



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



USI UNIDAD DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA

División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL

BOLETÍN MARÍTIMO Y LOGÍSTICO 56



Estimados lectores: a través de este envío tenemos el placer de enviarles nuestro nuevo Boletín Marítimo y Logístico, el cual entrega un adelanto de la información correspondiente al año 2014 sobre la evolución del comercio mundial por contenedores y el *throughput* portuario en la región, que observa que se mantiene la declinación del dinamismo.

Dear readers, we are sending today a new short Maritime & Logistics Bulletin, containing the preliminary data for 2014 on world container trade and throughput which highlights the continuing decline in the dynamism of Latin America and the Caribbean.

Ricardo J Sanchez & Francisca Pinto

NRID / UN-ECLAC

February 18, 2015

Avance de la información del 2014: comercio mundial por contenedores y *throughput*; sigue declinando el dinamismo en América Latina y el Caribe

Comercio mundial por vía marítima

El comercio marítimo mundial del año 2014, medido a través del movimiento de TEU llenos, tuvo un aumento de 4% con respecto al año 2013, desglosado en un 3.4% de comercio intercontinental y 5.4% en comercio regional. Es importante señalar que los movimientos intra Asia son los principales determinantes de este resultado.¹

Dentro de los movimientos comerciales, las exportaciones mundiales tuvieron un aumento de 3,4%, siendo la región del Medio Oriente y la India subcontinental las que experimentaron el mayor aumento de todas, del 7.9%. América Latina y el Caribe, por su parte, acrecentaron las exportaciones en un 3.1%. En el caso de las importaciones, la región fue la que tuvo mayor déficit, bajándolas en 4.2%. A nivel mundial, las importaciones subieron en 3.4%, siendo el Medio Oriente e India subcontinental las regiones que las acrecentaron de manera más considerable con 9.0%.

Finalmente, la balanza comercial en unidades, es decir las exportaciones menos importaciones, sólo fue positiva para el Medio Oriente. En el resto del mundo hubo un aumento del déficit.

Preliminary data for 2014: world container trade and *throughput*; continuing decline in the dynamism of Latin America and the Caribbean

Seaborne world trade

In 2014, world seaborne trade, measured by movements of full TEU, increased by 4 % in comparison with 2013, showing the growth of 3.4% in intercontinental trade and of 5.4% in regional trade. It is important to note that the intra Asia movements are the most determining factors of this result.

Within the world trade flows, exports increased by 3.4 % with the highest growth rate in the Middle East and the Indian subcontinent, whose exports grew by 7.9 %. In comparison, the exports from Latin America and the Caribbean increased only by 3.1%. As far as imports are concerned, the LAC region showed the most significant deficit with the decrease by 4.2%, while the world imports rose by 3.4% with, once again, the highest increase in the Middle East and India sub continent, where imports grew by 9.0%.

Finally, the trade balance in units, i.e. exports minus imports, was positive only for the Middle East region, while the trade deficit increased in the rest of the world.

¹ Fuente: Dynaliners 5/2015

Throughput en América Latina y el Caribe

Según datos preliminares, América Latina y el Caribe tuvieron un crecimiento del 3% en el movimiento de contenedores durante el año 2014 respecto al año anterior, el que surge de una muestra del 70% del total de los movimientos portuarios de la región. En 2013, el aumento fue de 3.6% para la misma muestra, lo que hace visible una baja en el dinamismo, el que ha estado en una baja sostenida desde el año 2010.

Los principales datos (todos preliminares), que sustentan lo anterior, son los siguientes:

- Argentina: tuvo una baja de 12%²,
- Brasil: creció un 7%³,
- Chile: creció 0.3%⁴, el bajo crecimiento se explica principalmente por la fuerte baja del 9%⁵ en el puerto de San Antonio, uno de los principales del país;
- Colombia: el país experimentó un crecimiento de 7.1%⁶, experimentando una recuperación en comparación al año 2013, año en el que hubo una importante baja. La recuperación principal ocurrió en el Caribe, relacionada con un aumento en los trasbordos;
- México: incremento del 3.2%⁷;
- Panamá: crecimiento del 3.2%⁸, con gran influencia de los trasbordos;
- Perú: aumento del 8.6%⁹;
- Uruguay: tuvo una caída de 6.2%¹⁰, principalmente explicada por la disminución de los trasbordos regionales.

Port throughput in Latin America and the Caribbean

According to preliminary data from a sample of 70% of total port movements in the region, Latin America and the Caribbean experienced a 3% growth in container movement during 2014 in comparison with the previous year. In 2013, the increase was 3.6% for the same sample, which points to a further decrease in the regional dynamism, already on a steady decline since 2010.

Main data (all preliminary), that support the conclusion above, can be summarized as follows:

- Argentina: port movements decreased by 12%,
- Brazil: port movements grew by 7%,
- Chile: port movements grew 0.3%. This low growth is largely explained by a sharp decline (9%) in the port of San Antonio, one of the largest ports in the country;
- Colombia: port movements increased by 7.1%, showing a recovery since 2013, the year when it experienced a significant drop. The main recovery occurred in the Caribbean, caused by increase in transshipment operations;
- Mexico: port movements increased by 3.2%;
- Panama: port movements increased by 3.2%, largely influenced by transshipment;
- Peru: port movements increased by 8.6%;
- Uruguay: port movements increased by 6.2%, largely due to the decrease in the regional trade.

² Número basado en los movimientos de los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y Zarate y proyectado para el resto del país / Figures of Buenos Aires, Dock Sud and Zarate, and forecasts for other national ports.

³ Fuente/Source: DATAMAR

⁴ Considera a la mayoría de los principales puertos de contenedores, los que incluyen Valparaíso, San Antonio, Arica, Lirquén y San Vicente Terminal Internacional, aunque no a todos los del país / Figures include only data from Valparaiso, San Antonio, Arica, Lirquén and SVTI.

⁵ Fuente/Source: recolección del mismo puerto/EPISA

⁶ Fuente/Source: Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia.

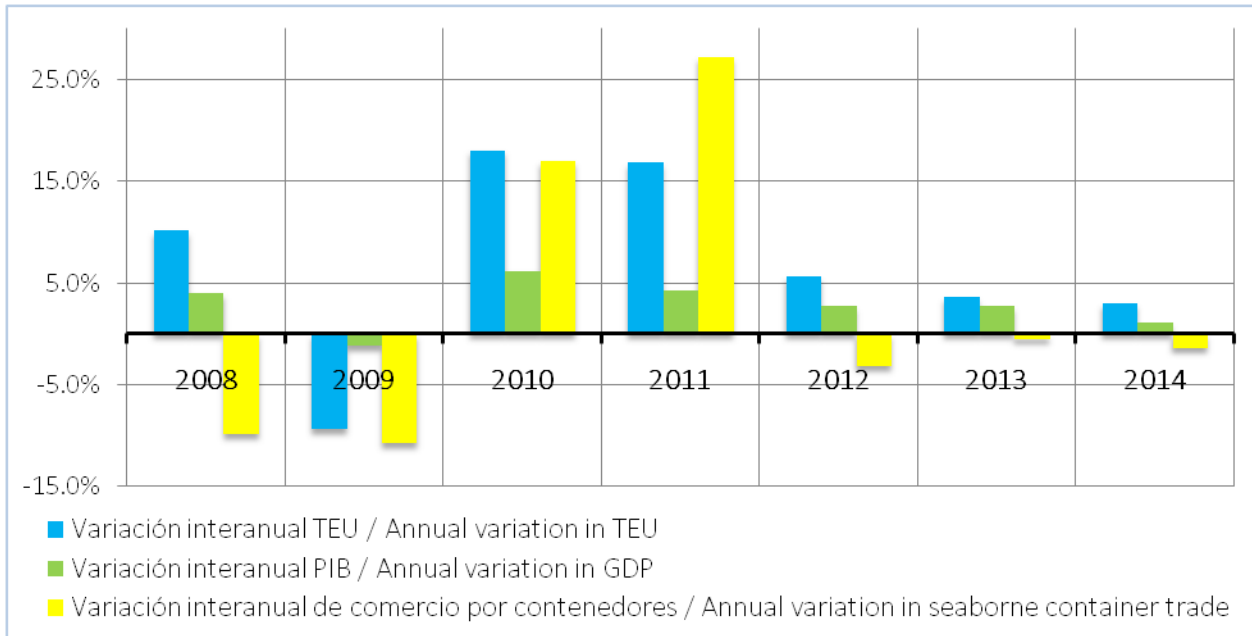
⁷ Fuente/Source: SCT, México

⁸ Fuente/Source: AMP, Panama

⁹ Fuente/Source: Autoridad Portuaria Nacional, Perú.

El gráfico a continuación ilustra el comportamiento del comercio, en miles de TEU movilizados, en la región entre los años 2008 y 2014, y una comparación con la variación del Producto Interno Bruto y el *throughput* experimentado en el mismo período de tiempo. En el mismo es posible observar la baja sostenida de los tres indicadores desde el año 2010 en adelante, cuando el PIB, el *throughput* y el comercio marítimo han tendido a la convergencia. El PIB tuvo una variación de 1.1% y el comercio, el que incluye las importaciones y exportaciones de la región, disminuyó en 1.4% entre 2013 y 2014.

The figure below illustrates the behaviour of maritime trade volumes, expressed in thousands of TEU transferred in the region between 2008 and 2014, and compares it with the annual variation in GDP (gross domestic product) and in port throughput over the same period. The graph shows a steady decline of these three indicators from 2010 onwards, when the GDP, the throughput and maritime trade started to converge. The GDP had a variation of 1.1% and trade volumes (including imports and exports of the region) decreased by 1.4% between 2013 and 2014.



¹⁰ Fuente/Source: Administración Nacional de Puertos, Uruguay.