

Índices de Conectividad: Marítima (LSCI) y Portuaria (PLSCI)

El Índice de Conectividad Marítima o LSCI es un cálculo realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés) con el propósito de evaluar la capacidad de los puertos de un país para el transporte de contenedores de 20 pies por vía marítima a otros destinos.

La metodología actual considera 6 componentes principales para su medición. Estos son: número de buques, capacidad total de transporte de contenedores de esos buques, número de compañías de transporte marítimo, promedio de tamaño máximo de los buques, número de servicios y número de conexiones marítimas del país.

Los valores del índice van de 0-100, siendo el último el de mejor desempeño. Se toma como año base de cada componente el 2006, por lo que existen países por encima de la puntuación de 100.

Por otra parte, para evaluar el desempeño de los puertos en sí, la UNCTAD realiza el Índice de Conectividad Portuario o PLSCI por sus siglas en inglés, que se encarga de clasificar la posición de los puertos en la red mundial de los servicios de transporte marítimo.

Desempeño mundial

Durante los meses de julio a septiembre 2021 o el tercer trimestre del año, China (170.3) y Singapur (112.6) continúan liderando el LSCI desde hace nueve años. A estos le siguen Corea del Sur (108.9), Malasia (98.1) y Estados Unidos (96.7). Es importante destacar, que los países dentro del top 10 han presentado una variación mínima entre sus participantes desde hace varios años.

Por otro lado, los países que presentaron las puntuaciones más bajas llegando a ocupar los últimos 10 puestos en el Índice de Conectividad Marítima son: Islas Cook (2.5), Gibraltar (2.5), Niue (2.0), Islas Caimán (2.0), Paraguay (1.9), Bermuda (1.8), Tuvalu (1.7), Isla Navidad (1.2), Islas Turcos y Caicos (1.1) e Islas Norfolk (0.5).

Gráfico 1. Índice de Conectividad Marítima: Top 10 de las economías 3T-2021 (2006=100)

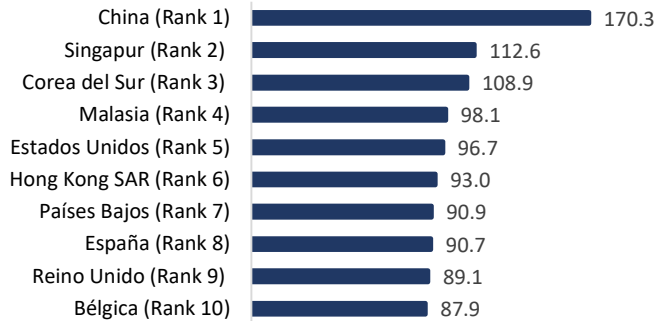
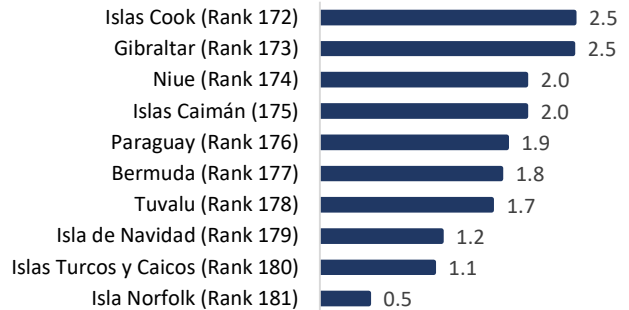


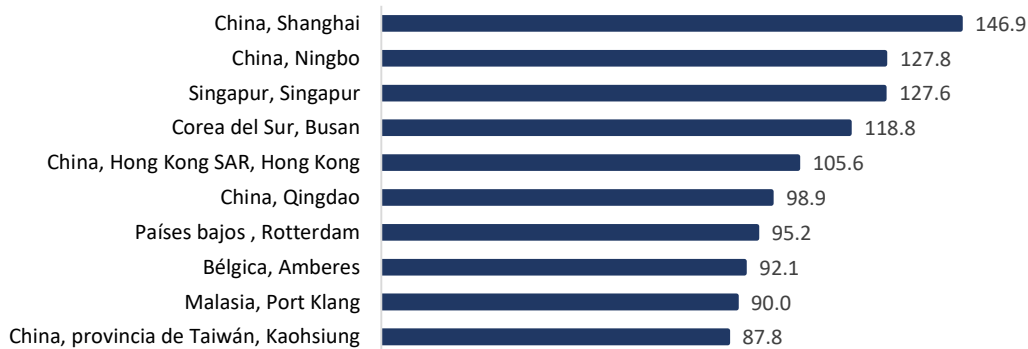
Gráfico 2. Índice de Conectividad Marítima: Últimas 10 economías 3T-2021 (2006=100)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Estos resultados a nivel país del LSCI se complementan con el desempeño de los puertos en el PLSCI. De los 10 puertos con mayor conectividad a nivel mundial China cuenta con tres puertos, Shanghái (146.9), Ningbo (127.8) y Qingdao (98.9). Solamente Singapur, Corea del Sur, Hong Kong, Países Bajos, Bélgica y Malasia lograron posicionar uno de sus puertos dentro de esta clasificación.

Gráfico 3. Índice de Conectividad Portuario: Top 10 de las economías 3T-2021 (2006=100)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Desempeño América Latina y el Caribe

Panamá (51.3) cuenta con el mejor desempeño del LSCI en la región de América Latina y el Caribe (ALC), seguido de Colombia (50.2), México (47.6) y República Dominicana (43.3). Estos países se destacan por aprovechar su ubicación geográfica, invertir en infraestructuras portuarias óptimas, procesos ágiles y adoptar tecnologías avanzadas que le permiten aumentar su conectividad con otros puertos y países.

Los principales puertos con mayor conectividad dentro de la región según el PLSCI para el tercer trimestre del 2021 son: el puerto de Cartagena Colombia (45.9), el puerto de Manzanillo Panamá (40.8), el puerto del Callao Perú (40.7) y el puerto Multimodal Caucedo República Dominicana (39.6).

Gráfico 4. Índice de Conectividad Marítima: Top 10 de la región ALC 3T-2021 (2006=100)

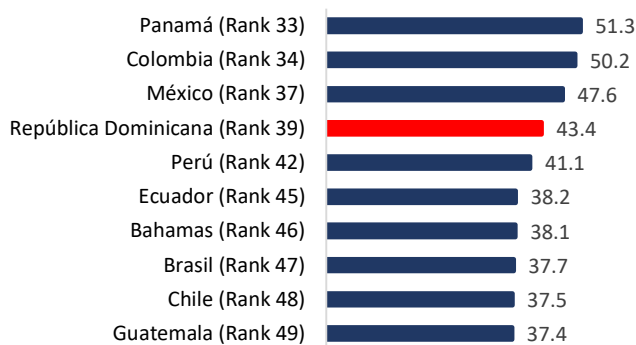
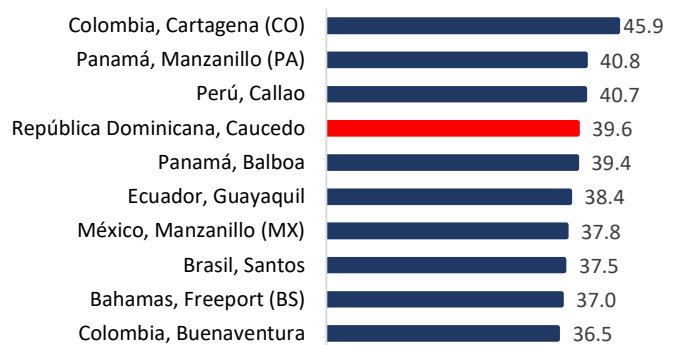


Gráfico 5. Índice de Conectividad Portuario: Top 10 de la región ALC 3T-2021 (2006=100)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Asimismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su Informe Portuario 2020 presenta una clasificación del comportamiento del throughput o movimiento de contenedores en TEU¹. En donde algunos de los países presentan variación positiva en el acumulado de 2020 en comparación con 2019. Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo) se colocó en la posición 1 de la clasificación mostrando los mejores resultados al mover 4,454,902 TEU con una variación de 1.7% en proporción a 4,379,477 TEU del año anterior. Seguido por la Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil la cual ocupó la posición 2 y Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA) con la posición 3.

¹ TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies.

El puerto Multimodal Caucedo en la República Dominicana ocupó la posición 14 al mover 950,219 TEU con una disminución de -4.8% frente a 998,429 TEU del año anterior.

Por su parte, el puerto Río Haina se colocó en la posición 32 al mover 407,262 TEU con una disminución de -1% frente a 411,527 TEU del año anterior.

Tabla 1. Clasificación de los puertos o zonas portuarias según comportamiento del throughput, 2020 (En TEU)

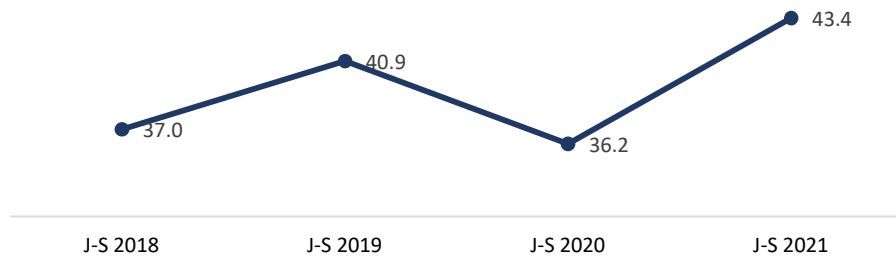
Clasificación	Puerto	Throughput 2019	Throughput 2020	Variación 2020/2019 (en porcentajes)
1	Panamá costa Caribe (incluye Colón, Cristóbal y Manzanillo)	4,379,477	4,454,902	1.7
2	Zona portuaria de Santos (incluye DP World), Brasil	4,165,248	4,232,046	1.6
3	Panamá costa Pacífico (incluye Balboa y Rodman-PSA)	2,898,836	3,161,658	9.1
4	Bahía de Cartagena (SPRC & CTC), Colombia	2,932,371	3,127,162	6.6
5	Manzanillo, México	3,069,188	2,909,599	-5.2
6	El Callao, Perú	2,313,907	2,250,827	-2.7
7	Guayaquil (todas las terminales), Ecuador	2,073,776	2,071,124	-0.1
8	Kingston, Jamaica	1,626,291	1,611,637	-0.9
9	San Antonio, Chile	1,705,707	1,556,708	-8.7
10	San Juan, Puerto Rico	1,451,950	1,490,218	2.6
11	A.M.B.A Buenos Aires (incluye Dock Sud, La Plata y Puerto Nuevo), Argentina	1,485,328	1,371,980	-7.6
12	Itajaí (incluye Portonave y Navegantes), Brasil	1,235,251	1,273,469	3.1
13	Limón y AMP, Costa Rica	1,246,748	1,213,431	-2.7
14	Caucedo, República Dominicana	998,429	950,219	-4.8
15	Lázaro Cárdenas, México	1,318,732	1,063,675	-19.3
16	Veracruz, México	1,144,156	1,005,936	-12.1
17	Buenaventura, Colombia	1,509,275	949,957	-37.1
18	Paranaguá, Brasil	865,110	925,157	6.9
19	Altamira + Tampico, México	889,094	776,999	-12.6
20	Montevideo, Uruguay	747,100	761,855	2
21	Valparaíso, Chile	904,722	735,026	-18.8
22	São Francisco do Sul - Itapoá, Brasil	735,139	712,646	-3.1
23	Zona portuaria de Manaus, Brasil	681,097	706,677	3.8
24	Río Grande (incluye Porto Alegre), Brasil	700,659	684,276	-2.3
25	Coronel, Chile	574,335	618,079	7.6
26	Puerto Cortés, Honduras	643,856	551,250	-14.4
27	Santo Tomás de Castilla, Guatemala	565,388	537,316	-5
28	Puerto Quetzal, Guatemala	507,811	519,571	2.3
29	Suape, Brasil	476,306	484,171	1.7
30	Puerto Barrios, Guatemala	455,811	479,876	5.3
31	Pecém - Fortaleza, Brasil	404,459	420,540	4
32	Haina, República Dominicana	411,527	407,262	-1

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

Desempeño República Dominicana

La evolución del LSCI para la República Dominicana durante el tercer trimestre de cada año (2018-2021), muestra un crecimiento para 2019 y 2021. En el 2020, la disrupción comercial mundial se refleja en país cuando el índice bajó a 36.2, valor similar al desempeño de 2016. Sin embargo, la reapertura comercial impulsó la movilización de contenedores y con ello mejoró la puntuación de RD en 43.3 para ocupar la posición 39 a nivel mundial.

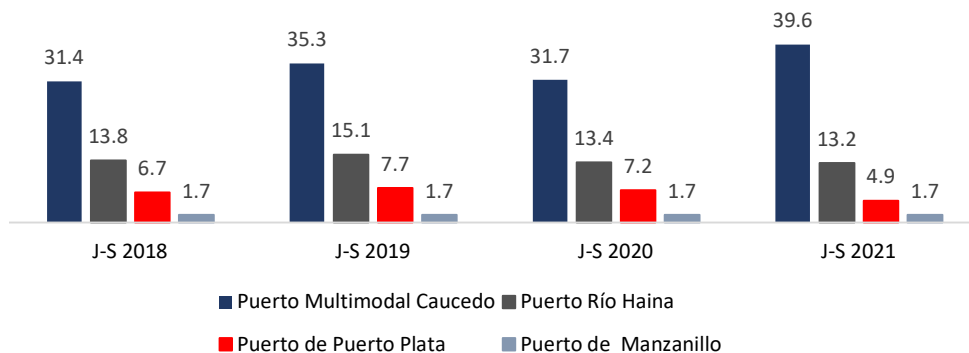
Gráfico 6. Índice de Conectividad Marítima: República Dominicana, Jul-Sept 2018 - Jul- Sept 2021 (2006=100)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

El PLSCI para su evaluación de puertos contempla 4 de República Dominicana. Estos son Multimodal Caucedo, Río Haina, Puerto Plata y Manzanillo.

Gráfico 7. Índice de Conectividad Portuaria, según los puertos de la República Dominicana (Jul-Sept 2018 Jul-Sept 2021)



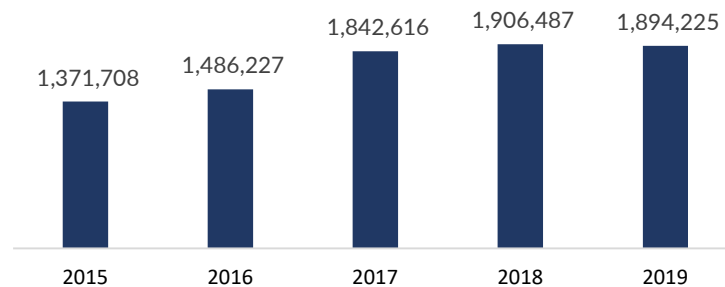
Fuente: Elaboración propia con datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

En el caso específico de la República Dominicana los puertos que poseen la mayor puntuación son Puerto Multimodal Caucedo y Puerto Río Haina con puntuaciones de 39.6 y 13.2, respectivamente.

Estos resultados se deben a que los puertos disponen de ciertas características, maquinarias y tecnologías que incrementan su capacidad operativa. Es decir, el puerto Multimodal Caucedo realizó una inversión de aproximadamente US\$114 millones en la construcción y ampliación del muelle principal de su terminal portuaria. Al mismo tiempo posee 80,000 m² de almacenes operativos, 10 grúas súper post panamax y 32 grúas RGT. Por otro lado, puerto Río Haina tiene una estación de carga de vehículos eléctricos que permite cargar dos unidades de manera simultánea y también dispone 304 m² de almacén refrigerado con atmósfera controlada para la inspección de mercancías perecederas.

Según los datos del perfil marítimo y logístico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), las movilizaciones de carga en los puertos del país han ido incrementando según los años y solo en el 2019 se presenta una leve disminución movilizándose 1,894,225 TEU cuando en el 2018 se movilizaron 1,906,487 TEU para una variación de -0.6%.

Gráfico 8. Movimientos nacionales de carga en los puertos de la República Dominicana, 2015-2019 (En TEU)



Fuente: Elaboración propia con datos del perfil marítimo y logístico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

En resumen, la República Dominicana mostró un aumento significativo en la puntuación del Índice de Conectividad Marítima para el tercer trimestre del 2021, lo cual le permitió ocupar la posición 39 a nivel mundial. Se evidencia que la inversión en maquinarias y mayor tecnología en los distintos puertos del país ha permitido un aumento en su capacidad operativa. Resaltando como ejemplos, Puerto Multimodal Caucedo y Puerto Río Haina, los cuáles mostraron un buen desempeño en el Índice de Conectividad Portuario. Cabe destacar que, aunque el país refleja un mejor desempeño según los datos recopilados se debe seguir fortaleciendo el sistema portuario para hacer de este más competitivo, eficiente y ágil.