

## NEGOCIO DE CONTENEDORES

## CONTEXTO INTERNACIONAL - REGIONAL

## INDICE CONECTIVIDAD MARÍTIMA

El Índice de Conectividad Marítima o Liner Shipping Connectivity Index, indica la posición de acceso que tiene un país a las redes de transporte globales de contenedores, es decir su conectividad, la cual es un determinante importante de la accesibilidad al comercio mundial, los costos comerciales y la competitividad



**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS**  
República Oriental del Uruguay

## Sumario

Negocio de Contenedores

Contexto Internacional Regional **pág. 1**

Impacto COVID 19 **pág. 2**

Servicios regulares de ultramar **pág. 3**

Estadísticas del Puerto de Montevideo **pág. 4**

Análisis primer Semestre 2020 **pág. 5**

Políticas de Fidelización **pág. 5**

Los buques y sus tendencias **pág. 6**

## Indice Conectividad Maritima

Este índice, cuyo objetivo es capturar el nivel de integración de un país en la red global de transporte marítimo, es calculado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) desde 2004. En 2019, la UNCTAD amplió la cobertura del índice e introdujo un nuevo componente para su cálculo. Con esta nueva metodología el índice se calculó en retrospectiva desde el año 2006 en base a las siguientes dimensiones:

- ✓ número de buques
- ✓ capacidad total de transporte de contenedores de los buques
- ✓ número de compañías de transporte marítimo promedio del tamaño máximo de los buques
- ✓ número de servicios
- ✓ número de conexiones marítimas del país.

| INDICE CONECTIVIDAD MARÍTIMA 2019: TOP 10 |                          |        |
|---|--------------------------|--------|
| Puesto                                    | País                     | Índice |
| 1   | China                    | 151,9  |
| 2   | Singapore                | 108,1  |
| 3   | Korea, Republic of       | 105,1  |
| 4   | Malaysia                 | 93,8   |
| 5   | United States of America | 90,0   |
| 6   | China, Hong Kong SAR     | 89,5   |
| 7   | Belgium                  | 88,4   |
| 8   | Netherlands              | 88,0   |
| 9   | United Kingdom           | 84,9   |
| 10  | Spain                    | 84,2   |

Fuente: UNCTAD

Los resultados del índice para 2019 indican que los países que lideran el transporte marítimo mundial, en orden decreciente, son China, Singapur, Corea, Malasia, Estados Unidos, Hong Kong, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido y España.

En lo que refiere al desempeño en América Latina los primeros lugares son ocupados por Panamá, México, Colombia, Perú, República Dominicana, Chile, Brasil, Jamaica, Ecuador y Argentina.

| INDICE CONECTIVIDAD MARÍTIMA TOP 10 AMÉRICA LATINA y CARIBE |                |                      |        |
|---|----------------|----------------------|--------|
| Puesto AL y Caribe  | Puesto Mundial | País                 | Índice |
| 1   | 30             | Panamá               | 48,9   |
| 2   | 33             | México               | 45,5   |
| 3   | 34             | Colombia             | 45,4   |
| 4   | 38             | Perú                 | 38,9   |
| 5   | 39             | República Dominicana | 38,8   |
| 6   | 44             | Chile                | 35,7   |
| 7   | 48             | Brasil               | 34,2   |
| 8   | 51             | Jamaica              | 33,2   |
| 9   | 52             | Ecuador              | 33,1   |
| 10  | 54             | Argentina            | 31,5   |
| 12  | 59             | Uruguay              | 28,9   |

## IMPACTO COVID-19

La pandemia COVID-19 ha llevado a la revisión de los pronósticos de crecimiento de PIB a nivel mundial, los cuales se ven afectados fuertemente a la baja durante el año 2020 para luego tomar sendas de crecimiento durante el 2021.

El FMI estimó una caída el presente año, la cual fue revisada en el mes de junio, actualizando esta cifra en -4,9% a nivel mundial y en -9,4% para América Latina. Los datos estimados para Uruguay corresponden al informe del mes de abril.

El Banco Mundial, en su informe del mes de junio estimó una contracción para el 2020 del 5,2% a nivel mundial, del 7% para América Latina y del 3,7% para Uruguay.

En cuanto al comercio mundial, La Organización Mundial del Comercio (OMC) estima que caerá entre un 13% y un 32% en 2020.



Uruguay, con el puesto 12 en América Latina y 59 en el mundo, ha logrado reducir la brecha existente con los países de su región de influencia como Argentina y Brasil tal como puede apreciarse en el gráfico. Tal es así que en el periodo que comprende el índice de conectividad marítima Uruguay experimentó una variación positiva del 40% de su índice, Argentina un 15% y Brasil disminuyó un 5%.

En este marco, el COVID-19 está teniendo un gran impacto en el sector del transporte marítimo de contenedores, no obstante, según indican reconocidas consultoras del sector marítimo y en línea con las estimaciones del PIB para 2021, se estima que a mediano plazo los efectos se irán disminuyendo, una vez que se controle la propagación del virus.

### Proyección crecimiento PIB real a precios de mercado

|            | MUNDO |      | AMÉRICA LATINA |      | URUGUAY |      |
|------------|-------|------|----------------|------|---------|------|
|            | 2020  | 2021 | 2020           | 2021 | 2020    | 2021 |
| <b>FMI</b> | -4,9  | 5,4  | -9,4           | 3,7  | -3      | 5    |
| <b>BM</b>  | -5,2  | 4,2  | -7             | 2,8  | -3,7    | 4,6  |

En cuanto a las previsiones del PIB de los principales destinos y orígenes del trasbordo de contenedores en el Puerto de Montevideo se destaca la gran caída proyectada en Argentina, principal origen y destino, de Brasil y la Zona Euro. Siguiendo el resto de los países la misma trayectoria de bajas para el presente año con recuperación en el siguiente

### PROYECCIONES PIB REAL, VARIACION PORCENTUAL ANUAL

|                  | 2020 | 2021 |
|------------------|------|------|
| <b>ARGENTINA</b> | -7,3 | 2,1  |
| <b>PARAGUAY</b>  | -2,8 | 4,2  |
| <b>BRAZIL</b>    | -8   | 2,2  |
| <b>EURO ZONA</b> | -9,1 | 4,5  |
| <b>CHINA</b>     | 1    | 6,9  |

## Negocio de Contenedores

### SERVICIOS REGULARES - ULTRAMAR

La oferta de servicios intercontinentales comprende básicamente servicios que vinculan al Puerto de Montevideo con el Lejano Oriente, Europa (con servicios tanto al Norte de dicho continente como a la región del Mediterráneo), América del Norte y Central (con servicios a la Costa Este de USA y al Golfo de México) y Asia.

Cabe destacar que se tratan de servicios que los armadores reorganizan periódicamente, comprendiendo desde cambios de escalas y de los tipos de buques utilizados hasta la cancelación de servicios existentes y la implementación de otros nuevos.

A continuación se presenta el cuadro con los servicios regulares que recalán en Montevideo y al referirnos a servicios regulares hacemos referencia a aquellas líneas que cuentan con recorridos prefijados con frecuencias previamente establecidas.

A la fecha, no se han suspendido servicios regulares a Montevideo pese a la situación contractiva de la economía y el comercio mundial.

| SERVICIOS REGULARES PUERTO DE MONTEVIDEO AÑO 2020 |                                 |          |                              |                    |                  |
|---|---------------------------------|----------|------------------------------|--------------------|------------------|
| SERVICIO  | Destino                         | Operador | Armador                      | Frecuencia Mensual | SLOTS            |
| ASAS1/NGX   | Lejano Oriente                  | TCP      | MAERSK /HSUD                 | 4                  | ZIM              |
|   |                                 |          |                              |                    | HLAG             |
|   |                                 |          |                              |                    | HYUNDAI          |
|   |                                 |          |                              |                    | ONE              |
|   |                                 |          |                              |                    | OTHERS (January) |
| ASAS2/IP ANEMA                                    | Lejano Oriente                  | TCP      | MSC                          | 4                  | MAERSK /HSUD     |
|   |                                 |          | HAPAG LLOYD                  |                    | EVERGREEN        |
|   |                                 |          | ONE                          |                    | ZIM              |
| ESA   | Lejano Oriente                  | MONTECON | COSCO                        | 4                  | ONE              |
|   |                                 |          | EVERGREEN                    |                    | MAERSK /HSUD     |
|   |                                 |          | CMA-CGM                      |                    | HAPAG LLOYD      |
|   |                                 |          | YANG MING LINE               |                    | PIL              |
| SAEC/NEO SAMBA                                    | Norte de Europa                 | TCP      | MAERSK /HSUD                 | 4                  | CMA-CGM          |
|   |                                 |          |                              |                    | COSCO            |
|   |                                 |          |                              |                    | HAPAG LLOYD      |
|   |                                 |          |                              |                    | MSC              |
| MSC-HLAG EUR                                      | Norte de Europa                 | MONTECON | HAPAG LLOYD                  | 4                  | ONE              |
|   |                                 |          |                              |                    | MAERSK /HSUD     |
|   |                                 |          |                              |                    | ZIM              |
| MSC-WMED  | Mar Mediterráneo                | MONTECON | MSC                          | 4                  | ZIM              |
|   |                                 |          | HAPAG LLOYD                  |                    | ONE              |
|   |                                 |          |                              |                    | MAERSK /HSUD     |
| MSC USA   | Costa Este EEUU                 | MONTECON | MSC                          | 4                  | ZIM              |
| TANGO   | Costa Este EEUU                 | TCP      | MAERSK /HSUD                 | 1                  |                  |
|   |                                 |          | HAPAG LLOYD                  |                    |                  |
| GS1   | Golfo de México                 | MONTECON | HAPAG LLOYD                  | 4                  | MAERSK /HSUD     |
|   |                                 |          | MSC                          |                    | ZIM              |
|   |                                 |          | ONE                          |                    |                  |
| LOGIN/MERCOSUL                                    | FEEDER ECSA - BRAZIL PORTS      | MONTECON | CMA-CGM (& LOGIN CHARTE RED) | 1                  | MAERSK /HSUD     |
| SAAS  | FEEDER ECSA - MALVINAS          | TCP      | SAAS                         | 102                | CMA-CGM          |
| PATAGONIA   | FEEDER ECSA - ARGENTINEAN PORTS | TCP      | MAERSK /HSUD                 | 4                  |                  |

*La política comercial debe sustentarse en la eficiencia, competitividad y modernidad de los servicios portuarios para constituir una oferta atractiva para los transitarios y usuarios del sistema portuario.*

# NEGOCIO DE CONTENEDORES ESTADÍSTICAS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO Y SU TENDENCIA

## PERIODO 2008 - 2019

El gráfico que se presenta a continuación muestra el comportamiento de los volúmenes movilizados por el Puerto de Montevideo, donde se visualiza claramente que el año 2017 significó un récord en manejo de contenedores, superando incluso el año 2011, el cual había sido histórico en carga movilizada.

El tráfico de contenedores de trasbordos cumple una función estratégica para el desarrollo del comercio exterior del Uruguay al generar los volúmenes necesarios para la llegada de buques de gran porte al puerto de Montevideo.

Esto se ve reflejado en su participación en el total de movimientos de contenedores que a lo largo de la última década ha representado entre el 40 y 54%.

Este aspecto ha reafirmado el rol del puerto de Montevideo como puerto *hub*.

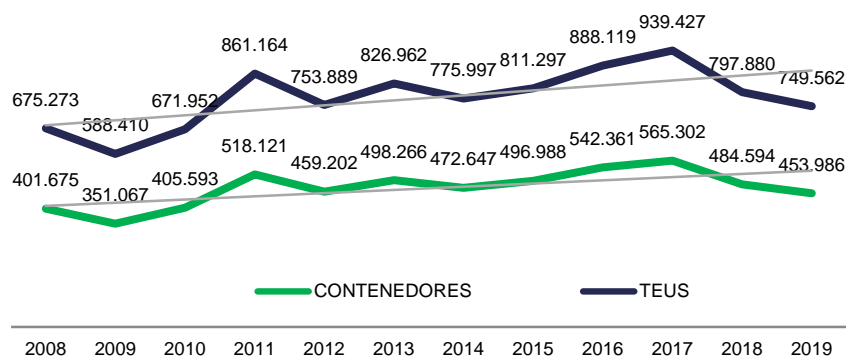


Los servicios y negocios portuarios son generadores de valor agregado a la economía y de puestos de trabajo directos e indirectos.

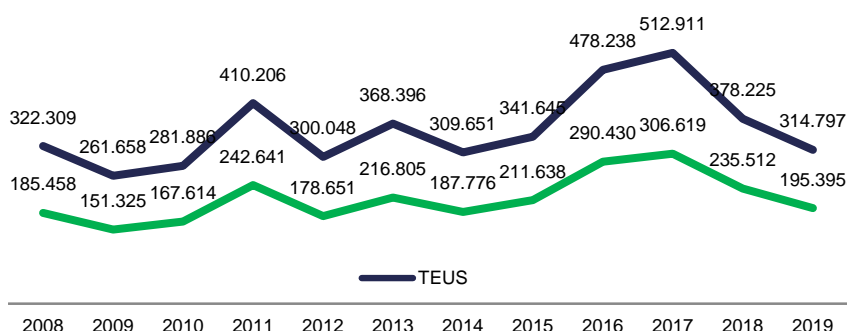
| Año  | % Vacíos | % Reefer | % Trs  |
|------|----------|----------|--------|
| 2008 | 32,5%    | 35,6%    | 46,16% |
| 2009 | 33,2%    | 32,3%    | 43,1%  |
| 2010 | 29%      | 23,4%    | 41,33% |
| 2011 | 28,7%    | 23,9%    | 50,25% |
| 2012 | 30%      | 23,2%    | 40,86% |
| 2013 | 27,7%    | 21,8%    | 44,24% |
| 2014 | 25,5%    | 15,6%    | 39,86% |
| 2015 | 24,7%    | 14,5%    | 40,92% |
| 2016 | 25,3%    | 15%      | 53,55% |
| 2017 | 22,8%    | 10,3%    | 54,43% |
| 2018 | 22,8%    | 10,1%    | 48,6%  |
| 2019 | 22,1%    | 15,2%    | 43,01% |

Si consideramos el período 2008-2019 el movimiento de contenedores logró un crecimiento del 13% y de 11% medido en TEUS.

Total de Contenedores y Teus Movilizados: 2008-2019



Contenedores y TEUS de Trasbordos 2008 - 2019



## Negocio de Contenedores

### ANALISIS PRIMER SEMESTRE 2020

Pese al contexto adverso provocado por la pandemia Covid -19 se ha logrado mantener niveles prácticamente iguales a los del primer semestre del año 2019 en el total de contenedores movilizados.

El presente año comenzó con una recuperación durante el primer trimestre de los movimientos totales de contenedores. Sin embargo, pese a este mejor desempeño, se produjo una caída en los siguientes meses debido a los efectos globales de la pandemia provocada por el COVID -1. Esta baja se explica básicamente por la caída de las operaciones de importación, de tránsitos de descarga, de trasbordos de vacíos y de carga de vacíos.

Las operaciones de exportación, de tránsitos de carga, de trasbordos de contenedores llenos y de vacíos de descarga experimentaron un crecimiento respecto a igual período del año anterior.

#### MOVIMIENTO TOTAL DE CONTENEDORES

| Mes          | 2019           |                | 2020           |                | Variación    |              |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|
|              | CAJAS          | TEUS           | CAJAS          | TEUS           | CAJAS        | TEUS         |
| Enero        | 35.224         | 57.615         | 38.058         | 61.493         | 8,0%         | 6,7%         |
| Febrero      | 34.275         | 56.365         | 36.449         | 60.352         | 6,3%         | 7,1%         |
| Marzo        | 31.809         | 52.929         | 33.794         | 56.195         | 6,2%         | 6,2%         |
| Abril        | 35.902         | 59.684         | 32.064         | 51.824         | -10,7%       | -13,2%       |
| Mayo         | 38.028         | 62.996         | 36.729         | 59.822         | -3,4%        | -5,0%        |
| Junio        | 41.677         | 69.821         | 39.359         | 65.479         | -5,6%        | -6,2%        |
| <b>TOTAL</b> | <b>216.915</b> | <b>359.410</b> | <b>216.453</b> | <b>355.165</b> | <b>-0,2%</b> | <b>-1,2%</b> |

#### TIPO DE OPERACIÓN

| Régimen Aduanero          | 1er semestre 2019 |                | 1er semestre 2020 |                | VARIACIÓN    |              |
|---------------------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|--------------|
|                           | Cajas             | Teus           | Cajas             | Teus           | Cajas        | Teus         |
| Exportación               | 39.085            | 65.808         | 39.714            | 66.346         | 1,6%         | 0,8%         |
| Importación               | 44.758            | 72.661         | 38.436            | 61.373         | -14,1%       | -15,5%       |
| TRANSITO Carga            | 1788              | 3.092          | 2034              | 3.696          | 13,8%        | 19,5%        |
| TRANSITO Descarga         | 6.772             | 11.486         | 6.605             | 11.199         | -2,5%        | -2,5%        |
| TRASBORDO Carga           | 41.931            | 65.580         | 44.266            | 68.435         | 5,6%         | 4,4%         |
| TRASBORDO Descarga        | 33.153            | 51.589         | 38.212            | 59.380         | 15,3%        | 15,1%        |
| TRASBORDO VACIOS Carga    | 10.695            | 19.987         | 9.305             | 17.714         | -13,0%       | -11,4%       |
| TRASBORDO VACIOS Descarga | 8.871             | 16.615         | 7.449             | 14.349         | -16,0%       | -13,6%       |
| VACIOS Carga              | 13.317            | 22.347         | 11.819            | 19.816         | -11,2%       | -11,3%       |
| VACIOS Descarga           | 16.545            | 30.245         | 18.613            | 32.857         | 12,5%        | 8,6%         |
| <b>TOTAL</b>              | <b>216.915</b>    | <b>359.410</b> | <b>216.453</b>    | <b>355.165</b> | <b>-0,2%</b> | <b>-1,2%</b> |

Además de todas las ventajas que significa el Puerto Libre, la Administración Nacional de Puertos ha mantenido una práctica constante en políticas de promoción y fidelización de tráficos a través de distintas medidas adoptadas según los requerimientos de cada momento con el fin de acompañar las distintas coyunturas que ha experimentado el tráfico de contenedores en la región.

La política comercial implementada siempre ha estado vinculada al desarrollo de diferentes segmentos teniendo como objetivo la captación de mayores volúmenes, a los efectos de lograr retener los servicios oceánicos de los principales armadores que hoy operan en Montevideo, como elemento complementario con otras estrategias para mantener la conectividad de éste con el resto del mundo.

Este año comienza con un gran desafío producto del marco internacional dado por la pandemia COVID - 19 que generará un impacto negativo en la economía mundial y el comercio internacional.

## POLÍTICAS COMERCIALES- FIDELIZACIÓN

La ANP ha implementado en los últimos años diversos incentivos aplicables a los tráficos de trasbordo. Algunos de ellos estuvieron dirigidos sólo a alguna clase de trasbordos (tráficos paraguayos, bolivianos y argentinos) y otros fueron planteados como condicionados al incremento, año a año, de los volúmenes transbordados y otros tipos de bonificaciones asociadas al compromiso de escalas por parte del Armador.

Los tráficos de trasbordo están caracterizados por un importante grado de volatilidad en lo que respecta a la selección del lugar donde se desarrollen, decisión que está totalmente en manos de los armadores y que también se toma en el contexto de decisiones más globales sobre la estructura de los servicios de línea. Sin embargo en dicha decisión resultan determinantes también la posición geográfica del Puerto Montevideo, los costos, nivel de productividad y calidad de los servicios portuarios que se ofrecen.

Es por ello que a nivel comercial se identifica la necesidad de promover al Puerto de Montevideo en su captación de contenedores de trasbordos de modo de asegurar la conectividad con el resto del mundo y así facilitar el comercio exterior del país a través de los servicios regulares de buques portacontenedores.

## Los buques y su tendencia

El marketing internacional portuario demanda el desarrollo de ventajas competitivas en los niveles de servicio e impulsar para el caso de Uruguay el intermodalismo y la competitividad ampliando el Hinterland a la región.

La Administración Nacional de Puertos impulsó a nivel comercial el concepto de Negocios Portuarios y dispone de una contabilidad ABC con trazadores de actividad que permite analizar resultados con un modelo de contabilidad único a nivel de puertos. Cada negocio considera la estrategia global basada en las teorías de Kaplan y Norton de Mapas Estratégicos, donde confluye la visión del Estado, la visión de los clientes y la visión de la comunidad y la capacitación sectorial para un crecimiento.

En este número de la publicación incluimos un análisis por los técnicos comerciales del movimiento de contenedores y como introducción observaremos el comportamiento de los buques portacontenedores.



El negocio portuario se asocia a la atención de las naves y sus servicios conexos vinculados al Comercio Exterior y al turismo.

La modernización portuaria transita a una nueva generación de puertos con gestión integrada de los actores de la comunidad

El 2020 encuentra a las navieras con la aplicación de una norma medioambientalista para reducir el 5% de azufre en el combustible, medida propiciada por la Organización Marítima Internacional OMI.

El comercio marítimo según lo expresado por el secretario general de la UNCTAD ya en 2017, había enlentecido o detenido en algunos casos el crecimiento al debilitarse el sistema de comercio multilateral y un aumento de proteccionismo.

La brecha en la conectividad puede ser una variable muy relevante para los puertos, en un escenario donde el 90% de la mercadería se concentra en 10 compañías líderes a nivel global. Los argumentos en esta inversión están basados en mega buques con esloras de 400 metros y capacidades de transportación que van de 15 a 23 mil TEUS.

La brecha en la conectividad puede ser una variable muy relevante para los puertos, en un escenario donde el 90% de la mercadería se concentra en 10 compañías líderes a nivel global.

Los argumentos en esta inversión están basados en mega buques con esloras de 400 metros y capacidades de transportación que van de 15 a 23 mil TEUS.

**El ingreso al mercado de los barcos en construcción se está dando en el ejercicio 2020 y existe un número importante de buques de gran porte afectados al negocio de contenedores que serán entregados en el segundo semestre del 2021.**

En este contexto parece interesante iniciar un análisis del comportamiento de las escalas en el Puerto de Montevideo con el fin de evaluar en los negocios más relevantes como se comportó el medio de transporte.

En los últimos 3 ejercicios, del total de buques ingresados a puerto el 87,59 del TRB (tonelaje de registro bruto) del Puerto de Montevideo se concentraba en las categorías de graneleros, cruceros, portacontenedores y RO RO.

|                                 | Arribos      |              |              | TRB             |                 |                 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                                 | 2019         | 2018         | 2017         | 2019            | 2018            | 2017            |
| <b>contenedores</b>             | 543          | 559          | 544          | 39.541.631      | 40.635.943      | 38.591.532      |
| <b>cruceros</b>                 | 123          | 96           | 114          | 7.841.932       | 6.236.108       | 7.002.710       |
| <b>roro</b>                     | 98           | 115          | 77           | 3.627.000       | 4.791.776       | 4.528.425       |
| <b>gráneles</b>                 | 194          | 183          | 154          | 5.673.613       | 4.921.426       | 4.351.507       |
| <b>sub total</b>                | <b>2977</b>  | <b>2971</b>  | <b>2906</b>  | <b>56686195</b> | <b>56587271</b> | <b>54476191</b> |
| <b>% sobre total de arribos</b> | <b>74,37</b> | <b>70,05</b> | <b>65,42</b> | <b>89,12</b>    | <b>87,87</b>    | <b>85,80</b>    |

Documento elaborado  
por :

Área Comercialización y  
Finanzas

Cra. Ana Rey

División Desarrollo  
Comercial

Ec. Lourdes Manzur

Lic. Elisa Kuster

Ec. Carla Gianoni

Diseño y compilación

T/A Verónica Ramos

Los ingresos a la autoridad portuaria por Uso de Puerto, basado en el tonelaje bruto de los navíos, encuentra un ingreso relevante asociado a los costos de dragado en mantenimiento y profundización por lo que el tema de evolución de naves es uno de los elementos a considerar en los próximos ejercicios.

Si analizamos los últimos 10 años, se observa que en 2011 se alcanzó según el siguiente cuadro el número más alto de ingresos con 5087 entradas situándose en 2019 en 4003 arribos. Sin embargo el tonelaje de registro bruto creció un 33,38 % en estos últimos 10 ejercicios, asociado a la evolución de los portacontenedores que si bien disminuyeron en escalas, las mismas se realizaron con barcos de mayor capacidad.

Los cruceros como buques pasaron a tener una capacidad contributiva mayor en el uso de puerto, por generarse mayores escalas y con barcos de mayor capacidad de pasajeros.

El 2020 nos encuentra con una emergencia sanitaria que obligará a las navieras a repensar su modelo de negocio y la asignación de los nuevos barcos en los servicios para obtener economías de escala en la Costa Este del Atlántico Sur.

| Ejercicio | Arribos Totales | TRB Totales |
|-----------|-----------------|-------------|
| 2015      | 4.365           | 66.476.644  |
| 2016      | 4.141           | 65.840.586  |
| 2017      | 4.442           | 63.493.094  |
| 2018      | 4.241           | 64.397.203  |
| 2019      | 4.003           | 63.603.781  |

Nos encontramos frente a una nueva generación de buques portacontenedores que demandarán servicios en el Puerto de Montevideo.

