

BOLETIN

FAL

ISSN 1020-1017

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Comercio marítimo internacional de América Latina y el Caribe, año 2009 y proyecciones para 2010

Introducción

Durante el 2009 la crisis financiera golpeó fuertemente a todo el mundo, donde América Latina y el Caribe (ALC) no fue la excepción. De acuerdo al *Estudio Económico de América Latina y el Caribe* de la CEPAL¹, el producto interno bruto (PIB) regional tuvo una caída del 1,9% para dicho año, mientras que el PIB por habitante regional lo hizo en un 2,9%.

El gráfico 1 muestra la evolución del PIB de los países de la región y su promedio para el año 2009, donde la región en su conjunto registró una caída del 1,9%. El análisis por subregión muestra que tanto América del Sur como el Caribe cayeron en un 0,2% y un 2,3% respectivamente, mientras que Centroamérica muestra un alza del 0,8%. A nivel de países las alzas más importantes fueron de República Dominicana (+3,5%) y del Estado Plurinacional de Bolivia (+3,4). Mientras que las mayores caídas en el PIB durante el 2009, las sufrieron las economías de Antigua y Barbuda y Saint Kitts y Nevis, debido, entre otros factores, a la fuerte disminución del turismo en estas islas del Caribe.

El presente documento analiza los efectos de la reciente crisis económica en el transporte marítimo internacional, el cual reflejó una caída del 4,4 durante el año 2009. En el caso particular del segmento de contenedores, la caída fue de un 9,1% para el mismo año. El análisis realizado considera los efectos en el transporte marítimo internacional tanto a nivel internacional como para América Latina y el Caribe, entregando las primeras proyecciones de la actividad para el 2010.

La autora es Maricel Ulloa Sepúlveda de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL.

Para mayores antecedentes, contactar al correo electrónico maricel.ulloa@cepal.org.



Introducción



I. La evolución del comercio marítimo internacional



II. El transporte marítimo según productos



III. La evolución del comercio marítimo internacional por contenedores



IV. El comercio marítimo contenedorizado en América Latina y el Caribe

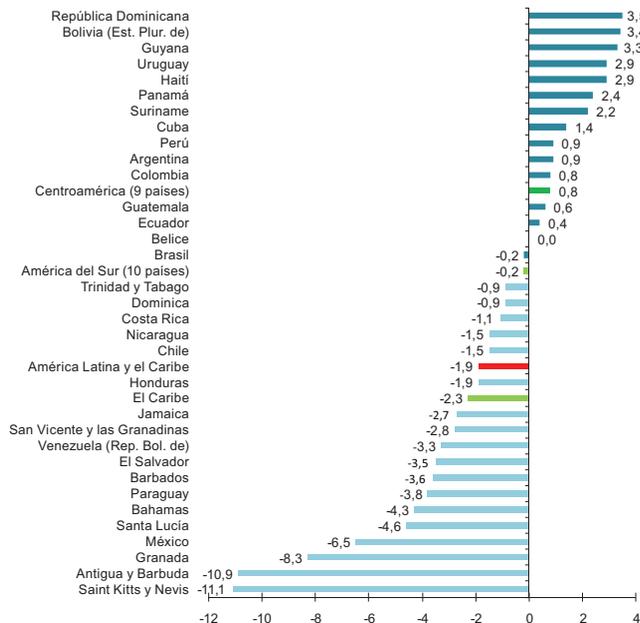


NACIONES UNIDAS

CEPAL

¹ Véase: <http://www.eclac.org/publicaciones>.

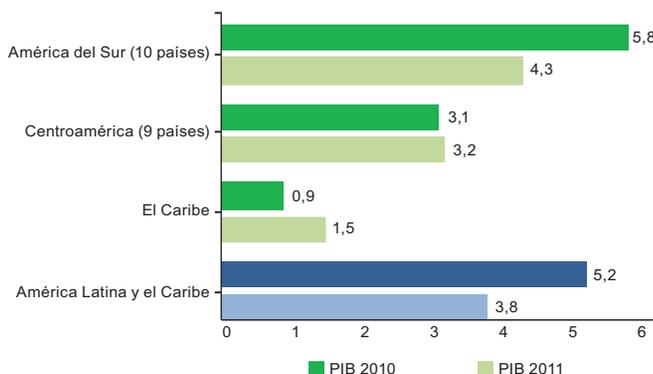
Gráfico 1
PRODUCTO INTERNO BRUTO, 2009
(Tasas anuales de variación)



Fuente: Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2010, DDE – CEPAL.

Los pronósticos elaborados por la División de Desarrollo Económico (DDE) de la CEPAL, muestran que, en lo que va del año 2010, la economía regional presenta signos de recuperación con tasas de crecimiento proyectadas de un 5,2% para el PIB y un 3,7% para el PIB por habitante a nivel regional, cifras que son similares a las del período previo a la crisis. Pese a ello, para el año 2011, se espera una leve desaceleración de la economía, con un PIB proyectado de 3,8%, lo que equivale a un aumento del 2,6% para el PIB por habitante. Proyecciones que se muestran en el gráfico 2 para la región en su conjunto y sus respectivas sub-regiones para los años 2010 y 2011.

Gráfico 2
PRODUCTO INTERNO BRUTO, 2010-2011
(Tasas anuales de variación)

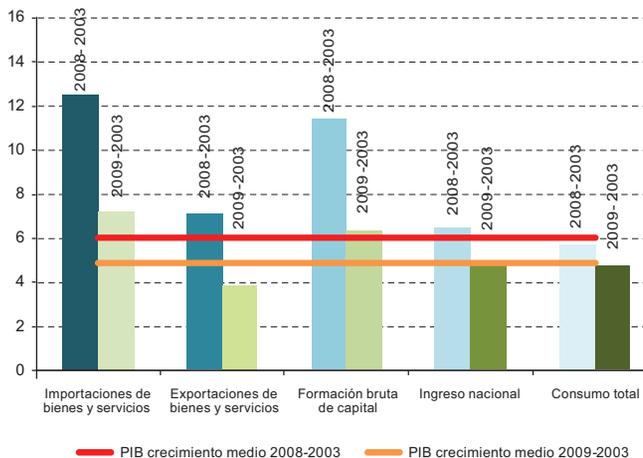


Fuente: Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2010, DDE – CEPAL.

Los agregados macroeconómicos también sufrieron los vestigios de la crisis, la mayoría de ellos tuvieron caídas el año 2009; las exportaciones experimentaron una caída del 10,6%, las importaciones del 15,4%, el ingreso cayó un 3,4%, mientras que la inversión lo hizo en un 15,7%. El consumo total es el único indicador que aumentó el año 2009, experimentando un ascenso del 0,2%.

Para apreciar de mejor manera cómo la crisis afectó al auge previo registrado en la región, el gráfico 3 muestra la evolución media anual entre los años 2003-2008 (auge) y 2003-2009 (efectos de la crisis) de los principales agregados macroeconómicos. En él se puede observar que las importaciones totales aumentaron entre 2003 y 2008 a una tasa media del 12,3% y las exportaciones en una tasa promedio anual del 6,9%. Por su parte, la formación bruta de capital registró tasas de crecimiento del 11,2%, en promedio, el ingreso lo hizo en un 6,3% promedio anual y el consumo total en un 5,5%; todos indicadores que crecieron por sobre el promedio anual del PIB de ese mismo período (5,4%). Si realizamos el mismo análisis incluyendo el año 2009, obtenemos que la tasa promedio entre los años 2003 y 2009 para las importaciones es de un 7,1% (caída de un 5,2%), para las exportaciones un 3,8% (caída de un 3,1%), para la formación bruta de capital un 6,2% (caída de 5%) y para el consumo total un 4,6% (caída de un 0,9%); solo las exportaciones se encuentran por debajo del promedio anual del PIB que, para el período correspondiente, es de un 4,1% (caída de un 1,2%) lo cual es una clara muestra de los impactos macroeconómicos que la región sufrió durante el 2009.

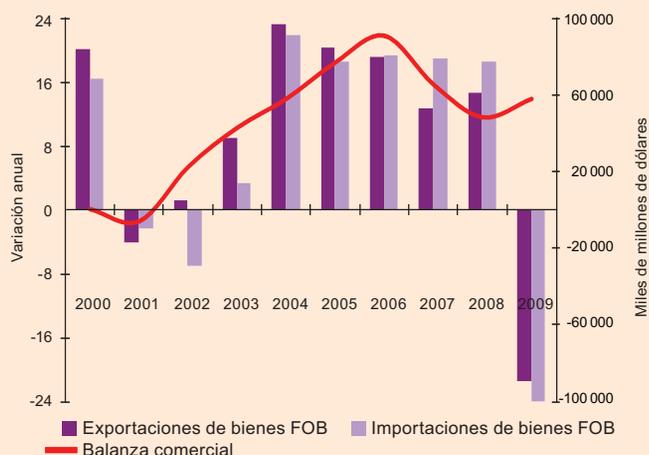
Gráfico 3
EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES AGREGADOS MACROECONÓMICOS ENTRE 2003-2009
(Variación media anual, en porcentajes)



Fuente: Maricel Ulloa Sepúlveda, sobre la base de datos de DDE – CEPAL.

El gráfico 4 representa el porcentaje de variación anual entre el año 2000 y 2009 de las importaciones y exportaciones en precios FOB, los cuales han sido de un -24% y -21,5% respectivamente. Pese a esta caída la balanza comercial se mantuvo positiva.

Gráfico 4
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR, 2000-2009 (Variación anual)



Fuente: División de Desarrollo Económico, CEPAL 2010.

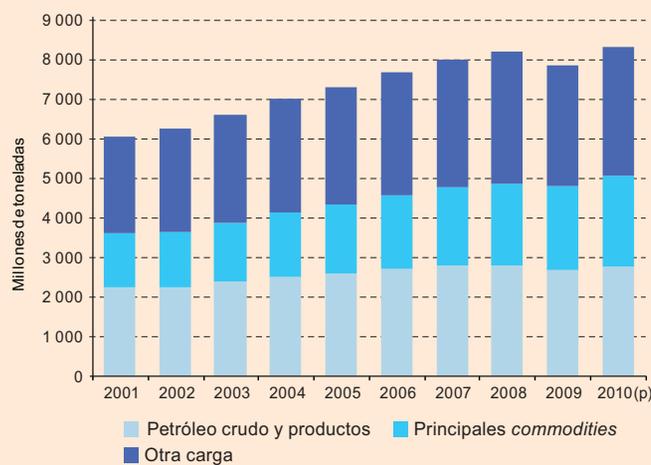
I. La evolución del comercio marítimo internacional

Según datos de Clarkson Research, el comercio marítimo internacional experimentó una caída del 4,4% en el año 2009, lo que significa que de las 8.150 millones de toneladas transportadas por mar el año 2008, se pasó a 7.795 millones de toneladas en 2009. Pese a esta caída, las estimaciones que se tienen para el presente año son de un fuerte crecimiento, el cual se presume en un 6,1%, logrando incluso superar las cifras previas a la crisis.

El gráfico 5 muestra la evolución de los últimos 10 años del transporte marítimo mundial, expresada en millones de toneladas.

Al igual que en años anteriores, el mayor exponente en el transporte marítimo es Asia, con una participación cercana al 44% para el año 2009. En segundo lugar se encuentra Europa con una participación alrededor del 23% y el continente Americano íntegro con casi un 18%. Más abajo se encuentra África y Oceanía, ambas con un poco más del 7% de participación. América Latina y el Caribe, representa cerca del 10% del total de las mercancías transportadas por mar. De estas, 209 millones de toneladas corresponden a las importaciones y 675 millones de toneladas a las exportaciones, confirmando el carácter eminentemente exportador de materias primas voluminosas de la región.

Gráfico 5
COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 2001-2010



Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de *World Fleet Monitor*, Clarkson Research Services, varios números.

Nota: (p) dato proyectado.

Cuadro 1
PARTICIPACIÓN DE LAS REGIONES DEL MUNDO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL TOTAL, 2009

Región	Importaciones	Exportaciones
Asia	55,3	31,8
Europa	26,3	20,0
América	14,6	21,4
África	2,9	11,6
Oceanía	1,0	15,2

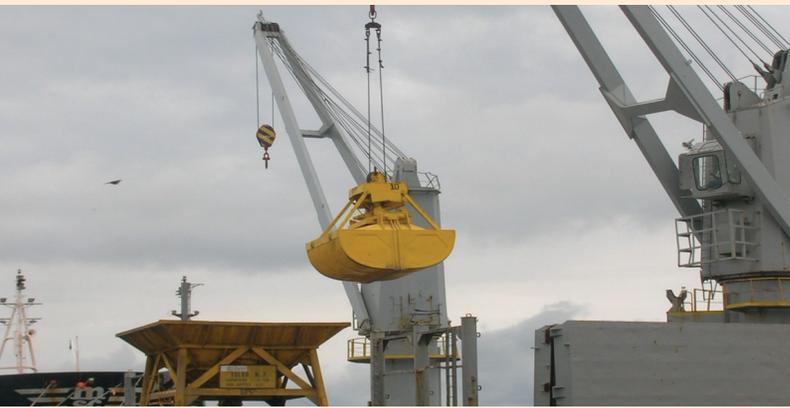
Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de Clarkson Research Services, *World Fleet Monitor*, varios números.

II. El transporte marítimo según productos

A continuación se presenta la evolución del transporte marítimo, distinguiendo los diversos tipos de productos durante los últimos 25 años, donde se aprecia que en el año 2009 el transporte internacional de los cinco principales² *commodities* alcanzó los 2.109 millones de toneladas transportadas, los llamados *minor bulks* alcanzaron los 851, los contenedores los 1.198, mientras que el total de cargas secas los 4.915 millones de toneladas transportadas; por su parte el petróleo alcanzó un total de 2.659, compuesto por crudo 1.892 y derivados 767, y el gas un total de 221, todas las cifras están en millón de toneladas.

El aumento esperado para el presente año considera a todos los productos señalados, así encontramos que en el caso de los *commodities* el aumento es de un 8,7%, para los *minor bulks* de un 9,8%, los contenedores se espera que aumenten en un 11,1%, mientras que el petróleo en un 3%, lo que corresponde a un 3,3% en el crudo y un 2,2% en los derivados. Por último el gas se espera que aumente en un 6,8%.

² Hierro, carbón, granos, bauxita/aluminio y fosfatos.



Cuadro 2
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 1985-2010
(En millones de toneladas métricas)

Año	Hierro	Carbón		Granos	Bauxita/ Aluminio	Fosfato	Total commodities (5)
		Coque	Térmico				
1985	321	144	132	213	44	46	900
1990	347	153	184	215	55	37	991
1995	402	160	242	216	52	30	1 102
2000	447	174	342	264	54	30	1 311
2001	450	169	381	260	52	31	1 342
2002	480	171	402	271	55	30	1 409
2003	515	178	441	264	60	29	1 487
2004	587	179	481	273	68	31	1 618
2005	654	184	502	273	78	31	1 721
2006	714	190	535	290	79	30	1 840
2007	776	207	563	303	84	32	1 965
2008	835	221	578	323	86	31	2 074
2009	907	215	589	313	66	19	2 109
2010(p)	989	258	616	329	79	21	2 292

Año	Pequeñas cargas a granel	Contenedores	Otra carga seca	Total carga seca	Petróleo		Total petróleo	Gas		Total
					Crudo	Derivados		LPG	LNG	
1985	561	160	549	2 170	984	415	1 400	22	39	3 631
1990	606	246	625	2 469	1 155	448	1 603	28	60	4 160
1995	681	389	727	2 900	1 400	460	1 860	34	69	4 862
2000	749	628	931	3 591	1 656	518	2 174	39	104	5 915
2001	765	647	910	3 647	1 684	544	2 228	36	107	6 024
2002	776	718	964	3 844	1 667	543	2 210	36	113	6 211
2003	815	805	955	4 032	1 770	582	2 352	36	125	6 565
2004	873	918	899	4 308	1 850	636	2 486	38	131	6 963
2005	900	1 020	870	4 511	1 885	691	2 576	38	142	7 267
2006	952	1 134	831	4 758	1 933	754	2 686	40	160	7 643
2007	984	1 264	767	4 980	1 984	780	2 764	39	171	7 954
2008	974	1 318	809	5 175	1 964	796	2 760	42	173	8 150
2009	851	1 198	757	4 915	1 892	767	2 659	38	183	7 795
2010(p)	934	1 331	737	5 295	1 955	784	2 740	39	197	8 270

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de Clarkson Research Services, *World Fleet Monitor*, varios números.

Nota: (p) dato proyectado.

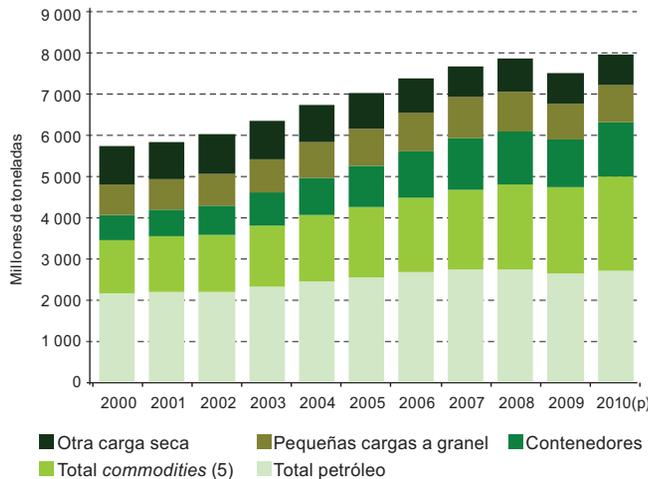
III La evolución del comercio marítimo internacional por contenedores

Como primer análisis se verá la evolución del transporte marítimo contenedorizado en las principales rutas del

mundo, desde el año 1995 hasta el 2009, además de un pronóstico para el año 2010.

Utilizando información de Global Insight sobre el movimiento de contenedores en las principales rutas del mundo, es posible obtener la variación media anual para distintos períodos de tiempo, de modo de analizar los

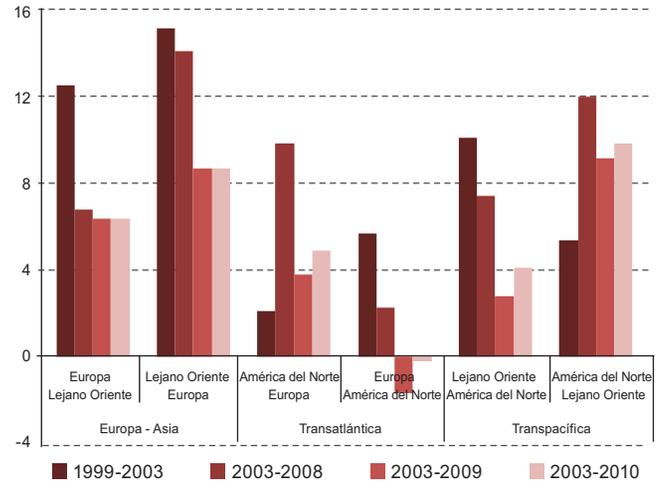
Gráfico 6
TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL POR TIPO DE CARGA, 2000-2010
(En millones de toneladas métricas)



Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de Clarkson Research Services, *World Fleet Monitor*, varios números.

Nota: (p) dato proyectado.

Gráfico 7
VARIACIÓN MEDIA ANUAL DEL MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE LAS PRINCIPALES RUTAS DEL MUNDO, 1995-2010



Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

Cuadro 3
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES DE LAS PRINCIPALES RUTAS DEL MUNDO, 1995-2010

Año	Europa Asia		Transatlántica		Transpacífica	
	Europa	Lejano Oriente	América del Norte	Europa	Lejano Oriente	América del Norte
	Lejano Oriente	Europa	Europa	América del Norte	América del Norte	Lejano Oriente
1995	2 021 712	2 400 969	1 691 510	1 678 568	3 974 425	3 595 987
1996	2 206 730	2 607 106	1 603 221	1 705 173	3 989 883	3 649 871
1997	2 323 256	2 959 388	1 719 398	2 055 017	4 564 690	3 454 598
1998	2 097 209	3 577 468	1 662 908	2 348 393	5 386 786	2 857 440
1999	2 341 763	3 898 005	1 502 996	2 423 198	6 108 613	2 922 739
2000	2 461 840	4 650 835	1 707 050	2 694 908	7 308 906	3 525 749
2001	2 465 431	4 707 700	1 553 558	2 577 412	7 428 887	3 396 470
2002	2 638 843	5 104 887	1 431 648	2 633 842	8 353 789	3 369 647
2003	3 763 237	6 869 337	1 635 703	3 028 691	8 997 873	3 607 982
2004	4 301 884	8 166 652	1 883 402	3 525 417	10 579 566	4 086 148
2005	4 417 349	9 326 103	1 986 296	3 719 518	11 893 872	4 479 117
2006	4 457 183	11 214 582	2 053 710	3 735 139	13 164 051	4 708 322
2007	4 969 433	12 982 960	2 414 288	3 510 123	13 540 168	5 300 220
2008	5 234 850	13 311 677	2 618 246	3 393 751	12 896 623	6 375 417
2009	5 458 530	11 361 971	2 046 653	2 738 054	10 621 836	6 116 697
2010(p)	5 819 849	12 347 241	2 288 149	2 985 739	11 949 453	6 980 408

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

Nota: (p) dato proyectado.

impactos de la crisis en el sector. Así, el período 1999–2003 muestra el desarrollo histórico, el 2003–2008 es caracterizado como un período de expansión previo a la crisis, en el 2003–2009 se puede visualizar los impactos de la crisis y por último en el 2003–2010 es posible ver el desarrollo presente y futuro del sector. Al comparar las tasas de los periodos estudiados se observa una

variación media creciente en todas las rutas previo a la crisis. En la mayoría de estas, la variación media del primer período es superior al segundo, excepto en el caso de las exportaciones de América del Norte, en las cuales el período 2003–2008 es superior al anterior. El período 2003–2009 refleja los efectos de la crisis en todas las rutas estudiadas, con caídas desde un 0,43% para la

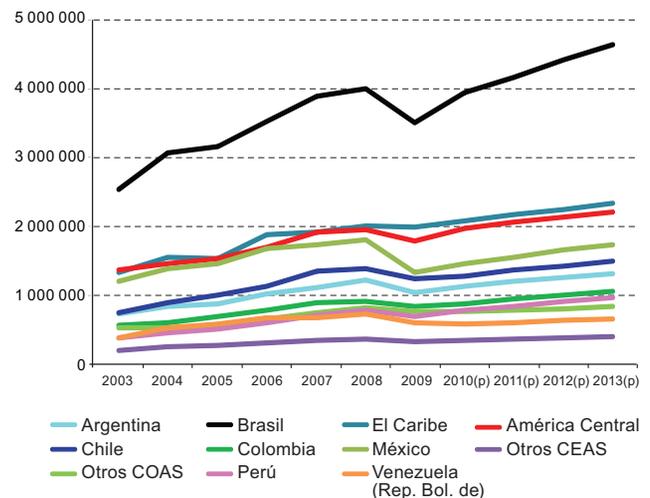
ruta Europa–Lejano Oriente, hasta un 6,06% para la ruta América del Norte–Europa. La única ruta que muestra una variación media negativa para este período es la ruta Europa–América del Norte. Para el último período en estudio, el 2003–2010, casi todas las rutas registran variaciones positivas, desde un 0,03% para el caso de Europa–Lejano Oriente hasta un 1,46% para la ruta de Europa–América del Norte, aunque esta última aún no logra recuperar el nivel previo a la crisis.

IV. El comercio marítimo contenedorizado en América Latina y el Caribe

En el gráfico 8 se muestra la evolución del comercio de América Latina y el Caribe, para algunos países seleccionados de la región. Se observa una recuperación generalizada en los tráficos desde las caídas registradas en el 2008–2009. Según datos de Global Insight, las proyecciones a contar de 2010 son fuertemente positivas, con un incremento desde el 4,2%, hasta un 12,8% con la sola excepción de la República Bolivariana de Venezuela para la cual se pronostica una caída para el año 2010. Los pronósticos de largo plazo vaticinan incrementos superiores al 3,5% para todos los países de la región.

Con respecto al análisis comparativo entre países, se observa la supremacía de Brasil respecto al resto de la región, con un movimiento estimado de más de 3,9 millones de TEUs para el año 2010. Tanto el Caribe y Centroamérica como conjunto, además de México, Chile y Argentina debieran superar el millón de TEUs de comercio marítimo internacional contenedorizado el año 2010³.

Gráfico 8
COMERCIO MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2003-2013



Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.
Nota: (p) dato proyectado.

En los siguientes cuadros se muestra la evolución del transporte marítimo internacional en contenedores, entre los años 2003 y 2009, expresado en TEUs. El cuadro 4 muestra la evolución total del transporte, mientras que los cuadros 5 y 6 presentan las exportaciones e importaciones realizadas por mar en contenedores, respectivamente.

El mayor exportador de los países señalados es Brasil, con 2,2 millones de TEUs, seguido de Chile y Centroamérica como conjunto, tal como lo muestra el cuadro 5.

Cuadro 4
COMERCIO MARÍTIMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2003-2009

Total	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina	734 644	828 161	876 182	1 027 519	1 115 254	1 220 001	1 043 442
Brasil	2 542 166	3 070 870	3 154 007	3 521 497	3 884 085	3 996 900	3 501 528
El Caribe	1 323 571	1 548 708	1 522 558	1 878 803	1 903 905	1 996 576	1 976 840
Centroamérica	1 361 549	1 462 079	1 532 410	1 699 533	1 906 553	1 951 713	1 780 041
Chile	747 400	889 532	1 006 340	1 127 535	1 346 353	1 378 041	1 228 591
Colombia	554 566	607 156	685 723	776 572	885 663	914 720	836 249
México	1 200 114	1 390 765	1 456 209	1 667 620	1 729 163	1 807 122	1 332 248
Otros Costa Este América del Sur	203 223	247 331	269 362	308 422	347 705	368 006	329 572
Otros Costa Oeste América del Sur	519 467	534 284	570 513	659 522	751 710	824 787	757 101
Perú	386 357	457 368	508 727	601 000	714 344	782 086	695 312
Venezuela (República Bolivariana de)	377 908	517 515	582 725	676 172	667 408	726 027	597 847

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

³ Lo anterior se refiere a comercio exterior contenedorizado y no al volumen de movimiento portuario, el cual será analizado en un próximo Boletín FAL.

**Cuadro 5
EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2003-2009**

Exportaciones	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina	507 220	508 456	547 659	601 496	634 733	677 897	615 596
Brasil	1 985 111	2 328 879	2 337 318	2 543 574	2 684 891	2 522 060	2 234 952
El Caribe	540 690	583 676	583 113	723 724	683 426	688 921	732 738
Centroamérica	769 644	819 071	853 288	898 542	1 003 551	982 905	880 276
Chile	490 547	613 423	674 093	749 039	840 956	818 645	763 841
Colombia	324 983	354 754	391 912	418 579	470 614	447 314	393 634
México	484 217	576 214	575 039	638 935	585 919	655 058	517 300
Otros Costa Este América del Sur	123 972	137 419	157 017	174 915	193 118	178 428	167 320
Otros Costa Oeste América del Sur	252 711	261 409	270 276	299 486	310 178	338 197	347 954
Perú	175 208	207 707	247 930	304 071	321 417	304 748	280 725
Venezuela (República Bolivariana de)	208 231	242 931	244 927	217 899	172 345	179 556	138 593

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

En el caso de las importaciones, nuevamente Brasil registra el mayor volumen contenedorizado, seguido de México, además del Caribe y Centroamérica como conjunto. El resto de los países no registran más de un millón de TEUs importados.

Por último, los cuadros 7 y 8, muestran la evolución de las exportaciones e importaciones de la región, especificando principales países de origen y destino.

**Cuadro 6
IMPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2003-2009**

Importaciones	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Argentina	227 423	319 705	328 523	426 023	480 521	542 104	427 846
Brasil	557 054	741 992	816 689	977 923	1 199 194	1 474 841	1 266 577
El Caribe	782 881	965 031	939 446	1 155 079	1 220 479	1 307 655	1 244 102
Centroamérica	591 904	643 008	679 122	800 991	903 002	968 808	899 765
Chile	256 853	276 110	332 247	378 496	505 396	559 396	464 750
Colombia	229 583	252 402	293 811	357 993	415 049	467 406	442 615
México	715 897	814 551	881 170	1 028 685	1 143 244	1 152 064	814 949
Otros Costa Este América del Sur	79 251	109 913	112 345	133 507	154 587	189 578	162 252
Otros Costa Oeste América del Sur	266 756	272 875	300 237	360 036	441 532	486 590	409 147
Perú	211 149	249 661	260 797	296 929	392 927	477 338	414 586
Venezuela (República Bolivariana de)	169 677	274 584	337 797	458 274	495 062	546 472	459 254

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

**Cuadro 7
ORIGEN Y DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2009**

País exportador	País importador								
	África	Australia/ Nueva Zelanda	Lejano Oriente	ISC/Golfo Pérsico	América Latina	Mar Negro	América del Norte	Europa del Norte	Otros
Argentina	33 026	3 962	89 092	19 969	158 904	65 643	99 618	114 016	31 365
Brasil	201 053	16 115	359 438	157 057	341 331	182 840	499 873	443 981	33 262
El Caribe	4 824	1 009	26 990	7 265	86 641	45 500	327 934	196 210	36 364
Centroamérica	4 748	873	19 749	4 923	91 103	28 121	590 117	136 224	4 418
Chile	9 934	5 362	168 144	16 897	140 186	45 234	249 413	120 286	8 385
Colombia	1 545	727	10 477	1 317	83 160	22 235	154 549	103 175	16 449
México	4 301	10 616	89 759	6 736	139 653	30 614	121 814	87 768	26 039
Otros Costa Este América del Sur	4 874	292	32 516	4 993	41 180	9 446	22 273	42 974	8 771
Otros Costa Oeste América del Sur	816	977	7 505	2 271	40 768	29 384	176 996	69 578	19 658
Perú	4 927	895	31 996	848	64 788	27 415	83 459	48 241	18 158
Venezuela (República Bolivariana de)	240	56	7 609	498	49 136	13 742	42 890	21 257	3 165

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

Cuadro 8
ORIGEN Y DESTINO DE LAS IMPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 2009

País importador	País exportador								
	África	Australia/ Nueva Zelanda	Lejano Oriente	ISC/Golfo Pérsico	América Latina	Mar Negro	América del Norte	Europa del Norte	Otros
Argentina	1 424	596	143 806	6 135	67 918	27 384	74 521	69 661	36 402
Brasil	14 513	2 015	506 729	30 065	105 716	96 321	276 036	232 796	2 384
El Caribe	2 563	7 765	177 126	15 671	242 437	84 562	378 823	90 120	245 033
Centroamérica	1 245	3 425	267 613	9 067	131 940	23 756	375 696	32 111	54 910
Chile	1 017	2 802	183 715	8 621	81 925	17 316	125 237	43 070	1 047
Colombia	1 421	330	129 596	10 516	99 119	15 459	140 275	25 011	20 887
México	3 023	6 759	412 676	26 301	145 321	66 871	46 661	105 840	1 497
Otros Costa Este América del Sur	1 125	553	49 820	2 220	39 898	10 728	30 635	21 759	5 514
Otros Costa Oeste América del Sur	984	390	123 174	4 882	87 243	10 396	84 421	22 301	75 356
Perú	1 023	1 370	131 182	10 846	102 572	18 974	97 268	51 258	95
Venezuela (República Bolivariana de)	442	7 479	102 029	4 388	132 761	19 434	98 829	39 779	54 113

Fuente: Maricel Ulloa, sobre la base de datos de Global Insight.

Para el caso de las exportaciones de ALC el principal destino es América del Norte, quien en su totalidad recibe más de 2,3 millones de TEUs. La región a la que menos se exporta es a Australia/Nueva Zelanda con solo 40 mil TEUs. A nivel de país, la mayoría de la muestra tienen como principal destino de exportación a América del Norte cuyos mayores exponentes son Centroamérica y Brasil. Destaca el caso de Argentina, México y la República Bolivariana de Venezuela, donde América Latina y el Caribe es el principal destino de sus exportaciones. Para la mayoría de los países de la muestra el menor destino de exportación es Australia/Nueva Zelanda, excepto para México y otros países de la costa oeste cuyo menor destino es África.

Para el caso de las importaciones de América Latina y el Caribe, el principal origen es el Lejano Oriente, superando los 2,2 millones de TEUs, mientras que la región que menos exporta a América Latina y el Caribe es África, que no alcanza a llegar a las 30 mil TEUs. La mayoría de los países de la muestra tienen como principal origen de importación al Lejano Oriente, pero el Caribe, Centroamérica y Colombia tienen como principal origen a América del Norte, mientras que la República Bolivariana de Venezuela tiene a la región de América Latina y el Caribe. Para la mayoría de los países de la muestra, África y Australia/Nueva Zelanda, son zonas desde donde se importa el menor volumen de comercio contenedorizado.