica en las magnas repercusiones que la crisis tuvo sobre la economía mundial, y por ende sobre el transporte marítimo y sus derivados.

El crecimiento del comercio tiene impacto sobre todos los modos de transporte, al igual que sucede cuando se enfrenta una crisis comercial o una depreciación en la economía mundial, entonces, siendo de esta manera, ¿cómo incidió la crisis económica mundial en el transporte marítimo y el comercio centroamericano?

La manera como se han contraído los servicios de transporte marítimo ha recaído en la reducción del flujo de comercio internacional en varias partes del mundo, causando a la vez un impacto que ha ido relativo al desarrollo de la crisis en diversos sectores.

Por ende, el objetivo principal en este estudio es: Analizar de que manera la crisis económica mundial ha repercutido en el desarrollo del sector marítimo de la región

centroamericana, durante la época del año 2007 al 2009. De igual manera se definieron como objetivos específicos:

- Analizar el desarrollo del transporte marítimo durante los años 2007, 2008 y 2009.
- Conocer los principales puertos de la región centroamericana, su desarrollo y desenvolvimiento durante el período estipulado anteriormente.
- Conocer qué implica para el sector del transporte marítimo una contracción del comercio internacional.
- Describir los cambios estadísticos en el comercio y transporte marítimo centroamericano durante el período 2007-2009.
- Describir la importancia del transporte marítimo para las economías de los países centroamericanos

En primer término, se utiliza como método el analítico, ya que se parte del planteamiento de la crisis económica y los efectos desprendidos de ésta a terceros sectores, siendo en este caso el del transporte marítimo y sus derivados, procediendo a analizar cada uno por separado en cada una de sus partes, para poder así observar sus causas, su naturaleza y efectos. Y de esta manera lograr explicar y comprender mejor su comportamiento.

Se utiliza como técnica el análisis documental, por medio del estudio bibliográfico y hemerográfico, tanto en libros, revistas especializadas y periódicos, como datos estadísticos de diferentes instituciones marítimas, así como la consulta electrónica de documentos y publicaciones en portales referentes a la materia y la realización de entrevistas a personas especializadas en la materia.

Se toman en cuenta como unidades de análisis el funcionamiento del transporte marítimo, la fluctuación del comercio marítimo en la región centroamericana y la crisis económica mundial. La investigación comprende el período enmarcado del año 2007 al año 2009.

Espacialmente el estudio se realiza en la ciudad de Guatemala, a través de visitas periódicas a entes vinculados al sector marítimo, a nivel institucional: la Comisión Portuaria Nacional (CPN) y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. (COCATRAM).

En base al marco teórico, la investigación toma en cuenta que el transporte marítimo y comercio centroamericano se encuentran condicionados a la economía mundial y que por consiguiente su comportamiento emana de esta variable. Es por ello que se realiza un análisis del sistema del transporte marítimo desde el escenario de la crisis económica actual.

La funcionalidad del sistema de transporte marítimo frente a esta situación, marca una variabilidad para el comercio marítimo de los países de la región, provocando la necesidad de una re acomodación estratégica para la competitividad regional y nacional en todos los sectores económicos de Centroamérica.

CAPÍTULO II

2. TRANSPORTE MARÍTIMO

2.1 Origen del Transporte Marítimo

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte más antiguos y utilizados de la historia. Las primeras civilizaciones hicieron uso de la navegación para transporte de manera rudimentaria y costera, apoyada por remos; de ésta manera se dio el inicio del transporte de personas y mercancías entre poblaciones por medio del mar.

Las culturas mediterráneas utilizaron este medio de transporte para ampliar sus conocimientos geográficos, para la guerra y el traslado de mercancías y personas entre distintas culturas. Descubrimientos realizados a lo largo de los 2 últimos siglos muestran rastros de embarcaciones rudimentarias, de los cuales se han podido recuperar garrafones y toneles que demuestran el comercio de diversos productos como el vino, la miel de abeja y los cereales, entre otros¹.

Este medio fue el gran impulsor de los descubrimientos geográficos como el del continente americano, que en plena edad media apoyó la hipótesis de redondez de la tierra. La navegación transoceánica fue posible gracias a los avances tecnológicos que se dieron en el ámbito de la navegación, que permitió utilizar el viento de manera más eficiente y de diversos artefactos que apoyaron estos avances como fueron la brújula y la utilización de cartas marinas.

Y es hasta la actualidad, que a pesar de que otros medios de transporte en el comercio mundial han llevado a cargo grandes adelantos, el transporte marítimo continúa siendo el principal sistema de movilización de productos a nivel global, tanto si se considera desde el punto de vista del volumen como del valor.

¹ Tomado de: <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerotres/maritima.pdf> "Breve historia de la marina mercante", Ma. Francisco David Payno. Revista Marina No. 03, año 2007 (consultado el, lunes 27 de septiembre de 2010 a las 20:40 hrs.)

2.2 Conceptualización del Transporte Marítimo

Éste es el medio más utilizado en el comercio internacional. Su utilización es múltiple y variada, por este medio se transportan principalmente productos a granel² en grandes volúmenes, así como contenedores estandarizados, que debido a los grandes adelantos tecnológicos ocurridos, han permitido que se fabriquen tipos de buques que se adapten mejor a la naturaleza de la carga.

El transporte marítimo representa un medio para unir a los diferentes países del mundo, es decir, que además de las cargas comerciales que se intercambian a través de este tipo de transporte, ha sido posible consolidar las relaciones entre las naciones, por lo que más allá de lo comercial, este medio de transporte ha realizado un gran aporte en la consolidación de relaciones culturales, tecnológicas, políticas y sociales.

El transporte marítimo se considera tradicionalmente como una empresa de mucho riesgo en el mercado libre. Cuando la demanda de bodegas³ es superior a la oferta se obtienen grandes utilidades y cuando ocurre lo contrario, se sufren grandes pérdidas. Los navieros han afirmado que prestan un servicio a precio estable; sin embargo, en la práctica se ha demostrado lo contrario ya que cuando hay mucha demanda de flete, elevan los precios de los cargamentos aprovechando la necesidad que se tiene del mismo y cuando es poca la demanda, se ven obligados a bajar los precios.

En el período de la postguerra y particularmente en los últimos años, se han observado tendencias en la expansión del comercio internacional y en la evolución del transporte marítimo. La globalización y por ende el rápido crecimiento del comercio entre los continentes, ha intensificado la demanda de servicios de transporte marítimo, que se ha traducido en una expansión de la flota mercante mundial.

² Producto que ha cubierto todas las etapas del proceso de producción y que será sometido a etapas posteriores de acondicionamiento antes de convertirse en producto terminado.

³ Se entiende por bodega el servicio que presta el transporte en sí.

La diversidad cada vez mayor de los productos que han de transportarse y las nuevas exigencias que se han hecho a los navieros, han dado como resultado la construcción de buques de mayor tamaño, más rápidos y especializados, así como el perfeccionamiento de las técnicas de manipulación de la carga.

2.3 Marco regulatorio internacional del transporte marítimo

El transporte marítimo es una actividad internacional, que por su propia naturaleza requiere un marco regulatorio global para poder operar eficientemente. Cuando un buque navega, por ejemplo, de Brisbane a Costa Rica, es necesario que se apliquen las mismas normas (sobre construcción, navegación ó emisiones a la atmósfera) en ambos extremos y a lo largo del viaje. Lo contrario sería un caos y generaría graves ineficiencias.

Durante más de cincuenta años, este marco regulatorio global ha sido proporcionado satisfactoriamente por la Organización Marítima Internacional (OMI) de las Naciones Unidas.

2.4 Ventajas del transporte marítimo

- El transporte marítimo, es hoy por hoy el canal más importante de logística del comercio internacional a menores costos, con más capacidad y con menores índices de contaminación comparado con el transporte aéreo y terrestre.
- No requiere inversión en la creación y mantenimiento de las vías de transportación, solo requiere inversión en lo que es puertos, en las vías de acceso ó en situaciones necesarias de dragado.
- El tamaño del medio de transporte puede ser diez mil veces superior al de otros medios de transporte (economía de escala).
- Los fletes son mucho más bajos.
- Existe una mayor eficiencia energética.
- Es seguro y cómodo.

2.5 Modalidad de embarques de contenedores

Existen dos modalidades:

- Embarques FCL (Full Container Load)
- Embarques LCL (Less than Container Load)

2.5.1 Embarques FCL – Full Container Load

FCL, significa que la carga llega al máximo peso y medida permitida (o sea está completa). En la práctica, sin embargo, no siempre significa que el contenedor va a su máxima capacidad.

2.5.2 Embarques LCL – Less than Container Load

LCL, significa que la carga del contenedor está compuesta de partidas de mercancía que pueden tener varios exportadores y/o varios receptores (llamados grupajes). Si el exportador tiene intención de llenar un contenedor a su máxima capacidad con la mercancía de dos o más compradores para el mismo destino, se considera un LCL y la naviera aplicará precios de flete LCL por cada partida de mercancía.

En el caso de LCL, el exportador tiene que entregar la mercancía en la estación de carga de contenedores de la naviera para que sea introducida en un contenedor, así que no hay ninguna garantía de que las dos o más partidas de mercancía del mismo exportador compartirán el mismo contenedor. En algunos casos se le permite al exportador introducir la mercancía en los contenedores en su misma fábrica y luego la naviera utiliza el mismo contenedor para meter la carga de otros exportadores y completar el contenedor en su propia estación de carga de contenedores⁴.

⁴ Tomado de: "Terminología de Contenedores" Fuente: http://www.emirapackaging.com/documentos/Emira_Packaging_Terminologia_de_Contenedores.pdf, (Consultado el martes 11 de enero de 2011 a las 14:20 hrs.)

2.6 Antecedentes históricos del transporte marítimo en Centroamérica

Como consecuencia de los descubrimientos de América Central por los españoles, se conocieron los barcos de vela que utilizaron éstos para llegar a las costas americanas.

Posteriormente, Guatemala se estableció como la capitanía General de Centroamérica, y era a la vez, el centro del movimiento comercial marítimo en la región. Los criollos obtuvieron en propiedad unidades navales para transportar los productos a otras zonas (cochinilla, café, etc.) y reexportar mercaderías procedentes de Europa. Estos comerciantes movilizaron sus unidades marítimas para comerciar hacia Perú, Panamá, El Callao y el Caribe (Cuba y Aruba). Iniciando de esta manera, el comercio marítimo en Centroamérica.

2.7 Importancia del transporte marítimo para las economías de los países centroamericanos

Para las economías de los países centroamericanos, el transporte marítimo tiene una importancia vital en su actividad económica. La región en su conjunto mantiene un movimiento relativamente intenso de bienes por la vía marítima. Pues el comercio extrarregional como se ha mencionado ya con anterioridad, en su mayoría, corresponde al transporte marítimo.

Una de las ventajas con que cuenta Centroamérica es su localización geográfica, ya que se encuentra próxima a los Estados Unidos y Europa Occidental, países con los cuales realiza hasta ahora, la parte principal del comercio exterior. Si bien su situación geográfica en algunos aspectos es ventajosa, ésta disminuye en importancia al considerar que los grandes polos de desarrollo mundial; Europa, Norteamérica y Japón; se encuentran entre sí geopolíticamente bien situados y unidos por corrientes bien establecidas de tráfico y hacia donde polarizan todas las líneas de comunicación y transporte de las otras regiones del mundo.

Debe resaltarse que el comercio extrarregional de Centroamérica está obligado a movilizarse por vía marítima. Puede decirse entonces, que los países centroamericanos, en asuntos de comercio exterior dependen casi totalmente del comercio marítimo.

CAPITULO III

3. COMERCIO MARÍTIMO

3.1 Inicios del comercio marítimo

El desarrollo de los orígenes del comercio internacional se encuentra en el comercio marítimo. En la edad antigua, la colonización de nuevos territorios y el poderío comercial se dio a través de las vías marítimas.

A raíz de la aparición de las primeras organizaciones sociales, surge el trueque, precedido por el intercambio comercial y la especialización de producciones.

Las civilizaciones antiguas, en la búsqueda de poder, expansión y autoabastecimiento de sus regiones, empiezan a hacer uso del mar como medio de transporte, utilizando barcos que poco a poco fueron rediseñando. Convirtiéndolo en el inicio de la historia del comercio marítimo.

En los inicios del comercio marítimo, la carga y descarga de embarcaciones básicamente consistía en el levantamiento y transporte de una gran variedad de mercancías, que se transportaban de un lugar a otro y se almacenaban cuidadosamente. Era necesario algo de conocimiento para ello, pero ante todo una actividad de fuerza y organización humana, comparada con otras actividades menos pesadas.

Si bien la carga y descarga de las embarcaciones primitivas no es algo resaltante, no puede decirse lo mismo de sus instalaciones, los puertos romanos eran considerados las puertas del imperio y los idalios⁵ se tomaron muy en serio su construcción. La aparición de lo que consideramos puertos modernos; con muelles, embarcaderos y rompeolas especiales, se remota al imperio romano, en el que existían ingenieros de alto nivel.

Ciertamente los romanos fueron los mejores ingenieros de la época. Utilizaban elementos como enormes bloques de mampostería y cemento, los romanos elaboraban cajones y construían buques alrededor de estos enormes bloques, que

⁵ Pertenece a la ciudad de Idalio, hoy Dalí (antigua ciudad de Chipre). Chipriota consagrado a Afrodita.

eran llevados hasta un lugar determinado y eran liberados para hundirse en el fondo marino. De esta manera los romanos lograron modificar la topografía submarina y edificar puertos en áreas donde antes solo había agua.

Las tareas de carga y descarga se llevaban a cabo por medio de la fuerza humana. En la época de los buques de vela esa fuerza humana provenía de obreros locales denominados estibadores, quienes cargaban y descargaban mercancías en los muelles.

La carga y descarga de los barcos se encontraban a cargo de la fuerza humana, los barriles eran los principales contenedores para transportar ciertas mercancías antes de aparecer los montacargas, ya que podía rodarse y manipularse fácilmente, éste se utilizó en el SXIX, gracias a su forma el barril era una herramienta en sí mismo, mitad rueda, mitad palanca; pero aún con su facilidad de manipulación necesitaba de la fuerza humana.

Pero, a comienzos del SXIX la potencia del vapor comenzaba a cambiar todo, la utilización del vapor en los mecanismos de carga cambió las cosas en gran medida, de un momento a otro ya no se necesitaba de fuerza humana en magnitud para mover una carga, ya que una caldera y un motor a vapor podían hacerlo más rápido y a un costo menor.

3.2 Conceptualización del comercio marítimo

El comercio marítimo es un área de especialidad regulada por normas del Código de Comercio, del Derecho Marítimo y regido por la Ley del Comercio Marítimo⁶. El comercio marítimo se encuentra también sometido a diversos marcos y tratados internacionales comerciales, marítimos, de transporte y navegación que buscan el mantenimiento de una organización y ordenamiento marítimo mundial, a fin de otorgarle seguridad y eficacia a la navegación.

Dentro del comercio marítimo se pueden comprender diversas actividades y servicios como: Compra y venta de naves, transporte de mercancías, contrato de

⁶ Esta será aplicada y regulada por cada país o región.

fletamento, transporte de pasajeros, transporte multimodal y seguro marítimo, entre otros.

Uno de los fines del comercio es lograr la distribución física de las mercancías⁷.

El comercio entre países se da por:

- La desigual distribución geográfica de las materias primas y riquezas naturales de un país con otro.
- La especialización de la producción por regiones geográficas.
- Políticas de relaciones internacionales o bien,
- diferencias geográficas en los costos de producción (mano de obra).

El transporte de cargas líquidas como petróleo y sus derivados, alcohol, aceite, agua dulce y vinos, que se lleva a cabo en buques cisternas, cada vez se incrementa más, siendo más intenso que el de las cargas a granel; esto se debe al aumento de explotación del petróleo, ya que se entrega por vía marítima más del 60% del crudo que se consume. Los países que más importan petróleo son los de Europa Occidental, Estados Unidos y Japón.

Las cargas a granel que se transportan por mar son: la mena, el carbón, los granos, y algunas sustancias químicas como los fosfatos. Las cargas generales son aquellas que se transportan empaquetadas, como productos industriales terminados: autos, maquinaria, materias primas, cauchos; algodón, lana y productos agropecuarios como mantequilla, carne, verduras, frutas, etcétera⁸.

⁷ Conociendo distribución física como el movimiento de mercancías de un lugar a otro.

⁸ Tomado de: "Transporte Marítimo Mundial" Fuente:

http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_9.html (consultado el miércoles 12 de enero de 2011 a las 09:00 hrs.)

CAPÍTULO IV

4. RUTAS MARÍTIMAS

4.1 Descripción de las rutas marítimas

El océano mundial, como espacio único y cerrado permite que las embarcaciones circulen libremente desde cualquier parte del mundo siguiendo diferentes direcciones. De esta manera, y con diversas orientaciones, a lo largo del tiempo se ha establecido una gran cantidad de rutas marítimas. Estas rutas marítimas continúan presentando modificaciones de acuerdo con el descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas y el agotamiento de otras; esta situación va acondicionada también, a las diversas necesidades de las regiones.

Se denomina ruta marítima a la empleada por los buques mercantes en su tráfico comercial. Son varios factores los que van a determinar la distribución de estas rutas, su extensión y la intensidad con que son utilizadas, entre estos se encuentran las características de la línea de costa⁹ de los continentes; las condiciones oceanográficas como las corrientes, el oleaje y las mareas; la existencia de pasos naturales o artificiales: estrechos, canales, etcétera; la distancia entre los puertos que envían o que reciben las cargas; las características de los puertos en que operan las embarcaciones y sobre todo, del desarrollo económico de los países¹⁰.

Los países que se encuentran en vías de desarrollo están iniciando el proceso en el avance de la ciencia y la tecnología del transporte marítimo y de la construcción de puertos, con buques de mayores dimensiones y velocidad, con instalaciones portuarias cada vez más complejas y especializadas, las cuales han hecho que se mejore la viabilidad del transporte a través de los océanos.

⁹ Es la línea en la superficie de la Tierra que define el límite entre el mar y la tierra firme.

¹⁰ Autores: Juan Luis Cifuentes Lemus, Pilar Torres-García y Marcela Frías M. El océano y sus recursos XII, el futuro de los océanos. Fondo de cultura económica, USA 2002. Pág. 95

4.2 Puertos marítimos en Centroamérica

Dentro de la cadena del transporte, el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra. Se define el puerto como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros.

El desarrollo de los puertos está directamente relacionado con la importancia del comercio exterior y del turismo. En Centroamérica se encuentra ubicados numerosos puertos; en cada uno de los países en los últimos años, se ha trabajado para la modernización y reestructuración de los mismos en la búsqueda de alcanzar un mejor desarrollo y tecnificación. Una de las grandes ventajas de la región es el Canal de Panamá, el cual contribuye grandemente al desarrollo del transporte y el comercio marítimo.

4.2.1 Puertos marítimos de Guatemala

Guatemala cuenta con los siguientes puertos: Puerto Champerico, Puerto Quetzal, Puerto Barrios, Puerto Santo Tomás de Castilla.

Puertos principales: Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla.

4.2.2 Puertos marítimos de El Salvador

El Salvador cuenta con los siguientes puertos: Puerto de Acajutla, Puerto de la Libertad, Puerto El Triunfo, Puerto de Cutuco y Puerto Corsain.

Puertos principales: Puerto Acajutla, Puerto La Unión, Puerto Corsain.

4.2.3 Puertos marítimos de Honduras

Honduras tiene puertos tanto en el atlántico como en el pacífico, siendo estos: Puerto La Ceiba, Puerto Castilla, Puerto Tela, Puerto Lempira, Puerto San Lorenzo y Puerto Amapala. El puerto más importante es Puerto Cortés, en este puerto se maneja la mitad de las cargas de exportación e importación del país.

Puertos principales: Puerto Cortés, Puerto San Lorenzo, Puerto Castilla.

4.2.4 Puertos marítimos de Nicaragua

Los principales puertos de Nicaragua son Puerto Sandino, Puerto Corinto, El Bluff y Puerto Cabezas, Puerto Arlen Siú.

Puertos principales: Puerto Arlen Siú, Puerto Corinto, Puerto Sandino.

4.2.5 Puertos marítimos de Costa Rica

Costa Rica cuenta con Puerto Limón Moín, Puerto Caldera, Puerto Quepos y Puerto Golfito; así como, con dos terminales portuarias especializadas: Punta Morales y Fertica, en el litoral pacífico.

Puertos principales: Puerto Caldera, Puerto Limón Moín.

4.2.6 Puertos marítimos de Panamá

El Sistema Portuario de Panamá está conformado por 18 puertos de los que 11 son administrados por la Autoridad Marítima de Panamá a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, fundamentalmente puertos pequeños que dan servicio al transporte internacional y de cabotaje. Los restantes siete puertos son administrados y operados por empresas privadas que desarrollan sus actividades bajo la fiscalización de esta Dirección General, a través de las capitanías de puertos ubicadas en el atlántico y en el pacífico.

CAPÍTULO V

5. CRISIS ECONÓMICA

5.1 Definición

Crisis económica, es la fase más depresiva en la evolución de un proceso económico recesivo. Por recesión se entiende el movimiento cíclico descendente de la economía, que comprende, por lo menos, dos trimestres de continua disminución del PNB (Producto Nacional Bruto) real¹¹. Es la interrupción abrupta del proceso continuo de la producción, dentro del sistema económico vigente suelen presentarse contradicciones entre lo que se produce y lo que se consume, haciendo que la producción sufra serios cambios.

Una crisis económica provoca una etapa de intensos trastornos que determinan una situación gravemente depresiva dentro de un ciclo económico. Esto se expresa en la caída de la actividad económica de un país o región, lo cual se refleja en la disminución de la oferta laboral y fuerte caída del consumo que trae consigo la recesión a nivel global.

A nivel mundial, lo anterior implica que la mayoría de las actividades de los países se vean en mayor o menor grado afectadas por la depresión de la economía mundial, generando con ello una caída de efecto domino en los diversos sectores socioeconómicos.

5.1.1 Características de una crisis

- El exceso de producción, y una demanda débil generan lo que se denomina sobreproducción (oferta mayor que la demanda).
- Los precios suelen cambiar bruscamente (generan procesos inflacionarios o deflacionarios).

¹¹ Francisco Mochón Morcillo. "Economía teoría y política". MacGraw Hill, Madrid, 2009. Página 325.

- Quiebre de las principales bolsas de valores (crisis bursátil).
 - Quiebra masiva de empresas que cotizan en bolsa.
 - Descenso de la producción (caída del PIB).
- Marx plantea que las crisis son inminentes en el sistema capitalista (se presentan cada cierto período de tiempo).
- El tema de crisis desde el punto de vista de Keynes es parte de la teoría macroeconómica.

5.1.2 Causas de una crisis

Causas internas o endógenas: Son estrictamente de carácter económico o estructural.

a) Sobreproducción ó superproducción: se presenta cuando la oferta agregada (lo que se produce en un país) es mayor a la demanda agregada (lo que se puede adquirir en el país) Ejemplo: Crisis de 1929 (*Wall Street*).

b) La subproducción: Se presenta cuando hay una escasez generalizada, es decir, cuando la demanda agregada es mayor a la oferta agregada. Ejemplo: Crisis de 1970 (crisis del petróleo).

c) Subconsumo: La ausencia de demanda se debe a la inutilización de la industria disponible (ejército industrial de reserva), lo cual genera un desempleo alto y por ende una disminución en el consumo.

d) Supercapitalización: Se debe a la presencia de un inmenso capital productivo, el cual genera distorsiones bruscas en el nivel de producción, la existencia de nuevos medios de producción genera el desplazamiento de la mano de obra, generando desempleo y eso conlleva a una sobreproducción inminente.

Causas externas o endógenas: No son de carácter económico o estructural, tal como:

- Fenómenos naturales.
- Fenómenos políticos y sociales.
- Aumento o disminución desmesurada de la población.

5.1.3 Teorías:

Teoría Clásica: Según Smith, Ricardo, son desequilibrios transitorios que son superados por las fuerzas de mercado (oferta y demanda).

Teoría Socialista: Marx planteaba que las crisis son inherentes al sistema capitalista, que es inevitable la existencia en este tipo de sistemas económicos. Su postulado se refleja en el fin práctico de la economía política, el cual es lograr la desaparición de este sistema.

5.2 Origen de la crisis económica mundial

El mundo, aún actualmente vive una depresión económica que se originó en los Estados Unidos y se expandió afectando a todos los sectores de la economía mundial. La actual crisis mundial tiene su comienzo en marzo 2007, tras una fase de expansión ininterrumpida desde 1992. El hundimiento de los activos hipotecarios en agosto de aquel año afectó a muchos bancos en Estados Unidos y Europa, produciendo un impacto sobre los mercados financieros, desapareciendo en gran medida la banca de inversión y produciendo una situación de cierto paralelismo con la crisis de 1929.

Su origen yace en el sector bancario y el sector inmobiliario. Debido a que durante varios años, los bancos otorgaron préstamos hipotecarios a personas insolventes y para obtener liquidez, transformaron esos créditos en acciones.

Como se dijo anteriormente, ésta crisis económica se produce en Estados Unidos, en donde para fomentar la economía, la Reserva Federal (FED)¹² en el año 2001, redujo el tipo de interés de 6% a 1.75%¹³ realizando con ello uno de los procesos de reducción de tasas de interés más rápidos de su historia. Esta tasa de interés variable se mantuvo desde junio de 2003, hasta mayo de 2004.

Es aquí donde los bancos empiezan a otorgar créditos hipotecarios a tasas de interés variables, aunque bajos al principio pero pudiendo alcanzar los 18% en 3 años (los créditos subprime¹⁴) de esta manera, las reducciones y aumentos de tasas de interés en el mercado, hacen que los montos de intereses por pagar también se reduzcan o aumenten de manera cíclica y sincronizada con las condiciones económicas que enfrentan los deudores de los créditos.

Semejantes facilidades crearon una burbuja inmobiliaria, con precios que retroalimentaban este frágil sistema de financiación. Con el temor a que esta burbuja explotara inició la variabilidad cíclica descrita anteriormente entre junio de 2004 y junio de 2006, período en el cual las tasas de referencia de la Reserva Federal (FED) subieron de 1.75% a 5.25%, intervalo en el cual el cargo por intereses podría haber subido más de 400%, (dependiendo de la tasa total pactada).

Pero el estallido de la burbuja fue inevitable, y tuvo irrefutables resultados:

- Caídas en la bolsa de las empresas inmobiliarias.
- No pago de las deudas hipotecarias.
- Caída en la venta de bienes raíces (vivienda) y consecuentemente de sus precios.

¹² *Federal Reserve System (FED)* Sistema bancario central de los *Estados Unidos*. www.federalreserve.gov

¹³ Tomado de: http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2002/08/13/uhora/uhora_negocios.shtml La Prensa Web. "FED mantiene tipos de interés en 1.75%", publicado el 13 de agosto de 2002 (consultado el martes 04 de enero de 2011)

¹⁴ Un crédito "*subprime*" es una modalidad crediticia del mercado financiero de Estados Unidos que se caracteriza por tener un nivel de riesgo de impago superior a la media del resto de créditos.

Como resultado de la apertura del mercado inmobiliario a inversionistas extranjeros y la conexión con los reaseguros, esta crisis se hizo extensiva a Europa y Japón. Pero también gracias a esta globalización de los mercados, se mitigó el impacto de la crisis sobre los Estados Unidos, ya que de otra manera la debacle hubiera sido peor¹⁵.

5.3 Crisis y comercio marítimo mundial

Décadas después de un dinámico crecimiento, la industria marítima mundial se enfrenta a tiempos difíciles. El nivel global del comercio marítimo se ha desplomado en medio de la crisis económica mundial actual, quedando con una oferta de espacio y de buques superior a la demanda. En febrero de 2009, las importaciones y exportaciones mundiales habían caído durante siete meses consecutivos, el mayor colapso en el comercio mundial desde la Gran Depresión¹⁶.

La crisis constituye la experimentación de las economías más grandes del mundo, de un retroceso en el gasto del consumidor debido al aumento del desempleo y la disminución de riqueza de los hogares, lo que agrava los problemas en el comercio marítimo en todo el mundo.

El rápido aumento y caída en los precios mundiales del petróleo y otras materias primas, las severas restricciones de crédito y un exceso de oferta significativa de los buques; crearon dificultades para el funcionamiento de la industria y obligó a los precios de transporte a bajar a un ritmo preocupante. A mediados de 2008, ya era evidente que la burbuja del transporte marítimo había reventado.

El transporte es el alma de la economía mundial. Sin ella, los países de exportación fallarían y los importadores se enfrentarían a una escasez

¹⁵ Tomado de: <http://lafianza.es/el-origen-de-la-tesis-economica/> "El origen de la crisis económica". Publicado el 06 de septiembre de 2010.

¹⁶ Tomado de: http://findarticles.com/p/articles/mi_m0ITW/is_9_91/ai_n45539273/pg_4/?tag=content;col1 traducción del inglés "*International shipping the lifeblood of global economic growth*" publicado el 24 de junio de 2009 (consultado el jueves, 20 de enero de 2011).

desesperada, la cual tendría efectos secundarios sobre las sociedades. Dentro de la economía global, la industria del transporte marítimo afecta a un gran número de industrias aguas arriba y aguas abajo. Es un vínculo crucial entre la economía mundial, las nacionales y locales.

Importantes desafíos operacionales han interrumpido la cadena de la industria del transporte marítimo de la oferta y la demanda. IBIS research world (IBISWorld)¹⁷ sostuvo que las líneas de falla estructural en la industria darían lugar a la transformación de muchas otras industrias en la crisis económica mundial. Una vez que las economías del mundo comenzaran a recuperarse, el número de empleados, los niveles de consolidación de la industria y la competencia global en las industrias de la navegación y afines se verían muy diferentes de los años de auge¹⁸.

5.4 El ciclo marítimo

El comportamiento cíclico de la economía tiene su correlato en el sector marítimo, aunque la ocurrencia de ambos fenómenos suele no ser simultánea, potenciando los efectos del uno sobre el otro. El ciclo marítimo es descrito como un fenómeno similar al del ciclo ganadero (“pig cycle”, o “ciclo de los cerdos”) del Premio Nobel de Economía 1969, Jan Tinbergen, en el que la cantidad ofrecida presente es función del precio del período anterior, o de los períodos anteriores¹⁹.

De manera similar al mercado ganadero, en el sector naviero existe una ciclicidad de los equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda, debido a una falta de simultaneidad de la producción (reaccionando al incentivo de los fletes), que causa

¹⁷ IBIS Research Services, es una organización de investigación de mercado especializada en el pronóstico de largo alcance de las industrias y el entorno empresarial en general, con énfasis en el suministro de información para la planificación estratégica y con fines de investigación.

¹⁸ Tomado de: http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-11948040/International-shipping-the-lifeblood-of.html traducción del inglés: “*International shipping the lifeblood of global economic growth: as the global economy goes, so goes shipping and related industries*”. (consultado el martes 4 de enero de 2011).

¹⁹ Según Mansfield (1996), el precio y el producto tienen un comportamiento cíclico, semejando una telaraña: “en un período, el precio está encima del nivel de equilibrio (n. de e.), lo cual hace que la cantidad ofrecida en el próximo período esté encima del n. de e. Debido a que la cantidad está, entonces, encima del n. de e., el precio estará debajo del n. de e., etc.”

que la oferta sea baja durante la parte alta de los precios, y la cantidad ofrecida se torne alta tiempo después, provocando una baja de precios y un exceso de oferta.

Ante una situación de precios de fletes bajos, en el sector marítimo se construye menos y se pasa al desguace²⁰ de mayor cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo más servicios de transporte, la oferta (medida en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, entre otros²¹.

El ciclo marítimo ha sido protagonista de la historia misma del transporte marítimo, y autores como Martin Stoopford y otros²², han verificado el funcionamiento histórico y moderno del ciclo; en el caso de Stopford, presenta evidencia desde 1869 hasta finales del S.XX.

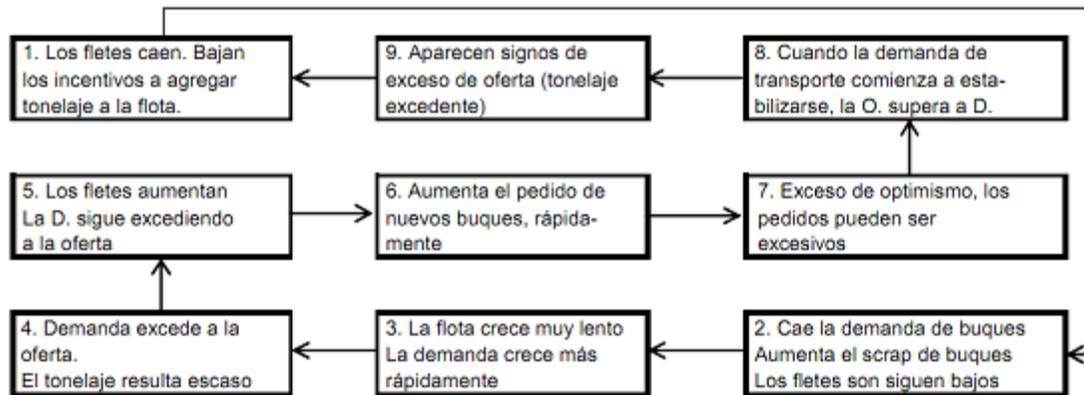
Se trata de una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques, en el marco de una demanda muy dinámica y exógena. La figura a continuación, brinda una idea del funcionamiento del ciclo marítimo.

²⁰ Entiéndase como desbaratar o deshacer un buque total o parcialmente.

²¹ "The importance in the field of shipbuilding lies, in my opinion, in the fact that an endogenous cycle of about eight years exists, caused by supply lagging behind Price": Jan Tinbergen (www.maritimeeconomics.com), sobre el ciclo de fletes y producción de buques.

²² Para mayores detalles ver el ya mencionado Tinbergen y otros estudios, como Stopford, 1997; Sánchez, 2004; Boon & Sánchez, 2005; Scarci, 2007, entre otros.

**FIGURA X
ESQUEMA DEL CICLO MARÍTIMO**



Fuente: Ricardo J. Sánchez, DRNI / CEPAL, Naciones Unidas.

En el gráfico X puede apreciarse el exceso de optimismo del sector marítimo en los momentos previos a las crisis económicas, que provocaron baja de actividad, sobre oferta, entre otros.

5.5 Situación del transporte marítimo durante la crisis

La industria naviera mundial tuvo una expansión de los ingresos de 75.9 mil millones de dólares en 2001 a 148.3 mil millones de dólares a finales de 2008, siendo este un crecimiento medio del 10.1% al año. El empleo aumentó en 1.5 millones a 1.6 millones. Este rápido crecimiento en muy poco tiempo recibió el apoyo de la industrialización de la economía china, la fuerte demanda de productos transportados (por ejemplo, aceites, minerales y granos), y el dinamismo de la demanda en una economía desarrollada así como la demanda de productos manufacturados económicos²³.

Este crecimiento, se debió por una parte al levantamiento y la relajación de las restricciones comerciales en todo el mundo y por otra parte se encuentra también la demanda de potencia. Mientras, por el lado de la oferta, los avances en tecnología y tamaño de buque convirtió la carga a una forma aún más rentable que el transporte transfronterizo de mercancías.

²³ www.Asesmar.org

En las últimas cuatro décadas, el comercio marítimo se había más que quintuplicado, pasando de menos de 6.000 millones de toneladas-milla a mediados de la década de 1960 a casi 33.000 millones de toneladas-milla al final de 2007. En 2007, la industria mundial del transporte marítimo enviaba alrededor de 8.020 millones de toneladas sobre una distancia de alrededor de 4,110,000 millas, cerca de 33.000 millones de toneladas-kilómetros de comercio total. Es por ello que el año 2007 debe ser considerado como el máximo para el sector²⁴.

Para la industria naviera de Estados Unidos, (que incluye las aguas interiores y el transporte del agua del océano), el ingreso total anual se establece en caída de 6.1% en 2009 a 28.6 mil millones dólares, después de una caída del 4.7% en 2008. Durante los dos años que finaliza en 2009, el porcentaje de pérdidas de empleo se calcula en 3.9%. Estas cifras causan que cientos de barcos permanezcan sin navegar y que los fabricantes de diferentes rubros deban recortar la producción.

En marzo de 2009, alrededor de 1,4 millones de contenedores estaban en reposo sin hacer nada, esto es alrededor del 11% de la capacidad de la flota mundial. Este porcentaje es el más alto de la inactividad en la historia de contenedores de transporte, incluso muy por encima del máximo que fue de 5% en los últimos veinte años. En comparación con la desaceleración que se produjo en 2001-2002, que fue de 3.2% la del 2009 se destaca como una profunda desaceleración. Por otra parte la capacidad de vacío²⁵ generaba pérdidas en el margen de beneficio de la industria. A nivel mundial, el margen de beneficio²⁶ de la industria se desploma del 5.2% en 2008 al 2.2% en 2009, en las que numerosas compañías importantes sufrieron pérdidas récord²⁷.

²⁴ Estimaciones de envío sw comercio normalmente se calculan en toneladas-milla. Toneladas transportadas, multiplicado por la distancia recorrida.

²⁵ La unidad de medida de *capacidad* del *transporte marítimo* en contenedores.

²⁶ Término usado adentro comercialización para indicar cuánto el precio de a producto está sobre el coste de producir y de distribuir el producto.

²⁷ Tomado de: http://www.youtube.com/watch?v=x_G_kfcR_QQ&feature=player_embedded#! Traducción del inglés "*International Shipping*" (consultado el martes 04 de enero de 2011).

CAPÍTULO VI

6. EL DESEMPEÑO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SU INCIDENCIA EN EL COMERCIO MARÍTIMO CENTROAMERICANO DURANTE LA CRISIS ECONÓMICA

Como se ha señalado, el sector del transporte marítimo depende en gran medida del crecimiento en las economías nacional y mundial. Y, como en prácticamente todos los sectores industriales, el transporte marítimo es susceptible a la recesión económica.

Centroamérica se ha caracterizado en el transporte marítimo; en los últimos años se ha visto reflejado un crecimiento sustancial del 20% en el manejo de la carga. Sin embargo en la última medición del 2009 la región movilizó 100.1 millón de toneladas métricas de mercancías que salieron de los 40 puertos centroamericanos a los mercados del mundo como el americano, europeo y el sudamericano, significando una contracción en el desarrollo de este sector comparado con las cifras de los años anteriores.

Según las estadísticas manejadas por COCATRAM, a finales del 2008 el comercio marítimo empezó a decaer como consecuencia de la crisis financiera global, vinculado a datos preliminares, esta tendencia negativa continuó y se aceleró en los primeros meses de 2009.

En Centroamérica hay quienes ya habían previsto esta desaceleración económica y el impacto que la crisis iba a tener en el tráfico, lo que los llevó a hacer ajustes en sus pronósticos de crecimiento en el año fiscal 2008. Sin embargo, la crisis no dejó de provocar pérdidas en el comercio marítimo centroamericano.

El segmento que más se ha visto afectado fue el de los buques porta vehículos, pues la venta de autos en Estados Unidos cayó trágicamente. El tránsito de portacontenedores y cruceros también registraron una disminución.

Otros segmentos, como los graneles secos y líquidos, tuvieron un comportamiento superior al esperado, con lo cual se ha compensado a los segmentos de carga

más afectados: portacontenedores, porta vehículos y cruceros²⁸. El tráfico marítimo a través del conducto también se vio afectada por altos costos del combustible y la devaluación del dólar.

Ante el impacto de la crisis económica en el transporte marítimo, disminuyeron sensiblemente las transacciones comerciales y por ello el traslado de mercaderías en barcos se desaceleró. Frente a esta situación, las navieras de la región se vieron en la necesidad de disminuir los costos de tráfico, al igual que numerosas navieras en todo el mundo.

La bonanza de los años anteriores, con creciente demanda de fletes marítimos, había llevado a las navieras a invertir en la construcción de más y más grandes barcos. Pero ante la situación de la crisis se encontraron varios barcos sin navegar, mientras que las rutas internacionales se hallaron canceladas o recortada su frecuencia.

6.1 Los principales aspectos del desempeño portuario de la región centroamericana durante los años: 2007, 2008 y 2009.

En esta sección se presenta la información proveniente de cuarenta puertos de servicio internacional, operados por empresas estatales y privadas, de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Se expone de forma general y comentada la información relativa a la carga, los buques y el tráfico de contenedores, en relación con los puertos, los países, el volumen total del comercio exterior, el tipo de manipulación de la carga, el tipo de buques y el tamaño de los contenedores, entre otros. Presentando la vez, cuadros estadísticos que consolidan la información del desempeño portuario de la región centroamericana durante los años 2007, 2008 y 2009.

²⁸ Tomado de: http://www.centralamericadata.com/es/article/home/La_industria_maritima_sufre_la_crisis. "La industria marítima sufre la crisis". Publicado el 12 de febrero de 2009.

6.2 Carga manejada por país, por puerto y por año de la región

6.2.1 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2007

Durante el año 2007 los puertos de Centroamérica movilizaron un total de 94.3 millones de toneladas métricas (Tm)²⁹ de carga, que en valores absolutos representa un incremento de 8.1 millones de toneladas y en valores relativos de 9.4%, respecto a los 86.2 millones de toneladas movilizadas durante el período anterior. Este incremento es ligeramente superior al experimentado en 2006 respecto a 2005.

Los puertos del Istmo han incrementado su tráfico de carga en 18.1 millones de toneladas a partir de 2004 y en más de 37 millones a partir de 2002. La carga manipulada se elevó en todos los países, siendo Panamá el país que representa el mayor incremento absoluto de 5.6 millones de toneladas, seguido de Costa Rica y Guatemala con incrementos absolutos de .85 y .79 millones de toneladas, respectivamente.

En lo que se refiere a los incrementos relativos, Panamá presentó el mayor de la región (14.2%), seguido de Nicaragua (8.6%). La Tabla A.1 presenta estas cifras en detalle. El 51.38% del total, equivalente a 48.4 millones de toneladas se movilizó en los puertos del litoral Caribe y el 48.62%, equivalente a 45.8 millones, en los del litoral pacífico.

Durante el 2005 y el 2006, estas proporciones fueron de 57% y 43% y de 53.8% y 46.2% respectivamente, presentando un aumento consecutivo durante los tres últimos años en el movimiento de los puertos del litoral pacífico.

Como se puede apreciar en el Gráfico A.1, Panamá mantiene el 47.5% del total de la carga manejada en los puertos del istmo y las cifras restantes tampoco difieren significativamente con las correspondientes a los períodos anteriores.

²⁹ Unidad de masa equivalente a 1.000 kg (aproximadamente 2.500 libras); símbolo: Tm.

Tabla A.1. Carga manipulada en puerto por país, 2007

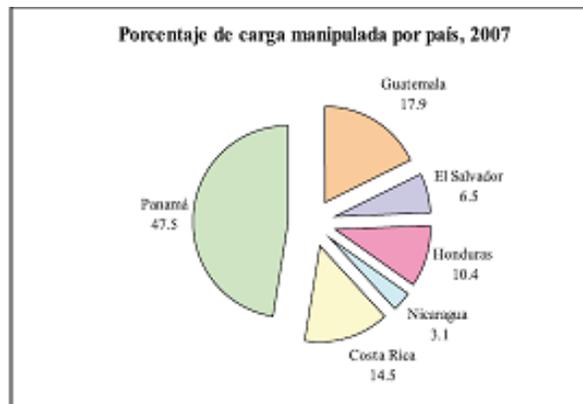
País	2007 (M-ton)	Distribución por país 2007 (%)	2006 (M-ton)	Diferencia (%)
Guatemala	16,876.4	17.9	16,080.4	5.0
El Salvador	6,155.6	6.5	5,965.3	3.2
Honduras	9,819.2	10.4	9,392.9	4.5
Nicaragua	2,938.3	3.1	2,706.6	8.6
Costa Rica	13,673.6	14.5	12,824.0	6.6
Sólo MCCA	49,463.1	52.5	46,969.2	5.3
Panamá	44,825.6	47.5	39,244.6	14.2
Total Centroamérica	94,288.7	100.0	86,213.8	9.4

Fuente: elaboración propia en base a la información de las empresas portuarias.
MCCA: Mercado Común Centroamericano (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica).

En Guatemala Puerto Barrios aumentó su carga en 11.9%, mientras que el resto de sus puertos estuvieron por debajo del crecimiento promedio de la región.

Gráfico 1.

Carga manipulada en puerto por país, 2007



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

En Honduras, el volumen manipulado en Puerto Cortés se incrementó en 8.3% y La Ceiba duplicó su movimiento.

En Nicaragua, Corinto inició una recuperación, con incrementos del 19.5% en la carga desembarcada y embarcada, Puerto Sandino disminuyó su movimiento

durante este período. En cuanto a los puertos del litoral Caribe, cabe destacar a El Rama, que aumentó su carga, 54%, por segundo año consecutivo, y Puerto Cabezas que aumentó ligeramente su movimiento de carga.

En Costa Rica, los puertos están sometidos a un proceso especial. En el pacífico se hicieron efectivas las concesiones de servicios asignadas anteriormente. El INCOP³⁰ ha pasado de ser una entidad operadora a ser una reguladora. En el Complejo Limón-Moín el movimiento de carga aumentó en un 6.2%. Por su parte Caldera tuvo un incremento del 12%, superando el crecimiento promedio regional.

En Panamá, las características más notables en el Atlántico son el fuerte incremento del 23% en el volumen manipulado en *Colon Container Terminal* y *Panama Ports Cristóbal*, así como el decremento experimentado por *Manzanillo International Terminal*. En cuanto a los puertos del pacífico, la Terminal *Panama Ports Balboa* experimentó un crecimiento del 71.4% en el manejo de su carga.

Los mayores volúmenes de carga manipulada por puerto se reportaron en: *Panamá Port Balboa* con 15 millones de toneladas y el Complejo Limón-Moín en Costa Rica con 9.9 millones. Les siguen Manzanillo en Panamá con 8.6 millones, Puerto Cortés en Honduras con 8 millones, Puerto Quetzal en Guatemala con 7.5 millones y Charco Azul en Panamá con 6 millones (Ver Gráfico A.2).

Como se aprecia en la Tabla A.2, la mayoría de los puertos, en este año, vieron incrementada su carga total manipulada respecto al período anterior. En valores absolutos el mayor incremento corresponde a Balboa (6.2 millones de toneladas), le sigue *Colon Container Terminal* con 939,000 toneladas y Puerto Cortés con 613,000 toneladas.

En cuanto a los incrementos relativos en los principales puertos, se encuentran cifras notables, que corresponden a: *Panama Port. Co. Balboa* (71.4%), *Panama*

³⁰ Instituto Costarricense de Puertos del pacífico.

Port. Cristóbal (23.4%), *Colón Container Terminal* (23.0%), *Puerto Corinto* (19.6%), *Puerto Caldera* (12.1%) y *Puerto Barrios* (11.9%).

Resulta interesante observar el incremento presentado por *Cristóbal* (23.4%), que había sufrido un decremento del 7.1% en el período pasado, en contraposición con el decremento presentado por *Charco Azul* (-19 %), que logró un incremento del 39% en el período anterior. Los puertos que presentaron los decrementos más notables en la carga manejada respecto al período anterior son *Charco Azul* y *Manzanillo International Terminal*, ambos en Panamá.

Tabla A.2

**Carga manipulada en los principales puertos del área Centroamericana
(Volumen de carga mayor a 1.5 millones de toneladas métricas) Año 2007**

Puerto	Lit.	2007 (M-ton)	2006 (M-ton)	Diferencia (M-ton)	Diferencia (%)
Santo Tomás de Castilla	C	4,713.7	4,623.4	90.3	2.0
Barrios	C	2,034.5	1,818.9	215.6	11.9
Quezaltenango	P	7,525.8	7,170.1	355.7	5.0
San José	P	2,602.4	2,468.1	134.3	5.4
Acajutla	P	5,963.8	5,965.3	-1.5	-0.0
Cortés	C	8,010.5	7,396.9	613.6	8.3
Corinto	P	1,984.2	1,659.5	324.7	19.6
Caldera	P	3,342.1	2,982.7	359.4	12.1
Limón-Maín	C	9,930.9	9,347.0	583.9	6.2
Charco Azul	P	6,018.3	7,429.7	-1,411.4	-19.0
Chitiquí Grande	C	3,520.4	3,454.3	66.1	1.9
Colón Container Terminal	C	5,169.9	4,203.5	966.4	23.0
Manzanillo International Terminal	C	8,558.5	9,404.4	-845.9	-9.0
Balboa	P	15,037.8	8,773.7	6,264.1	71.4
Cristóbal	C	2,564.5	2,078.0	486.5	23.4
Terminal Petrolera Las Minas	C	1,836.6	1,665.4	171.2	10.3

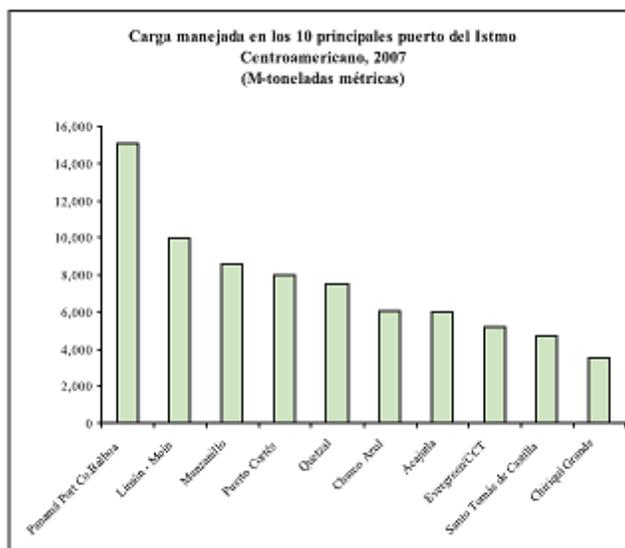
Fuente: Sección de Estadísticas de la Dirección de Asuntos Marítimos y Portuarios a partir de la información suministrada por las Empresas Portuarias.

Del total de carga manejada, el 60.4% (56.9 MM ton) fue en operación de desembarque y el restante 39.6% (37.3 MM ton) en operación de embarque, sosteniendo estos valores que han permanecido prácticamente sin cambios en la presente década.

Los incrementos respecto al período anterior, tanto en valores absolutos como en valores relativos fueron similares en la carga embarcada y desembarcada, alcanzando un incremento total de 9.2% y 9.5% respectivamente. El mayor incremento de la carga desembarcada lo experimentó Panamá (15.3%) y Costa Rica (7.9%).

La carga embarcada total tuvo un incremento de 3.1 millones de toneladas respecto al período anterior. Nicaragua obtuvo mayor incremento relativo en la carga embarcada (39.5%) que en la desembarcada, respecto al período anterior. Tuvo incremento notable en Panamá (13.1%).

Gráfico A.2
Carga manejada en los 10 principales puertos del istmo



Fuente: Empresa Portuaria del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

6.2.2 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2008

Durante el año 2008 los puertos del istmo centroamericano movilizaron un total de 94.6 millones de toneladas métricas (Tm) de carga, que en valores absolutos representa un incremento de 0.4 millones de toneladas y en valores relativos de 0.4%, respecto a los 94.3 millones de toneladas movilizadas durante el período anterior.

La carga manipulada decreció en algunos de los países del Mercado Común Centroamericano (MCCA)³¹, a diferencia de Panamá que es el país que representa el mayor incremento absoluto de 2.2 millones de toneladas, seguido de Honduras y Costa Rica con incrementos absolutos de 600,000 y 200,000 toneladas, respectivamente.

En lo que se refiere a los incrementos relativos, Honduras presentó el mayor de la región (6.7%), seguido de Panamá (5%). La Tabla B.1 presenta estas cifras en detalle.

El 53.39% del total, equivalente a 50.5 millones de toneladas se movilizó en los puertos del litoral Caribe y el 46.61%, equivalente a 44.1 millones, en los del litoral pacífico. Durante el 2006 y 2007, estas proporciones fueron de 53.8% y 46.2% y de 51.4% y 48.6% respectivamente, presentando un aumento consecutivo durante los tres últimos años en el movimiento de los puertos del litoral pacífico.

Como se puede apreciar en el gráfico B.1, Panamá mantiene el 49.7% del total de la carga manejada en los puertos del istmo y las cifras restantes tampoco difieren significativamente con las correspondientes a los períodos anteriores.

Tabla B.1
Carga manipulada en puerto por país

País	2008 (M-ton)	Distribución por país 2008 (%)	2007 (M-ton)	Diferencia (%)
Guatemala	15,860	16.8	16,876	-6.0
El Salvador	4,589	4.8	6,156	-25.4
Honduras	10,476	11.1	9,819	6.7
Nicaragua	2,799	3.0	2,938	-4.7
Costa Rica	13,909	14.7	13,674	1.7
Sólo MCCA	47,633	50.3	49,463	-3.7
Panamá	47,047	49.7	44,826	5.0
Total Centroamérica	94,679	100.0	94,289	0.4

Fuente: Elaboración propia en base a la información de las empresas portuarias.

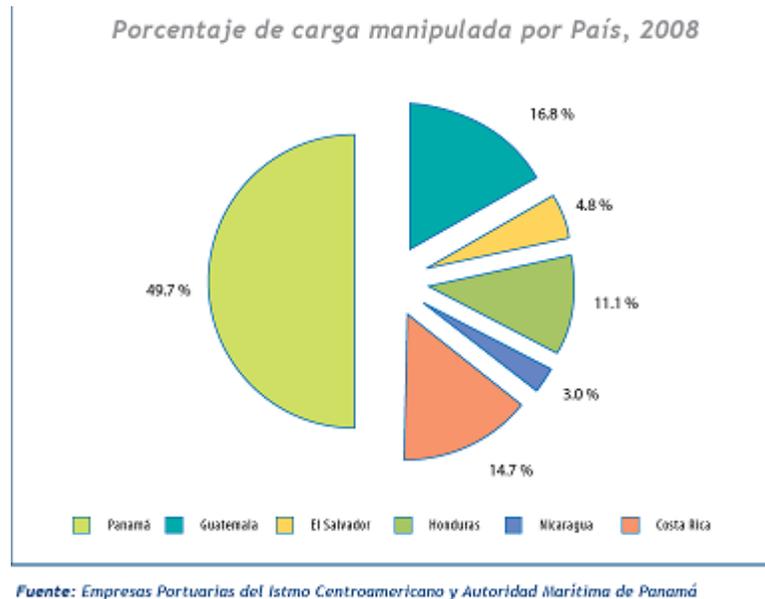
MCCA: Mercado Común Centroamericano (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica).

³¹ Conformado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, su objetivo principal es unificar las economías, impulsar en forma conjunta el desarrollo de Centroamérica y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

En Guatemala, Puerto Barrios fue el único que registró un leve crecimiento en su carga en 2.5%, mientras que el resto de sus puertos registraron disminución.

Gráfico B.1

Carga manipulada por país, 2008



En Honduras, el volumen manipulado en Tela aumentó un 43%, en Puerto Castilla 8.4% y en Puerto Cortés se incrementó en 6.4%.

En Nicaragua, Corinto disminuyó su movimiento en 3.3% en la carga desembarcada y embarcada, Puerto Sandino disminuyó 8.2% su movimiento durante este período. En cuanto a los puertos del litoral Caribe, cabe destacar a El Rama, que aumentó su carga, 60.8%, por segundo año consecutivo, sin embargo Puerto Cabezas disminuyó en 30.1% su movimiento de carga.

En Costa Rica, los casos de los Puertos, en el Complejo Limón-Moín el movimiento de carga aumentó en un 1.7%. Por su parte Caldera tuvo un incremento del 3.7%.

En Panamá, las características más notables en el Atlántico son el incremento de Manzanillo que pasó de 8.5 millones de toneladas a 10.3 millones de toneladas, asimismo Terminal Petrolera (Bahía Las Minas) que aumentó en un 44.1%, Terminal Granelera (Bahía Las Minas) en 21.6%, *Panama Ports Company*, Cristóbal en 18.7%, sin embargo, hubo un decremento experimentado por *Colon Port Terminal* de 39.5%. En cuanto a los puertos del pacífico, Charco Azul experimentó un crecimiento en el manejo de su carga de 4.9% y la Terminal *Panama Ports*, Balboa de 4.6%.

Los mayores volúmenes de carga manipulada por puerto se reportaron en: *Panama Ports Balboa* en Panamá con 15.7 millones de toneladas y Manzanillo con 10.3 millones de toneladas. Les siguen Limón - Moín en Costa Rica con 10.1 millones de toneladas, Puerto Cortés en Honduras con 8.5 millones de toneladas, Puerto Quetzal en Guatemala con 6.9 millones y Charco Azul en Panamá con 6.3 millones. Ver Gráfico B.2.

Como se aprecia en la Tabla B.2, algunos puertos de la región centroamericana incrementaron el volumen de carga manipulada con respecto al período anterior. En valores absolutos el mayor incremento corresponde a Manzanillo (1.76 millones de toneladas), le sigue T. Petrolera (Bahía Las Minas) con 811,000 toneladas y *Panama Port Co. Balboa* con 688,000 toneladas.

En cuanto a los incrementos relativos en los principales puertos, se encuentran cifras notables, que corresponden a: T. Petrolera (Bahía Las Minas) (44.1%), Manzanillo (20.6%), *Panama Port Co. Cristóbal* (18.7%) y Puerto Cortés (6.5%).

Resulta interesante observar el incremento presentado por Charco Azul (4.9%), que había sufrido un decremento del 19.0% en el período pasado, en contraposición con el decremento presentado por *Evergreen/CCT* (18.2%), que logró un incremento del 23% en el período anterior. Los puertos que presentaron

los decrementos más notables en la carga manejada respecto al período anterior son Quetzal, San José, Acajutla y Chiriquí Grande.

Tabla B.2
Carga manipulada en los principales puertos del área centroamericana
(Volumen de carga mayor a 900 millones de toneladas métricas) Año 2008

Puerto	Lit.	2008 (M-ton)	2007 (M-ton)	Diferencia (M-ton)	Diferencia (%)
Santo Tomás de Castilla	C	4,676.8	4,713.7	-37	-0.8
Barrios	C	2,085.1	2,034.5	51	2.5
Quetzal	P	6,979.4	7,525.8	-546	-7.3
San José	P	2,118.3	2,602.4	-484	-18.6
Acajutla	P	4,435.6	5,963.0	-1,528	-25.6
Puerto Cortés	C	8,527.3	8,010.5	517	6.5
San Lorenzo	P	916.3	903.3	13	1.4
Corinto	P	1,918.5	1,984.2	-66	-3.3
Caldera	P	3,464.5	3,342.1	122	3.7
Limón - Moín	C	10,104.2	9,930.9	173	1.7
Charco Azul	P	6,315.1	6,018.3	297	4.9
Chiriquí Grande	C	2,723.4	3,520.4	-797	-22.6
Evergreen/CCT	C	4,230.0	5,169.9	-940	-18.2
Manzanillo	C	10,319.7	8,558.5	1,761	20.6
Panamá Port Co. Balboa	P	15,725.6	15,037.8	688	4.6
Panamá Port Co. Cristóbal	C	3,045.1	2,564.5	481	18.7
T. DECAL	P	948.0	979.3	-31	-3.2
T. Petrolera (Bahía Las Minas)	C	2,647.2	1,836.6	811	44.1

Fuente: Sección de Estadísticas de la Dirección de Asuntos Marítimos y Portuarios a partir de la información suministrada por las Empresas Portuarias.

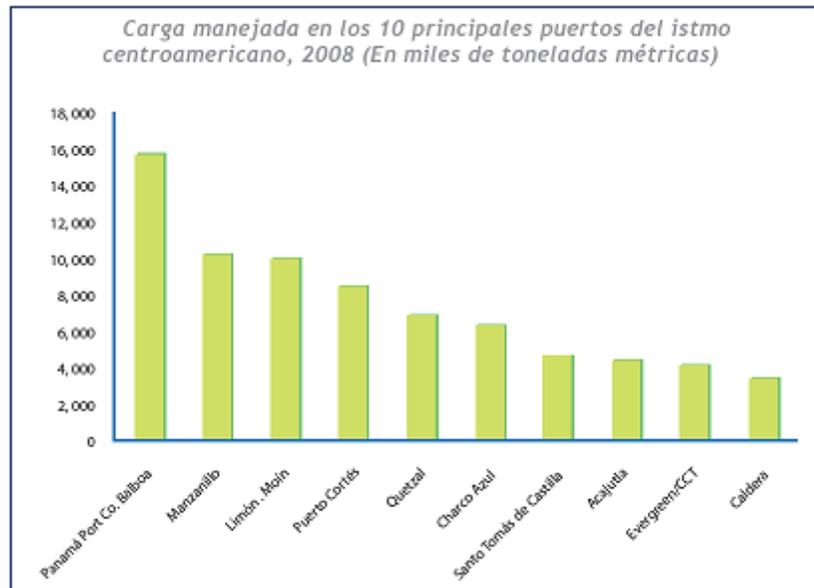
Del total de carga manejada, el 59.0% (55.8 millones de toneladas) fue en operación de desembarque y el restante 41.0% (38.7 millones de toneladas) en operación de embarque, sosteniendo estos valores que han permanecido con leves cambios en la presente década.

En lo que respecta a la carga desembarcada hubo un leve decremento de 1.8% con respecto al período anterior y en cuanto a la carga embarcada hubo un incremento del 3.86% con respecto al 2007. El mayor decremento de la carga desembarcada lo experimentó El Salvador (32.6%) y Guatemala (10.6%).

La carga embarcada total tuvo un incremento de 1.4 millones de toneladas respecto al período anterior. Honduras obtuvo mayor incremento relativo en la

carga embarcada (9.2%) respecto al período anterior seguido de El Salvador (8.6%).

Gráfico B.2



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

6.2.3 Carga manejada por País y Puerto durante el año 2009

Durante el año 2009 los puertos del istmo centroamericano movilizaron un total de 100.1 millones de Tm de carga, que en valores absolutos representa un incremento de 4.0 millones de Tm y en valores relativos de 4.2%, respecto a los 96.1 millones de Tm movilizadas durante el período anterior.

El 47.7% del total de carga, equivalente a 47.8 millones de Tm se movilizó en los puertos del litoral Caribe y el 52.3%, equivalente a 52.4 millones de Tm, en los del litoral pacífico. Durante el 2007 y 2008, estas proporciones fueron de 52.6% y 47.4% y de 53.9% y 44.1% respectivamente, presentando en este año un cambio jerárquico sobre la tendencia observada en los años anteriores, superando el pacífico al Caribe.

La carga manipulada decreció en la mayoría de los países del MCCA, a diferencia de Panamá que es el país que representa el mayor incremento absoluto, de 7.8 millones de Tm, seguido de Guatemala y Nicaragua con incrementos absolutos

de 118,728 y 34,348 de Tm, respectivamente. En lo que se refiere a los incrementos relativos, Panamá presentó el mayor de la región (16.7%), seguido de Nicaragua (1.2%). La Tabla C.1 presenta estas cifras en detalle.

**Tabla C.1: Carga manipulada en puertos según país
(Miles de Tm) Años: 2008 - 2009**

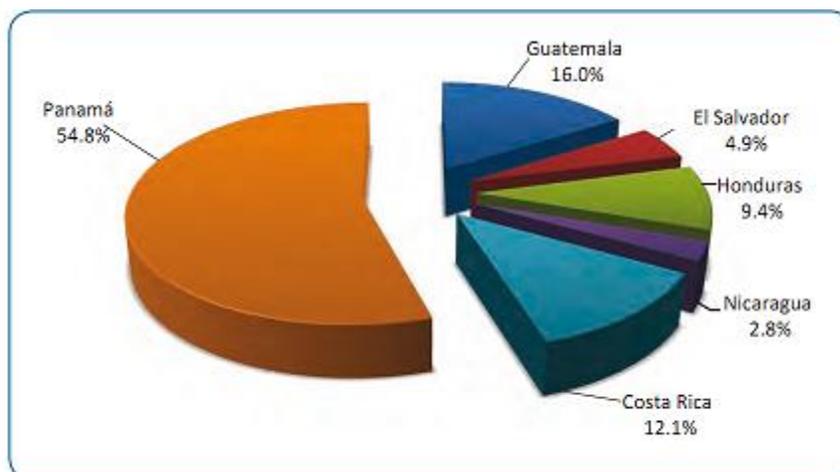
País	2009	Distribución por país 2009 (%)	2008	Diferencia (%)
Guatemala	15,978.35	16.0	15,859.62	0.75
El Salvador	4,930.75	4.9	6,010.18	-17.96
Honduras	9,450.49	9.4	10,475.85	-9.79
Nicaragua	2,833.61	2.8	2,799.26	1.23
Costa Rica	12,069.00	12.1	13,908.67	-13.23
Sólo MCCA	45,262.19	45.2	49,053.57	-7.73
Panamá	54,881.35	54.8	47,046.74	16.65
Total Centroamérica	100,143.54	100.0	96,100.32	4.21

Fuente: Elaboración propia en base a información de las empresas portuarias del Istmo Centroamericano

Como se puede apreciar en el Gráfico C.1, Panamá movió el 54.8% del total de la carga manejada en los puertos del istmo, superando por primera vez la carga manipulada en los países del MCCA. El comportamiento de las cifras del resto de países no difiere significativamente con las correspondientes a los períodos anteriores.

Gráfico C.1

Porcentaje de carga manipulada por país, Año 2009



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá.

En Guatemala, al igual que en el período anterior los puertos con mayor volumen de carga fueron Puerto Quetzal, seguido de Santo Tomás de Castilla. No obstante, igual que el período anterior estos decrecieron en un 5.0% y 6.6% respectivamente; en tanto Puerto Barros registró un crecimiento de 20.5%, seguido de San José con 16.5%.

En El Salvador, Puerto Acajutla movió el 98.0% de la carga por vía marítima, experimentando una disminución del 17.5% con respecto al 2008, en tanto Corsain disminuyó en 34.5%. En Honduras, el volumen manipulado en Tela aumentó un 52.1%, en Puerto Castilla 3.3% y en Puerto Cortés decreció en 13.6%.

En Nicaragua, Corinto aumentó su movimiento en 1.5% en la carga desembarcada y embarcada, Puerto Sandino aumentó levemente su movimiento durante este período. En cuanto a los puertos del litoral Caribe, tanto El Rama como puerto Cabezas y El Bluff, aumentaron levemente sus de movimientos de carga con respecto al año anterior.

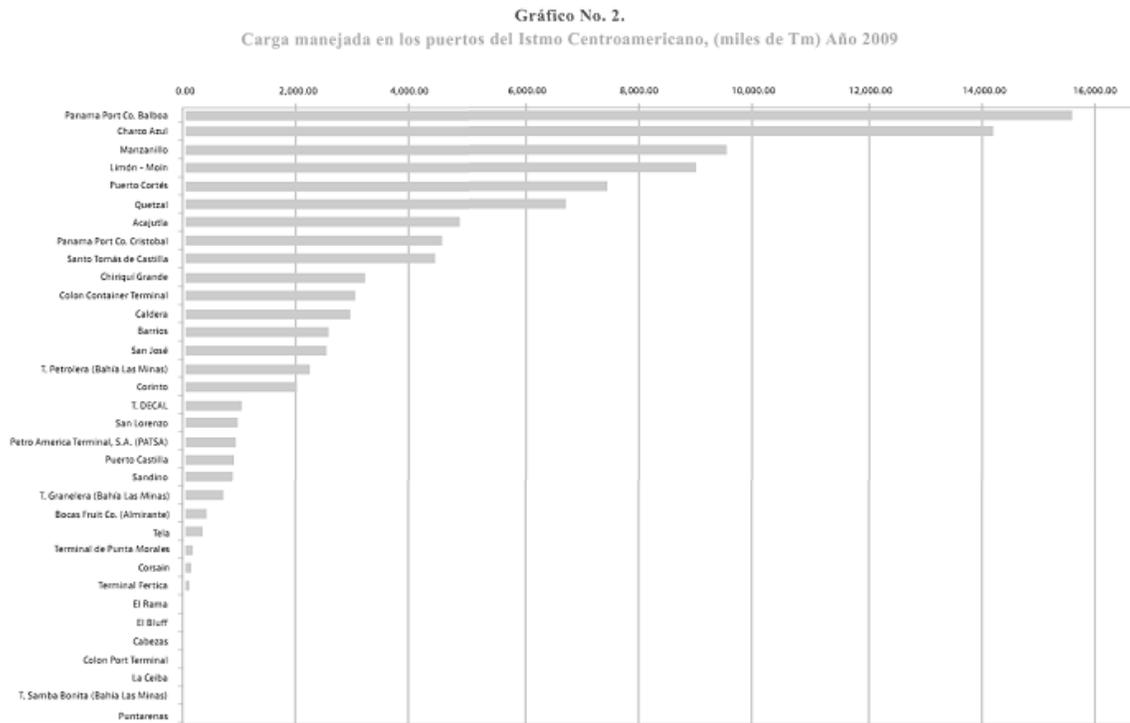
En Costa Rica, todos los puertos disminuyeron el movimiento de carga, registrando el mayor descenso la terminal de Punta Morales con 45.5%, seguido de Caldera con 16.6% y el Complejo Limón-Moín con 11.3%.

En Panamá, la variación más notable la experimentó la terminal petrolera de Charco Azul en el pacífico, con un fuerte incremento de 6.3 a 14.1 millones de Tm, reflejando un incremento del 123%. Por otro lado, en el Atlántico, *Panama Port Cristobal* registró un incremento del 47.9%, Chiriquí Grande y *Bocas Fruit*, aumentaron en un 16.0% y 14.9% respectivamente.

En la región centroamericana, los mayores volúmenes de carga manipulada por puerto se registraron en: *Panama Port Balboa* en Panamá con 15.5 millones de Tm, Charco Azul con 14.1 millones de Tm y Manzanillo con 9.4 millones de Tm.

Les siguen Limón - Moín en Costa Rica con 8.9 millones de Tm, Puerto Cortés en Honduras con 7.4 millones de Tm y Puerto Quetzal en Guatemala con 6.7 millones de Tm. (Ver Gráfico C.2)

Gráfico C.2
Carga manejada en los puertos del Istmo Centroamericano,
(miles de Tm) Año 2009



Como se aprecia en la Tabla C.2, la mayoría de los incrementos se dieron en las terminales petroleras, como es el caso de Charco Azul, San José y Chiriquí Grande y en solo dos puertos de contenedores (*Panama Port Cristobal* y Barrios) se registraron incrementos. En valores absolutos el mayor incremento corresponde a Charco azul (7.8 millones de Tm), le sigue *Panama Port Cristobal* con 1.4 millones de Tm, Chiriquí Grande con 435,800 toneladas y Puerto Barrios con 427,010 toneladas.

**Tabla C.2: Carga manipulada en los puertos del área centroamericana
(Volúmenes en miles de Tm) Años: 2008 – 2009**

Puertos	Litoral	2009	2008	Diferencias	
				Absoluta	Porcentual
Panama Port Co. Balboa	P	15,525.00	15,725.61	-200.61	-1.3%
Charco Azul	P	14,141.96	6,315.10	7,826.86	123.9%
Marzanillo Internacional Terminal	C	9,447.80	10,319.73	-871.92	-8.4%
Lirón - Moín	C	8,965.76	10,104.17	-1,138.41	-11.3%
Puerto Corón	C	7,266.27	8,527.28	-1,161.01	-13.6%
Quezal	P	6,629.64	6,979.37	-349.74	-5.0%
Acajutla	P	4,830.16	5,856.51	-1,026.35	-17.5%
Panama Port Co. Cristobal	C	4,502.17	3,045.14	1,457.03	47.8%
Santo Tomás de Castilla	C	4,368.84	4,676.80	-307.96	-6.6%
Chiriquí Grande	C	3,159.19	2,723.39	435.80	16.0%
Colon Container Terminal	C	2,962.17	4,229.97	-1,267.80	-30.0%
Caldera	P	2,889.87	3,464.53	-574.67	-16.6%
Barrios	C	2,512.07	2,085.10	426.97	20.5%
San José	P	2,467.80	2,118.35	349.46	16.5%
T. Petrolera (Bahía Las Miras)	C	2,186.66	2,647.21	-460.55	-17.4%

Fuente: anónima

**Tabla C.2: Carga manipulada en los puertos del área centroamericana
(Volúmenes en miles de Tm) Años: 2008 - 2009**

Puertos	Litoral	2009	2008	Diferencias	
				Absoluta	Porcentual
Corinto	P	1,947.96	1,918.49	29.47	1.5%
T. DECAL	P	984.22	948.04	36.18	3.8%
San Lorenzo	P	918.33	916.33	1.99	0.2%
Petro America Terminal, S.A. (PATSA)	P	889.20	0.00	889.20	=
Puerto Castilla	C	842.35	815.40	26.86	3.3%
Sandino	P	822.48	818.30	4.19	0.5%
T. Granolera (Bahía Las Miras)	C	679.54	741.07	-61.53	-8.3%
Bocas Fruit Co. (Almirante)	C	387.23	337.06	50.18	14.9%
Tela	C	318.48	269.39	109.09	82.1%
Terminal de Punta Morales	P	142.69	261.89	-119.19	-45.5%
Cosala	P	100.59	153.67	-53.08	-34.5%
Terminal Fertica	P	69.16	76.32	-7.16	-9.4%
El Barro	C	30.94	30.79	0.15	0.5%
El Bluff	C	17.72	17.34	0.38	2.2%
Cabezas	C	14.52	14.35	0.17	1.2%
Colon Port Terminal	C	12.09	9.82	2.27	23.1%
La Ceiba	C	8.06	7.36	-2.30	-31.2%
T. Suroeste Boreita (Bahía Las Miras)	C	4.12	4.58	-0.46	-10.0%
Puerto Viejo	P	1.82	1.76	0.06	3.6%

Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

En cuanto a los incrementos relativos en los principales puertos de Centroamérica, se encuentran cifras notables, que corresponden a: Charco Azul con 123.9%, *Panama Port Co. Cristobal* (47.9%), *Colon Port Terminal* (23.1%), Barrios (20.5) y Chiriquí Grande (16.0%). Resulta interesante observar el incremento presentado

por Charco Azul (123.9%), que en los últimos cuatro años ha movido carga entre 5.3 y 7.5 millones de Tm, ascendiendo en este año a 14.1 millones de Tm, experimentando el aumento más alto en los últimos períodos.

Los puertos que presentaron los decrementos más notables en la carga manejada respecto al período anterior son *Colon Container Terminal*, T Petrolera (Bahía la Minas), Acajutla y Caldera. Del total de carga manejada, el 58.6% fue en operación de desembarque y el restante 41.4% en operación de embarque, sosteniendo estos valores que han permanecido con leves cambios en la presente década.

En lo que respecta a la carga desembarcada hubo un leve incremento de 2.5% con respecto al período anterior y en cuanto a la carga embarcada hubo un incremento del 6.7% con respecto al 2008. El mayor decremento de la carga desembarcada lo experimentó El Salvador (17.7%), seguido de Costa Rica (16.8%) y Honduras (10.0%).

La carga embarcada total tuvo un incremento de 2.6 millones de Tm respecto al período anterior. Panamá obtuvo el mayor incremento relativo en la carga embarcada (14.8%), debido al fuerte incremento de la carga granelera en Charco Azul; seguido de Nicaragua (6.3%).

6.3 Relación del comercio exterior y el tráfico portuario

6.3.1 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario durante el año 2007

De acuerdo a la información publicada por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)³² y la Contraloría General de la República de Panamá³³, el valor total de las importaciones y exportaciones durante el año 2007 en la región del istmo centroamericano alcanzó un valor de US \$ 69,300 millones,

³² SIECA publica estos datos en la sección "Centroamérica en Cifras" de su sitio www.sieca.org.gt

³³ La Contraloría de la República de Panamá publica estos datos en la sección de Comercio Exterior de su sitio www.contraloria.gob.pa

equivalentes a un volumen de 65.5 millones de toneladas. En la Tabla A.3 se pueden apreciar en detalle los valores para cada uno de los países.

Estas cifras muestran respecto al período anterior un incremento del 18.2% en valor y del 9.2% en volumen. El incremento en volumen es igual al experimentado por el tráfico de carga de los puertos. De las cifras del comercio exterior, corresponde a las importaciones un 70.7% del total en valor y un 29.3% a las exportaciones. En volumen, corresponde a las importaciones un 66% del total y a las exportaciones el 34% restante. Estas cifras no presentan diferencias con las del año anterior.

Hay que tomar en cuenta que los volúmenes de comercio exterior también incluyen carga que se transporta por vía aérea y terrestre, aunque no incluyen maquila ni zonas libres³⁴, cuya carga sí es movilizada a través de los puertos. Por vía terrestre se transporta casi la totalidad de la carga del comercio interno del MCCA, la que va de la Zona Libre de Colón³⁵ al MCCA y la del comercio de este último con México.

Tabla A.3 Valor y Volumen del Comercio Exterior, 2007
(en Miles de US \$ y Miles de Toneladas)

País	Importaciones 2007 (P)		Exportaciones 2007 (P)		Total 2007(P)	
	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen
Guatemala	11,847,655	11,005	4,527,886	7,442	16,375,541	18,447
El Salvador	7,439,491	7,725	2,178,766	2,394	9,618,256	10,119
Honduras	6,533,242	6,260	2,391,493	2,592	8,924,735	8,852
Nicaragua	3,539,479	3,703	1,194,541	1,277	4,734,020	4,980
Costa Rica	12,757,853	8,817	8,927,763	6,999	21,685,615	15,816
MCCA	42,117,719	37,510	19,220,449	20,703	61,338,168	58,213
Panamá	6,874,686	5,774	1,120,471	1,561	7,995,157	7,335
Total	48,992,405	43,285	20,340,920	22,264	69,333,325	65,549

[P] Cifras Preliminares
Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por SIECA y la Contraloría General de la República de Panamá en www.sieca.org.gt y www.contraloria.gob.pa respectivamente.
Nota: Sólo incluye comercio exterior de bienes. El comercio no incluye Maquila.
Las exportaciones están expresadas en FOB (Libre abordo), no incluye seguro y flete.
Las importaciones están expresadas en Valor CIF incluye Costo, Seguro y Flete.

³⁴ De las áreas abiertas o zonas de almacenamiento al aire libre.

³⁵ La Zona Libre de Colón se encuentra localizada en la costa caribeña de Panamá en la provincia de Colón. Allí se venden artículos de todas las clases, al por mayor y libre de impuestos de importación y exportación.

Por otra parte, en la Tabla A.4 se aprecia el volumen de carga de comercio exterior de cada uno de los países de la región y su comparación con el volumen manipulado en sus propios puertos, durante el año 2007.

El volumen total del comercio exterior corresponde a menos del 70% del total de carga manipulada en los puertos de la región, al igual que en el período anterior. Visto desde el otro extremo, la carga manipulada en los puertos representa el 144% del volumen de comercio exterior. Estas cifras están bastante influenciadas por las cifras panameñas. En el MCCA el volumen total del comercio exterior rebasa en 17.7% al tráfico portuario.

En los puertos se manipula mayor cantidad de carga que la que se registra en el comercio exterior, debido a las cargas que siendo embarcadas y desembarcadas en los puertos, no constituyen importaciones ni exportaciones. En este caso se encuentran la carga de las maquilas, tanto materia prima como producto terminado; parte de la carga de la Zona Libre de Colón y de la Zona Libre de Petróleo de Panamá, y la carga de trasbordo, en la cual el mayor aporte proviene de los puertos panameños que están en los extremos del Canal, aunque algunos puertos del MCCA también han hecho su contribución.

A pesar de que los incrementos en valor y en volumen son significativos, las relaciones entre la carga transportada por transporte marítimo y el comercio exterior se mantuvieron respecto al período anterior. Las relaciones de la actividad portuaria con el comercio exterior en cada país están afectadas por la carga en tránsito, ya sea la que se genera o a la que se da servicio en puerto. Nicaragua, que embarca y desembarca parte de su carga en Honduras y Costa Rica y El Salvador, que lo hace en Guatemala y Honduras, tienen relaciones menores, en tanto los países cuyos puertos dan servicio a esa carga tienen relaciones mayores.

En general, dadas las cortas distancias en la región del MCCA, también se presentan otros tránsitos menores.

Tabla 4.A Comparación del Volumen de Comercio Exterior con la Actividad Portuaria, 2007 (en miles de toneladas)

País	Comercio Exterior		Manejado en Puertos		Relación Desc/Imp	Relación Carg/Exp
	Importación	Exportación	Descargue	Cargue		
Guatemala	11,005.2	7,441.5	11,121.4	5,755.0	101.1%	77.3%
El Salvador	7,724.9	2,394.2	5,087.4	1,068.2	65.9%	44.6%
Honduras	6,259.7	2,591.9	6,626.1	3,193.1	105.9%	123.2%
Nicaragua	3,703.2	1,276.7	2,446.2	492.1	66.1%	38.5%
Costa Rica	8,817.4	6,998.8	7,912.8	5,760.7	89.7%	82.3%
Sólo MCCA	37,510.2	20,703.1	33,194.0	16,269.1	88.5%	78.6%
Panamá	5,774.5	1,560.8	23,754.0	21,071.6	411.4%	1350.1%
Total	43,284.7	22,263.9	56,948.0	37,340.7	131.6%	167.7%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por la SIECA y la Contraloría General de Panamá.

Como se puede apreciar en la Tabla A.4, la relación calculada para Panamá es bastante alta, debido a la fuerte actividad de trasbordo de sus puertos, de trasiego interoceánico de combustible, y de la Zona Libre de Colón y la Zona Libre de Petróleo. Estas actividades generan actividad portuaria, pero no son parte del registro de comercio exterior, ya que no constituyen importaciones ni exportaciones. Honduras presenta valores que sobrepasan el 100% en ambas relaciones calculadas, debido sobre todo a la carga en tránsito de El Salvador y Nicaragua y la carga de zonas francas industriales nacionales (maquila).

6.3.2 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario durante el año 2008

De acuerdo a la información publicada por el Banco Central de cada país y la Contraloría General de la República de Panamá³⁶, el valor total de las importaciones y exportaciones durante el año 2008 en la región del istmo centroamericano alcanzó un valor de US\$ 89,456,100,000. En la Tabla B.3 se

³⁶ La Contraloría de la República de Panamá publica estos datos en la sección de Comercio Exterior de su sitio www.contraloria.gob.pa

pueden apreciar en detalle los valores para cada uno de los países. De las cifras del comercio exterior, corresponde a las importaciones un 69.12% del total en valor y un 30.88% a las exportaciones.

Tabla B.3 Comercio exterior, 2008 (en Millones de US\$)

Pais	Importaciones Valor	Exportaciones Valor	Total 2008 Valor
Guatemala	14,545.0	7,764.9	22,309.9
El Salvador	9,754.4	4,549.0	14,303.4
Honduras	8,821.8	2,650.9	11,472.7
Nicaragua	4,286.7	1,488.6	5,775.3
Costa Rica	15,371.6	9,675.3	25,046.9
MCCA	52,779.5	26,128.7	78,908.2
Panamá	9,050.1	1,497.8	10,547.9
Total	61,829.6	27,626.5	89,456.1

(P) Cifras Preliminares

Fuente: Banco Central de cada país y www.contraloria.gob.pa respectivamente.

Nota: Sólo incluye comercio exterior de bienes. El comercio no incluye Maquila. Las exportaciones están expresadas en FOB (Libre abordo), no incluye seguro y flete. Las importaciones están expresadas en Valor CIF incluye Costo, Seguro y Flete.

Por otra parte, en la Tabla B.3 se aprecia el comercio exterior de cada uno de los países de la región.

6.3.3 Relación del Comercio Exterior y el Tráfico Portuario durante el año 2009

De acuerdo a la información publicada por la Secretaria de Integración Económica Centroamericana y la Contraloría General de la República de Panamá, el valor total de las importaciones y exportaciones durante el año 2009 en la región del istmo centroamericano alcanzó un valor de US \$ 65,699.2 Millones, correspondiente a 59.3 millones de Tm. En la Tabla C.3 se pueden apreciar en detalle los valores para cada uno de los países.

De las cifras de valor antes mencionadas, corresponde a las importaciones un 68.5% del total, en tanto a las exportaciones corresponde un 31.5%. En términos de volumen las importaciones fueron el 65.2% del total y a las exportaciones el 34.8% restante.

**Tabla C.3: Valor y volumen del comercio exterior
(en Miles de US\$ y Miles de Tm), Año 2009**

País	Importaciones 2009		Exportaciones 2009		Total 2009	
	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen
Guatemala	10,075,749.8	9,507.7	4,998,645.1	7,333.4	15,074,395.0	16,841.1
El Salvador	6,415,740.2	6,264.5	2,309,950.2	2,038.8	8,725,690.4	8,303.3
Honduras	5,955,054.1	5,477.3	2,628,303.4	2,502.7	8,583,357.5	7,979.9
Nicaragua	3,481,086.0	3,536.9	1,393,053.9	1,366.9	4,874,139.9	4,903.8
Costa Rica	11,286,135.3	7,523.5	8,533,866.6	6,473.9	19,820,001.9	13,997.4
MCCA	37,213,765.5	32,309.9	19,863,819.3	19,715.7	57,077,584.8	52,025.6
Panamá	7,800,570.8	6,309.7	820,999.3	935.0	8,621,570.1	7,244.7
Total	45,014,336.3	38,619.5	20,684,818.6	20,650.8	65,699,154.9	59,270.3

Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por SEC-SIECA y la Contraloría General de República de Panamá

Notas: Sólo incluye comercio exterior de bienes. El comercio no incluye Maquila.

Importaciones: Expresadas en Valor CIF incluye Costo, Seguro y Flete

Exportaciones: Expresadas en FOB (Libre embarque), no incluye seguro y flete

El volumen total de comercio exterior corresponde 59% del total de carga manipulado en los puertos de la región. Es decir, la carga manipulada en puertos representa el 169% del volumen de comercio exterior, a diferencia del 67% que representó en el año 2008.

En la tabla C.4 se aprecia el volumen de carga de comercio exterior de cada uno de los países de la región y su comparación con el volumen manipulado en sus propios puertos, durante el año 2009.

Las cifras nacionales están afectadas en este caso por la carga en tránsito, que se embarca o desembarca en puertos de otros países, como es el caso de Nicaragua que embarca y desembarca parte de su carga en Puerto Cortez de Honduras y Limón-Moín de Costa Rica; El Salvador que lo hace en Guatemala y Honduras y

otros tránsitos menores que se presentan entre Guatemala y Honduras, El Salvador y Nicaragua, y Costa Rica y Panamá.

Esta situación tiende a incrementarse con los avances en la facilitación del tránsito ente países, que se realizan con miras a la Unión Aduanera Centroamericana.

**Tabla C.4: Volumen del comercio exterior y carga manejada,
(Miles de Tm) Año 2009**

País	Volumen de Importaciones		Volumen de Exportaciones		Relación %		
	Comercio exterior	Desembarques	Comercio exterior	Embarques	Desem. Imp.	Embar. Exp.	Total
Guatemala	9,507.7	9,703.2	7,333.4	6,275.2	102.1	85.6	94.9
El Salvador	6,264.3	3,950.8	2,038.8	979.9	63.1	48.1	59.4
Honduras	5,477.3	6,288.8	2,502.7	3,161.7	114.8	126.3	118.4
Nicaragua	3,536.9	2,349.5	1,366.9	484.1	66.4	35.4	57.8
Costa Rica	7,523.5	6,828.5	6,473.9	5,240.5	90.8	80.9	86.2
MCCA	32,309.9	29,120.8	19,715.7	16,141.4	90.1	81.9	87.0
Panamá	6,309.7	29,562.7	935.0	25,318.6	468.5	2,707.9	757.5
Total	38,619.5	58,683.5	20,658.8	41,460.01	152.0	208.8	169.0

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos publicados por SIECA y la Aduana General de la República de Panamá y Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano

Como se puede apreciar en la tabla C.4, la relación calculada para Panamá es bastante alta, debido a la fuerte actividad de trasbordo de sus puertos, de trasiego interoceánico de combustible, de la Zona libre de Colón y la Zona Libre de Petróleo. Estas actividades generan actividad portuaria, pero no son parte del comercio exterior, ya que no constituyen exportaciones ni importaciones.

Guatemala y Honduras presentan valores que sobrepasan el 100% en las relaciones calculadas, debido sobre todo a la carga en tránsito como se anota en el párrafo anterior.

6.4 Carga manejada en los puertos del MCCA

6.4.1 Carga manejada en los Puertos del MCCA durante el año 2007

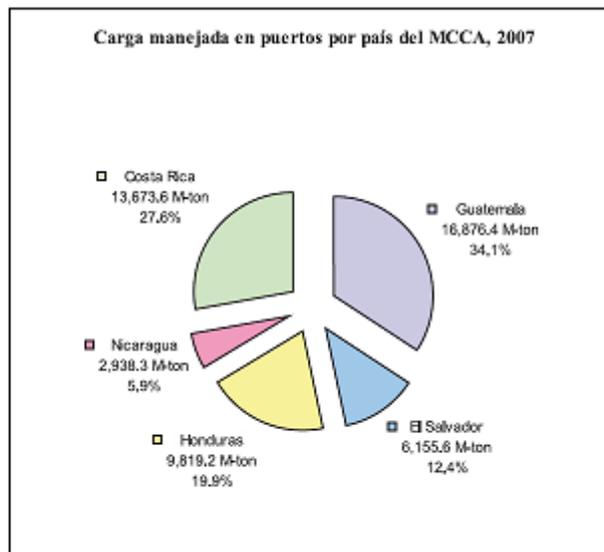
En los puertos de los países miembros del Mercado Común Centroamericano (MCCA) se manejó un volumen de carga de 49.4 millones de toneladas métricas,

2.4 millones más que el período pasado, que significan un crecimiento del 5.31%, un poco menor que el crecimiento relativo anterior.

El volumen manejado representa el 52.4% del total de la región. El 67% del volumen fue desembarcado y el restante 33% embarcado. El 51.8% se manejó en los puertos del litoral Caribe y el 48.1% en los del pacífico. Se mantuvo la distribución de la carga entre los países del MCCA con variaciones muy ligeras. Más de la tercera parte de esta cantidad se manejó en los puertos guatemaltecos, más de la cuarta parte en Costa Rica y una quinta parte en Honduras. El Gráfico A.11 muestra esta distribución.

Gráfico A.11

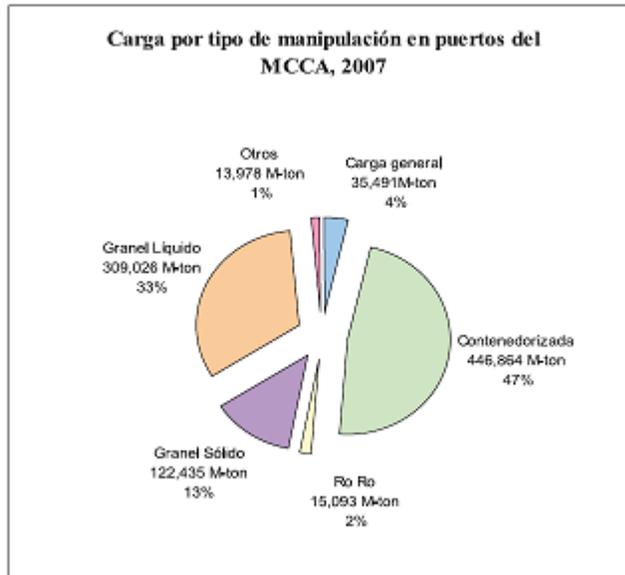
Carga manejada en puertos por país del MCCA, 2007



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

Gráfico A.12

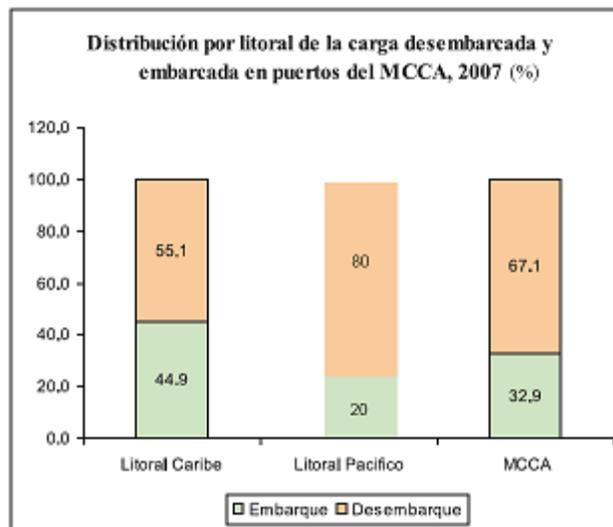
Carga por tipo de manipulación en puertos del MCCA, 2007



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

Gráfico A.13

Distribución por litoral de la carga desembarcada y embarcada en puertos del MCCA, 2007.



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por las Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

El 51.8% de la carga manejada en los puertos del MCCA usó el litoral Caribe y el 48.1% restante el pacífico. El volumen desembarcado se distribuyó 57.4% en el

litoral pacífico y el 42.6% en el litoral Caribe. La carga embarcada en tanto, se manipuló en un 70.8% en el litoral Caribe y el restante 29.2% en el pacífico.

En la distribución porcentual de la carga por tipo de manipulación, sólo se presentó un cambio respecto al período anterior. La carga manipulada como carga general perdió cinco puntos de participación en el total, a favor de la carga contenedorizada, que continúa su tendencia al incremento, tal como ha ocurrido a lo largo de la presente década. En el gráfico A.12 se aprecia la distribución durante el período de 2007.

Los desembarques y embarques por litoral se distribuyeron como se aprecia en el gráfico A.13. Los puertos del litoral pacífico conservan fuertes diferencias entre los volúmenes desembarcados y embarcados, en tanto los del litoral Caribe se diferencian por poco (55.1% y 44.9%), tal como ha sucedido en períodos anteriores.

6.4.2 Carga manejada en los Puertos del MCCA durante el año 2008

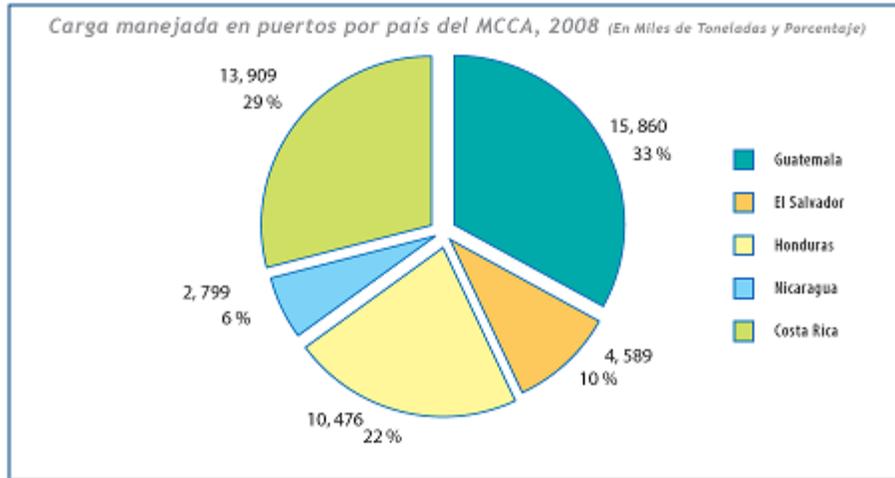
En los puertos de los países miembros del Mercado Común Centroamericano (MCCA) se manejó un volumen de carga de 47.6 millones de toneladas métricas, 1.8 millones menos que el período pasado, que significan un decrecimiento del 3.7%.

El volumen manejado representa el 50.3% del total de la región. El 65% del volumen fue desembarcado y el restante 35% embarcado. El 55.6% se manejó en los puertos del litoral Caribe y el 44.4% en los del pacífico.

Se mantuvo la distribución de la carga entre los países del MCCA con variaciones muy ligeras. Más de la tercera parte de esta cantidad se manejó en los puertos guatemaltecos, más de la cuarta parte en Costa Rica y una quinta parte en Honduras. El gráfico B.11 muestra esta distribución.

Gráfico B.11

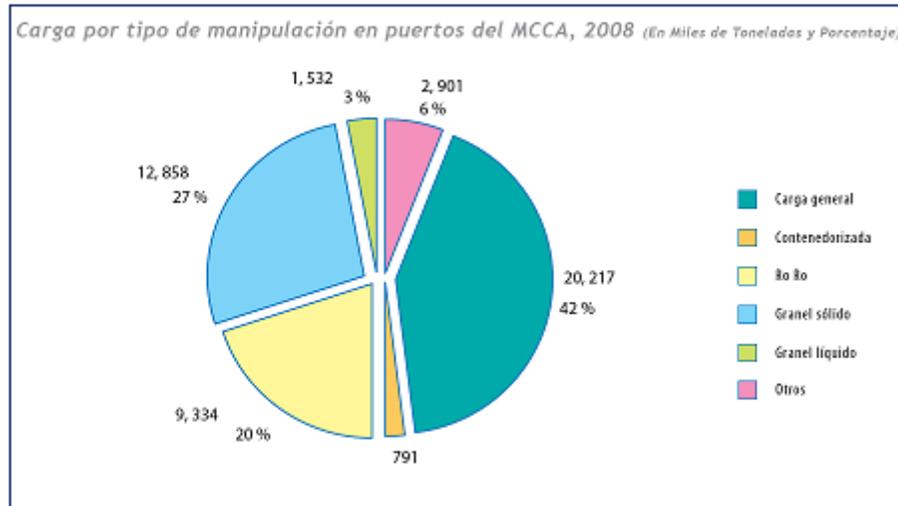
Carga manejada en puertos por país del MCCA, 2008.



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano.

Gráfico B.12

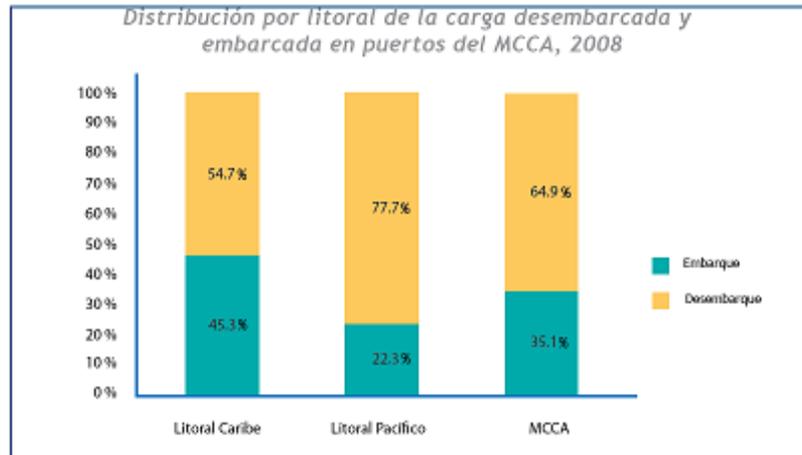
Carga manejada por tipo de manipulación en puertos del MCCA, 2008.



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano

Gráfico B.13

Distribución por litoral de la carga desembarcada y embarcada en puertos del MCCA, 2008.



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por las Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano.

El 55.6% de la carga manejada en los puertos del MCCA usó el litoral Caribe y el 44.4% restante el pacífico. El volumen desembarcado se distribuyó 53.1% en el litoral pacífico y el 46.1% en el litoral Caribe. La carga embarcada en tanto, se manipuló en un 71.8% en el litoral Caribe y el restante 28.2% en el pacífico.

En la distribución porcentual de la carga por tipo de manipulación, se presentaron leves cambios respecto al período anterior. La carga manipulada como granel líquido perdió tres puntos de participación, seguido del granel sólido que perdió dos puntos y ro – ro que perdió un punto de participación en el total, a favor de la carga contenedorizada, que continúa su tendencia al incremento, tal como ha ocurrido a lo largo de la presente década. En el gráfico B.12 se aprecia la distribución durante el período de 2008.

Los desembarques y embarques por litoral se distribuyeron como se aprecia en el gráfico B.13. Los puertos del litoral pacífico conservan fuertes diferencias entre los volúmenes embarcados y desembarcados, 22.3 % y 77.7% respectivamente, en

tanto los del litoral Caribe se diferencian por poco (45.3% y 54.7%), tal como ha sucedido en períodos anteriores.

6.4.3 Carga manejada en los Puertos del MCCA durante el año 2009

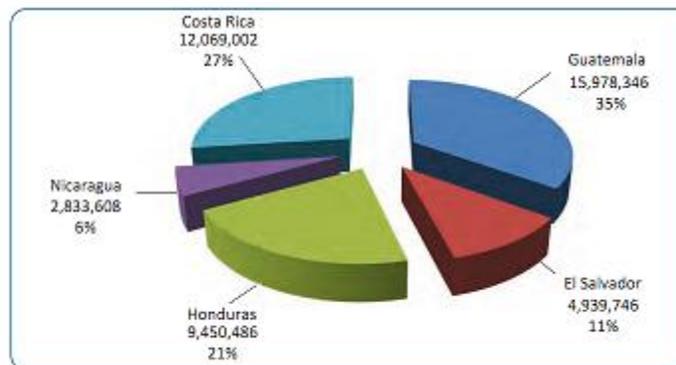
En los puertos de los países miembros del Mercado Común Centroamericano (MCCA) se manejó un volumen de carga de 45.3 millones de Tm, 3.8 millones menos que el período pasado, que significan un decrecimiento del 7.7%.

El volumen manejado representa el 45.2% del total de la región. El 64.4% del volumen fue desembarcado y el restante 35.6% embarcado. El 54.0% se manejó en los puertos del litoral Caribe y el 46.0% en los del pacífico.

Se mantuvo la distribución de la carga entre los países del MCCA con variaciones muy ligeras. Más de la tercera parte de esta cantidad se manejó en los puertos guatemaltecos, más de la cuarta parte en Costa Rica y una quinta parte en Honduras. El gráfico C.12 muestra esta distribución.

Gráfico C.12

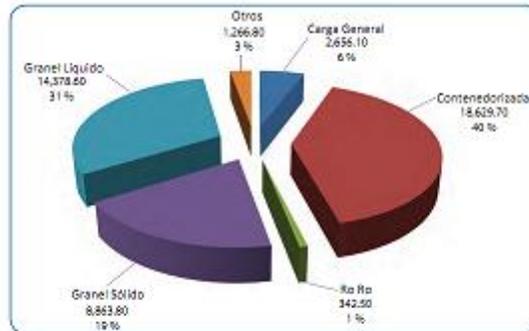
Carga manejada en puertos por país del MCCA (Tm y %), año 2009



Fuente: Express Portales del Área Centroamericana y Autoridad Marítima de Panamá

Gráfico C.13

Carga total por tipo de manipulación en los puertos del MCCA (Miles de Tm y %), año 2009



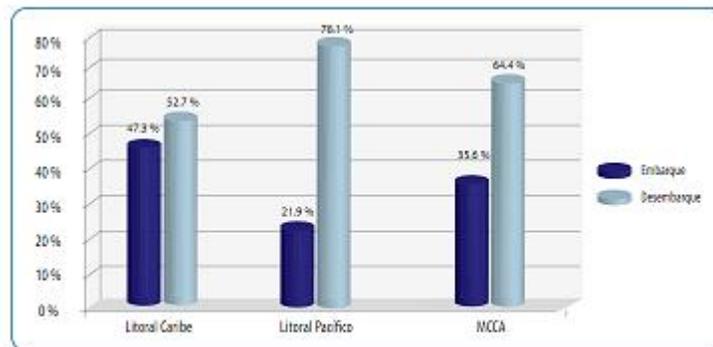
Fuente: Empresa Portuaria del Orinoco Centroamericano y Asociación Marítima de Panamá

En la distribución porcentual de la carga por tipo de manipulación, las variaciones más importantes con respecto al 2008, se dieron en la carga General y en la Ro Ro, ambas bajaron su representación drásticamente (6% a 3.4% y 1.6% a 0.8% respectivamente), dejando como resultado una disminución en el MCCA de 31.2% en la carga General y de 55.8% la carga Ro-Ro. La carga Contenedorizada, mantuvo su representación en términos relativos (41%), en tanto en términos absolutos bajo en 4.7% respecto al 2008.

En la carga General, Guatemala presentó la menor disminución (21.0%). El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Honduras, disminuyeron por encima del 48%; en cuanto a la carga Ro –Ro, la disminución más fuerte fue en Honduras (de 84.2 miles de Tm en 2008 a 3.9 miles de Tm en 2009), Costa Rica disminuyó 47%, Nicaragua y Guatemala disminuyeron en 50% y 56% respectivamente.

La carga manipulada como granel líquido aumentó en términos relativos, de 29.0% en 2008 a 31.6% en 2009, equivalente en términos absolutos a 27.3%, la carga Granel Sólido, registró un leve aumento en términos relativos, significando 2% en términos absolutos.

Gráfico C.14. Distribución de la carga desembarcada y embarcada por litoral del MCCA, año 2009



Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por las Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

El movimiento de carga en el MCCA alcanzó 45.3 millones de Tm, de las cuales el litoral Caribe movió un total 24.4 millones de Tm, el pacífico 20.9 millones de Tm. El volumen desembarcado se distribuyó 55.8% en el litoral pacífico y el 44.2% en el litoral Caribe. La carga embarcada en tanto, se manipuló en un 71.7% en el litoral Caribe y el restante 28.3% en el pacífico.

Los desembarques y embarques por litoral se distribuyeron como se aprecia en el gráfico C.14. Los puertos del litoral pacífico conservan fuertes diferencias entre los volúmenes desembarcados y embarcados, 21.9% y 78.1% respectivamente, en tanto en el litoral Caribe se diferencian por poco (47.3% y 52.7%), tal como ha sucedido en períodos anteriores.

6.5 Buques atendidos

6.5.1 Buques Atendidos durante el año 2007

Durante el año 2007, se atendió a un total de 17,409 buques mercantes de comercio exterior y cruceros en los puertos del istmo centroamericano, con un incremento de 1,126 buques, que representan el 6.9% de incremento respecto al año 2006.

En valores absolutos fue Panamá el país que tuvo el mayor incremento en la cantidad de buques atendidos (411) seguido de Guatemala (180) y Costa Rica

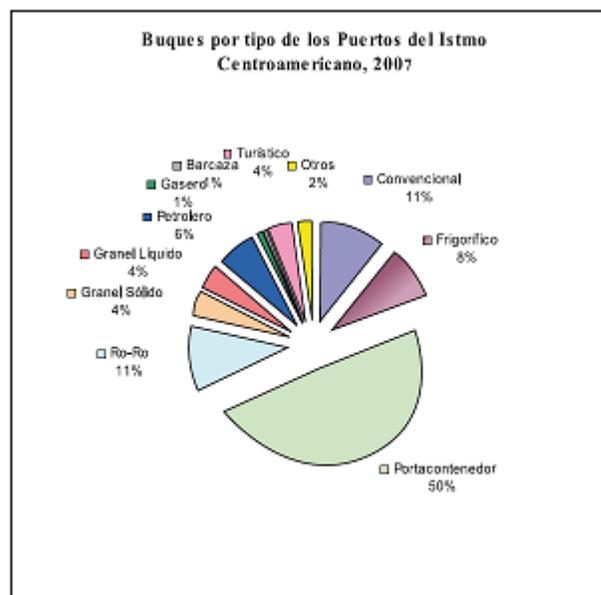
(173). Por puerto, los que tuvieron mayores incrementos absolutos respecto al año anterior fueron Balboa y Limón-Moín (337 y 128 buques respectivamente).

Los buques portacontenedores mantuvieron su participación, alcanzando el 49% del total en número. En este período se mantuvieron casi todos los tipos de buques que recalaban los puertos de la región, a excepción de los petroleros que aumentaron en 9.9% y los porta contenedores que aumentaron en 8.3% y los buques de granel sólido que decrecieron en 7%. En el gráfico A.14 se aprecia la distribución por tipo de buques.

Aunque *Manzanillo International Terminal* sufrió una disminución en la cantidad de porta contenedores atendidos, continúa siendo el puerto de la región que recibe la mayor cantidad de buques de este tipo (1,711); le siguen Balboa (1,161), Cortés (1,054) y Limón-Moín (922). Un total de 710 buques de cruceros de turismo arribaron a los puertos de la región. Esta cifra presenta un incremento del 1.9% respecto al año anterior.

Gráfico A.14

Buques por tipo de los puertos del istmo Centroamericano, 2007.



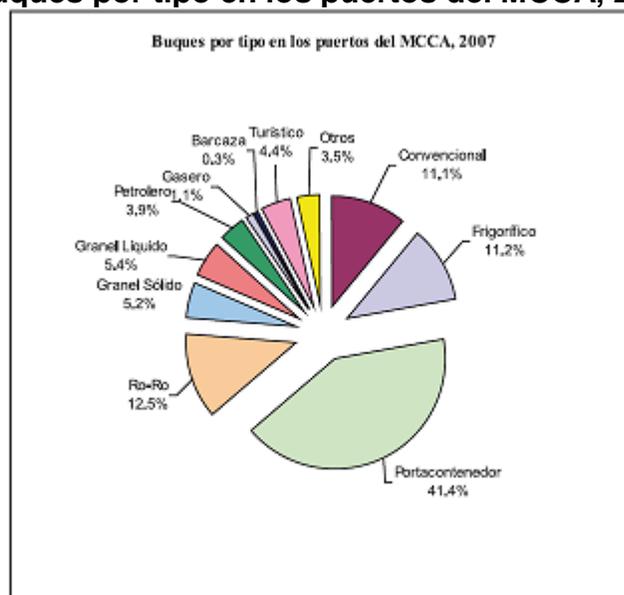
Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

Al comparar la participación por tipo de buques sólo en los puertos del MCCA, se puede observar que los porta contenedores también mantienen el primer lugar con el 41.4%. En general, la participación de los porta contenedores se mantuvo respecto al período anterior. El 68.5 % de los buques refrigerados en los puertos del MCCA recalán en el complejo portuario Limón-Moín.

El promedio simple de volumen de carga total por la cantidad de buques en los puertos multipropósito del litoral Caribe se encuentra alrededor de 4,136 toneladas, tomado principalmente en los puertos del MCCA.

En el pacífico este promedio es 7,358. En las terminales especializadas de graneles líquidos los valores son superiores a las 17,000 toneladas, y alcanzan el extremo superior en Charco Azul. Las terminales de contenedores del MCCA alcanzan valores superiores a las 7,000 toneladas.

Gráfico A.14
Buques por tipo en los puertos del MCCA, 2007.



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

6.5.2 Buques Atendidos durante el año 2008

Durante el año 2008, se atendió a un total de 17,127 buques mercantes de comercio exterior y cruceros en los puertos del istmo centroamericano, con una disminución de 282 buques, que representan el 1.6% de decrecimiento respecto al año 2007.

En valores absolutos fue Panamá el único país que tuvo incremento en la cantidad de buques atendidos (251).

Por puerto, los que tuvieron mayores incrementos absolutos respecto al año anterior fueron *Panamá Port Co. Cristóbal* y *Manzanillo* (371 y 288 buques respectivamente). Los buques portacontenedores mantuvieron su participación, alcanzando el 51.1% del total en número.

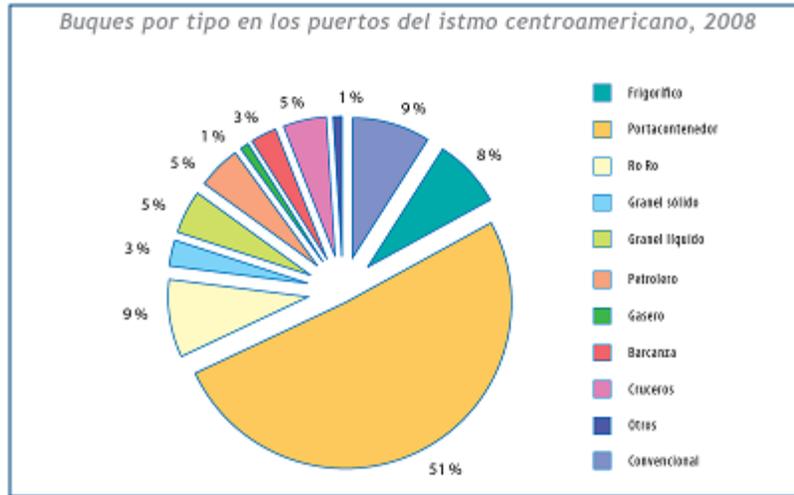
En este período se mantuvieron casi todos los tipos de buques que recalaban los puertos de la región, a excepción de las barcazas que aumentaron cuatro veces más que el período pasado, los de granel líquido con un aumento del 26%, seguido del buque gasero con 25%, crucero 13% y los portacontenedores que aumentaron en 1.8% y los buques convencionales que decrecieron en 21%, ro-ro 17%, Petrolera 16% y de granel sólido que decrecieron en 8.7%. En el Gráfico B.14 se aprecia la distribución por tipo de buques.

Con respecto a los buques portacontenedores, *Manzanillo International Terminal* continúa siendo el puerto de la región que recibe la mayor cantidad de buques de este tipo (2002); le siguen Balboa (1,174), Cortés (1,031) y Limón-Moín (871).

Un total de 801 buques de cruceros arribaron a los puertos de la región. Esta cifra representa un incremento del 12.8% respecto al año anterior.

Gráfico B.14

Buques por tipo en los puertos del istmo Centroamericano, 2008.



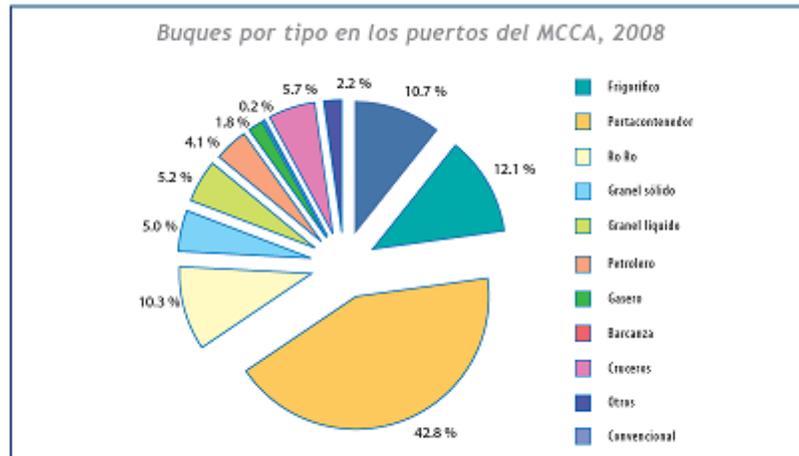
Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

Al comparar la participación por tipo de buques sólo en los puertos del MCCA, se puede observar que los porta contenedores también mantienen el primer lugar con el 42.8%. En general, la participación de los porta contenedores ha tenido ligeros aumentos respecto a los períodos anteriores. El 63.5 % de los buques refrigerados en los puertos del MCCA recalán en el complejo portuario Limón-Moín.

El promedio simple de volumen de carga total por la cantidad de buques en los puertos multipropósito del litoral Caribe se encuentra alrededor de 4,374 toneladas, tomado principalmente en los puertos del MCCA. En el pacífico este promedio es 8,343 toneladas. En las terminales especializadas de graneles líquidos los valores son superiores a las 17,000 toneladas, y alcanzan el extremo superior en Charco Azul.

Gráfico B.15

Buques por tipo en los puertos del MCCA, 2008.

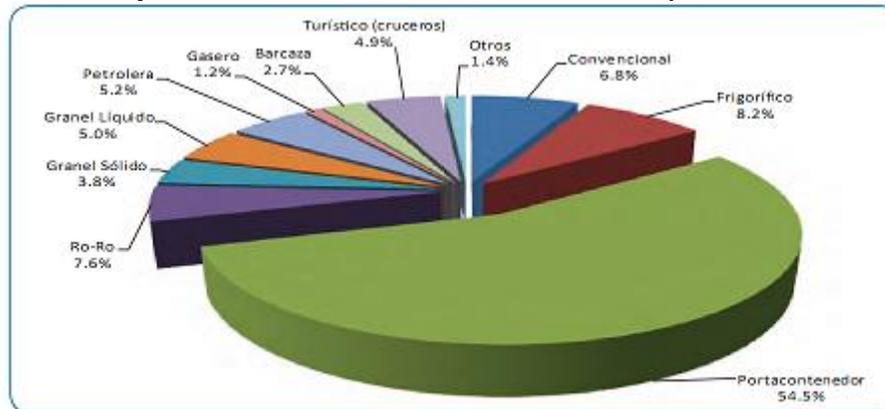


Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano

6.5.3 Buques atendidos durante el año 2009

Durante el año 2009, se atendió a un total de 16,291 buques mercantes de comercio exterior y cruceros en los puertos del istmo centroamericano, con una disminución de 836 buques, que representan el 4.9% de decrecimiento respecto al año 2008. Los buques Portacontenedores incrementaron su participación de 51.1% en 2008 a 54.5% en 2009; 21.7% atracaron en *Manzanillo Int. Terminal*, 14.9% en *Panama Port Balboa* y el 12.2% en Puerto Cortés. Estos puertos continúan siendo los puertos de la región que recibe la mayor cantidad de buques de este tipo.

Gráfico C.21 Distribución de buques por tipo en puertos del istmo centroamericano, año 2009



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

En este período con respecto al anterior, la variación por tipo de buques que recalaban los puertos con respecto al período pasado se dieron principalmente en los de tipo Ro-Ro con una disminución de 41.1%, los de tipo barcaza que disminuyeron un 15.7%, los convencionales con una disminución de 21.1%, petroleros que disminuyeron 7.24% y gaseros con una disminución de 6.6%.

En tanto, el incremento de buques más importante se dio en los de tipo granel sólido con un aumento del 7.3%. El Gráfico C.14 muestra la distribución por tipo de buques.

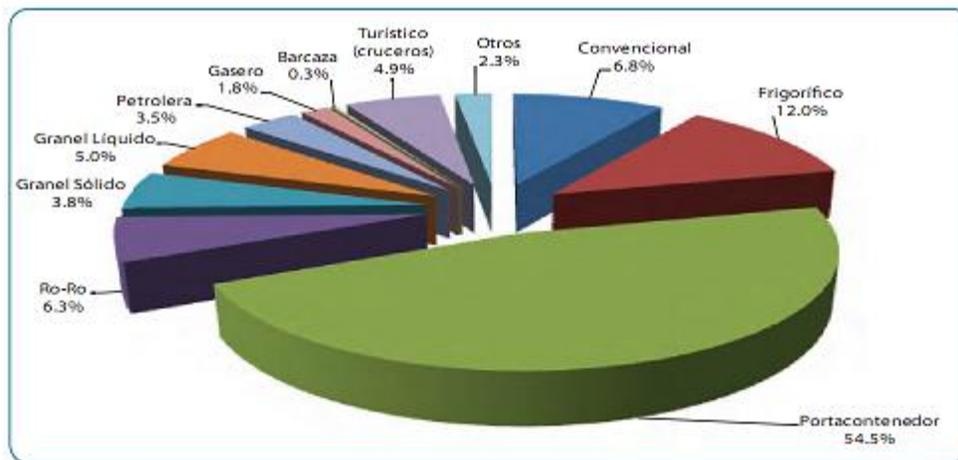
Un total de 792 buques cruceros arribaron a los puertos de la región. Esta cifra representa un decremento de 9 buques menos que el año anterior. El 31.8% de los buques cruceros arribaron en puertos costarricenses, 27.5% en los panameños, 19.3% en Honduras, 13.8% en puertos guatemaltecos, y en Nicaragua 7.6%.

Al comparar la participación por tipo de buques en los puertos del MCCA, se puede observar que los porta contenedores también mantienen el primer lugar con el 46.9%. En general, la participación de los porta contenedores ha tenido ligeros aumentos respecto a los períodos anteriores. El 64.7% de los buques refrigerados en los puertos del MCCA recalaban en el complejo portuario Limón-Moín y representan además el 56.4% del istmo centroamericano.

El promedio simple de volumen de carga total por la cantidad de buques en los puertos multipropósito del litoral Caribe del MCCA, se encuentra alrededor de 3,967 Tm y en los puertos del pacífico este promedio es 6,977 toneladas. En las terminales especializadas de graneles líquidos los valores son superiores a las 22,500 toneladas, y alcanzan el extremo superior en Charco Azul.

Gráfico C.22

Distribución de buques por tipo en puertos del MCCA, año 2009



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

6.6 Manipulación de contenedores y furgones

6.6.1 Contenedores y Furgones durante el año 2007

En los puertos de la región se manipularon un total de 6.76 millones de TEU's³⁷, de los cuales el 74.8% fue manipulado lleno. Esta cifra representa un incremento de 1,252, 711 TEU's equivalente a 22.7%, más del doble del incremento de los dos períodos anteriores. El tráfico de TEU's alcanzado corresponde a 3.8 millones de contenedores y furgones de diferentes tipos y tamaños. Los puertos panameños manipularon el 60% del total, en tanto los costarricenses el 14%, los guatemaltecos el 13% y los hondureños el 9%.

El puerto de Balboa se desplazó como la Terminal que manipula la mayor cantidad de contenedores en la región. 1 de cada 3.6 contenedores del total de la región se manipulan en este puerto. Balboa ha desplazado a *Manzanillo International Terminal* del primer al segundo lugar. A continuación están *Colon Container*

³⁷ TEU (Twenty Foot Equivalent Unit): Unidad Equivalente de Transporte, corresponde a un contenedor de 20 pies de largo, el resto de medidas son estándar. Se usa como unidad de medida del tráfico de contenedores.

Terminal y Limón-Moín. El tráfico de contenedores en los principales puertos de la región se muestra en el Gráfico A.16.

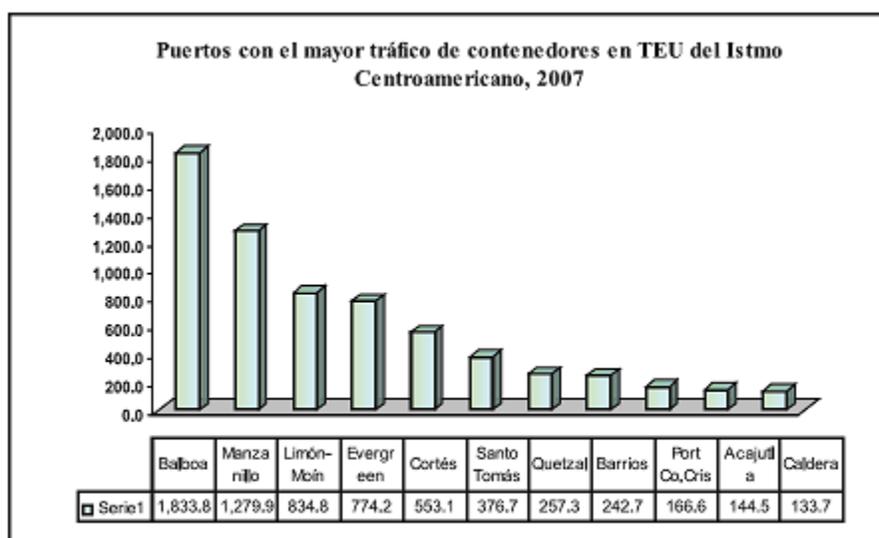
El 64.10% de los TEU's se manipuló en los puertos del litoral Caribe y el 35.90% en el pacífico. Estos valores continúan perdiendo distancia como lo han venido haciendo a lo largo de la década, dado que los puertos del litoral pacífico incrementan su participación en el tráfico de contenedores.

La relación en el período anterior fue de 72.1% en el Caribe y el 27.9% en el pacífico. En el litoral pacífico, Balboa en Panamá, incrementó su tráfico de contenedores en 85.5% respecto al período anterior, habiendo quedado muy cerca de los dos millones de TEU's. Por su parte, Corinto, Caldera y Acajutla incrementaron en 27.18%, 16.52% y 16.19% respectivamente.

En general, los contenedores en el litoral pacífico se vieron incrementados en un 58.04% respecto al período anterior. En el litoral Caribe también se dio incremento del 9.09% con respecto al período anterior.

Gráfico A.16

Puertos con el mayor tráfico de contenedores en TEU's



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

La relación general de llenos a vacíos es de 2.97, valor que ha aumentado con respecto a los dos períodos anteriores (2.88 en el 2005 y 2.58 en el 2006). Los puertos del litoral Caribe conservan este valor más alto (3.44) que los del pacífico (2.33). Como en períodos anteriores se destacan los puertos del Golfo de Honduras: Puerto Cortés, con una relación de 4.66, Barrios 3.20 y Santo Tomás de Castilla 3.19, además de *Bocas Fruit* (Almirante) en Panamá, que ha alcanzado un valor de 3.03.

Del total de contenedores, en los puertos del MCCA se manipularon 1,47 millones de módulos, equivalentes a 2,69 millones de TEU's, el 83% de ellos llenos. Se encontró que el 58.2% de los módulos movilizados fueron de 40 pies, el 17.5% de 20 pies, el 8.4% de 45 pies y el 4.0% de 43 pies. Limón-Moín y Cortés son los puertos que manipulan la mayor variedad de tamaños de módulos. Se ha acentuado ligeramente el uso del contenedor de 40 pies sobre tamaños mayores.

En el MCCA los contenedores llenos tuvieron un peso aproximado de 15.32 ton/módulo.

6.6.2 Contenedores y Furgones durante el año 2008

En los puertos de la región se manipularon un total de 7.45 millones de TEU's, de los cuales el 70.1% fue manipulado lleno. Esta cifra representa un incremento de 689,924 TEU's equivalente a 10.2%.

El tráfico de contenedores y furgones corresponde a 4.1 millones de unidades de diferentes tipos y tamaños. Los puertos panameños manipularon en unidades de contenedores el 65% del total, en tanto los costarricenses el 11%, los guatemaltecos el 13% y los hondureños el 8%.

El puerto de Balboa se desplazó como la Terminal que manipula la mayor cantidad de contenedores en la región. Uno de cada 3.6 contenedores del total de la región

se manipula en este puerto. A continuación están *Manzanillo International Terminal* Limón-Moín y *Colon Container Terminal*.

El tráfico de contenedores en los principales puertos de la región se muestra en el Gráfico 16. El 61.98% de los TEU's se manipuló en los puertos del litoral Caribe y el 38.02% en el pacífico. Estos valores continúan manteniendo distancia, la cual ha venido disminuyendo durante los últimos cuatro años, dado que los puertos del litoral pacífico han incrementado su participación en el tráfico de contenedores. La relación en el período anterior fue de 64.1% en el Caribe y el 35.9% en el pacífico.

En el litoral pacífico, Balboa en Panamá, incrementó su tráfico de contenedores en 19.4% respecto al período anterior, totalizando 1,255,802 movimientos. Por su parte, El Rama, Chiriquí Grande y Caldera incrementaron en 50.7%, 45.7% y 27.0% respectivamente. En general, los contenedores en el litoral pacífico se vieron incrementados en un 18.16% respecto al período anterior.

En el litoral Caribe también se dio incremento del 7.85% con respecto al período anterior.

Gráfico 16

Puertos con el mayor tráfico de contenedores en TEU'S



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

La relación general de llenos a vacíos es de 2.41. Los puertos del pacífico (2.33) conservan este valor más alto que los del litoral Caribe (1.67). Se destacan Chiriquí Grande 69.78, Puerto Cortés, con una relación de 4.65, Santo Tomás de Castilla 3.71, Barrios 3.22 además de *Colon Container Terminal* en Panamá, que ha alcanzado un valor de 2.76.

Del total de contenedores, en los puertos del MCCA se manipularon 1,46 millones de módulos, equivalentes a 2,80 millones de TEU's, el 73% de ellos llenos. Se encontró que el 67% de los módulos movilizados fueron de 40 pies, el 22.0% de 20 pies, el 8.0% de 45 pies y el 3% de 43 pies. Limón-Moín y Cortés son los puertos que manipulan la mayor variedad de tamaños de módulos. Se ha acentuado ligeramente el uso del contenedor de 40 pies sobre tamaños mayores. En el MCCA los contenedores llenos tuvieron un peso aproximado de 44.32 ton/módulo.

6.6.3 Contenedores y Furgones durante el año 2009

En los puertos de la región se manipularon un total de 6.8 millones de TEU, de los cuales el 74.9% fue manipulado lleno. Esta cifra representa un decremento con respecto al año anterior de 666,466 TEU equivalente a 8.9%.

El tráfico de contenedores y furgones corresponde a 4.0 millones de unidades de diferentes tipos y tamaños. Los puertos panameños manipularon en unidades de contenedores el 62.2% del total, en tanto los costarricenses y los guatemaltecos 13.4% y 13.1% respectivamente, los hondureños el 8.4%, El Salvador y Nicaragua 1.9% y 0.9% respectivamente.

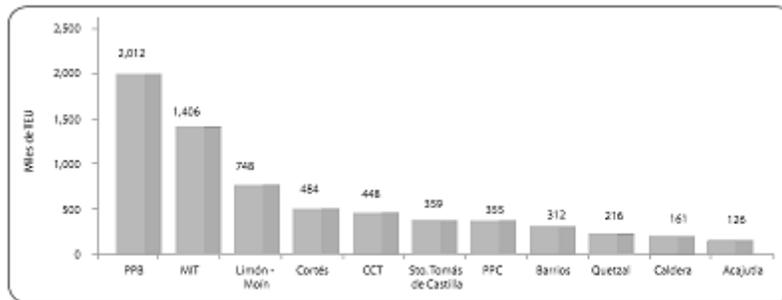
El puerto de Balboa se desplazó como la terminal que manipula la mayor cantidad de contenedores en la región. Uno de cada 3.4 contenedores del total de la región se manipulan en este puerto, a continuación están *Manzanillo International*

Terminal (1 de cada 4.8), Limón-Moín (1 de cada 9), puerto Cortés (1 de cada 14.0) y Colon Container Terminal (1 de cada 15.2).

El tráfico de contenedores en los principales puertos de la región se muestra en el Gráfico C.23.

Gráfico C.23 Puertos con el mayor tráfico de contenedores

Istmo Centroamericano, año 2009

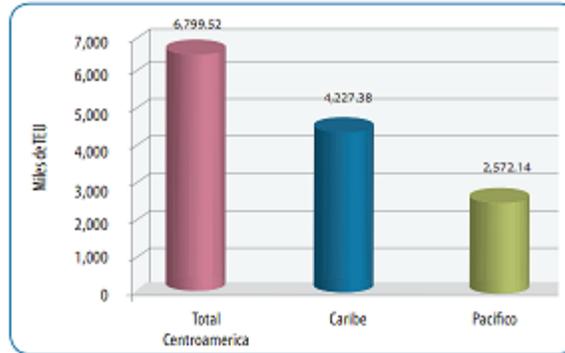


Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

El 62.2% de los TEU se manipuló en los puertos del litoral Caribe y el 37.8% en el pacífico. Estos valores continúan manteniendo distancia como lo han venido haciendo a lo largo de los años. La relación en el período anterior fue de 62.0% en el Caribe y el 38.0% en el pacífico.

En el litoral Caribe, El Bluff en Nicaragua incrementó su tráfico de contenedores en 136.4%, seguido de *Bocas Fruit Almirante* en Panamá que incrementó en 106.8%, respecto al período anterior, habiendo resultado con 617 y 10,392 el movimiento de contenedores, respectivamente. Así mismo, los Puertos *Panama Port Balboa*, Manzanillo y Cortés de Honduras, se encuentran entre los puertos con mayor movimiento de contenedores. (29.4%, 20.7% y 11.3% (respectivamente). Este litoral incrementó el movimiento de contenedores en 7.7% con respecto al período anterior.

**Gráfico No. 24. Movimiento de contenedores en TEU,
Istmo Centroamericano, año 2009**



Fuente: Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano y Autoridad Marítima de Panamá

En general, en el litoral pacífico el movimiento de contenedores se vio disminuido respecto al período anterior en 8.4%. La relación general de llenos a vacíos es de 2.4, en los puertos del pacífico (3.0) conservan este valor más alto que los del litoral Caribe (2.2). Se destacan *Panama Port Co. Balboa* con una relación de 3.2 y Quetzal con 2.6.

Del total de contenedores, en los puertos del MCCA se manipularon 1.53 millones de módulos, equivalentes a 2.55 millones de TEU, el 81.6% de ellos llenos. Se encontró que el 60.8% de los módulos movilizados fueron de 40 pies, el 20.1% de 20 pies, el 9.0% de 45 pies y el 3.5% de 43 pies.

Limón-Moín y Cortés son los puertos que manipulan la mayor variedad de tamaños de módulos. Se ha acentuado ligeramente el uso del contenedor de 40 pies sobre tamaños mayores. En el MCCA los contenedores llenos tuvieron un peso aproximado de 16.8 Tm/módulo.

En base a las estadísticas anteriores, podemos apreciar que la crisis y su efecto a la baja del comercio internacional golpearon duramente a la industria del transporte marítimo, la que presentó resultados financieros negativos, por la baja de las ventas y los fletes, y por el endeudamiento al que se expuso previamente para

la expansión de las flotas. En tal contexto negativo, en líneas generales de la industria siguió una estrategia que se resume en el siguiente cuadro.

**CUADRO D
ESTRATEGIA FRENTE A LA CRISIS**

1. Cambios de la oferta efectiva <ul style="list-style-type: none"> • Suspensión de toda expansión de la flota • reducción de la capacidad ofrecida por ruta • <i>scrapping</i> • <i>laid-up</i> • <i>slow steaming</i> 	3. Replanteo de las obligaciones financieras¹⁷ <ul style="list-style-type: none"> • cancelación de contratos de construcción naval, cuando las cláusulas de cancelación fueran convenientes • re-financiamiento de las obligaciones, cuando fuera posible • cambios en las fechas de entrega pactadas
2. Disminución de costos operativos <ul style="list-style-type: none"> • <i>slow-steaming / ultra slow-steaming</i> • cambios laborales 	4. Reorientación de estrategias comerciales <ul style="list-style-type: none"> • re-ingeniería operativa y comercial de rutas • estrategias de negocios para captar nichos de mercado con mejores rentabilidades

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., DRNI / CEPAL, Naciones Unidas.

El año 2008 marcó el inicio de una crisis severa para los asuntos marítimos, con claras señales de sobre tonelaje, caída de fletes, astilleros plenos de órdenes en progreso (las cuales fueron acordadas a precios altos) y proyectos portuarios para expansión de capacidad bajo severa revisión.

Las bajas de los fletes fueron una buena noticia en el corto plazo para el sector productor y el comercio internacional, quienes antes de la crisis se hallaban expuestos a un alto nivel de precios del transporte marítimo. Sin embargo, tales magnitudes de caída, como también lo fueron las anteriores subas, y la alta volatilidad, indican la existencia de un problema más grande que llama a preocupación, más allá de la crisis. Un sector marítimo consolidado, trabajando a precios razonables, es necesario para la actividad productiva y comercial, y para asegurar el desarrollo económico.

La preocupación para el sector portuario y marítimo es la extensión y la profundidad de la crisis internacional que afecte la actividad económica y la demanda de transporte por agua, viendo la experiencia histórica de coincidencia de crecimientos tan marcados en la cartera de construcción naval (1972-1973), repetida en la última fase del ciclo:

Es preciso robustecer la industria del transporte marítimo, evitando los comportamientos que ponen en riesgo (típicamente descritos en el ciclo económico) dado el importante rol que aquella juega en el desarrollo económico de los países y regiones. La evidencia de la existencia y vigencia del ciclo marítimo y su relación con los ciclos económicos ha vuelto a quedar a la vista durante la vigente crisis actual, renovando la certeza sobre la inconveniencia de los comportamientos pro-cíclicos de la industria.

CONCLUSIONES

El estudio realizado sobre el transporte marítimo y su incidencia en el comercio marítimo centroamericano, durante la crisis económica mundial en el período del año 2007 al año 2009, nos lleva a identificar las siguientes apreciaciones:

- El transporte marítimo, constituye uno de los sectores más grandes de transporte a nivel mundial, su incremento o decreción va ligado al aumento o caída del comercio mundial. La crisis económica repercutió de forma inmediata en el sector del transporte marítimo. A medida que la demanda mundial de mercancías descendió, la demanda de servicios de transporte marítimo bajó significativamente.
- En el sector marítimo, siempre que haya una recesión económica global, el comercio y la consiguiente demanda de transporte marítimo y de servicios portuarios se verán contraídos. Asimismo, caerán los precios de los fletes, y el equilibrio entre demanda y oferta de este mercado deberá ser ajustado.
- La recesión económica reciente ocasiono una serie de efectos, entre los cuales se considera el hecho de que las empresas transportadoras se han visto forzadas no sólo a corregir sus tarifas de flete, sino que también a mejorar la calidad del servicio, la diferenciación, la simplicidad y transparencia de los contratos, etc. (como alternativa, también podían exponerse a una guerra de precios, lo cual podría tener consecuencias aún más negativas). Entonces, teniendo a vista lo anterior, se observa que los precios de los fletes se debieron recortar a raíz de la baja del transporte que inició en el año 2008.

- Si bien, las crisis internacionales han sido altamente devastadoras, a pesar de los efectos negativos provocados, las crisis económico-financieras ofrecen también importantes oportunidades. Estas oportunidades se vinculan directamente con la posibilidad de aprovechar la ocasión para efectuar un nuevo rediseño de las políticas a fin de mejorar el sistema, en este caso el del sistema marítimo portuario en Centroamérica.
- La crisis del sector marítimo proviene de la crisis financiera y económica que atraviesa el mundo. Sin embargo, la historia nos muestra que el sector marítimo es muy sensible a dichas crisis y de su extensión y profundidad depende el grado de impacto esperable. El riesgo asociado al sobretonelaje y exceso de oferta ha sido preocupante, más aún cuando hemos visto que en años anteriores al 2,008, los patrones de conducta del transporte marítimo se mantuvieron estables.
- Durante el período de estudio propuesto, se pudo observar en el año 2007 un aumento en el porcentaje del transporte y comercio marítimo en la región, pero a partir del año 2008 se empieza a notar una leve caída porcentual, la cual continúa y se acrecienta en el año 2009, mostrando cifras despreciativas para el sector marítimo portuario.
- En el área centroamericana, Panamá y Guatemala fueron los únicos países que mostraron un crecimiento mínimo y no mostraron números rojos en la economía nacional ante la crisis, como el resto de los países de la región. Sin embargo, no dejaron de mostrarse pérdidas monetarias para el área portuaria marítima, sobre todo, a finales del 2008 y principios del 2009.

- En el transcurso del año 2007 al año 2008 se reflejó una baja en el costo del flete y del año 2008 al año 2009, se observó una baja en la cantidad de importaciones, pero un aumento en el costo del flete. En Centroamérica, se encuentra el caso de una de las navieras más importantes, Maersk Line Shipping Company, quien mantuvo los precios de transporte estabilizados durante esta época, sin embargo, por parte de la misma cadena de Maersk, en Asia cambiaron los buques por otros más pequeños para plantearle a los clientes que la demanda de flete no había bajado y que por lo tanto debían continuar pagando el mismo precio, para así de esta manera compensar las pérdidas que se estaban generando.

RECOMENDACIONES

- Es necesario analizar los efectos de las crisis en la industria marítima, tanto en el transporte como en la construcción naval, para proceder a realizar propuestas de un rediseño del sistema marítimo portuario en Centroamérica.
- La ONU, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) debería contribuir a:
 - Apoyar el desarrollo de un entorno competitivo estable que contribuya a respaldar los esfuerzos de innovación del transporte marítimo en Centroamérica;
 - Armonizar las normas de la competencia material a nivel mundial, para que de esta manera Centroamérica y otras regiones en situación similar, tengan mayor facilidad de introducirse en el comercio marítimo internacional.
 - Crear normas de competencia y un ejercicio del comercio marítimo internacional más justos, por medio de mejoras al marco jurídico internacional.
- Implementar estrategias innovadoras que sean capaces de pre visualizar situaciones de riesgo y sean capaces de tomar medidas de acción convenientes, que garanticen a la vez, la estabilidad del sistema marítimo y portuario de la región centroamericana.
- Mejorar la tecnificación y modernización de los puertos, rediseñar las estrategias, para lograr reducir los costos, lo cual en una situación como la actual de crisis económica, permite reducir las pérdidas y a la vez alcanzar el mejoramiento del servicio y una mayor participación en el comercio internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- Acuña, V.H. "Comercio exterior en América Central durante el siglo XVIII". En: Mesoamérica. No. 1, 1980. 357 págs.
- Bonilla, A. Ideas Económicas en la Centroamérica Ilustrada 1793-1838. San Salvador. FLACSO. 1999. 392 págs.
- Bonilla de la Corte, A. Construcción Naval y Servicios. 1ª Edición. Madrid 1984. 481 págs.
- Carmona Pastor, F. Técnica y práctica de los transportes internacionales de mercancías. 1ª edición. Arganda del Rey. 883 págs.
- Cifuentes Lemus, Juan Luis, Pilar Torres-García y Marcela Frías M. "El océano y sus recursos XII". 2008. 133 págs.
- Hernández Yzal, S. Economía Marítima. Barcelona. Editorial Cadí. 1970. 243 págs.
- Mochón Morcillo, Francisco. El Futuro de los océanos. "Economía. Teoría y Política". MacGraw Hill, Madrid, 2005. 565 págs.
- Moreno Isaac A. y Lamuda Naranjo, J. Transporte de Mercancías en Contenedores, Cádiz 1981. 227 págs.
- Payno, Francisco David. "Breve historia de la marina mercante", Revista Marina No. 03, año 2007. 35 págs.
- Pearson, Roy. *Container Ships and Shipping. London. Fairplay Publications.* 1988. 260 págs.
- Tabak, Herman, D. Cargo Containers. Maryland. *Cornell Maritime Press.* 1970. 235 págs.
- Torner Artadi, R. El transporte de mercancías. 1ª edición. Madrid: Banco de España. Servicios de Estudios Económicos. 1991. 325 págs.

REFERENCIAS ELECTRONICAS

- “Breve historia de la marina mercante” <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerotres/maritima.pdf> (Consultado el, lunes 27 de septiembre de 2010).
- “Centroamérica en Cifras” www.sieca.org.gt (consultado el 03 de enero de 2011)
- “Comercio Exterior” www.contraloria.gob.pa (consultado el 10 de enero de 2011)
- “El origen de la crisis económica”. Publicado el 06 de septiembre de 2010. <http://lafinanza.es/el-origen-de-la-crisis-economica/> (consultado el miércoles 05 de enero de 2011)
- *Federal Reserve System* (FED) Sistema bancario central de los *Estados Unidos* www.federalreserve.gov (consultado el 06 de enero de 2011).
- “La industria marítima sufre la crisis”. Publicado el 12 de febrero de 2009. http://www.centralamericadata.com/es/article/home/La_industria_maritima_sufre_la_crisis. (consultado el 09 de julio de 2010)
- La Prensa Web. “FED mantiene tipos de interés en 1.75%” http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2002/08/13/uhora/uhora_negocios.shtml. (Consultado el martes 04 de enero de 2011)
- “Terminología de Contenedores” http://www.emirapackaging.com/documentos/Emira_Packaging_Terminologia_de_Contenedores.pdf, (Consultado el martes 11 de enero de 2011)

- Traducción del inglés “*International shipping the lifeblood of global economic growth*” publicado el 24 de junio de 2009.
http://findarticles.com/p/articles/mi_m0ITW/is_9_91/ai_n45539273/pg_4/?tag=content;col1 (consultado el jueves, 06 de enero de 2011)
- Traducción del inglés: “*International shipping the lifeblood of global economic growth: as the global economy goes, so goes shipping and related industries*”.http://goliath.ecnext.com/coms2/gi_0199-11948040/International-shipping-the-lifeblood-of.html (consultado el martes 4 de enero de 2011)
- Traducción del inglés “*International Shipping*” http://www.youtube.com/watch?v=x_G_kfcR_QQ&feature=player_embedded#! (consultado el martes 04 de enero de 2011)
- “Transporte Marítimo Mundial” http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_9html (consultado el miércoles 12 de enero de 2011)

ANEXOS

ANEXO 1
ENTREVISTAS REALIZADAS

a) Entrevista Lic. Ricardo Arturo Gálvez Alburez

Ministerio de Economía

Director de Análisis Económico

Fecha de entrevista: 09 de febrero de 2011, 09:30hrs.

Entrevista:

1. ¿Cuál es la importancia del comercio marítimo para la economía del país?

“Para dar respuesta a esta pregunta, basta con interpretar los valores y las estadísticas de las importaciones y exportaciones, divididas en los tres medios de transporte principales: Terrestre, aéreo y marítimo. Como se observa a continuación”:

2007	EXPORTACIONES	%	IMPORTACIONES	%
Aduanas	6.903	100%	13.578	100%
TERRESTRE	2.313	34%	2.751	20%
AÉREA	499	7%	1.592	12%
MARÍTIMA	4.092	59%	9.235	68%
2008	EXPORTACIONES	%	IMPORTACIONES	%
Aduanas	7.737	100%	14.547	100%
TERRESTRE	2.718	35%	3.063	21%
AÉREA	575	7%	1.535	11%
MARÍTIMA	4.445	57%	9.947	68%
2009	EXPORTACIONES	%	IMPORTACIONES	%
Aduanas	7.360	100%	11.521	100%
TERRESTRE	2.298	31%	2.652	23%
AÉREA	664	9%	1.340	12%
MARÍTIMA	4.398	60%	7.529	65%

“Se observa claramente que el medio de transporte con mayor uso es el marítimo, esto se debe en parte a que es más barato y transporta grandes cantidades. Es evidente entonces la importancia con que cuenta, ya que cubre poco más de la mitad del total de las importaciones y exportaciones del país”.

2. ¿Cómo se desarrollaron las actividades de importación y exportación del año 2007 al año 2009 en el sentido de fluctuaciones? “Guatemala y Panamá son los únicos países de Centroamérica que mostraron un crecimiento, que aunque fue mínimo (al menos en el caso guatemalteco) no mostró números rojos como los demás países. Sin embargo, eso no implica que la crisis fuera benigna, ni que hubo una bonanza económica en el país, para poder mostrarlo de mejor manera, obsérvense los siguientes datos:”

TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES GENERALES

		EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
AÑO 2007	Sector agropecuario	1.676	512
	Sector extractivo	712	3.163
	Sector manufacturero	4.515	9.902
	Productos	6.903	13.578
AÑO 2008	Sector agropecuario	1.864	656
	Sector extractivo	982	3.729
	Sector manufacturero	4.891	10.161
	Productos	7.737	14.547
AÑO 2009	Sector agropecuario	2.148	502
	Sector extractivo	772	2.709
	Sector manufacturero	4.440	8.310
	Productos	7.360	11.521

TOTAL DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES MARÍTIMAS

		EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
AÑO 2007	Productos	4.092	9.235
	Sector agropecuario	1.471	447
	Sector extractivo	350	2.832
	Sector manufacturero	2.270	5.956
	Productos	4.092	9.235
AÑO 2008	Sector agropecuario	1.653	580
	Sector extractivo	531	3.369
	Sector manufacturero	2.260	5.998
	Productos	4.445	9.947
AÑO 2009	Sector agropecuario	1.937	435
	Sector extractivo	265	2.446
	Sector manufacturero	2.196	4.648
	Productos	4.398	7.529

3. ¿Hubo una baja en el precio del flete a través de transporte marítimo durante la crisis económica mundial? Si la hubo, ¿Se reflejó en el precio de los productos importados? “Para dar respuesta a esta interrogante, se presenta la siguiente tabla, en la que se toman las importaciones y se dividen entre el costo de flete, para determinar cuál fue su costo de importación, es decir ($m \div \text{costo de flete} = \text{costo de productos}$)”.

COSTO DEL FLETE DE IMPORTACIONES

	No. De productos en millones.	Flete en US \$	Flete US\$ %
AÑO 2007	9,235,002,800	2,302,722,194	25%
AÑO 2008	9,947,231,782	2,302,722,194	23%
AÑO 2009	7,528,639,216	2,302,722,194	31%

“Vemos entonces que del año 2007 al año 2008 si se refleja una baja en el costo del flete, sin embargo, del año 2008 al año 2009, observamos una baja en la cantidad de importaciones, pero un aumento en el costo del flete”.

b) Entrevista Alejandro Seijas
Maersk Line Shipping Company
Administrador Ejecutivo

Fecha de entrevista: 09 de febrero de 2011, 11:45hrs.

Entrevista:

1. ¿Se vio afectada la rentabilidad de la naviera ante la crisis económica mundial? “Si, ante la crisis económica se padecieron cuantiosas pérdidas monetarias, sobre todo a finales del 2008 y principios del 2009. Sin embargo, esto no originó pérdidas de clientes ni pedidos, ya que mantuvimos la calidad en cada servicio prestado.

La naviera mantuvo los precios durante esta época y fue ya a partir del año 2010 que empezamos a observar una recuperación, tanto en importaciones y exportaciones, como en el aspecto monetario”.

2. ¿Cómo se ha reflejado?

- Se ha reflejado en la baja del volumen de las exportaciones e importaciones de los países.
- Se recibió una magna cantidad de peticiones de reducción de costos de los fletes por parte de los clientes, debido a que varios ya no se encontraban en condiciones para cubrir todos los costos debido a la crisis.
- Pero sobre todo se reflejó en las pérdidas monetarias, debido al bajo volumen de las exportaciones e importaciones de los países.

3. ¿Se plantearon medidas emergentes para compensar las pérdidas? (de haber pérdidas) ¿Cuáles? “Si, se plantearon varias medidas, una de ellas fue no ceder a las peticiones de los clientes de bajar los costos de los fletes, esto fue utilizado como estrategia; debido a que si nosotros cedíamos, se podía provocar una guerra de precios en el mercado y esto a la vez iba a devaluar aún más el mercado.

Entonces, se optó por una optimización de costos en todo sentido, desde el uso de la oficina, hasta la optimización de la cadena de servicios al cliente. Es decir, si un contenedor se quedaba en bodega, se trataba de mantenerlo detenido el menor tiempo posible, para así reducir los costos y brindar a la vez un mejor servicio y más rápido al cliente, junto con ello se realizaron negociaciones con proveedores para optimizar los precios.

Por otra parte, se trato de mantener un balance en los precios del mercado, tanto para sí mismo como para el mercado.

Hubo incluso países en Asia, nosotros no lo hicimos, pero por parte de la misma cadena de Maersk que cambiaron los buques por otros más pequeños para así decirle a los clientes que la demanda de flete no había bajado y que por lo tanto debían continuar pagando el mismo precio”.