

# Logística internacional pospandemia

Análisis de las  
industrias aérea y  
de transporte marítimo  
de contenedores

Ricardo J. Sánchez  
Fabio Weikert

# Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

**Deseo registrarme**



 [www.cepal.org/es/publications](http://www.cepal.org/es/publications)

 [facebook.com/publicacionesdelacepal](https://facebook.com/publicacionesdelacepal)

 [www.cepal.org/apps](http://www.cepal.org/apps)

SERIE

**COMERCIO INTERNACIONAL**

**162**

# Logística internacional pospandemia

Análisis de las industrias aérea y de  
transporte marítimo de contenedores

Ricardo J. Sánchez  
Fabio Weikert



**COVID-19**  
**RESPUESTA**

Este documento fue preparado por Ricardo Sánchez, Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura, y Fabio Weikert, Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del programa de trabajo de la CEPAL.

Los autores agradecen la contribución de Eliana Barleta a la sección 5 del documento y a la evaluación del impacto de la pandemia sobre el comercio por contenedores, como así también los comentarios recibidos de los colegas de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL. Asimismo, se agradece a Fernando Arias, lector externo, quien hizo importantes contribuciones sobre la industria aérea.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas  
ISSN: 1680-872X (versión electrónica)  
ISSN: 1680-869X (versión impresa)  
LC/TS.2020/190  
Distribución: L  
Copyright © Naciones Unidas, 2020  
Todos los derechos reservados  
Impreso en Naciones Unidas, Santiago  
S.20-00789

Esta publicación debe citarse como: R. Sánchez y F. Weikert, "Logística internacional pospandemia: análisis de las industrias aérea y de transporte marítimo de contenedores", *serie Comercio Internacional*, N° 162 (LC/TS.2020/190), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020.

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Documentos y Publicaciones, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

## Índice

Resumen .....	7
Abstract.....	9
Introducción.....	11
<b>I. El transporte marítimo y el aéreo son actividades esenciales, de alcance global e impacto regional y nacional.....</b>	<b>15</b>
A. El transporte aéreo.....	15
B. La industria marítima internacional.....	18
<b>II. El impacto del COVID-19 en el tráfico comercial marítimo y en los servicios aéreos ha sido notorio y variado .....</b>	<b>25</b>
A. Industria aérea .....	25
1. El impacto sobre el transporte de pasajeros.....	27
2. El impacto sobre el transporte aéreo de cargas.....	31
B. El comercio marítimo de contenedores .....	36
1. Tendencias en las importaciones y exportaciones regionales en el contexto del COVID-19.....	39
C. Cambios en los fletes marítimos.....	48
1. Los fletes en América Latina.....	52
<b>III. El impacto financiero sobre la industria aérea ha sido mayor que en la marítima .....</b>	<b>53</b>
A. Los impactos financieros sobre las aerolíneas .....	53
1. El riesgo de bancarrotas .....	55
B. Impactos en la industria del transporte marítimo de contenedores .....	57
1. El índice Altman-Z y la probabilidad de insolvencia de las navieras.....	61
<b>IV. Ha habido una reacción rápida y variada de la industria y los gobiernos frente a los efectos de la pandemia.....</b>	<b>65</b>
A. La reacción de las aerolíneas y de los gobiernos .....	65

B.	Reacciones en el transporte marítimo de contenedores .....	69
<b>V.</b>	<b>Discusión</b> .....	75
	<b>Bibliografía</b> .....	81
	<b>Serie Comercio Internacional: números publicados</b> .....	83
<b>Cuadros</b>		
Cuadro 1	Contribución económica de la industria aérea por país de América Latina y el Caribe .....	16
Cuadro 2	Ranking de las 10 principales líneas de contenedores del mundo.....	21
Cuadro 3	Variación mensual del volumen de contenedores (exportación e importación, en teu) por región, 2020/2019.....	37
Cuadro 4	Variación del volumen de contenedores de exportación (en miles de teu) por región .....	37
Cuadro 5	Variación del volumen de contenedores de importación (en miles de teu) por región .....	38
Cuadro 6	Variación del volumen de exportaciones e importaciones enero-junio 2020/2019 entre regiones .....	38
Cuadro 7	Descripción de las tendencias en los países o puertos analizados.....	40
Cuadro 8	Comparación mes a mes de la variación de precios en la crisis de 2009 v/s la actual.....	50
Cuadro 9	Fletes marítimos de contenedores al 26 de noviembre de 2020.....	51
Cuadro 10	Variación del precio de acciones de aerolíneas del mundo y América Latina.....	53
Cuadro 11	Resultados financieros de aerolíneas por región, Q2 2019 y Q2 2020.....	55
Cuadro 12	Flujo de caja de aerolíneas por región .....	55
Cuadro 13	Resultados financieros de las navieras segundo trimestre de 2020 .....	59
Cuadro 14	Variación del precio de acciones de líneas navieras (al 21 de julio de 2020) .....	61
Cuadro 15	Pronósticos para el sector aéreo en 2020 (variaciones interanuales) en el mundo y en América Latina y el Caribe.....	76
<b>Gráficos</b>		
Gráfico 1	RPK y ASK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018 .....	17
Gráfico 2	CTK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018 .....	17
Gráfico 3	Participación de las principales aerolíneas en el total de vuelos en América Latina y el Caribe (izquierdo) y en el total de pasajeros transportados (derecho), vuelos domésticos e internacionales, 2015-2018.....	18
Gráfico 4	Flota operada por países, 10 principales (en tonelaje, millones) .....	19
Gráfico 5	Industria naviera de América Latina y el Caribe, principales indicadores .....	20
Gráfico 6	Distribución mundial de la capacidad de las 100 mayores líneas de contenedores .....	22
Gráfico 7	Entregas de aeronaves por Airbus y Boeing, 2000-2020 .....	26
Gráfico 8	Evolución del volumen (RPK) y de la capacidad (ASK) de transporte aéreo de pasajeros para un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio) .....	28
Gráfico 9	Variación interanual del volumen de transporte aéreo de pasajeros (RPK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	29
Gráfico 10	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de pasajeros (ASK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	29
Gráfico 11	Variación interanual del volumen de transporte aéreo de pasajeros .....	30

Gráfico 12	Evolución del factor de capacidad del transporte aéreo de pasajeros para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio).....	31
Gráfico 13	Variación interanual del volumen de carga transportada por vías aéreas (CTK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	32
Gráfico 14	Variación interanual del CTK por ruta, mayo de 2020. Participación en el total de CTK global (%) .....	33
Gráfico 15	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) por región, de marzo a julio de 2020 .....	34
Gráfico 16	Variación interanual de la capacidad de transporte aéreo de carga (ACTK) internacional por categoría.....	35
Gráfico 17	Evolución de los factores de capacidad de carga para América del Sur y un conjunto de 23 países, 2015-2020 (junio) .....	36
Gráfico 18	Volumen global de contenedores (eje derecho, millones de TEU), importaciones y exportaciones de contenedores en América Latina (eje izquierdo, miles de TEU) .....	39
Gráfico 19	Variación de exportaciones e importaciones en Argentina (enero a octubre de 2020).....	41
Gráfico 20	Variación de exportaciones e importaciones en Brasil (enero a octubre de 2020).....	41
Gráfico 21	Variación de exportaciones e importaciones en Uruguay (enero a octubre de 2020).....	42
Gráfico 22	Variación de exportaciones e importaciones en la costa del Pacífico de México (enero a octubre de 2020).....	42
Gráfico 23	Variación de exportaciones e importaciones en el Golfo de México (enero a octubre de 2020).....	43
Gráfico 24	Variación de exportaciones e importaciones en América Central (enero a septiembre de 2020) .....	43
Gráfico 25	Variación de exportaciones e importaciones en El Callao, Perú (enero a septiembre de 2020) .....	44
Gráfico 26	Variación de exportaciones e importaciones en Guayaquil, Ecuador (enero a septiembre de 2020) .....	44
Gráfico 27	Variación de exportaciones e importaciones en Chile (enero a septiembre de 2020) .....	45
Gráfico 28	Variación de exportaciones e importaciones en Buenaventura, Colombia (enero a julio de 2020) .....	45
Gráfico 29	Variación de exportaciones e importaciones en la Costa Oeste de América del Sur (enero a julio de 2020) .....	46
Gráfico 30	Variación de exportaciones e importaciones en Cartagena, Colombia (enero a agosto de 2020) .....	46
Gráfico 31	Variación de exportaciones e importaciones en Jamaica (enero a septiembre de 2020) .....	47
Gráfico 32	Variación de exportaciones e importaciones en Trinidad & Tobago (enero a octubre de 2020).....	47
Gráfico 33	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – Europa, base dic2017=100 .....	48
Gráfico 34	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – Norteamérica, base dic2017=100 .....	49
Gráfico 35	Índice de fletes referenciales Asia Pacífico – América del Sur costa este, base dic2017=100 .....	49
Gráfico 36	Índice de fletes referenciales promedio mundial.....	51
Gráfico 37	Fletes vs cargas movilizadas en diferentes rutas desde América Latina .....	52

Gráfico 38	Índices Altman-Z de aerolíneas latinoamericanas en diciembre de 2018, diciembre de 2019 y marzo de 2020.....	57
Gráfico 39	Margen operativo de las principales líneas navieras 2008-2020 .....	58
Gráfico 40	Desempeño de los precios de acciones de las empresas navieras (de 22/7/19 a 22/7/20).....	60
Gráfico 41	Desempeño de los precios de acciones de las empresas navieras, sin Hapag-Loyd (de 22/7/19 a 22/7/20) .....	60
Gráfico 42	Altman-Z de líneas navieras en diciembre de 2018, diciembre de 2019 y marzo de 2020 .....	62
Gráfico 43	Capacidad de portacontenedores y demanda comercial de contenedores, 2013-21.....	64
Gráfico 44	Composición de la ayuda de los gobiernos a las aerolíneas, por tipo .....	67
Gráfico 45	Soporte del gobierno a las aerolíneas por país .....	68
Gráfico 46	Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020 (buques de ultramar y todos los buques) .....	71
Gráfico 47	Port calls para los cinco años previos a 2020, el 2019 y la primera mitad del 2020 (ferries de pasajeros y cruceros).....	71
Gráfico 48	Participación de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales por región .....	76
Gráfico 49	Distribución de asientos en vuelos internacionales intraregionales e inte-regionales.....	77
Gráfico 50	Relación entre montos de rescate e indicadores de retorno al capital de aerolíneas .....	78
<b>Recuadros</b>		
Recuadro 1	Línea del tiempo de eventos relativos a las aerolíneas desde el inicio de la pandemia .....	66
Recuadro 2	Historia de apoyo gubernamental a las líneas navieras de contenedores .....	73
<b>Diagramas</b>		
Diagrama 1	Evolución de las alianzas en el transporte marítimo de contenedores (199-2020).....	23
Diagrama 2	Estrategia de ajuste empresarial ante la crisis.....	69

## Resumen

Este estudio busca reflejar la situación de la logística internacional originada en el brote del COVID-19 desde prácticamente el inicio del año 2020, poniendo énfasis en los tráficos aéreo y marítimo. Para el primer caso se analiza la evolución de los pasajeros transportados por avión, mientras que para el segundo el análisis reside en el movimiento de contenedores. Aunque el estudio esté enfocado en la región de América Latina y el Caribe, en el análisis de contexto de ambos sectores se adopta una perspectiva global.

Asimismo, se resaltan algunas preocupaciones emergentes del periodo actual que podrían tener repercusiones en la pospandemia, en especial las vinculadas a la concentración de los mercados, al rol de los gobiernos en el apoyo a las compañías de ambos sectores, y, en última instancia, a los impactos del actual contexto sobre el acceso y la asequibilidad de los servicios prestados.



## Abstract

This study seeks to analyse the evolution of international logistics since the COVID-19 outbreak in the beginning of 2020, focusing on air and maritime transport. As for the former, the analysis includes the air passenger market, while in the second case it draws attention to container shipping. Although the study focuses primarily on the Latin American and Caribbean region, the context analysis of both sectors is based upon a global perspective.

Furthermore, the study highlights some emerging concerns for the post-pandemic era, particularly those related to market concentration, the role of governments in supporting international logistics, and, ultimately, the impacts of the current context on the accessibility and affordability of air and maritime transport services.



## Introducción

La súbita y prolongada acción del COVID-19 sobre la salud, las condiciones de vida y la economía del mundo, entre otros, ha sido hasta ahora de una gran magnitud.

La acción del COVID-19 ha generado una crisis que reconoce escasos antecedentes históricos. Puede decirse, de manera introductoria a este estudio, que existen algunas diferencias entre la crisis provocada por el COVID-19 y las anteriores. Más allá de los distintos orígenes de las crisis económicas, se trata, al menos, de cuatro diferencias principales:

- i) La preexistencia de condiciones adversas: la actual crisis se ha producido en un contexto de debilitamiento del comercio global que se venía arrastrando desde hace más de una década: al paso que el volumen del comercio de bienes se había expandido a una tasa del 6,2% anual de 1990 a 2007, el ritmo de crecimiento de 2012 a 2019 fue de 2,3% al año. Al menos en ALC, los efectos económicos de la crisis de 2008-2009 nunca se resolvieron por completo y, por lo tanto, el COVID-19 golpeó con más fuerza porque actuó sobre un cuerpo relativamente débil;
- ii) El alcance de los efectos: se trata de una crisis global, que afecta al 90% de las economías mundiales, mientras que otras crisis anteriores fueron más “regionales”; como ejemplo de ello, CEPAL ha estimado que más del 90% de los países alrededor del mundo sufrirán este año una reducción de su PIB por habitante;
- iii) La velocidad del impacto: la crisis de 2008-2009 se inició a mediados de 2008, y sus peores efectos llegaron varios meses después, mientras que la crisis de 2020 comenzó y conmocionó fuertemente en un periodo de entre dos o tres meses; y
- iv) Su intensidad: los efectos sobre el crecimiento económico y el comercio reconocen pocos precedentes históricos; el Banco Mundial (2020) ha mencionado que se tratará para el mundo del mayor declive del comercio internacional desde la Segunda Guerra Mundial, y que para América Latina se trata de la mayor pérdida relativa de producto bruto interno desde 1901 en adelante, entre otros ejemplos. Según proyecciones de la CEPAL (2020), la contracción del PIB en la región estará en el orden de 9,1% en 2020.

De manera similar, el comercio internacional y los tráficos logísticos aéreos y marítimos, en todo el mundo, han tenido notorios efectos. Ha habido cierres generalizados de fronteras y se ha

interrumpido parte importante de las actividades productivas –inicialmente en Asia y enseguida en Europa, América del Norte y el resto del mundo. La reducida demanda de bienes y servicios ha dado lugar a un marcado aumento del desempleo y de la vulnerabilidad social.

En mayo de 2020, el volumen del comercio mundial de bienes había caído un 17,7% con respecto al mismo mes de 2019, afectando a todas las regiones del mundo – especialmente a las exportaciones de los Estados Unidos, del Japón y de la Unión Europea. Entre los conjuntos de países en desarrollo, América Latina y el Caribe han sido la región más afectada, habiendo acumulado, en los cinco primeros meses de 2020, contracciones del 26,1% y 27,4% en sus exportaciones e importaciones, respectivamente.

Al ejemplo de las consecuencias observadas en otras partes del mundo, la pandemia ha llevado a la interrupción de una parte significativa de las actividades productivas en América Latina y el Caribe, principalmente aquellas vinculadas a la construcción, combustibles y turismo, además de la consiguiente contracción de demanda (CEPAL, 2020). Se proyecta, también, que el valor de las exportaciones de la región caerá un 23%, con una disminución de los precios del 11% y una contracción del volumen del 12%, mientras que el valor de las importaciones de la región se contraerá un 25% (CEPAL, 2020).

Las cadenas globales de valor fueron el principal canal de transmisión de los efectos del COVID-19 al comercio mundial. En América Latina, la disrupción de las cadenas de suministro, comenzando por los proveedores chinos y luego por la producción europea y estadounidense, afectaría principalmente a los sectores manufactureros de México, Argentina y Brasil. La adopción de las medidas esenciales de respuesta a la crisis también ha tenido gran impacto sobre la demanda agregada en la región, resultando en una fuerte reducción de la actividad en varios sectores económicos.

En el transporte marítimo, las proyecciones de las variaciones en los principales rubros del comercio internacional, para el 2020, varían entre productos. Los tráficos de mineral de hierro terminarían el 2020 con un crecimiento del 1%, el carbón -8%, y los graneles secos +5%. La variación en contenedores sería de -7% (de acuerdo a los datos proporcionados por Clarkson 2020).

Las caídas del tráfico de contenedores han estado especialmente marcadas en los meses de abril y mayo, después de observarse que en enero y febrero la actividad aún se mantenía en alza. En el acumulado de enero a junio de 2020, la caída de comercio marítimo en contenedores en todo el mundo era del 7%, y en América Latina casi del 8%.

En el caso aéreo, las caídas de actividad llegan a poner en riesgo a la industria y sus trabajadores y puede mermar la conectividad aérea de la región. Las severas restricciones a los viajes adoptadas en todo el mundo provocaron que la industria de la aviación haya sido uno de los sectores económicos más afectados por la pandemia. Al final de junio de 2020, los indicadores de tráfico aéreo de pasajeros (RPK) y de carga aérea (FTK) mostraban caídas interanuales<sup>1</sup> de 94,2% y 40,2% respectivamente, mientras para que los países de América del Sur con datos actualizados (Argentina, Brasil y Chile), las caídas fueron de 91,1% y 18,1%, respectivamente.

La industria marítima reaccionó rápidamente a las circunstancias creadas por el brote de COVID-19, protegiéndose con herramientas que ya había practicado en la gran crisis anterior, de 2008-2009. En 2020 la estrategia industrial surtió efecto y evitó una caída más estrepitosa de sus ingresos. Aun así, varias de las principales líneas navieras<sup>2</sup> del mundo han recibido o están por recibir el apoyo de sus gobiernos.

La posible evolución de la pandemia y las medidas que se deberán implementar para retomar los servicios aéreos a pleno, sumada a las precarias condiciones financieras de muchas empresas antes de la pandemia, han llevado a la industria aérea a la peor crisis de su historia. Desde el inicio de 2020 hasta

---

<sup>1</sup> Datos para un conjunto de 23 países con datos actualizados hasta junio de 2020 en la base de ICAO.

<sup>2</sup> Las compañías navieras de transporte marítimo de contenedores que operan servicios regulares en todo el mundo son conocidas como compañías de línea, o simplemente "las líneas".

fin de julio, las aerolíneas perdieron más de la mitad de su valor de mercado a nivel mundial, mientras que en las de la región la caída llegó a casi 70%. Varias aerolíneas han solicitado también apoyo a sus gobiernos; se estima que el compromiso de estos alcanzaría a los 123 mil millones de dólares en ayuda financiera al sector. En los mercados emergentes, sin embargo, dichas medidas han tenido un alcance relativamente limitado, y algunas aerolíneas de la región se han acogido al proceso de reestructuración financiera bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos (como Avianca y LATAM).

La incertidumbre con respecto a la evolución de la crisis, en todos sus aspectos, y lo que ha podido ser observado hasta el momento, configuran varias preocupaciones sobre el futuro de la logística aérea y marítima, como así también con respecto al servicio aéreo de transporte de personas, actividades todas que han sido declaradas "esenciales" por la gran mayoría de los países del mundo, y que han ratificado su carácter estratégico para el desarrollo.

Con relación al transporte marítimo de contenedores, tales preocupaciones se relacionan con la continuidad, y confiabilidad de los servicios, como así también en cuanto a las condiciones de competencia y organización industrial de los mercados.

En cuanto al transporte aéreo, dado el papel crucial que desempeña la aviación en la conectividad territorial doméstica e intrarregional, en el fomento del turismo internacional y los empleos generados, el devenir de las empresas del sector no es ajeno al desempeño de la economía de América Latina y el Caribe. Los impactos de la pandemia sobre los niveles de deuda de las aerolíneas y sus posibles consecuencias sobre rutas atendidas, frecuencias y tarifas de los servicios, pueden tener efectos negativos sobre la conectividad de los territorios extremos y la asequibilidad de sus servicios. Ello, dado que muchas zonas insulares o de dificultosa accesibilidad terrestre dependen de los servicios aéreos para la movilidad de sus habitantes, la logística de sus cargas y la llegada de turistas.

En tal contexto, el objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte aéreo de cargas y pasajeros en el mundo, y del transporte marítimo de contenedores, con énfasis en la región de América Latina y el Caribe, desde el brote infeccioso del coronavirus en adelante, con el objetivo de detectar posibles factores a tomar en cuenta para el escenario pospandemia. Para ello se revisa, en ambas industrias, el impacto generado por la pandemia, los efectos de tipo financiero sobre las compañías y la reacción del mercado y la acción pública, con el fin de extraer de dicho análisis algunas conclusiones sobre los efectos que podrían permanecer después de la pandemia.



## **I. El transporte marítimo y el aéreo son actividades esenciales, de alcance global e impacto regional y nacional**

### **A. El transporte aéreo**

El sector aéreo tiene importancia crucial para la economía global. Además de promover el turismo y permitir los viajes de larga distancia para fines de negocios, la conectividad aérea facilita el comercio, la inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos. Apoya, por lo tanto, la competitividad económica, el aumento de la productividad y el fomento de la innovación (Wiltshire, Jaimurzina y Chauvet, 2017).

De hecho, el avance de las cadenas de valor globales está íntimamente vinculado al desarrollo de la industria aérea, una vez que permite el rápido suministro y distribución de bienes, como los perecederos que deben recorrer largas distancias, y, especialmente, los productos con alto valor agregado: aunque el transporte aéreo corresponda a menos de 1% del volumen de bienes comercializados globalmente, responde por más de 35% del valor global comercializado. Además, el transporte aéreo de cargas cumple un rol vital en situaciones de emergencia, en las cuales la velocidad tiene mayor importancia que los costos del transporte (IATA y Oxford Economics, 2019).

En América Latina y el Caribe, el transporte aéreo provee una importante contribución a la economía regional y a la conectividad de personas y territorios. Considerando los aportes directos de la industria aérea, bien como la compra de bienes y servicios por esa industria, la actividad económica inducida por el transporte aéreo y los gastos de los turistas extranjeros, es posible afirmar que el sector aéreo apoya la generación de US\$ 117 mil millones de valor agregado, lo equivalente a 6,7% del PIB de los países de la región<sup>3</sup> (cuadro 1). Además, el sector responde por la generación y soporte de 5,2 millones de puestos de trabajo en esos países;

---

<sup>3</sup> Los datos se refieren a 2017 y consideran un conjunto de quince países de la región.

de dicho total, 715 mil son empleos directos, es decir, los puestos de trabajo en las aerolíneas, los operadores de aeropuertos, las empresas ubicadas en las terminales y los proveedores de servicios de navegación aérea).

**Cuadro 1**  
**Contribución económica de la industria aérea por país de América Latina y el Caribe**

País	Empleos directos	Empleos totales <sup>a</sup>	Valor agregado (en millones de dólares)	PIB (en porcentaje)
Argentina	71 000	329 000	12 000	2,1
Brasil	167 000	839 000	18 800	1,1
Belice	2 600	44 200	591	33
Chile	33 000	191 000	7 000	2,8
Colombia	60 000	71 000	7 500	2,7
Costa Rica	9 600	155 000	5 000	9
Rep. Dominicana	11 000	482 000	9 000	12,5
Ecuador	12 000	207 000	3 200	3,2
El Salvador <sup>a</sup>	60 300	116 000	1 100	4
Guatemala	3 200	75 900	1 100	1
Honduras	1 900	100 000	744	3
México	278 000	1 400 000	37 400	3,5
Nicaragua	1 800	130 000	867	6
Panamá	20 400	238 000	8 500	14
Perú	33 000	341 000	5 000	2,6
<b>Total</b>	<b>715 500</b>	<b>5 248 100</b>	<b>117 802</b>	<b>6,7</b>

Fuente: Los autores a partir de IATA y Oxford Economics (2019, varias ediciones).

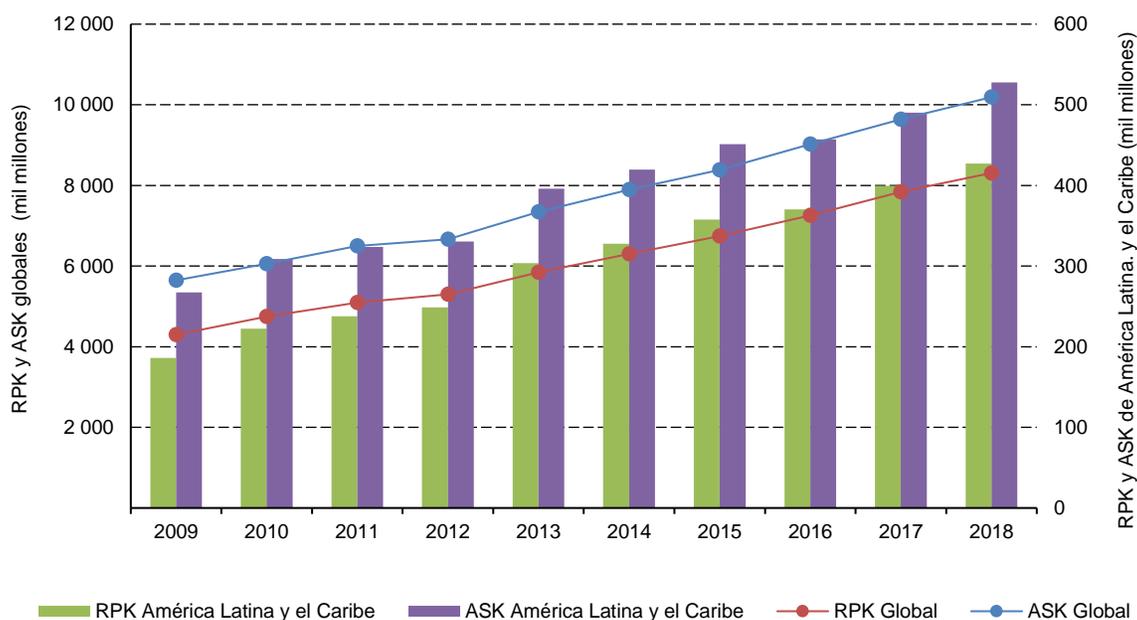
<sup>a</sup> Los empleos totales incluyen los directos, los indirectos y los inducidos por el turismo.

A lo largo de los últimos años, la industria aérea ha experimentado un crecimiento sostenido en el transporte de pasajeros y de carga. Por ejemplo, en el período de diez años entre 2009 y 2018, el indicador RPK<sup>4</sup>, una medida del volumen de pasajeros transportados por vía aérea, experimentó un crecimiento de 93,4% a nivel mundial. En América Latina y el Caribe, el aumento fue aún más importante: 129,5%. A su vez, el indicador ASK<sup>5</sup>, que mide la oferta o capacidad de una empresa del sector aéreo para generar ingresos a partir del transporte de pasajeros, creció un 80,4% (global) y un 97,3% (en América Latina y el Caribe), impulsado por la ampliación de rutas intrarregionales y hacia otras regiones del mundo (gráfico 1).

<sup>4</sup> Del inglés *revenue passenger kilometer*. Es el número de kilómetros recorridos por los pasajeros que pagan. Se calcula como el número de ingresos de pasajeros multiplicado por la distancia total recorrida.

<sup>5</sup> Del inglés, *available seats kilometers*. Es calculada a partir de la multiplicación de los asientos disponibles por la cantidad de kilómetros recorridos.

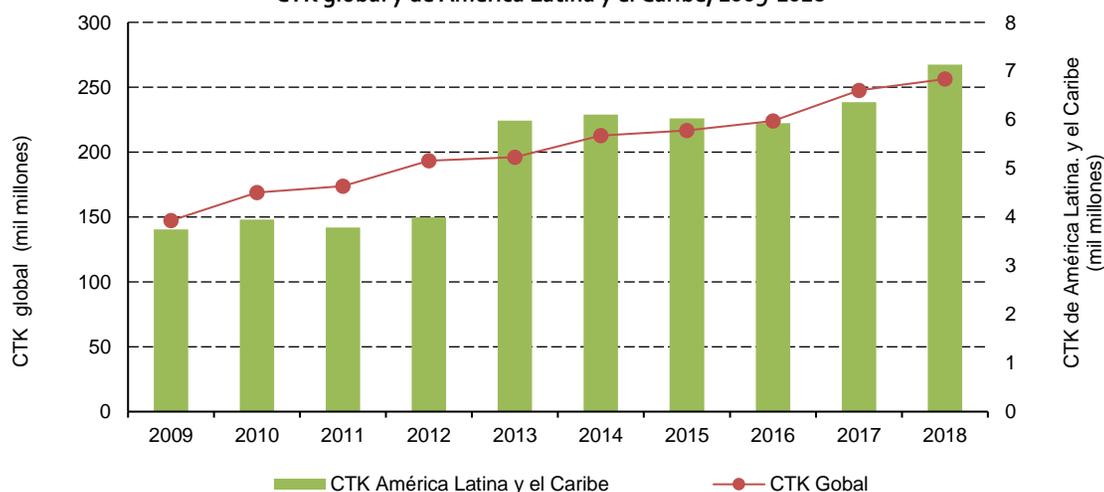
**Gráfico 1**  
**RPK y ASK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018**



Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

Con respecto al transporte aéreo de carga, el crecimiento de 2009 a 2018 también se ha mostrado consistente: en nivel global, el indicador CTK<sup>6</sup> ha crecido un 74,1%, aunque a tasas menos estables que el transporte de pasajeros. En América Latina y el Caribe, el crecimiento del volumen de carga transportada también ha superado el promedio global, con un aumento de un 90,5% en el mismo período (gráfico 2).

**Gráfico 2**  
**CTK global y de América Latina y el Caribe, 2009-2018**

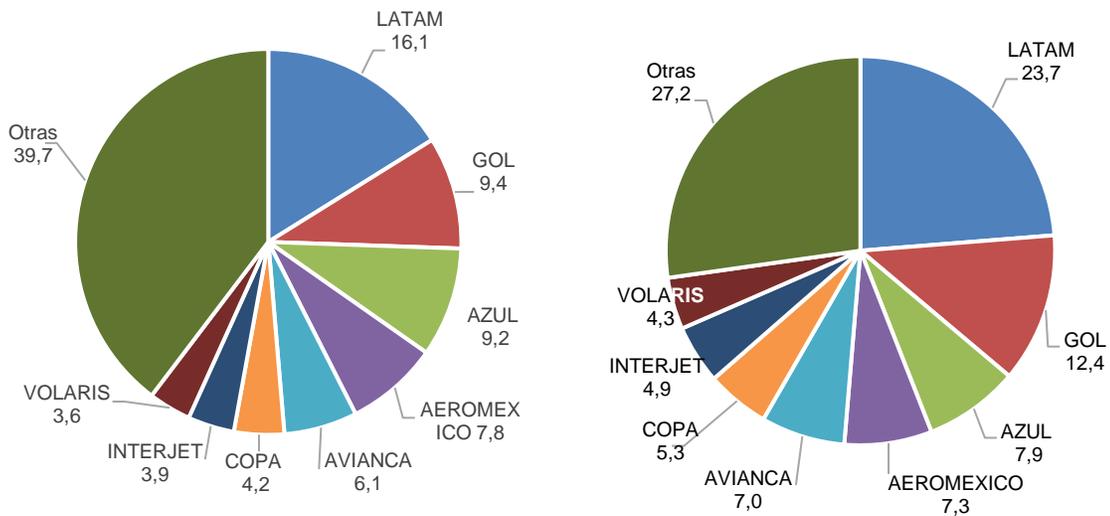


Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

<sup>6</sup> Del inglés *cargo tonnes kilometer*. Es la cantidad de kilómetros recorridos por la carga. Se calcula como el número de toneladas métricas multiplicado por la distancia total recorrida.

A lo largo de los últimos años, el sector de transporte aéreo en América Latina y el Caribe ha experimentado diversos procesos de fusión y adquisición – como el que resultó en la creación de LATAM, en 2012, a partir de la chilena LAN y de la brasileña TAM. Además, se ha observado la bancarrota de algunas compañías y el surgimiento de aerolíneas de bajo costo, a ejemplo de diversas otras regiones del mundo. Los siguientes gráficos ilustran la participación de los principales grupos de aerolíneas en el mercado regional (vuelos domésticos e internacionales en un conjunto de 26 países de la región en el período de 2015 a 2018).

**Gráfico 3**  
**Participación de las principales aerolíneas en el total de vuelos en América Latina y el Caribe (izquierdo) y en el total de pasajeros transportados (derecho), vuelos domésticos e internacionales, 2015-2018**  
*(En porcentajes)*



Fuente: Los autores a partir de datos de ICAO (2020b).

Ambos los indicadores analizados señalan la alta concentración del sector aéreo en América Latina y el Caribe. Juntas, cinco compañías (LATAM, Gol, Azul, Aeroméxico y Avianca) respondieron por el 48,7% de los vuelos y 58,3% de los pasajeros transportados de 2015 a 2018. En ambos casos, la categoría “otras” concentra casi una centena de aerolíneas de menor porte.

## B. La industria marítima internacional

La logística marítima es la columna vertebral del comercio, dado que es el modo por el que se moviliza alrededor del 84% del volumen comercializado mundialmente (según las toneladas totales) y casi el 70% del valor. Proporciones similares se observan en América Latina y el Caribe, particularmente en las subregiones de América del Sur y el Caribe. En dicho marco, los puertos juegan un papel crucial para garantizar una amplia distribución de las cadenas de suministro, incluyendo aquellas consideradas esenciales, como alimentos e insumos médicos.

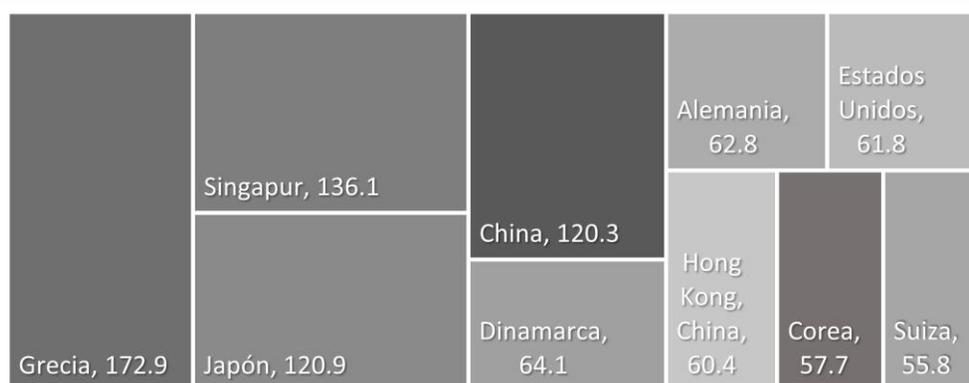
El comercio internacional total que fue transportado por agua<sup>7</sup>, en el año 2018, alcanzó 11.815 millones de toneladas métricas (Clarkson, 2020). De acuerdo a cifras preliminares, 2019 tuvo un récord histórico de 11.860 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 0.4%. Las estimaciones hechas actualmente señalan que en 2020 la movilización global de cargas alcanzará a 11.240 millones de toneladas, con una caída interanual del 5,2%.

En consecuencia, de confirmarse los datos mencionados, la repercusión de la pandemia en la actividad marítima de transporte de cargas será un retroceso mayor a 3 años, de acuerdo a la evolución de las cargas transportadas en volumen. En efecto, entre el 2016 y el 2017 las cargas anuales equivalentes alcanzaron a 11.052 millones y 11.503 millones de toneladas, respectivamente (Clarkson, 2020).

En los años recientes, América Latina y el Caribe representaron alrededor del 17% del total mundial de cargas marítimas. Sin embargo, la región tiene, en la industria del transporte marítimo, una participación menor. Si bien hasta hace 20 o 30 años la mayoría de los países más grandes de América Latina tenía sus propias empresas navieras (hayan sido estas de capitales privados o estatales), actualmente, en la práctica, es muy menor la incidencia de las que permanecen en el mercado. En efecto, de acuerdo a la UNCTAD (a partir de la base de datos de Clarkson), al considerarse la totalidad de las 348 compañías que tienen domicilio en algún país de la región, la flota de buques (mayores a 2000 GT<sup>8</sup>) solamente son el 2% del total mundial, y representan el 1,19% del GT y el 1,24% del DWT<sup>9</sup> global. Si separamos América Latina de los estados insulares del Caribe, la participación de cada una de dichas subregiones en GT es de 1,09% y 0,10%, y en DWT de 1,17% y 0.07% respectivamente. En otras palabras, la región moviliza más del 17% de las exportaciones más las importaciones mundiales, pero su capacidad de transporte propia no alcanza el 2% del total de la industria.

En el mundo de finales del 2019, el primer país que controlaba la mayor flota comercial de acuerdo a tonelaje era Grecia, con 173 millones de toneladas brutas, seguido por Singapur, Japón y China. El gráfico siguiente muestra los diez primeros países, entre los cuales no hay ninguno de América Latina y el Caribe.

**Gráfico 4**  
**Flota operada por países, 10 principales**  
(En tonelaje, millones)



Fuente: los autores sobre la base de Clarkson, varias ediciones.

<sup>7</sup> Incluye los siguientes tipos de cargas: hierro, carbón, graneles secos, gas y petróleo y sus derivados, químicos, contenedores y otras cargas menores.

<sup>8</sup> GT, sigla inglesa de la unidad de medida "Arqueo Bruto de un Buque", representa el volumen o capacidad interior total de todos los espacios cerrados de un buque, determinado con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de la Organización Marítima Internacional, de 1969.

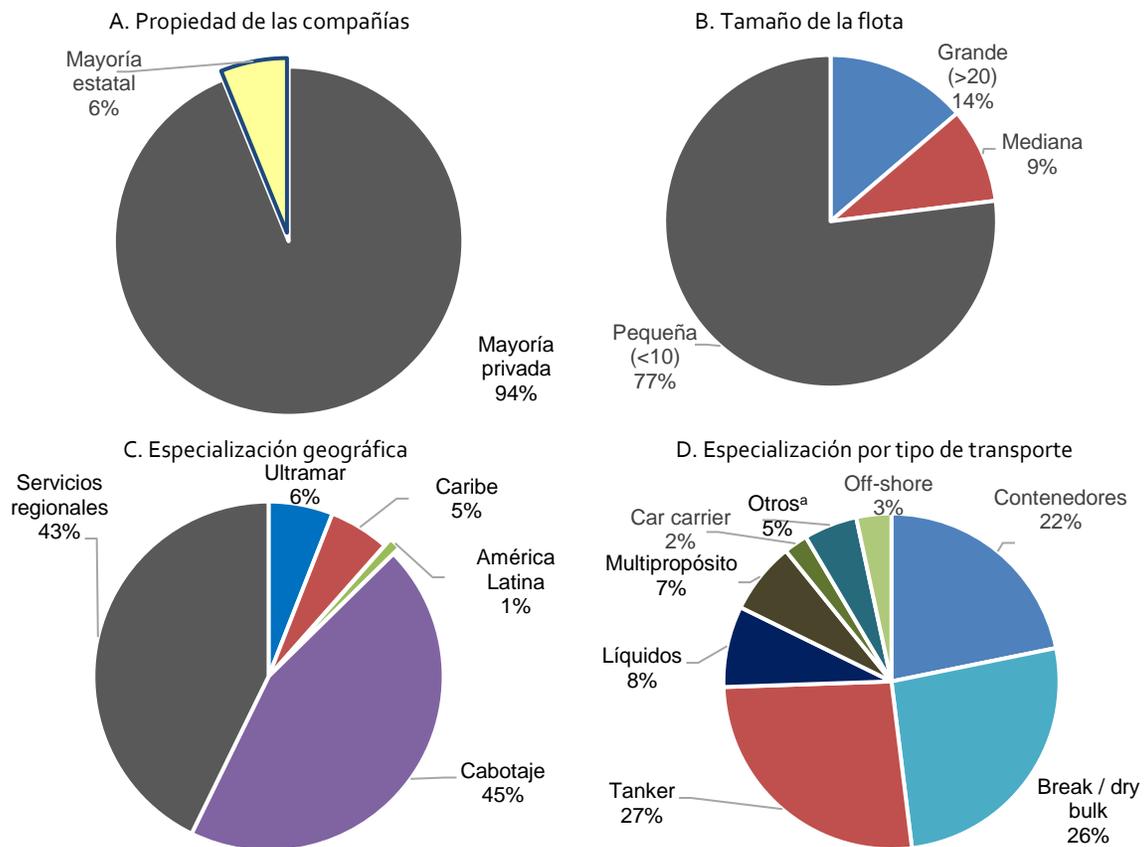
<sup>9</sup> DWT, sigla inglesa de la unidad de medida "Toneladas de Peso Muerto", representa el peso en toneladas métricas correspondiente a la carga útil máxima, más el combustible y aceite lubricante, agua y pañoles, tripulación y pertrechos.

Si bien hasta hace 20 o 30 años la mayoría de los países más grandes de América Latina tenía sus propias empresas navieras (hayan sido estas de capitales privados o estatales), actualmente, en la práctica, la incidencia de las que permanecen en el mercado es muy menor. En efecto, de acuerdo a la UNCTAD (a partir de la base de datos de Clarkson), al considerarse la totalidad de las 348 compañías que tienen domicilio en algún país de la región, los buques (mayores a 2000 GT) solamente son el 1,97% del total mundial, que representan el 1,19% del GT y el 1,24% del DWT global. Si separamos América Latina de los estados insulares del Caribe, la participación de cada una de dichas subregiones en GT es de 1,09% y 0,10%, y en DWT de 1,17% y 0,07% respectivamente. En otras palabras, la región moviliza más del 17% de las exportaciones más las importaciones mundiales, pero su capacidad de transporte propia no alcanza el 2% del total de la industria.

La industria naviera de América Latina y el Caribe presenta características peculiares, que se pueden visualizar en el gráfico 5: la industria es mayoritariamente privada, con flotas pequeñas, cobertura geográfica de distancias no muy largas y de especialización diversa.

La información recopilada a continuación corresponde a una investigación en marcha<sup>10</sup> está siendo sometida actualmente a revisión a lo largo de América Latina y el Caribe, para verificar su veracidad, por lo que por el momento es de carácter provisional.

**Gráfico 5**  
**Industria naviera de América Latina y el Caribe, principales indicadores**



Fuente: autores, con el apoyo en datos de UNCTAD.

<sup>a</sup> incluye naves de bunker, roro, reefer, multimodales y remolcadores.

<sup>10</sup> Más información sobre dicha investigación puede verse en el siguiente enlace: [https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/lac\\_shipping\\_2020.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/lac_shipping_2020.pdf).

El análisis se basa en las 313 compañías que fueron relevadas y estaban activas a abril de 2020. De aquellas, el 94% de la propiedad era mayoritariamente privada (aunque con una marcada preminencia de las que eran 100% privadas). Se incluyeron solamente compañías que operaban al menos un buque de 2000 o más GT, dentro de las cuales el 86% tenían entre 1 y 20 buques (dentro de esta categoría, 159 compañías operaban entre 1 y 3 buques cada una).

La cobertura geográfica de las empresas indica que el 45% atiende servicios de cabotaje y otro 43% a servicios a países vecinos, mientras que solo el 6% alcanza destinos de mayor distancia dentro de América Latina y el Caribe, y el 6% restante indica que provee servicios de ultramar. De acuerdo al tipo de buques operados, el 61% es graneles secos o líquidos, incluyendo petróleo y derivados. El 22% ofrece contenedores; 7%, multipropósito; 3%, para servicios off-shore y 2%, transporte de vehículos.

De acuerdo a datos de la UNCTAD, las compañías latinoamericanas y caribeñas suman apenas el 0.39% de la capacidad de transporte de contenedores, medida en teu, siendo por subregiones una capacidad en teu de 0.37% y 0.02% para América Latina y el Caribe respectivamente.

El transporte marítimo de contenedores es, mayoritariamente, un mercado global en el que un 80% del total movilizado es controlado por una cantidad muy pequeña de grandes operadores (ver cuadro 2). Si se analiza la composición de la flota mundial por país de domicilio de las compañías, se encuentra que Dinamarca, China, Suiza, Francia, Taiwan, Alemania, Japón, Corea del Sur, Singapur e Israel, es decir los 10 primeros, suman el 91% del total. Al agregarse las compañías de los siguientes 10 (con domicilio en Indonesia, Estados Unidos, Irán, Emiratos Árabes Unidos, Turquía, Holanda, Reino Unido, Italia y Tailandia), se alcanza casi al 96%. Claramente, los países de ALC no tienen mayor incidencia en la industrial del transporte global<sup>21</sup>.

El cuadro 2 presenta el ranking con los diez mayores operadores del mercado (por capacidad de TEU movilizados el 11 de junio de 2020). Juntos, dichos operadores responden por más de 57% de la flota de embarcaciones activas y por 86% de la capacidad de movilización de contenedores.

**Cuadro 2**  
**Ranking de las 10 principales líneas de contenedores del mundo**

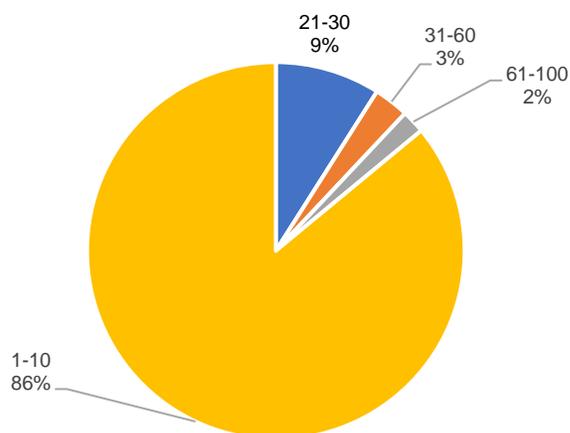
#	Operador	TEU	Participación en la capacidad global (en porcentaje)	Flota Total
1	APM-Maersk	3 963 399	16,70	654
2	Mediterranean Shipping Co	3 675 400	15,50	550
3	COSCO Group	2 870 792	12,10	469
4	CMA CGM Group	2 679 888	11,30	488
5	Hapag-Lloyd	1 716 951	7,20	236
6	ONE (Ocean Network Express)	1 554 780	6,50	211
7	Evergreen Line	1 227 385	5,20	190
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	603 320	2,50	92
9	HMM Co Ltd	551 732	2,30	67
10	PIL (Pacific Int. Line)	350 390	1,50	111

Fuente: Alphaliner Top 100 (2020).

En el gráfico 6 puede verse como se distribuye la capacidad nominal de transporte global en los distintos subgrupos de compañías ordenadas de acuerdo a su posición en el ranking.

<sup>21</sup> La tabla de propiedad de las compañías de transporte de contenedores en el Caribe y América Latina, sea por domicilio de las firmas como por la propiedad estatal o privada de las mismas, se presenta en el siguiente enlace: <https://www.cepal.org/es/node/52179>.

**Gráfico 6**  
**Distribución mundial de la capacidad de las 100 mayores líneas de contenedores**  
 (En porcentaje)



Fuente: Elaborado a partir de información de CXSMarine-Alphaliner 2020.

La industria del transporte marítimo por contenedores es, además de global, altamente concentrada: el 86% de la capacidad global de transporte recae en las 10 primeras empresas, mientras que otro 9% lo está en las siguientes 20. Por ello, solo el 5% se reparte entre las empresas desde la posición 31 a la 100. Las compañías latinoamericanas y caribeñas suman apenas el 0,39% de la capacidad de transporte medida en teu, siendo para las subregiones de América Latina y el Caribe una capacidad en teu de 0,37% y 0,02% respectivamente. En el Anexo, se encuentra información más detallada de la industria naviera latinoamericana y caribeña.

El proceso de concentración del sector ha avanzado fuertemente por medio de fusiones y adquisiciones, principalmente en las últimas tres décadas: de las 30 compañías que conducían la mayor parte del tráfico mundial de contenedores en 1992, hay actualmente tres grupos controlando aproximadamente el 80% de los tráficos marítimos principales. La evolución de ese proceso se puede observar en el siguiente diagrama.

Las alianzas, fusiones y adquisiciones han creado una nueva realidad en la industria, que quedó principalizada en pocos agentes, los que ostentan cierto poder de mercado. En consecuencia, se ha creado una presión sobre los terminales por una reducción de las tarifas de sus servicios, bien como por más velocidad en el manejo de los buques en los puertos (Sánchez, Barleta y Mouftier, 2017).

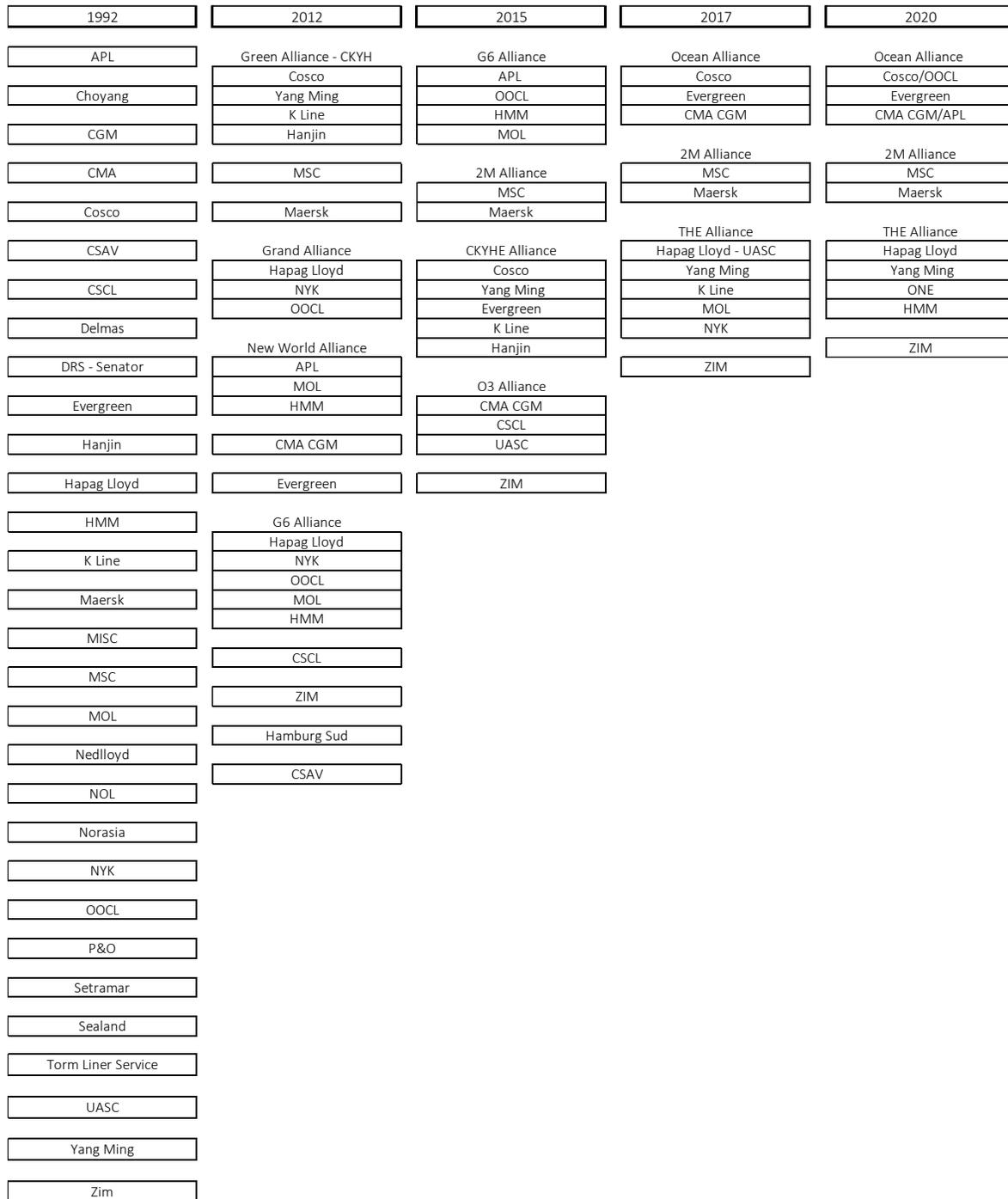
Por todos los motivos antes mencionados, el análisis de la logística internacional de las economías de América Latina y el Caribe debe hacerse en el contexto global, por ser este el ámbito en el que el rumbo de los servicios se determina, aun tratándose de los mercados regionales, e incluso los de menor representatividad.

En tal contexto, el objetivo de este estudio es analizar la situación del transporte marítimo internacional de contenedores producida por la aparición del brote infeccioso del coronavirus, la reacción del mercado y la acción pública y poder extraer, de dicho análisis, algunas conclusiones sobre los efectos que podrían permanecer después que pase la pandemia.

Para esos fines, el estudio se organiza de la siguiente manera: se revisa primeramente el impacto en la actividad comercial, y se comparan los impactos actuales en comparación con los anteriores. También se analizan los impactos financieros sobre las compañías y la forma en que la industria naviera

ha reaccionado ante la pandemia, para dar lugar posteriormente a revisar algunas reacciones por parte de los gobiernos. Finalmente se plantean temas de discusión y posibles conclusiones.

**Diagrama 1**  
**Evolución de las alianzas en el transporte marítimo de contenedores (1992-2020)**



Fuente: Los autores.

