



Índice de Conectividad Marítima

Septiembre, 2023



Resumen Ejecutivo

El informe de Conectividad Marítima de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se actualiza cada trimestre con la finalidad de evaluar la capacidad de los países para el transporte de contenedores. Con la publicación de los resultados del tercer trimestre de 2023, se mantiene el escenario de incertidumbre que ha afectado a esta, y otras industrias primero, por la pandemia de Covid-19 y luego, por los conflictos geopolíticos que han ocasionado incrementos en el costo y tiempo de las operaciones de transporte de mercancía. Con esta publicación, UNCTAD lanzó el Review of Maritime Transport 2023 cuya línea general es la transición hacia el uso de combustibles verdes por considerarse la industria marítima como una de las mayores emisoras de dióxido de carbono.

En esta edición las economías asiáticas lideran el ranking, en las primeras 4 posiciones se encuentran China, Corea del Sur, Singapur, Malasia y en la quinta Estados Unidos. Por el contrario, las últimas 5 posiciones las ocupan: Bermuda, Ucrania, Isla de la Navidad, Turcos y Caicos e Islas Norfolk. En Latinoamérica y el Caribe, Panamá, Colombia, México, Perú, Brasil y República Dominicana, se encuentran entre el listado de las primeras 50 economías de las 175 que componen el índice.

Según UNCTAD, República Dominicana, ha reanudado su trayectoria de crecimiento en el largo plazo, aunque en 2023-3 ha caído 6 posiciones y reducido 0.8 puntos con relación al mismo trimestre del año anterior.

Contexto del Transporte Marítimo Internacional

El Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI, por sus siglas en inglés), es actualizado con periodicidad trimestral por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), permite medir la capacidad de los puertos en el transporte de contenedores de 20 pies a nivel mundial. La calificación por país se encuentra en un rango de 0-100, siendo 0 poca conectividad y 100 buena conectividad, la metodología toma como año base 2006; por lo cual, pueden encontrarse países cuya calificación se encuentre por encima del rango superior.

El informe de Review of Maritime Transport 2023, producido por la UNCTAD advierte, que es momento de que el transporte marítimo se convierta en una actividad ambientalmente sostenible, pues su dependencia de los combustibles fósiles la ha hecho emisora del 20% del gas de efecto invernadero durante la última década. Lo anterior, en momentos que esta actividad continúa su recuperación de los remanentes de la pandemia de la COVID-19 en las cadenas de suministro.

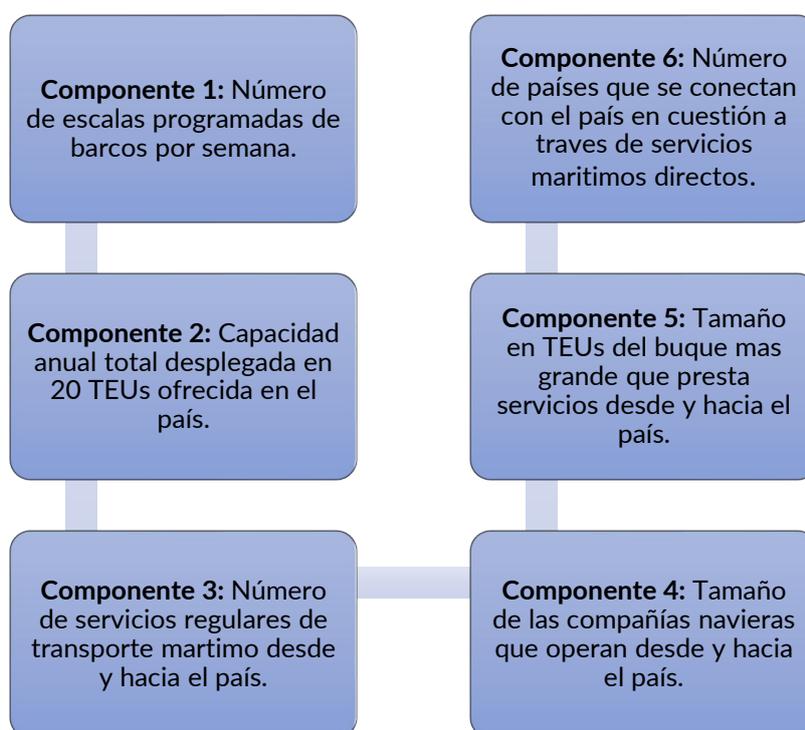
La pandemia ocasionó un aumento de los costos de transporte, estos alcanzaron su punto más alto en enero de 2022 luego, en la medida que la incertidumbre en torno a la COVID fue cediendo, los costos fueron convergiendo paulatinamente a los niveles prepandemia. Además, se incrementó el tiempo de espera en los puertos que a julio de 2023 era de 4.4 horas para países desarrollados y 8.1 para países en desarrollo.

Cuando el comercio internacional se preparaba para repuntar, surgen otras dificultades, como el conflicto ruso-ucraniano y la actual situación del Canal de Panamá. Ambas, han generado retrasos en el transporte de mercancía. Tomando en consideración todo lo anterior, a continuación, se presentarán los resultados de conectividad marítima para el 3er trimestre de 2023, describiendo sus avances y retrocesos, analizando lo que las condiciones post pandemia han significado a nivel mundial y comparando la República Dominicana con el mundo y la región.

Capítulo 1. Componentes del índice

La metodología del índice de Conectividad marítima consiste en el cálculo de 6 componentes que permiten aproximar la capacidad de los países para el transporte de contenedores de 20 pies, y a grandes rasgos, toman en cuenta la infraestructura de las economías para la carga de contenedores, su volumen de intercambio comercial con otros países por vía marítima y los tiempos de transporte. En la *ilustración 1* se presenta de forma detallada lo que abarca cada componente:

Ilustración 1. Componentes del índice de Conectividad marítima



Fuente: Elaboración con datos de la UNCTAD.

Capítulo 2. Contexto del transporte marítimo frente a los altibajos de la economía mundial

El escenario mundial del comercio marítimo ha atravesado por distintos acontecimientos que han impactado la cadena de suministro a nivel global. Desde marzo de 2020, fecha en que la OMC hizo el anuncio que declaraba la COVID una pandemia, hasta el conflicto de la invasión Rusa en Ucrania y la congestión de los barcos en el canal de Panamá, los tiempos de espera se han mantenido fluctuando durante el periodo comprendido entre enero 2019 a julio 2023.

En el *gráfico 1* se muestra como desde el anuncio de la pandemia, que provocó una contracción de 3.8% en el comercio marítimo al cierre de 2020, las horas de espera para el transporte de mercancía

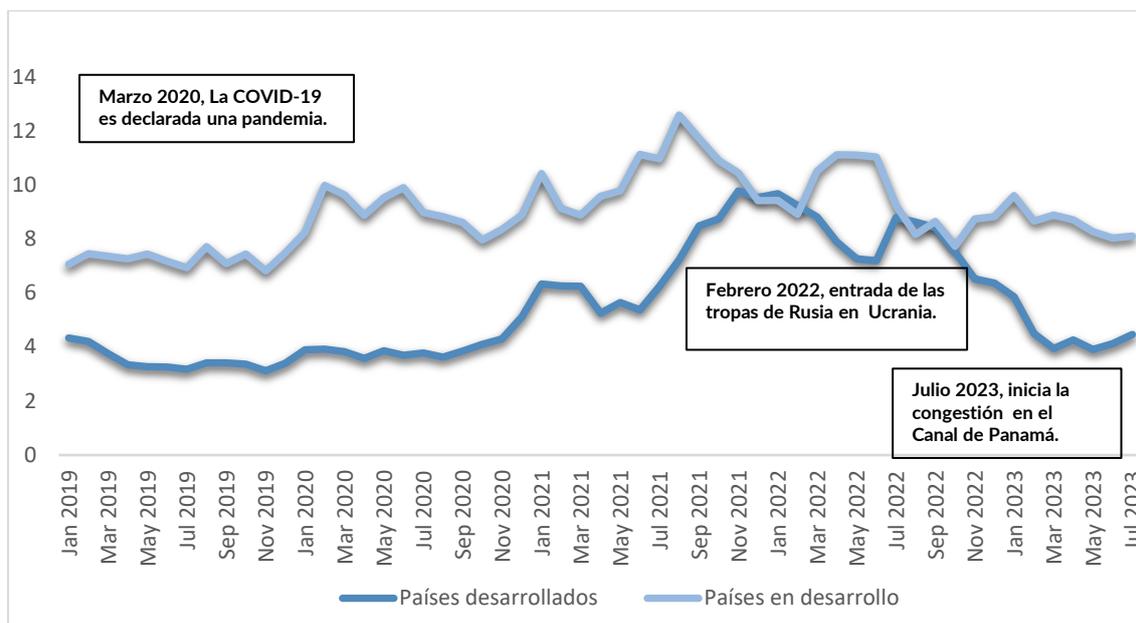
Incrementó de forma sustancial los tiempos de espera. En diciembre de 2019 las horas de espera eran de 3.4 para países desarrollados y 7.49 para países en desarrollo, estos últimos resultaron ser los más afectados de todo este proceso, manteniendo picos más pronunciados que los países en desarrollo.

En agosto de 2021, fue el mayor incremento de tiempos de espera para países en desarrollo con 12.59 horas. Por su lado, los países desarrollados experimentaron su pico más alto en enero de 2022, con un tiempo total de 9.43 horas.

Luego del conflicto Ruso en Ucrania, que contribuyó al aumento en los precios del petróleo y que eventualmente elevó los costos de envío, e influyó también, en los tiempos de espera, (aunque por un tiempo más breve que con la crisis de la COVID) los incrementos fueron de 11.04 horas en junio de 2022 para países en desarrollo y de 7.19 para los países desarrollados.

La situación en el Canal de Panamá, por un lado, se origina por los efectos de la sequía causada por el fenómeno del niño, que redujo los niveles del agua dulce empleada para que las esclusas nivelen el mar para la entrada de las embarcaciones al canal, por lo que, han tenido que tomar medidas para preservar la infraestructura. El atasco ha provocado filas de barcos de 9-11 días a agosto de 2023, y se determinó reducir la cantidad de barcos que pasan por día de 36 a 32. Por la limitación de los datos, que solo brindan información hasta julio de 2023, no se evidencian los efectos en los tiempos de esta nueva situación, lo que si se visualiza es que, para esta fecha (julio 2023), los tiempos para países desarrollados y en desarrollo son de 4.4 y 8.1 horas, respectivamente, esto indica que aunque aún no alcanzan los niveles prepandemia, van convergiendo hacia estos.

Gráfico 1. Evolución de los tiempos en horas mensuales del transporte marítimo durante el periodo enero 2019 a julio 2023



Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

Capítulo 3. Descripción del desempeño de los países en el Índice de Conectividad Marítima 2023 Q3

Luego de todas las dificultades que ha atravesado el transporte de mercancías a nivel global los países han debido ser resilientes, ante las interrupciones en la cadena de suministro, según la UNCTAD, *el desempeño portuario varía principalmente debido a los diferentes niveles de automatización...* (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2023). En esta edición son 4 economías asiáticas las que lideran el ranking, se encuentra China encabezando el listado de países con mejor desempeño, seguida por Corea del Sur, Singapur y Malasia, también está Hong Kong que se sitúa en la posición 9. El único país de América en el top 10 es Estados Unidos, y luego se posicionan 4 países de Europa: España, Holanda, Reino Unido y Bélgica en la posición 10.

Ilustración 2. Top 10 de países con mejor desempeño

Posición	Países	Puntuación
①	China	179.2
②	Corea del Sur	118.7
③	Singapur	116.2
④	Malasia	103.2
⑤	Estados Unidos	97.8
⑥	España	95.04
⑦	Holanda	91.9
⑧	Reino Unido	90.1
⑨	Hong Kong	89.6
⑩	Belgica	89.3

Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

Los países que se sitúan en el top 10 de menor desempeño, se encuentran en un rango de calificación que vá desde 1.1-2.4, su cercanía al cero, que es el limite inferior, indica muy poca conectividad, *el traslado de sus productos a mercados europeos y norteamericanos y la caída del turismo afectaron a países como el grupo de los PEID*¹ (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2023), a los cuales pertenece Tuvalu, país que ocupa la posición 169 del presente informe. En este grupo se encuentra tambien Ucrania que ocupa la posición 172, pues la actual situación de inestabilidad por la guerra mantiene los puertos cerrados, a pesar de la importancia de este país en la exportación de granos y semillas oleaginosas hacia Africa, Oriente Medio y Europa.

¹ Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

En las siguientes posiciones de las 10 con menor conectividad de pueden mencionar: Niue (166), Islas Caimán (167), Paraguay (168), Isla Wallis y Fortuna (170), Bermuda (171), Islas de Navidad (173), Turcos y Caicos (174) e Islas Norfolk (175).

Ilustración 3. Top 10 de países con menor desempeño

Posición	Países	Puntuación
166	Niue	2.4
167	Islas Caimán	2.0
168	Paraguay	2.0
169	Tuvalu	1.9
170	Isla Wallis y Fortuna	1.8
171	Bermuda	1.8
172	Ucrania	1.8
173	Isla de Navidad	1.6
174	Turcos y Caicos	1.6
175	Isla Norfolk	1.1

Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

Capítulo 4. América Latina y el Caribe (ALyC) su posición en conectividad marítima regional y mundial

Hitos de la Conectividad Marítima junio 2023

I. ALC ha reducido sus escalas portuarias de contenedores un 4,4%, en términos de otros territorios, América del Norte (5,4%) y Europa (7,5%).

II. Panamá ocupa el primer lugar con 8.174 embarcaciones con bandera panameña, que representan un 7,8% de la flota mundial. En términos de toneladas de peso muerto Panamá ocupa el segundo lugar después de Liberia, para un total de 365 millones de toneladas de peso muerto, que es 16,1% de la flota mundial.

III. Brasil, es el país con mayor número de buques de su propiedad en América del Sur con 382 buques, para una carga de 14,28 millones de toneladas de peso muerto. Esto representa el 1,45% de la flota mundial, y le posiciona como el número 29 del mundo.

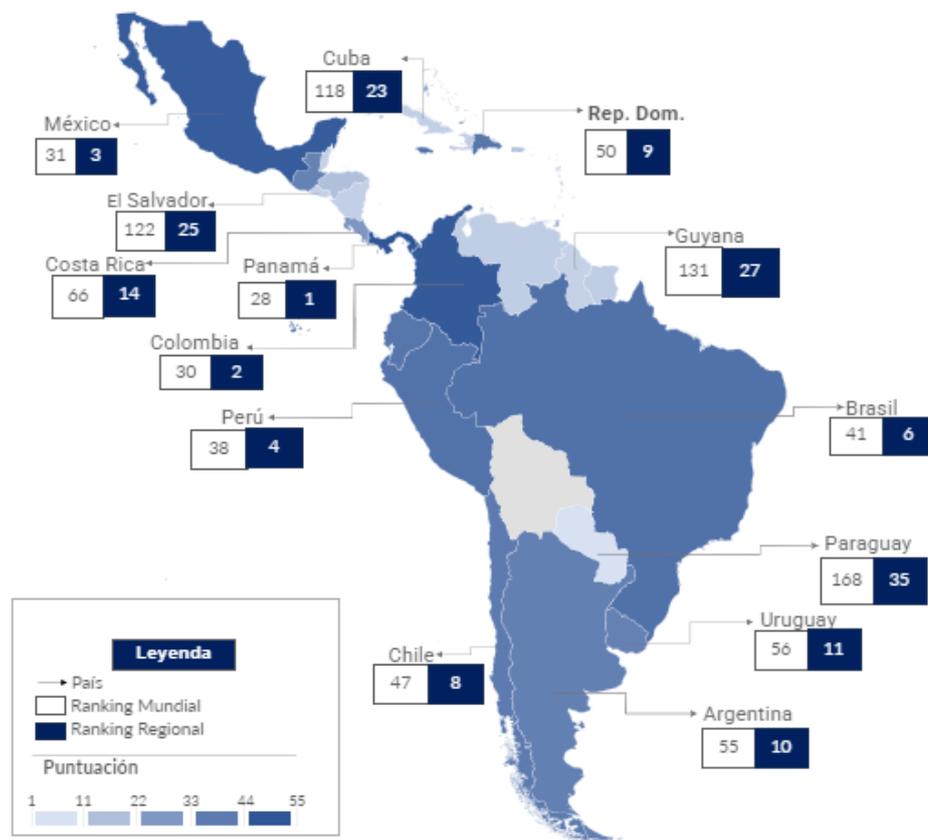
IV. Argentina ha encontrado en Etiopia, un mercado para su producción de trigo, debido a la pérdida de suministro de trigo de la Federación de Rusia y Ucrania.

V. Las emisiones de CO2 desde ALC no son significativas, por lo que, al momento de hacer la medición por propietarios de buques y sus emisiones, estos países no figuran en la lista.

VI. Las tarifas de los contratos del comercio intrasudamericano aumentaron un 397% en 2022, en relación con 2021. Estos aumentos ocurrieron por una fuerte demanda, mientras que la capacidad de oferta disminuyó.

VII. En comparación con 2019, los incrementos en las tarifas de contrato se registraron en las rutas desde Asia y con destino a América del Sur, el aumento fue de 386% en 2022 comparado con 2019.

Ilustración 4. Ranking del Índice de Conectividad Marítima América Latina y el Caribe (A L y C) 2023 Q3



Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

Los países de AL y C han ido mejorando su posición en términos de conectividad marítima, lo hace evidente el lugar que ostentan algunos entre las 187² economías que componen el índice: Panamá (28), Colombia (30), México (31), Perú (38), Brasil (41) y República Dominicana (50), se encuentran en los primeros 50 lugares del mundo. Por su lado, resaltan 4 países que están por debajo de los primeros 100, dígame, Cuba (118), El Salvador (122), Guyana (131) y Paraguay (168).

En cuanto a la posición regional de los 36 países de AL y C medidos en el índice, Panamá por poseer una infraestructura como el Canal de Panamá por la que transitan entre 35 a 36 barcos diariamente y una flotilla de barcos de origen nacional significativa para el

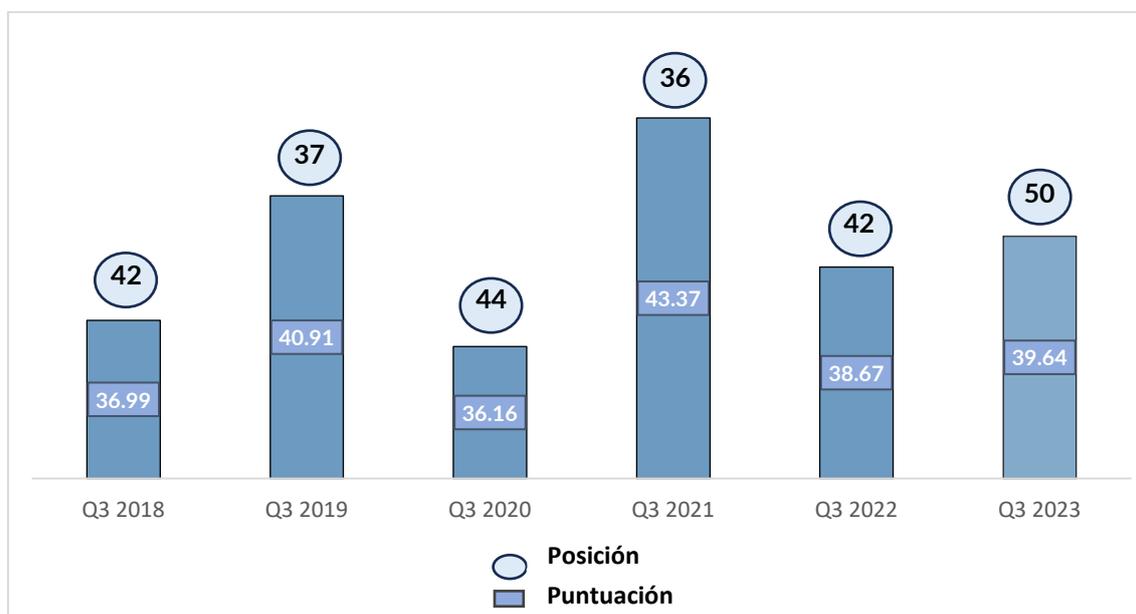
² Si bien, en el listado de países hay 187, solo 175 se encuentran en el listado oficial, pues los 12 restantes, no presentan disponibilidad de datos para la medición.

comercio marítimo mundial, ocupa la primera posición; seguida por Colombia, México, Perú, Ecuador, Brasil, Jamaica, Chile y justo antes de cerrar el top 10, en la posición 9 se encuentra República Dominicana, y en la décima, Argentina.

Capítulo 5. Avances y retrocesos de la conectividad marítima dominicana 2018-2023

Según UNCTAD, en países que sirven como centros regionales de transbordo, como la República Dominicana, han reanudado su trayectoria de crecimiento a largo plazo. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2023). Como se observa en el gráfico 2, República Dominicana en el tercer trimestre de 2023 presenta una leve disminución de la puntuación en el índice, cayendo 8 posiciones en relación con el mismo trimestre de 2022. La puntuación de este trimestre (2023 Q3) se mantiene por encima de las que presentaba en 2018 y 2020, sin embargo, en la posición ocurre lo opuesto.

Gráfico 2. Evolución de la posición y puntuación de República Dominicana en el índice de Conectividad marítima 2018 Q3 – 2023 Q3

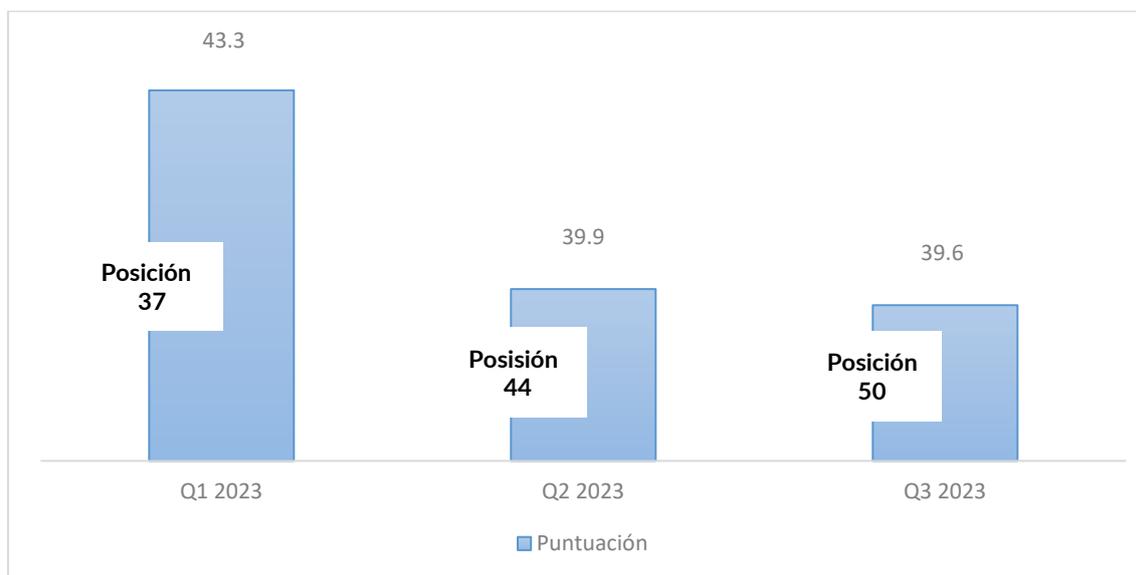


Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

El gráfico 3 muestra toda la evolución por trimestre durante el año 2023, es notable que el mejor desempeño de República Dominicana en lo que va de año, se obtuvo durante el primer trimestre de 2023 con calificación más alta (43.3) y posición más elevada 37 de 174 países. En el segundo trimestre también exhibe una caída con respecto al 2023 Q1 y en el último trimestre publicado de 2023, aunque moderada, se mantiene bajando

posiciones y puntuación. Se espera que las proyecciones de la UNCTAD se cumplan y que en 2023 Q4 el país muestre un repunte en el índice.

Gráfico 3. Evolución de la posición y puntuación de República Dominicana en el Índice de Conectividad Marítima 2023 Q1-2023 Q3



Fuente: Elaboración con datos de UNCTAD.

Capítulo 6. Una actividad no sostenible, dirigiéndose hacia una transición más ecológica

El espíritu de este Review of Maritime Transport 2023, se ha enfocado en la reducción de las emisiones de CO₂. En el contexto de la próxima conferencia climática de las Naciones Unidas (COP28), la UNCTAD se ha propuesto dar el paso hacia un transporte de mercancía más amigable con el medio ambiente, pues vaticinan que, de no comenzar a actuar en este momento, las emisiones de carbono a 2050 podrían alcanzar 130% más que en 2008.

El problema que enfrentan en la actualidad y por lo que, la transición no sería tan rápida es porque, la actividad posee una flota mundial envejecida. A principios de 2023, la edad media de los barcos era de 22,2 años. Dado que más de la mitad tiene ahora más de 15 años, muchos barcos son demasiado viejos para modernizarlos o demasiado jóvenes para desguazarlos. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2023). Por la realidad antes descrita, solamente el 1.2% de las embarcaciones usa combustibles ecológicos.

Los países en el top 3 de mayores emisiones en la actualidad son: Liberia, Panamá e Islas Marshall, por lo cual, sugieren que estos 3 sean quienes hagan cumplir las nuevas

disposiciones de adopción de energías más limpias, pues representan un tercio de las emisiones de toda la actividad, sin embargo; reconocen, que son las navieras, puertos y la industria de combustibles las que deben adecuar sus operaciones para hacer de esta transformación una realidad.

Conclusión

Jan Hoffmann, jefe de Logística Comercial de UNCTAD dijo: "a posición de un país en la red mundial de transporte de contenedores -su conectividad- es un determinante importante de sus costos comerciales y su competitividad". En este informe se evidencian los hechos más relevantes y que han impactado la cadena de suministro y el transporte marítimo en general. Y su repercusión en el resultado de los países en el Índice de Comercio Marítimo. La pandemia, el conflicto ruso-ucraniano y la actual situación de Panamá, han provocado disrupciones cuyas repercusiones se han traducido en incrementos de costo y tiempos de traslado.

Los países desarrollados poseen tecnología que les ha permitido contrarrestar de forma más efectiva los obstáculos de los conflictos que han impactado a nivel internacional; pero en el extremo inferior hay otros países como los pequeños estados insulares en desarrollo (PEID) que no han podido recuperarse en comparación con su situación antes de la pandemia. En el caso de la región de ALC se identifican hitos que en la actualidad han permitido consolidar su posición en el transporte marítimo mundial.

República Dominicana ha mostrado resiliencia y se mantiene entre las primeras 50 economías del mundo en este índice y en el top 10 de ALC, aunque en el último trimestre su puntuación disminuyó moderadamente, se espera que al cierre del año reencause el ritmo de crecimiento a largo plazo. Se espera que el comercio marítimo alcance crecimientos de 2,4% en 2023 y por encima del 2% en 2024 y 2028. Es necesario que este crecimiento vaya acompañado de una transición hacia el uso de combustibles ecológicos y así reducir las emisiones de CO2 de esta actividad, que de darle largas, contribuirá a la degradación del medio ambiente y el costo de hacer la transformación será cada vez mayor.

Referencias

El impacto de la COVID-19 ha dejado al comercio marítimo tocado, pero no hundido.

(2021, 21 noviembre). Noticias ONU.

<https://www.europarl.europa.eu/> [European Parliament]. (2022, julio). Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity. European Parliament. Recuperado 2 de octubre de 2023

La OMS caracteriza a COVID-19 como una pandemia. (s. f.). OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud.

Logístico, E. C. M. Y. (2022, 10 noviembre). Así afecta la guerra de Ucrania a la industria marítima mundial. El Canal Marítimo y Logístico.

Logístico, E. C. M. Y. (2023, 5 abril). Reducción de costes récord en el transporte marítimo de contenedores. El Canal Marítimo y Logístico.

[Review of Maritime Transport 2023. \(2023, 27 septiembre\). UNCTAD.](#)

Review of Maritime Transport 2023: Facts and figures on Latin America and the Caribbean. (2023, 27 septiembre). UNCTAD.

Shanghai Shipping Exchange. (s. f.).

Unctad.org [Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo]. (2021). Review of Maritime Transport 2021. Unctad.org. Recuperado 2 de octubre de 2023,