

Evolución de la carga por los puertos mexicanos: Impactos diferenciados del COVID-19 por tipo de carga y litoral

SEGUNDA PARTE.

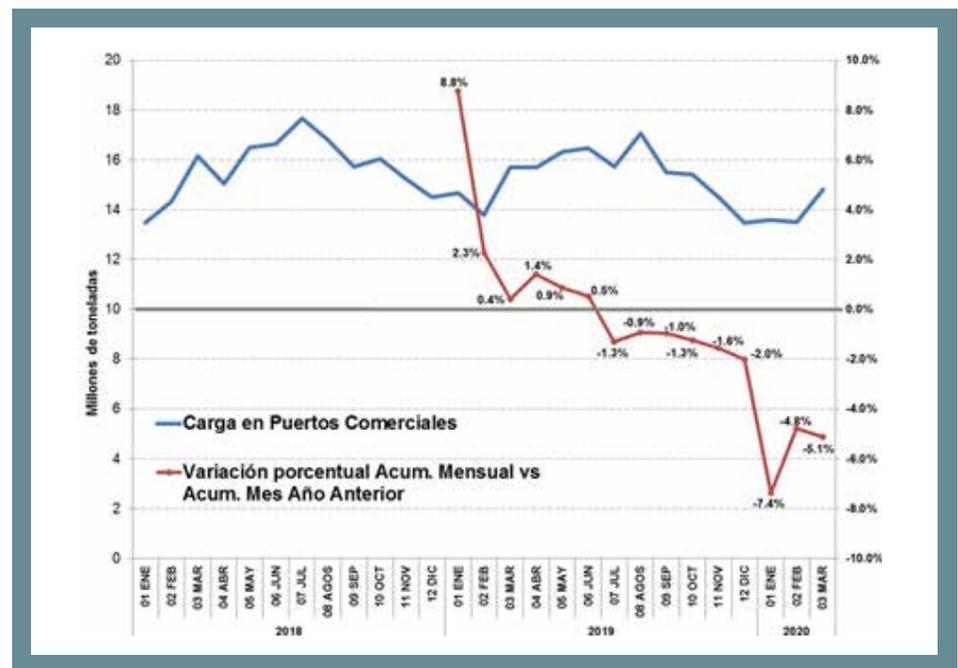
Carlos Martner Peyrelongue* y Arturo Pérez Sánchez**

A partir de febrero de 2020, los puertos mexicanos comienzan a sentir, con diferentes grados de intensidad, el impacto de la pandemia del Covid-19. Los datos disponibles permiten establecer comportamientos singulares, según se trate del litoral del Pacífico o del Golfo de México y según el tipo de carga movilizado.

En el presente texto analizaremos el comportamiento de la carga comercial no petrolera en los puertos mexicanos con datos disponibles (marzo y, en algunos casos, abril de 2020) bajo la hipótesis de que los impactos se van difiriendo en el tiempo según las zonas geográficas de vinculación de cada litoral y el tipo de productos comercializados.

Así es como, durante el primer trimestre de 2020, la carga comercial no petrolera se redujo en **5.1%** con respecto al mismo periodo del año pasado (figura 1), no obstante, al analizar las cifras por litoral las trayectorias son completamente opuestas. Mientras que los puertos del litoral del Golfo de México alcanzaron un importante crecimiento de **4.1%**, los del Pacífico sufrieron una severa caída de **-11.8%** en el primer trimestre del año.

Figura 1. Evolución mensual de la carga comercial no petrolera por puertos mexicanos



*Coordinador de Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano del Transporte. **Investigador Titular del Instituto Mexicano del Transporte

Dado que los puertos del Pacífico están muy relacionados con los flujos comerciales y cadenas de suministro articuladas desde el Lejano Oriente, resintieron desde mediados de enero los impactos del Covid-19, por el cierre de la planta productiva y los puertos en China y otros países asiáticos. En cambio, los puertos del Golfo están más vinculados a los flujos de cadenas de suministro de Europa, la costa este de Sudamérica y la costa estadounidense del Golfo de México, donde los efectos de la pandemia comienzan a sentirse, de manera retardada, desde la tercera semana de marzo y seguramente, en los datos de abril mostrarán una inflexión con respecto a la tendencia del primer trimestre.

Por lo pronto, durante el primer trimestre del año el único rubro que mantuvo un crecimiento sólido en ambos litorales fue el de los gránulos agrícolas con una tasa global de **10%**. Dicho segmento, relacionado principalmente al comercio exterior con Canadá en



el Pacífico y con Estados Unidos en el Golfo de México, se vio estimulado por la superación de las trabas del nuevo tratado comercial de Norteamérica, conocido como T-MEC.

La carga general no contenerizada también mantuvo un signo positivo. Durante el primer trimestre creció **2.6%**, donde el Golfo mostró un comportamiento plano y el Pacífico fue positivo. Por el contrario, la carga contenerizada tuvo un signo negativo en ambos litorales, con una reducción diferenciada medida en toneladas de -10.1% en el Pacífico, frente a un -3.6% en los puertos del Golfo. En el mismo tono, los fluidos no petroleros por los puertos del Pacífico sufrieron una contracción de -16.1%, en tanto que para los del Golfo fue de -4.6%. Por otra parte, el rubro más dispar ha sido el de los gránulos minerales, con el Golfo de México alcanzando un dinámico incremento de 17.3% frente a los puertos del Pacífico cuya tasa fue de -18.4% (cuadro 1).

Cuadro 1. Evolución de la carga comercial no petrolera en puertos mexicanos por litoral en toneladas. Enero-marzo 2019-2020.

Tipos de Carga	Puertos del Pacífico			Puertos del Golfo y Caribe		
	2019	2020	%	2019	2020	%
General suelta	3,029,022	3,193,986	5.4	3,331,652	3,329,785	-0.1
Contenerizada	7,991,038	7,184,309	40.1	4,914,931	4,739,470	-3.6
Granel Agrícola	678,666	854,771	25.6	3,092,845	3,289,450	6.4
Granel Mineral	13,151,160	10,725,365	48.4	4,883,661	5,730,974	17.3
Fluidos no petroleros	777,098	652,350	46.1	2,298,554	2,192,812	-4.6
Total	25,626,984	22,610,781	41.8	18,521,643	19,282,491	4.1

Fuente: Elaborado por el IMT con base en datos de la Coordinación General de Puertos y Matina Mercante-SCT.



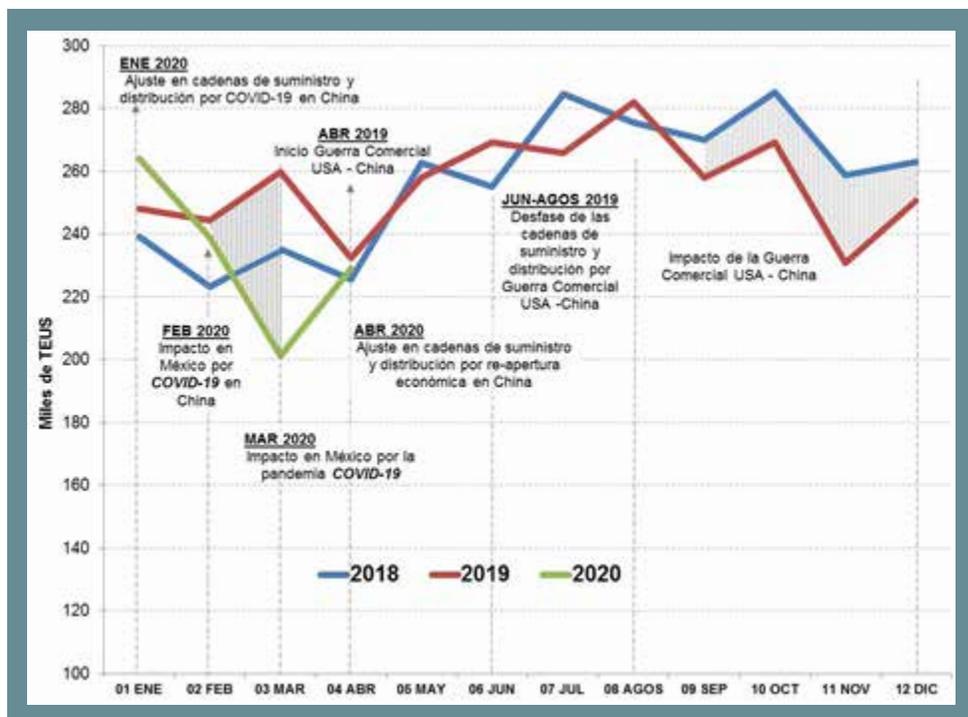
Estos datos confirman que la pandemia de Covid-19 golpeó primero en los puertos del litoral del Pacífico por las razones expuestas previamente y que en el Golfo muy probablemente viene un efecto retardado que impactará con mayor severidad durante el segundo trimestre.

Por lo pronto, los datos de abril disponibles para los puertos de Manzanillo, en el Pacífico y Veracruz, en el Golfo de México, confirman esta hipótesis. En el primer caso, el total de carga no petrolera se recupera notablemente, al pasar de un -5.2% en el periodo enero-marzo de 2020, a un -1.9% en el acumulado enero-abril de 2020.

En el segmento de contenedores también se observó este rebote (figura 2) en la tendencia de abril con respecto al registro de marzo de este año (en el acumulado anual de TEUs, se recuperó de -6.4% en enero-marzo a -5.2% en enero-abril). Tal cambio de tendencia es atribuido sobre todo al ajuste de las cadenas de suministro derivadas de la reapertura de la economía de China y de otros países asiáticos, así como al arribo tardío de cajas que se quedaron “atrapadas” en los puertos del Lejano Oriente durante el cierre de aquellas economías durante los primeros meses del año



Figura 2. Movimiento de contenedores por el Puerto de Manzanillo Enero 2018-Abril 2020 (en TEUs)



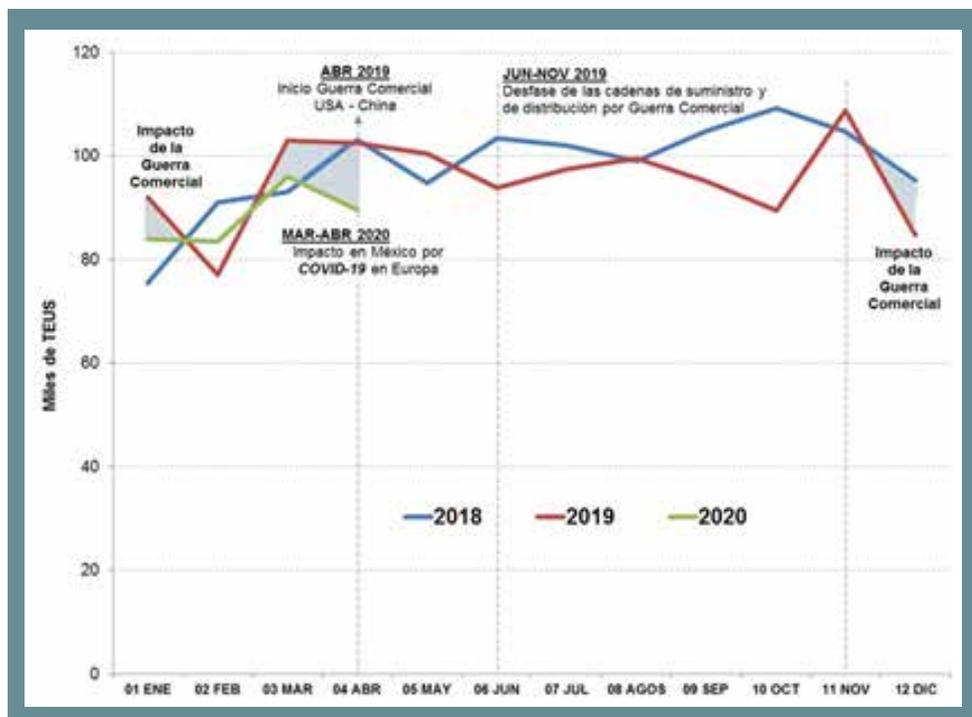
Fuente: Elaborado por el IMT con base en datos de la API Manzanillo.

En sentido inverso, el puerto de Veracruz, que mantuvo una tasa positiva en el total de carga comercial durante el primer trimestre del año (+1%), cambió de signo en el acumulado de enero a abril, obteniendo una tasa negativa de -3.6%.

En el caso de los contenedores también se observa un punto de inflexión entre marzo y abril del presente año (figura 3), derivado en buena medida de la ralentización de las cadenas de suministro vinculadas a la región europea y a la costa este de Sudamérica por efectos de la pandemia de Covid-19 (el acumulado anual en TEUs se pasó de -3.1% en enero-marzo a -5.7% en enero-abril).

Ciertamente, en este momento de incertidumbre generado por la pandemia global del Covid-19, donde la paralización de gran cantidad de actividades económicas en el mundo está provocando desempleo y una caída generalizada de la demanda, adicionada de crecientes tensiones geopolíticas entre grandes economías y tentaciones neoproteccionistas que emergen con fuerza en varios países, es difícil aventurar pronósticos sobre la magnitud de la caída de los flujos o sobre el ritmo de recuperación en el tiempo.

Figura 3. Movimiento de contenedores por el Puerto de Veracruz Enero 2018-Abril 2020 (en TEUs)



Por lo pronto, en el futuro inmediato pareciera que las tasas negativas se mantendrán y profundizarán. Al respecto, una de las principales navieras de contenedores a nivel global, Maerks Line, pronóstica una caída de entre 20 y 25% en el movimiento de este segmento durante el segundo trimestre de 2020.

En todo caso, en esta sección seguiremos de cerca la evolución de los flujos de carga en los puertos mexicanos durante los próximos meses, con la finalidad de recopilar información tanto cuantitativa como cualitativa que favorezca la construcción de escenarios de mediano plazo con base en una gama de datos más amplia.

