



NACIONES UNIDAS

CEPAL

ISSN 0256 9779

BOLETÍN

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



www.eclac.cl

Edición N° 221, enero del 2005

LOS RECIENTES AUMENTOS EN EL COSTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS EFECTOS SOBRE LAS EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA

La presente edición del Boletín se basa en un estudio desarrollado por la CEPAL en la que se formula una aproximación provisional a la estimación de los efectos que sobre las exportaciones de América Latina han tenido los aumentos de los fletes marítimos verificados en los últimos trimestres. Se entiende que el costo total de las exportaciones de la región representa la sumatoria de los aumentos de tres orígenes diferentes: las cantidades exportadas, los precios de los bienes y el precio del transporte marítimo. La influencia de cada uno de ellos es estimada.

Las bases de información utilizadas corresponden a datos de la OMC, UNCTAD, CEPAL (Base de Datos de Transporte Internacional) y recolección directa de los autores. Se concluye que el primer semestre del 2004 comparado con el primero de 2003, presenta una variación del total de las exportaciones de América Latina de 5.720 millones de dólares, de los cuales 2.105 millones corresponden a la variación de precio y cantidad, y 3.615 millones son por el aumento de los fletes de exportación. Dicha cifra supera los 8.000 millones si se compara contra el primer semestre del 2002.

Para mayores antecedentes sírvase contactar a sus autores: José Durán Lima: jose.duran@cepal.org o a Ricardo J. Sánchez: ricardo.sanchez@cepal.org, funcionarios de las Divisiones de Comercio Internacional e Integración y Recursos Naturales e Infraestructura, respectivamente.

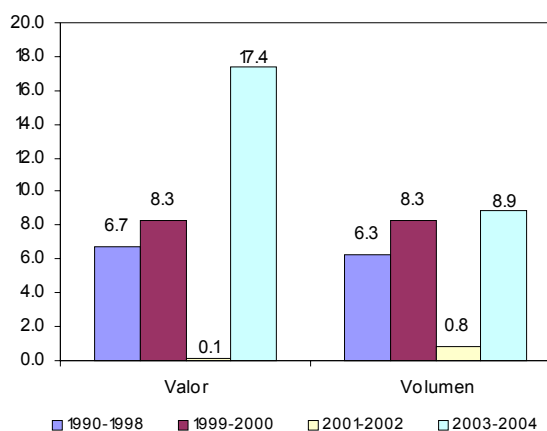
La evolución del comercio

En el 2004, el comercio mundial de bienes experimentó una notable recuperación, al registrar una tasa de aumento del 10,9%, continuando con la expansión de cerca del 6,8% del 2003, dejando atrás el magro desempeño del bienio 2001-2002, cuando su crecimiento promedio fue escaso, tanto en volumen como en valor, a causa de las crisis mundiales de 2001, año en que se desplomaron aparatosamente las exportaciones de manufacturas, especialmente los productos tecnológicos, como resultado de la explosión de la burbuja financiera asociada al alza desmedida de los títulos de valores de las empresas de la tecnología de la información y las comunicaciones.

El actual ciclo expansivo del comercio se explica por la recuperación del crecimiento económico en algunos países desarrollados, especialmente en Estados Unidos y Japón, además del continuo aumento de la demanda interna en los países del Sudeste Asiático y de China, cuya demanda ha impulsado los precios de las principales materias primas exportadas por América Latina y el Caribe en el último bienio¹ y especialmente —soya y cereales, harina de pescado, lana, pulpa de madera, mineral de hierro, cobre y petróleo.

En el 2004, en América Latina, el comercio de bienes se vio particularmente acelerado en el segmento comprendido por los

Gráfico 1
EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES MUNDIALES
(tasas de crecimiento promedio)



Fuente: Autores, sobre la base de cifras del Departamento para Asuntos Económicos y Sociales (DESA), Naciones Unidas.

¹ Por ejemplo, solamente por los cambios del comercio de soya, carbón, hierro y cargas por contenedor, se estima que las cargas marítimas de China aumentaron en -al menos- 167 millones de toneladas entre los años 2002 y 2003.

productos mineros, con alzas superiores al 40%.² Asimismo, las exportaciones de manufacturas y productos agrícolas anotaron aumentos del 21% y 11%, durante el mismo período. Al desagregar los principales componentes del aumento de las exportaciones, se observa que aproximadamente el 50% corresponde al aumento de los precios.

De manera concomitante con el regocijo por el alza de las exportaciones, en más de un país de la región, los empresarios exportadores del sector privado han observado aumentos considerables en las facturas de costos asociados a las exportaciones, especialmente en el segmento de transporte, en la medida que la demanda por la disponibilidad de bodegas ha aumentado. A fin de responder a esta preocupación y abrir el debate en torno al impacto adverso que el alza de los fletes está determinando en la competitividad de los exportadores, el presente boletín tiene por objeto cuantificar el monto de dicho impacto en la factura de exportaciones en un grupo de países representativos de la región.

Las razones del alza de los fletes

En los últimos trimestres, el mundo ha sido testigo de la convergencia de dos elementos que resultaron en una suba generalizada de los fletes y escasez de servicios en algunas regiones, con escasos antecedentes históricos. Dichos elementos son: a) un importante desajuste entre la demanda y la oferta de transporte marítimo, provocado por la retracción anterior de esta última y un crecimiento sostenido de la primera; b) un alza de costos críticos, tales como seguros, combustible, fletamento de buques por tiempo y precios de adquisición de naves nuevas o usadas, entre otros.

Dentro del primer grupo se observa una variación de la capacidad de transporte marítimo asignada a las diferentes rutas comerciales, positiva en unas y negativa en otras. Tales decisiones reflejan requerimientos de transporte relacionados con el crecimiento del comercio mundial, en un contexto de insuficiencia de buques y bodegas. De tal modo, algunas rutas de menor magnitud —en el contexto global— presentan variaciones de la capacidad de transporte asignada que resultan menores a las necesidades, como ha ocurrido en varias rutas con origen o destino en América Latina. Por ejemplo, se ha observado un importante crecimiento de la oferta en un grupo de rutas entre las principales del mundo: entre junio del 2003 y mayo del 2004 tuvieron un crecimiento nominal de 1,5 millones de TEU³, cifra que excede largamente el crecimiento de la flota mundial en el mismo período (de 7,1 millones a 8,1 millones de TEU). En este entendimiento puede comprenderse que mayores asignaciones en algunas rutas pueden significar disminuciones en otras.

De manera similar, en el caso del transporte de graneles secos, también existió un déficit de oferta frente a una expansión y concentración geográfica de la demanda, durante buena parte del período analizado. Los causantes de esta situación, por el lado de la demanda, se relacionan al desempeño de algunas economías del hemisferio norte y a una concentración de los movimientos de mercancías en rutas norte-norte (con origen en el norte y destino en el norte), con impacto en una mayor demanda de *commodities* agrícolas y minerales.

En resumen, es posible advertir que en los últimos trimestres se registró una divergencia entre el incremento de la demanda de transporte de cargas y la oferta —representada por la sumatoria

de la capacidad de transporte de la flota mundial— en forma posterior a un período en el que se percibía una sobreoferta de buques ligada a una baja de los fletes, más o menos generalizada. Ésta es la situación que viró radicalmente entre los años 2001-2002 y el inicio del 2003, cuando el panorama de una demanda sostenida comenzó a complicar el precario equilibrio anterior entre la oferta y la demanda. Desde el 2003 asistimos a una variación de la oferta, insuficiente en relación con la demanda, con consecuencia en aumentos de los precios del transporte marítimo.

En función de los desajustes mencionados, junto con la evidencia de aumentos en los precios de construcción de nuevos buques y de fletamentos por tiempo que reflejan un estado de escasez, es posible postular la presencia de un fenómeno similar al ciclo ganadero o de telaraña, en el que la cantidad ofrecida presente es función del precio del o los períodos anteriores. Existe una falta de simultaneidad de la producción —reaccionando al incentivo de los precios (fletes)— responsable de que la oferta sea baja durante el período alto de los precios, y la cantidad ofrecida se torne excesiva tiempo después, provocando baja de precios y sobreoferta. Ante una situación de precios bajos (fletes bajos), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguase más cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo más servicios de transporte, la oferta (en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, etc.

El segundo elemento, convergente a los desajustes entre oferta y demanda, es la evidencia de incrementos de costos críticos para la actividad marítima, ya que los precios de los nuevos buques usados o por construir, como así también el valor de los arriendos de buques por tiempo, el combustible marino y los seguros, experimentaron importantes alzas. Asimismo se produjo la implementación progresiva de nuevas medidas de seguridad y protección portuaria y marítima, que implicaron nuevos costos.

Los precios de construcción de buques de transporte de contenedores aumentaron desde un 22% y hasta un 104%, dependiendo de su tamaño y características, entre el 2002 y junio del 2004. Los graneleros, de gran importancia para las exportaciones de América Latina, habían aumentado de precio hasta un 12% al cierre del 2003, y hasta un 48% adicional hasta junio del 2004.

En función de las distintas capacidades de transporte, los costos de fletamento por tiempo de buques porta-contenedores tuvieron un alza de entre 31% y 93% entre el 2002 y el 2003, y siguieron aumentando (entre 24% y 68% adicional) durante el primer semestre del 2004. Los arriendos de graneleros, que habían crecido entre 67% y 120% entre el 2002 y el 2003, tuvieron un aumento adicional de entre 13% y 75% durante 2004. También en el mercado de barcos para transporte de graneles líquidos de petróleo y derivados, se verificaron importantes aumentos de precios, tanto de construcción como de arriendo. De manera similar, los precios de los seguros y el combustible tuvieron un comportamiento alcista, ligado a las características de los mercados y a las condiciones generales, como por ejemplo los conflictos armados. Los seguros aumentaron hasta un 50% en el extremo, mientras que los combustibles siguieron el comportamiento del petróleo.⁴

² Información desagregada por grandes sectores hasta el mes de septiembre del 2004, permite determinar que los aumentos del valor exportado en productos mineros superaron el 30% en diez países de la región -Brasil, Uruguay, Chile, Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela (República Bolivariana de), Honduras, Nicaragua y República Dominicana.

³ TEU es la unidad de medida utilizada para contabilizar homogéneamente las distintas clases de contenedores, y es el equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁴ Para mayores detalles sobre estos temas, ver Sánchez, Ricardo J. "Puertos y Transporte Marítimo en América Latina: Un Análisis de su Desempeño Reciente" Serie DRNI N° 82, CEPAL Santiago, en <http://www.eclac.cl/drni>.

Como consecuencia de la acción conjunta de los hechos mencionados, los desajustes entre oferta y demanda y los aumentos de los insumos de la actividad, los fletes crecieron espectacularmente desde inicios del 2003. Solamente considerando el período hasta finales del 2003, los fletes para contenedores se habían incrementado entre 18% y 30% en América Latina y hasta un 27% en las rutas principales del comercio.

En el transcurso del primer semestre del 2004 los fletes regulares, de condiciones similares a los anteriores, continuaron un proceso de aumento, que en el caso de América Latina promediaba el 39% al inicio del segundo trimestre con respecto a junio del 2003, con *peaks* de hasta 65% en algunas rutas importantes para América Latina. Los fletes para el transporte no regular de cargas secas tuvieron un comportamiento todavía más extremo, sin antecedentes históricos: considerando el ciclo bajo de los precios (mediados del 2002) los fletes llegaron a crecer hasta 6 veces en el extremo, a comienzos de febrero del 2004.

Cambios en los costos de transporte de las exportaciones de América Latina

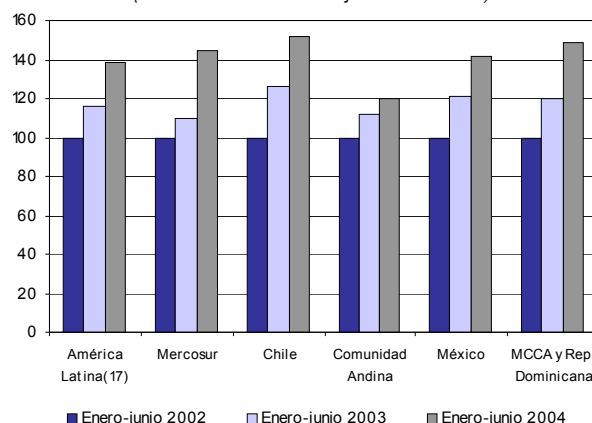
Entre enero y junio del 2003 y el primer semestre del 2004, la incidencia del costo del transporte (el cociente entre el costo de transporte marítimo y las exportaciones totales) aumentó un 38,6%. Las variaciones de tal incidencia en las subregiones puede observarse en el gráfico 2.

Expresado en términos de valor, las mayores alzas del transporte marítimo, significaron para América Latina el desembolso de 18.400 millones de dólares, esto es 5.720 millones de dólares adicionales durante el primer semestre del 2004, en comparación con igual semestre en 2003, cuando la región desembolsó aproximadamente 12.680 millones de dólares. Al momento de analizar estas alzas, es necesario considerar que hay otros factores que incidieron en el aumento de los costos totales de transporte, fundamentalmente los relativos al aumento de los volúmenes exportados, producidos por el aumento importante del quantum en el 2003 y el 2004. Para determinar el alza atribuible únicamente a los

fletes, se aisló el componente fletes del componente quantum y precios, mediante la aplicación del supuesto simple de dejar constantes los fletes del período enero-junio de 2002 (véase nota sobre la metodología utilizada al final de esta edición).

El componente fletes resultante del ejercicio antes referido, se estimó en torno a los 3.615 millones de dólares para toda la región, esto es el 63% de la suba total de 5.720 millones, anteriormente referida, con la particularidad de que dicho aumento significó el doble que el nivel de fletes del primer semestre del 2003, cuando la factura imputable a los costos de transporte marítimo ascendió a 2.744 millones de dólares (véase el cuadro 3).

Gráfico 2
AMÉRICA LATINA (17 PAÍSES) Y SUBREGIONES: EVOLUCIÓN DE LA INCIDENCIA DEL COSTO DE TRANSPORTE^a (ENERO-JUNIO DE CADA AÑO)
(Números índices: enero-junio 2002 = 100)



Fuente: CEPAL, sobre la base de información de los respectivos países, precios de *commodities* y transportes (soja, mineral de hierro, petróleo, y fletes de mercaderías).

^a Números índices calculados sobre la base del coeficiente del valor del transporte en las exportaciones totales.

Cuadro 3
AMÉRICA LATINA (17 PAÍSES): DESAGREGACIÓN DEL AUMENTO DE LOS COSTOS DE TRANSPORTE
(variación absoluta en millones de dólares, descompuesta en efecto quantum y precio, y el aumento del flete)

	2003 (Enero-junio)			2003 (Enero-junio)			2004 (Enero-junio)		
	Aumento total ^a	Efecto quantum ^b	Efecto fletes ^c	Efecto quantum y precio ^b	Efecto producto ^b	Efecto fletes ^c	Aumento total ^a	Efecto quantum y precio ^b	Efecto fletes ^c
América Latina (17 países)	2 683	764	1 919	3 619	875	2 744	5 720	2 105	3 615
MERCOSUR	873	556	317	1 545	439	1 106	2 062	763	1 299
Chile	157	50	107	294	66	228	408	118	291
Comunidad Andina	279	3	276	616	159	457	1 058	600	458
México	1 021	39	981	857	136	721	1 829	602	1 227
Mercado Común Centroamericano y República Dominicana	354	116	238	308	75	232	362	22	341

Fuente: CEPAL, sobre la base de información de los respectivos países, precios de *commodities* y transportes (soja, hierro, petróleo, y fletes de mercaderías).

^a Resultado de la diferencia entre el valor de las exportaciones respecto al período anterior; ^b Para la realización de esta estimación se utilizó el supuesto de que los precios de los fletes durante el primer semestre de 2002 se mantuvieron constantes en el tiempo; ^c El resultado se obtiene de descontar al valor total, el efecto quantum. De esta forma se descompone la parte correspondiente al alza exclusiva del precio del flete. La estimación del valor regional descompuesto en efecto quantum y efecto flete resulta de la agregación del valor de cada una de las subregiones en América Latina. Por motivos de simplificación, para adaptarse a la escasez de información, el comercio de la región fue agrupado en grandes familias de productos, tales como petróleo y derivados, *commodities* agrícolas, minerales y productos manufacturados. De la misma forma los flujos comerciales se concentraron en los principales de la región con el resto del mundo, asumiendo dichos costos de transporte. Por su parte, para estimar los costos del transporte se adoptaron los siguientes criterios: a) para el transporte de petróleo y derivados se tomaron los datos de fletes y seguros de las transacciones de Estados Unidos informadas por el Department of Energy, asumiendo tales costos como *proxy* a los propios de América Latina; b) para fletes de *commodities* agrícolas y minerales, se tomaron valores de mercado del año base (primer semestre 2002) ajustados por el índice de fletes de Baltic Exchange (Baltic Dry Index); c) para bienes manufacturados, se tomaron informaciones de mercado promedio para cada uno de los semestres y los valores unitarios se calcularon tomando las transacciones reportadas para todo el año 2002 por los 11 países presentes en la BTI (Base de Datos de Transporte Internacional) de CEPAL como representativas de las exportaciones de manufacturas de la región, aproximándose de tal manera a un costo actualizado del transporte de manufacturas a lo largo de los semestres analizados. Un detalle explícito de la metodología se resume en el recuadro final de esta nota.

Nota final

Los autores dejan expresa constancia de la provisionalidad de las cifras indicadas, a la vez que agradecen a las entidades y personas de la región que colaboraron en la reconstrucción de los valores de fletes utilizados. En orden de la importancia que el problema del alza de los fletes marítimos ha asumido para América Latina, por su parte, instan a todos los interesados a tomar contacto con el fin de profundizar y perfeccionar el análisis realizado, aportando comentarios, datos y estudios de caso. Favor enviar informaciones a los correos electrónicos: ricardo.sanchez@cepal.org, jose.duran@cepal.org

Metodología utilizada

La base del cálculo se sustenta en la descomposición del valor total de la factura de exportaciones —por conveniencia CT en adelante—, para un país representativo, tal como se define en la ecuación (1)

$$XFOB_i = \sum_{m=1}^n p_{ym} q_{ym} \quad (1)$$

Dada la ausencia del valor CIF de las exportaciones en los países de la región, se procedió a su estimación, mediante el uso de la incidencia del flete por tonelada, tal como se expresa en la ecuación siguiente:

$$CT_i = \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym} q_{ym} + \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym} q_{ym} f_{jm} \quad (2)$$

donde: p = precio de las exportaciones; q = cantidades exportadas; f = incidencia del valor del flete en las exportaciones por tonelada; i = país de origen; m = tipo de bien; j = país de destino.

Nótese que el valor de CT_i es una buena proxy del valor CIF de las exportaciones. Luego, el valor del costo de transporte total para el país i será igual a la diferencia entre las ecuaciones (2) y (1):

$$\text{Valor del Transporte}_i = CT_i - XFOB_i \quad (3)$$

Siendo, el valor total del transporte regional, el equivalente al agregado de todos los países de la región. Como interesa obtener el componente fletes del costo del valor total, se procede a aislar dicho componente como sigue:

Utilizando la ecuación (2), e introduciendo la dimensión tiempo, es posible la obtención del incremento del costo total de las exportaciones del país i en el período t , aplicando la ecuación siguiente:

$$\Delta CT_i^t = \left(\sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^t q_{ym}^t + \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^t q_{ym}^t f_{jm}^t \right) - \left(\sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^{t-2} q_{ym}^{t-2} + \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^{t-2} q_{ym}^{t-2} f_{jm}^{t-2} \right) \quad (4)$$

donde t equivale al semestre actual; y $t-2$ al semestre equivalente del año precedente. Nótese que todos los componentes —el precio, las cantidades y los fletes— han variado en el tiempo. Para aislar el efecto fletes de la variación del costo total (ΔCT_i^t), se procedió a recalculer ΔCT_i^t , considerando la incidencia de los precios durante el semestre $t-4$, esto es, el nivel de precios existente antes de haberse producido el alza efectiva de los fletes en estudio. Esto supuso la utilización del valor de la incidencia de los fletes durante el primer semestre de 2002 ($t-4$), obteniéndose la ecuación (5):

$$\overline{\Delta CT_i^t} = \left(\sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^t q_{ym}^t + \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^t q_{ym}^t \overline{f_{jm}^{t-4}} \right) - \left(\sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^{t-2} q_{ym}^{t-2} + \sum_{m=1}^n \sum_{j=1}^n p_{ym}^{t-2} q_{ym}^{t-2} \overline{f_{jm}^{t-4}} \right) \quad (5)$$

La ecuación 5, arroja el resultado del aumento de la factura de costos, a unos niveles de fletes constantes, de modo que únicamente registra el alza combinada de los precios de los bienes más su volumen. Al sustraer la ecuación (5) de la (4), obtenemos el aumento puro de fletes para el país i . Formalmente:

$$\Delta F_i = \Delta CT_i^t - \overline{\Delta CT_i^t} \quad (6)$$

Finalmente, a efectos de la estimación global para la cuantificación del incremento del flete para el conjunto de los países de la región, se procedió a la adición de los resultados individuales por país:

$$\Delta F_{ALC} = \sum_{i=1}^n \Delta F_i \dots \dots \dots \text{con } n = 17 \quad (7)$$