

Tráfico portuario de Perú cayó entre enero y mayo

Los puertos marítimos son un componente importante dentro de la cadena de suministros, pues conectan al transporte marítimo y terrestre y son el punto de llegada de mercancías y la puerta de salida para las exportaciones de un país. Su importancia es tal, que, a nivel global, se calcula que el 85% del comercio total se transporta por la vía marítima.

Desde la pandemia generada por la COVID-19, las actividades portuarias se han visto sumamente afectadas, en principio, por la menor disposición de personal portuario, debido al alto nivel de contagios; seguido por la escasez de equipo disponible (contenedores vacíos varados en los puertos de descarga); y el incremento de la demanda de los consumidores de productos importados (por el crecimiento exponencial del comercio electrónico), lo cual provocó largas colas de naves esperando desembarcar y demora en la entrega y salida de las mercancías.

Veintiocho meses luego de iniciada la pandemia, y con la reapertura de las actividades económicas, el presente artículo compara el desempeño portuario del Perú, Chile y Colombia.

Los números de los puertos peruanos

Entre enero y mayo de 2022, los puertos marítimos en el Perú movilizaron 22'156.746 toneladas (t) y 1'098.311 TEU (de las

siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, unidad que equivale a 20 pies), cifras que representaron una disminución con respecto a lo registrado en similar periodo del 2021 (ver Tabla 1).

Tabla N°1 Movimiento de carga en puertos marítimos peruanos, periodo enero-mayo 2021-2022



Puertos	TEU (Ene-May-21)	TM (Ene-May-21)	TEU (Ene-May-22)	TM (Ene-May-22)	%	
					VAR. TEU	VAR. TM
Marítimo	1.181.027	22.999.380	1.098.311	22.156.746	-7,0%	-3,7%
Paíta	121.046	1.214.367	116.906	1.046.762	-3,4%	-13,8%
Salaverry	-	1.495.981	0	1.441.922	-	-3,6%
Callao	1.046.706	16.663.538	973.300	15.561.347	-7,0%	-6,6%
Pisco	6.301	792.207	3.841	1.408.539	-39,0%	77,8%
Matarani	6.288	2.633.405	2.579	2.396.826	-59,0%	-9,0%
Ilo	686	199.881	1.685	301.351	145,6%	50,8%

Fuente: APN (Autoridad Portuaria Nacional)

Elaboración: IDEXCAM

Es de conocimiento público que el puerto del Callao cuenta con dos concesiones. Una de ellas, APM Terminals, el operador del Terminal Norte Multipropósito, movilizó 385.394 TEU (-7,4%) y 7.951.223 toneladas (-5,4%), de las cuales 2.380.674 t correspondieron a graneles sólidos, 1.232.085 t a carga fraccionada, 1.023.070 a graneles líquidos. Por otro lado, DP World Callao, operador del Terminal portuario Muelle Sur, movilizó 587.906 TEUs (-6,8%) y 6.288.020 t (-11,4%).

Por su parte, el puerto de Matarani representó el 10,82% de participación sobre el total de toneladas de carga movilizada (-9% t). Hay que destacar que, en mayor parte el tipo de carga transportada fueron graneles sólidos (1.999.770 t) y en menor medida carga fraccionada (267.551 t) y graneles líquidos (100.622 t).

A su vez, el puerto de Salaverry registró el 6,51% del total de toneladas movilizadas (-3,6%). El tipo de carga que más movilizó fueron graneles sólidos (1.407.322 t), seguido de la carga fraccionada (29.573 t), y graneles líquidos (5.028 t).

El puerto de Pisco acumuló el 6,36% del total de toneladas transportadas. A diferencia de los puertos mencionados líneas arriba, lo movilizó evidenció un incremento de 77,8%. Los graneles sólidos fueron lo más transportado (993.605 t) y la carga fraccionada (388.907 t). Por otro lado, movilizó 3.841 TEU (-39%).

De otro lado, el puerto de Paita movilizó el 4,72% del total de toneladas (-13,8%), siendo 218.782 t en graneles sólidos, 25.401 t en graneles líquidos y 23.296 t de carga fraccionada. De la misma manera, transportó 116.906 TEU (-3,4%).

En otros países de Sudamérica, el Instituto Nacional de Estadística de Chile informó que, entre enero y mayo de 2022, en la región de Tarapacá, se movilizaron 5'426.242 t, lo que representó un incremento de 21,1% respecto a similar periodo de 2021. De los cuales, la carga a granel totalizó 4'454.453 t (+27,5%).

Por otro lado, el movimiento de carga portuaria de la región de Valparaíso cayó 2,5%, pues movilizó 22,48 millones de toneladas de carga. Aunque, en mayo la carga movilizada fue de 5,01 millones de toneladas, cifra que representó un avance de 12,1% respecto a abril. Asimismo, en relación a los meses de enero a mayo del 2022, el movimiento de contenedores sumó

1'134.552 TEUs (+1,1%).

Por otro lado, el Informe Tráfico Portuario en Colombia, publicado por la Asociación Nacional de Comercio Exterior (Analdex), mostró que el tráfico portuario durante el primer trimestre de 2022 totalizó 41,8 millones de toneladas, una caída de 1,5% respecto a similar periodo de 2021.

Los puertos colombianos que más destacaron fueron los del litoral del Caribe, entre ellos el terminal de Cartagena, con un tráfico de 10,1 millones de toneladas (-8,7%) y 730.873 TEU (-3,3%); seguido del puerto de Ciénaga, con 7,3 millones de toneladas (-17,3%). Entre los puertos del litoral Pacífico sobresalió Buenaventura, con 5,1 millones de toneladas (+7,4%) y 305.041 TEU (+8,2%).

Es de notar que el movimiento de la carga en los puertos peruanos ha disminuido entre enero y mayo pasado. Similar desempeño se evidencia en algunas zonas portuarias de Chile, como en la región de Valparaíso, aunque la región de Tarapacá tuvo un desempeño positivo.

En el caso de Colombia, de acuerdo con la información disponible a marzo, los principales puertos del litoral del Caribe, que representan alrededor del 95,5% de las exportaciones de ese país, han mostrado una disminución en su transporte de carga, pero una mejoría en el puerto de Buenaventura.

Es importante precisar que, tras el creciente avance de la

inflación a nivel global, los bancos centrales de muchos países han optado por incrementar gradualmente la tasa de interés de referencia para combatirla.

En ese sentido, podría esperarse una disminución en la demanda de bienes, principalmente de aquellos que no sean de primera necesidad, lo que podría indicar un aumento de los riesgos de recesión. En dicho escenario, ante la menor demanda de los consumidores, las tiendas tendrían un sobrestock de inventarios, por lo tanto, las importaciones de nuevos bienes podrían verse afectados.

Si bien, en las últimas semanas se han observado ligeras mejorías en el transporte marítimo, no es totalmente seguro que las obstrucciones del comercio internacional se eliminen en el corto plazo, pues hay factores como la política de Cero Covid, de China; el conflicto entre Rusia y Ucrania; y la temporada alta de la segunda mitad del año, que podrían presionar nuevamente la cadena de suministros global.