



BOLETÍN

FAL

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

Nuevos escenarios del transporte marítimo

Parte II: fluctuaciones del *shipping* y los nuevos escenarios

Antecedentes

Para el objetivo de este documento se analizarán los cambios tanto en la oferta como en la demanda de transporte a nivel mundial de contenedores, cargas líquidas (hidrocarburos y *clean*) y cargas secas.

I. Evolución de la oferta de transporte por agua

A. Oferta de buques de contenedores

En el cuadro 1 se observa la oferta de buques de contenedores operativa al 31 de diciembre del año 2013 y las proyecciones hasta el año 2017, lo que permite analizar la evolución de la misma.

Cuadro 1
FLOTA OPERATIVA Y PRONÓSTICO A 4 AÑOS

A. Flota operativa al 31 de diciembre de 2013

Contenedores	Cantidad Barcos	Sobre el total de barcos	Capacidad (TEU)	Sobre el total de capacidad
100-1 999	2 249	45,00%	2 410 662	13,95%
2 000-2 999	665	13,31%	1 691 547	9,79%
3 000-3 999	259	5,18%	890 673	5,15%
4 000-5 099	765	15,31%	3 459 576	20,02%
5 100-7 499	489	9,78%	3 010 924	17,43%
7 500-9 999	375	7,50%	3 268 085	18,91%
10 000-13 300	130	2,60%	1 592 697	9,22%
13 300-19 000	66	1,32%	954 826	5,53%
Total	4 998		17 278 990	

El presente *Boletín Fal* está dedicado a detallar la situación de la industria del *shipping*, y corresponde a la segunda y última parte de un documento más grande que inicia con el *Boletín FAL* N° 338 el cual contextualiza la situación del comercio marítimo. Ambos documentos se enmarcan en una serie de boletines sobre puertos y comercio marítimo en la región y por tanto, se encuentran estrechamente relacionados con el *Boletín FAL* N° 337 que plantea la necesidad de una nueva gobernanza en los puertos regionales para hacer frente a las nuevas condiciones interpuestas por el mercado marítimo.

Los autores del documento son Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, y Francisca Pinto, consultora de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. Para mayores antecedentes contactar a ricardo.sanchez@cepal.org.

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.



Antecedentes



I. Evolución de la oferta de transporte por agua



II. Oferta y demanda de servicio de transporte marítimo



III. Fletes marítimos

IV. Ciclo económico y consecuencias en el *shipping*

V. Conclusiones



Bibliografía



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Cuadro 1 (conclusión)

B. Flota operativa al 1 de octubre de 2014

Contenedores	Cantidad de barcos	Sobre el total de barcos	Capacidad (TEU)	Sobre el total de capacidad
100-1 999	2 220	44,25%	1 386 385	15,67%
2 000-2 999	653	13,02%	1 242 014	14,04%
3 000-3 999	254	5,06%	516 621	5,84%
4 000-5 099	742	14,79%	1 768 978	20,00%
5 100-7 499	497	9,91%	1 452 495	16,42%
7 500-9 999	398	7,93%	1 376 713	15,57%
10 000-13 300	163	3,25%	871 426	9,85%
13 300-19 000	90	1,79%	230 180	2,60%
Total	5 017		8 844 812	

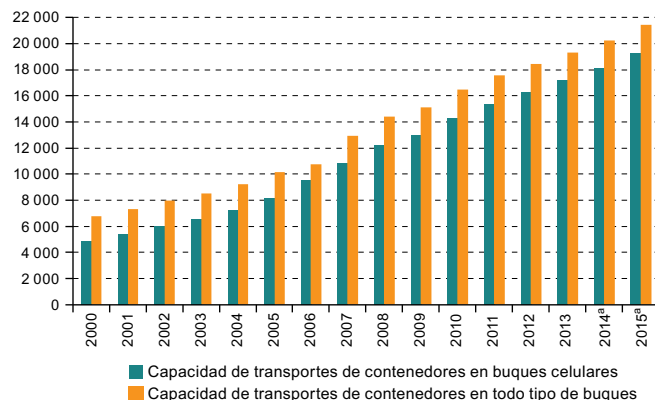
C. Flota operativa, órdenes al 1 de octubre de 2014

Proyecciones contenedores	Diciembre de 2014		Diciembre de 2015		Diciembre de 2016		Diciembre de 2017	
	Barcos	Capacidad (TEU)	Barcos	Capacidad (TEU)	Barcos	Capacidad (TEU)	Barcos	Capacidad (TEU)
100-1 999	2 240	2 423 340	2 280	2 478 800	2 312	2 525 431	2 314	2 527 471
2 000-2 999	658	1 671 591	688	1 742 042	721	1 821 488	728	1 838 478
3 000-3 999	268	925 246	280	970 680	281	973 780	281	973 780
4 000-5 099	749	3 398 058	754	3 421 421	758	3 441 378	758	3 441 378
5 100-7 499	504	3 105 240	516	3 180 270	516	3 180 270	516	3 180 270
7 500-9 999	414	3 621 845	479	4 208 626	509	4 484 132	511	4 502 932
10 000-13 300	163	1 957 768	173	2 059 288	194	2 285 496	194	2 285 496
13 300-19 000	96	1 423 146	149	2 284 817	173	2 652 015	181	2 764 015
Total	5 092	18 526 234	5 319	20 345 944	5 464	21 363 990	5 483	21 513 820

Fuente: Francisca Pinto P. y Ricardo J Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a octubre 2014.

El gráfico 1 muestra el aumento de la capacidad de los barcos de contenedores y la cantidad de éstos, en él se puede observar que entre el año 2013 y el año 2014, ha habido una tendencia a la disminución de buques más pequeños disponibles, versus el aumento de la oferta de buques más grandes.

**Gráfico 1:
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA
PORTACONTENEDORES, 2000-2013
(En miles de TEUs)**



Fuente: Francisca Pinto, Maricel Ulloa S. y Ricardo J Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

^a Dato proyectado.

La capacidad ofrecida por la flota celular ha crecido al 10% anualmente entre los años 2001 y 2013, mientras que su variación internaual se ha mantenido en un promedio de 8% entre cada año durante el período 2001-2013. Véase gráfico 1.

Las órdenes de construcción de buques portacontenedores muestran que dicha flota continuará su crecimiento. A pesar de este aumento continuo, cabe destacar que las órdenes de construcción observadas hasta octubre del año 2014 han sido las más bajas desde el año 2000 según Alphaliner.

Hacia el año 2011, la proyección de buques disponibles para 2013 era un seis por ciento superior a la flota real observada a fines del año en cuestión, además, las proyecciones para el 2014 y 2015 son un 2,6% inferior que las que se observaban en 2011 para los mismos años (Alphaliner, 2014)¹. Lo anterior refleja el bajo dinamismo en el que se ha sostenido la economía mundial luego de la recuperación del año 2010.

La mayor concentración de la flota existente en cantidad de buques, es la correspondiente a aquellos buques de tamaño Pánamax, los que son cada vez menos solicitados,

¹ Análisis realizado a partir de la información entregada en Alphaliner Fleet Forecast, septiembre de 2014.

observándose una notoria tendencia a la aparición y crecimiento de la flota de buques de entre 13.300 y 19.000 TEUs de capacidad. Además, en los próximos dos años está programada la entrega de alrededor de 100 buques Neo-Panamax de 8.500-10.000 TEUs con el fin de reemplazar aquella flota de tamaño mediano de 4.000-7.000 TEUs. Los barcos más pequeños, por su parte, han despertado un renovado interés en las compañías navieras, aumentando de forma gradual la demanda por buques de 1.000-2.000 TEUs de capacidad. Asimismo, la flota de buques más pequeños muestra una tendencia a disminuir, bajando entre 2014 y 2013 en 6,1%, a la vez que los buques entre 500-999 TEUs han disminuido en 2,3%, al contrario de los buques más grandes, los que se espera aumenten en un 55% entre 2014 y 2015 (Alphaliner, 2014)².

La proyección de aumento de la flota total disponible de buques portacontenedores enuncia que ésta mantendrá un aumento sostenido en los próximos años, sin embargo, si a dicha proyección se le agrega el *scrapping* de barcos de cada año, en el 2017, la flota disponible disminuirá en comparación con la disponible en 2016, y el aumento de ésta en los años previos no superará el 2,3%, máximo al que se llegará entre 2014 y 2015.

En cuanto a la capacidad de la flota portacontenedores, para el año 2017 hay una proyección de aumento de 19,1% en comparación con el año 2013. Los buques cuyo aumento de capacidad será más explosivo, son los buques más grandes, aquellos entre 13.300-19.000 toneladas, y los buques medianos de 5.100-7.499 toneladas, mientras que los buques más pequeños tendrán un constante proceso de disminución de su capacidad³.

Sin embargo, este aumento sostenido disminuirá su dinamismo en los años 2016 y 2017, y, una vez descontado el *scrapping* de buques, entre los años previamente mencionados, existirá una disminución de la capacidad (Alphaliner, 2014)⁴.

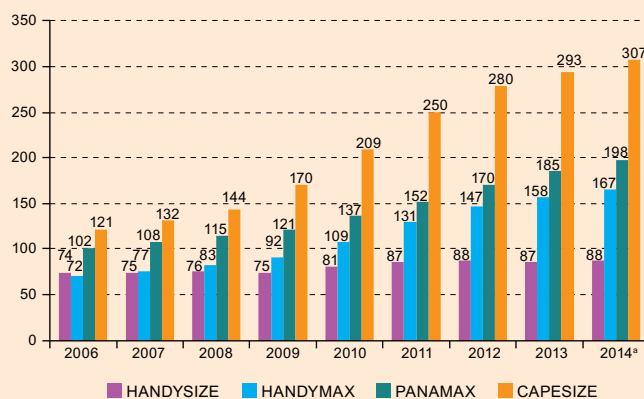
Para que los buques de gran tamaño funcionen según lo previsto, el mercado marítimo está volcado a la búsqueda de economías de escala que les permitan hacer más eficiente el uso de dichos buques, haciendo más económico el transporte marítimo.

B. Oferta de buques de cargas secas

En los buques construidos para transportar graneles secos se observa la misma tendencia que la de los buques portacontenedores, esto es, los buques disponibles con mayor capacidad de toneladas han aumentado de forma

constante desde el año 2006 hasta la fecha, y con ello la capacidad de la oferta disponible es mucho más amplia. Lo anterior corrobora la hipótesis mencionada previamente, que enuncia la necesidad urgente que tienen las empresas navieras para encontrar economías de escala que les permitan hacer rentable el movimiento de estos barcos, disminuyendo los costos de transporte, principalmente en comparación con los costos actuales del movimiento de barcos más pequeños.

Gráfico 2
OFERTA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS, 2006-2014
(Capacidad en millones de dwt)



Fuente: Francisca Pinto P., US/DRN/CEPAL, sobre la base de Clarkson "Dry Bulk Outlook", varios números.
Notas: Datos actualizados a julio de 2014.
^a Dato proyectado.

II. Oferta y demanda de servicio de transporte marítimo

Una vez expuesta la oferta en dos segmentos de interés del transporte marítimo, se procederá a analizar la interacción de ésta con la demanda de los mismos y así completar la imagen de la situación actual en la que se encuentra el *shipping* en busca del equilibrio entre oferta y demanda, y con ello la observación del comportamiento cíclico del transporte marítimo.

A. Oferta y demanda del transporte regular de contenedores

En el transporte de contenedores la demanda se encuentra totalmente supeditada a la oferta de las compañías transportistas, ya que las rutas por las que se mueven las distintas flotas están previamente definidas por dichas compañías, dándole a los barcos un itinerario regular y fijo.

En el cuadro 2 es posible observar un resumen del comportamiento de la oferta y la demanda en los últimos ocho años, en las rutas más importantes del transporte marítimo.

² Ibidem.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

Nótese que la demanda de transporte, si bien ha mantenido una tendencia al alza ésta ha tenido un dinamismo mucho menor que en los años previos a la crisis de 2008, aunque del año 2012 al 2013 hay una leve alza y las proyecciones para los siguientes años demuestran un proceso de aumento paulatino. El caso de la oferta, mantiene una tendencia de crecimiento muy parejo al de la demanda,

dando un balance final en el que ambas curvas se acercan hasta estar prácticamente convergentes.

Finalmente, entre los años 2008 y 2013 la oferta tuvo un aumento de 34%, mientras que la demanda aumentó solamente un 17,9%, evidenciando la existencia de un importante exceso de oferta.

Cuadro 2
OFERTA Y DEMANDA DE CONTENEDORES

Comercio/Demanda de transporte (en millones de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	V.M.A. ^a 2008/2013	2014 ^b	2015 ^b
Ruta Transpacífica	18,4	20,2	21,1	20,5	18,4	20,3	20,8	20,8	21,7	1,14	22,4	24,0
Lejano Oriente-Europa	12,2	14,5	16,9	16,8	17,3	19,6	20,4	20,1	21	4,56	22,5	23,5
Ruta Transatlántica	5,9	6,1	6,5	6,3	5,3	5,7	6	6,1	6,2	-0,32	6,6	6,8
Norteamérica/Europa/Lejano Oriente y Medio Oriente/ISC	9,7	10,5	12,8	14,3	14,6	16,9	18,8	19,5	20,1	7,05	21,4	22,9
Rutas Norte-Sur	17,6	18,7	20,6	22	20,3	23,4	27,2	27,5	28,8	5,53	30,4	32,6
Otras rutas	41,9	47,5	53,1	56,7	48,7	52,2	56	59,6	63,3	2,23	67,4	72,6
Total	106	118	131	137	125	138	149	154	161	3,35	171	182,0
Porcentaje de la variación interanual	10,6	11,2	11,4	4,2	-9,0	13,1	7,2	3,0	4,9		6,0	6,7
Capacidad/Oferita de transporte (en miles de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	V.M.A. ^a 2008/2013	2014 ^b	2015 ^b
Portacontenedores	8 126	9 458	10 781	12 203	12 948	14 201	15 319	16 233	17 114	7,00	18 102	19 254,0
Multipropósito	1 036	1 086	1 162	1 231	1 248	1 349	1 417	1 464	1 506	4,12	1 522	1 542,0
RO-RO	380	381	377	378	365	327	309	290	265	-6,86	257	273,0
Otros	622	644	632	605	567	580	533	462	438	-6,26	411	390,0
Total	10 163	11 569	12 952	14 416	15 129	16 456	17 578	18 449	19 322	6,03	20 293	21 458,0
Porcentaje de la variación	8,0	13,6	11,8	10,8	4,8	8,3	6,8	5,0	4,7		5,0	5,9
Variación respecto al período anterior (en porcentajes)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		2014 ^b	2015 ^b
Volúmen en comercio (demanda de transporte)	10,6	11,2	11,4	4,2	-9,0	13,1	7,2	3,0	4,9		6,0	0,1
Capacidad de la flota (oferta de transporte)	8,0	13,6	11,8	10,8	4,8	8,3	6,8	5,0	4,7		5,0	0,1
Balance	2,6	-2,4	-0,4	-6,6	-13,8	4,8	0,4	-2,0	0,2		1,0	0,8

Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRN/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números, actualizado a Octubre 2014.

^a Variación Media Anual que corresponde a tasa promedio de crecimiento compuesto (CAGR, por sus siglas en inglés).

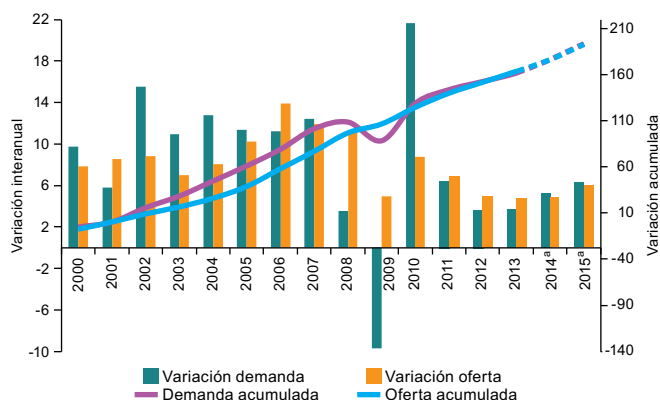
^b Dato proyectado.

En el gráfico 3 se exhibe la variación interanual de la oferta y la demanda de transporte de contenedores entre los años 2000 y 2013 y las proyecciones para los años 2014 y 2015, en porcentaje. Además, es posible observar la variación acumulada de la oferta y la demanda con respecto al año 2000.

En dicho gráfico se aprecia lo observado en el cuadro anterior, viéndose que entre los años en que la economía tuvo su auge, la demanda se mantuvo superior a la

oferta. Para el año 2008 ambas curvas convergieron y durante la crisis la oferta superó la demanda acumulada y, aunque para el año 2010 se volvió a la convergencia, en los últimos años la oferta acumulada ha estado por sobre la demanda acumulada, no obstante siendo esta diferencia de pendientes muy leve, la tendencia es a separarse entre ambas habiendo sobreoferta de buques, lo que aumenta la competencia y disminuye los precios de estos.

Gráfico 3
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES,
2000-2015
(En porcentajes)



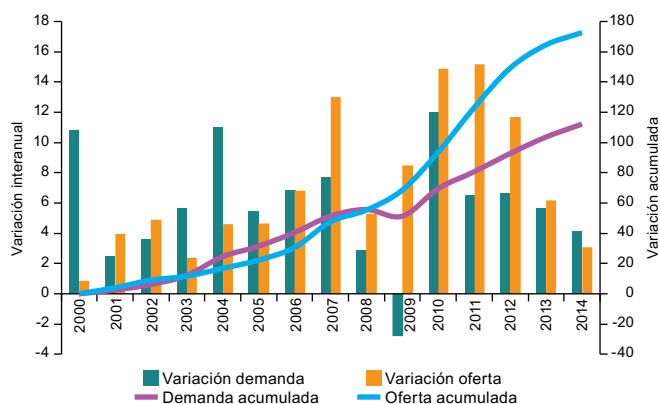
Fuente: Francisca Pinto, Maricel Ulloa S. y Ricardo J Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

^a Proyección. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000. Por construcción, en el año inicial, los valores de demanda acumulada y de oferta acumulada son iguales. Sin embargo, ello no implica un equilibrio para dicho año, sino simplemente que fue elegido como el momento base para el índice a partir del cual se pretende mostrar la evolución de la brecha entre ambas variables. En ningún caso, dicha brecha representa valores absolutos.

B. Transporte no regular de cargas secas

La carga seca representó el 55% de los movimientos del transporte marítimo y como ya se analizó, la oferta de buques se encuentra en una tendencia a aumentar los buques capesize⁵ en desmedro de los buques más pequeños. Es por ello que es interesante analizar el cruce de la oferta de buques que transportan cargas secas con la demanda de los mismos. En el gráfico 4 se observa el comportamiento de la oferta y demanda acumuladas con respecto al año 2000, y la variación de ambos entre un año y otro.

Gráfico 4
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS,
2000-2013
(En porcentajes)



Fuente: The Drewry Monthly y Clarkson "Dry Bulk Trade Outlook".

Nota: Tanto la Oferta como la Demanda acumulada son respecto al año 2000.

⁵ Ver definición en la siguiente nota al pie (número 6).

En dicho gráfico se muestra que en los últimos años la oferta acumulada de transporte de graneles secos fue bastante mayor que la demanda acumulada. Al mismo tiempo, la oferta ha tenido variaciones más radicales que la demanda, siendo la curva de oferta una con una pendiente mucho mayor a la de la curva de demanda.

Al igual que en los contenedores, durante los primeros años de la década de 2000, la demanda se mantuvo por sobre la oferta en un equilibrio que se vio perturbado hacia el año 2008, donde se dio inicio a la crisis económica que ha marcado la época. Para los años siguientes, pese a la recuperación observada, las curvas tendieron a separarse entre ellas, siendo la oferta incapaz de ajustarse a las necesidades de la demanda.

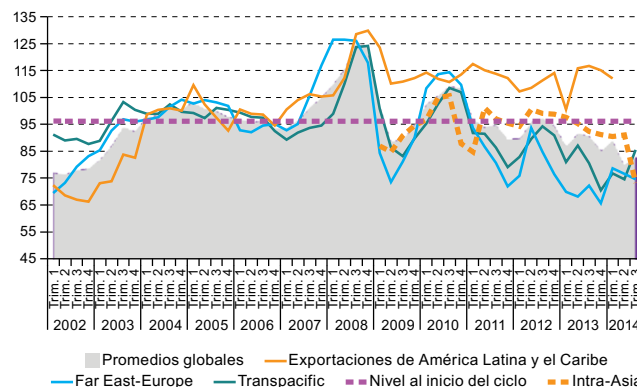
III. Fletes marítimos

En esta sección se analizarán las fluctuaciones de los precios de fletes para los tres principales tipos de cargas, contenedores, graneles secos y graneles líquidos.

A. Transporte regular de contenedores

En el gráfico 5 se muestran las fluctuaciones de los precios de fletes de contenedores entre los años 2002 y 2014, donde en el período pre crisis (y en particular a partir de 2003) se observó una tendencia al crecimiento de éstos, pero que luego de la crisis la situación se observa en dirección opuesta.

Gráfico 5
FLETES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DE LAS
PRINCIPALES RUTAS Y EXPORTACIONES
DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
(Índice base promedio 2004=100)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Francisca Pinto, Maricel Ulloa S. y Ruth Vagle, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de información de Containerisation International, Container Trades, CCFI, SCFI y Alphaliner varios números.

Nota: los datos de Containerisation International se usaron hasta finales del año 2009, complementándose a partir de ese momento con las otras fuentes. Para las rutas Transpacífico y Far East-Europe desde el cuarto trimestre de 2013 en adelante, se utilizaron sólo las idas. Para el caso de los fletes de exportación desde América Latina, como aproximación, se utilizaron los datos de la Costa Este recopilados directamente por la CEPAL con las líneas.



A modo general, se puede observar que los fletes marítimos de contenedores venían en constante alza entre el año 2003 y 2008, sin embargo, la crisis llevó a una baja notable de la cual ha sido difícil reponerse, pues, como se observa, desde el año 2010 los fletes no han mantenido un nivel constante, demostrando una fuerte fluctuación en los últimos años. Para el tercer trimestre del año 2014, se puede observar un nivel similar al de mediados de 2003, en una situación aún muy inferior a los años de expansión. El nivel del índice global de fletes al inicio de la fase de auge del ciclo se muestra también en el gráfico 5, lo que permite observar los períodos positivos y negativos, viéndose una acumulación

de períodos negativos durante gran parte de 2009 y una continuidad de ellos desde mediados de 2011.

El aumento del nivel de precios del transporte internacional por mar fue promovido por una importante recuperación del comercio, y adecuadamente atendido por una flota que estaba ampliamente preparada para absorber tal crecimiento. Sin embargo, es posible que las señales alentadoras de salida de la crisis y la recuperación del comercio hayan promovido más expectativas, las que terminaron generando una reacción de *over-shooting*. Estos efectos se pueden observar a partir del año 2011 donde se produce una nueva baja en los precios del transporte marítimo, volviendo a alzarse hacia 2013, donde los precios del transporte se mantienen cercanos a los del año 2002.

B. Transporte no regular de cargas secas

En el cuadro 3 a continuación es posible observar la evolución de la flota de barcos graneleros utilizados en los últimos ocho años y la carga movilizada en éstos.

Cuadro 3
FLOTA DE GRANELES. RESUMEN

Oferta (final del período)		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Flota	mdwt	331,5	354,1	400,1	421,2	457	525	604,8	675,6	717,3	739,2
Flota inactiva	mdwt	1,5	1,9	2,2	4,5	4,8	3,8	5,8	5,3	1,6	1,4
Combis	mdwt	6,3	5,9	7,1	6,2	6,6	8,1	5	4,3	4,8	4,8
Cartera	mdwt	64,5	80,1	216,5	294,9	278	278,7	212,7	140,5	142,2	161,6
Cartera	Porcentaje de la oferta	18,6	21,8	55,2	70,4	60,8	53,1	35,2	20,8	19,8	21,9
Volumenes de carga (total)											
Voyage	mdwt	92 495	87 623	73 876	108 892	171 482	142 545	182 069	179 613	199 660	130 001
Trip	mdwt	271 935	315 557	281 118	279 479	303 945	295 343	278 488	204 034	233 841	113 177
Period	mdwt	53 881	113 778	146 782	88 757	73 067	86 474	58 975	38 257	49 422	24 416
Transacciones (total)											
Entregas					24 375	44 553	73 197	98 284	98 222	51 945	18 768
Nuevas órdenes	tdwt	8 349	35 156	134 614	78 964	26 076	74 278	48 513	20 044	62 047	30 039
Precio venta segunda mano	tdwt	23 232	37 429	50 266	24 050	38 366	35 307	25 504	33 683	37 801	21 004
Demoliciones	tdwt	723	1 690	374	4 046	9 460	5 374	22 297	29 199	18 949	7 036

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de The Drewry Monthly, varios números.

Nota: Los datos 2014 son hasta julio.

El servicio de transporte de graneles secos se realiza principalmente a través de contratos de arrendamiento conocidos como *voyage* y *time charter*. Para analizar la evolución de los fletes de este mercado se identifican 4 índices importantes elaborados por The Baltic Exchange, los que se muestran en el gráfico 19 desde el año 2001 hasta septiembre de 2014.

Los índices más reconocidos a nivel mundial, y que se utilizarán para efectos de este análisis son el Baltic Index Dry (BDI), el que está construido con información de

contratos de fletes *tramp* (o vagabundo), sobre la base de tres tipos de buques Capesize, Panamax y Handy⁶. El procedimiento para construir el BDI consiste en el cálculo de un índice para cada uno de los tres tipos de buque, usando un promedio ponderado de fletes para cada una

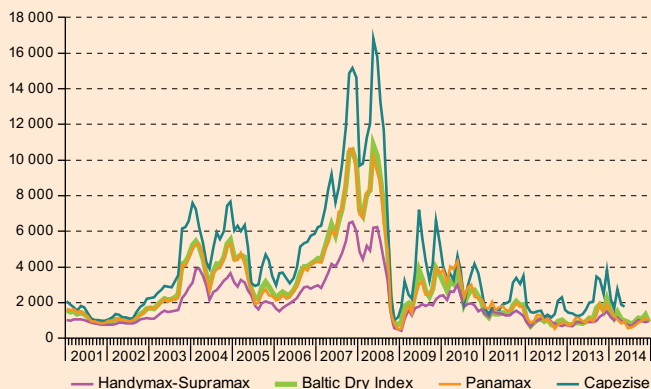
⁶ Capesize: son barcos destinados principalmente al transporte de minerales que no pueden transitar por el Canal de Panamá debido a su tamaño, y deben hacerlo por el Cabo de Buena Esperanza (África del Sur) u otras arterias o pasos. Algunos Capesize se usan para el transporte de granos, pero en menor proporción. Panamax: Son los barcos más grandes que pueden transitar por el diseño actual del Canal de Panamá. La eslora es de alrededor de 275 metros y el desplazamiento medio supera las 70 mil toneladas. Handy: son los menores del grupo, con desplazamientos de 25 mil a 50 mil toneladas, utilizados habitualmente para el transporte de granos y derivados.

de las rutas que son importantes a cada uno de ellos, y luego combina dichos índices para la determinación del BDI. En consecuencia, se considera que el BDI representa adecuadamente la situación de los precios del transporte marítimo internacional de cargas a granel, especialmente para el comercio marítimo de cargas de graneles no petroleros de América Latina.

El índice de fletes de buques Capesize se calcula con información efectiva de fletes de 10 rutas mundiales, para un buque típico de 172 mil toneladas dwt (*deadweight tonnes* o toneladas de peso muerto). De las rutas utilizadas para su construcción, tres tienen origen en América Latina, con una incidencia en el total del 30%. El índice de los Panamax se construye actualmente sobre 7 rutas internacionales, para un buque tipo de 74 mil toneladas dwt. En el caso de los barcos Handy, el buque típico ronda las 40 mil toneladas dwt, y la incidencia de las rutas que tocan América Latina es del 37,5%.

Los períodos de ascenso más importantes observados en el gráfico 6 son en el año 2003, finales de 2004, el año 2007 previo a la crisis, luego a mediados de 2009 y hacia finales de 2013. Los descensos, por su parte, se observan a mediados de 2004 y mediados de 2005, en el año 2008 y en 2009 y a mediados de 2013. El 2007 fue el año que mayor fluctuación tuvieron los índices utilizados. En los años 2011 y 2012 los promedios tendieron a bajar, sin embargo la desviación estándar fue bastante alta, demostrando las fuertes fluctuaciones vividas durante esos años. Luego del *peak* alcanzado en el año 2008 del valor de los fletes, éste tendió a la baja gradualmente hasta los últimos tres años, donde los índices de los fletes son similares a los de principios de siglo⁷.

Gráfico 6
ÍNDICES DE FLETES DE GRANELES SECOS,
2001- SEPTIEMBRE 2014
(Mensual)



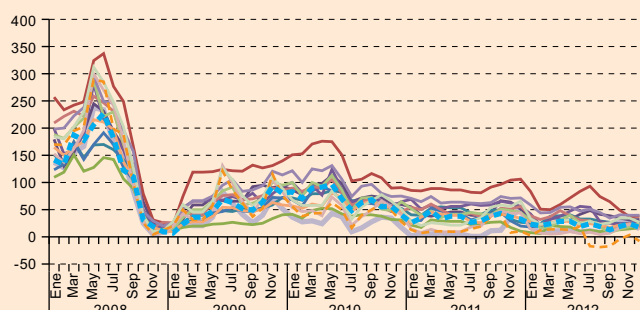
Fuente: Francisca Pinto P. y Ricardo J Sánchez, USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de The Baltic Exchange obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com)

⁷ Análisis realizado sobre la base de información de The Baltic Exchange obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com), 2014.

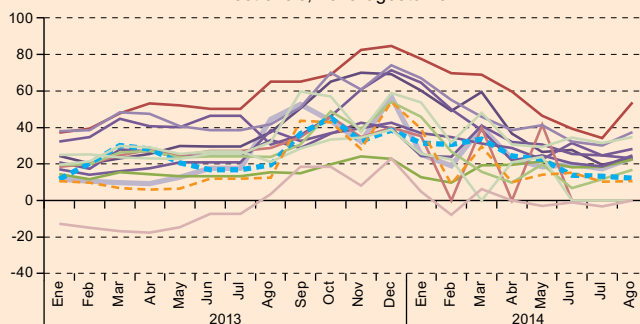
En los gráficos 7 Y 8 se exhiben los fletes en las principales rutas del mundo, cada uno representa dos etapas distintas del comercio mundial, el proceso justo durante la crisis y post crisis macroeconómica de 2008 hasta 2012, y los cambios observados en los dos últimos años. En dichos gráficos es posible notar que una vez ocurrido el punto de quiebre en 2008, los precios tienden a bajar de manera considerable, y, al mismo tiempo, a fluctuar mucho más, evidenciando una inestabilidad en ellos.

Gráfico 7
ÍNDICE DE TARIFAS REPRESENTATIVAS
DE TRIP CHARTER DE GRANELES
(Base enero 2007=100)

A. Durante y post crisis, 2008-2012



B. Post crisis, 2013-agosto 2014



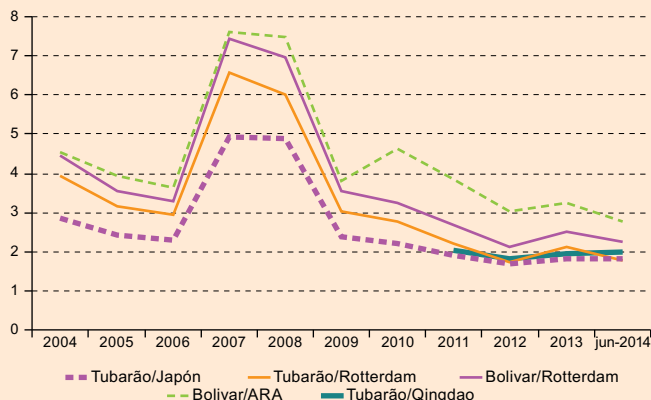
— Europa/Transatlantic rv (H) — FE/Australia rv (H) — FE/Australia rv (HM)
— US Gulf/Europa (HM) — India/FE (P) — Europa/ECSA rv (P)
— FE/USNP rv (P) — Europa/FE (C) — Europa/Transatlantic rv (C)
— Europa-/FE (HM) — FE/Europa (C) — FE/E.Australia rv (P)
— Europa/USG/SingJap (P) — FE-/Europa (HM) — SingJap/Australia rv (C)

Fuente: Francisca Pinto P., Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de Drewry Shipping Insight, varios números.

En el gráfico 8 se encuentran los fletes de transporte de graneles minerales de hierro y carbón de América del Sur de los últimos nueve años, incluyendo el año 2014 cuyos datos estaban disponibles hasta junio.

En dicho gráfico se observa que la tendencia vista en los gráficos anteriores se replica en el caso de América Latina, es decir, los precios tienden a bajar una vez pasada la crisis de 2008, manteniéndose más bajos que previo a ésta.

Gráfico 8
COSTOS DE TRANSPORTE DE GRANELES MINERALES (HIERRO Y CARBÓN) DESDE AMÉRICA LATINA, 2004-2013

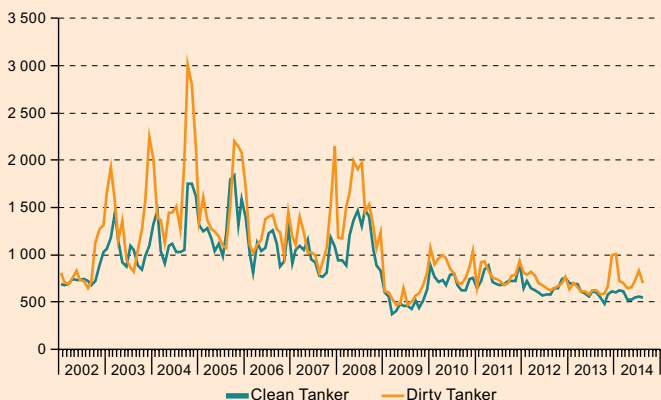


Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

C. Transporte no regular de cargas líquidas

El mercado de graneles líquidos representa un importante sector dentro de los movimientos marítimos, puesto que éste es el que se dedica a mover el petróleo y sus derivados. A continuación se analizarán las fluctuaciones de los precios de fletes vistos en este mercado, a partir de los índices elaborados por The Baltic Dry Exchange. El transporte de graneles líquidos, al igual que el de graneles secos, es realizado principalmente mediante contratos de arrendamiento, los que son registrados por la institución nombrada previamente, elaborando el Dirty Tanker Index (transporte de petróleo) y el Clean Tanker Index (transporte de derivados de petróleo), los que se pueden observar en el gráfico 9.

Gráfico 9
ÍNDICE DE FLETES DE GRANELES LÍQUIDOS, 2002-AGOSTO 2014



Fuente: Francisca Pinto P., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de The Baltic Exchange obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

A diferencia de los fletes estudiados previamente, podemos notar que los de cargas líquidas tienen una volatilidad mucho mayor, lo que no permite observar períodos de alzas o bajas. Sin embargo, es posible notar que previo a la crisis de 2008 la volatilidad fue mucho mayor que luego de ésta, es así que luego de una leve recuperación ante una caída abismante en 2009, los precios se han mantenido bastante estables hasta hoy, aunque van en una clara tendencia a la baja.

IV. Ciclo económico y consecuencias en el shipping

Los datos revisados previamente en el documento nos llevan a hacer el análisis de la confluencia entre el ciclo económico y el ciclo marítimo. Las fluctuaciones en las economías de los países provocan variaciones en su comercio exterior, lo que afecta a la demanda por transporte marítimo. A su vez, el ciclo marítimo es el que influye principalmente con la oferta de buques disponibles, es entonces donde se aproximan la oferta y demanda de los mercados marítimos, determinando su funcionamiento.

A. Ciclo económico

El ciclo económico está definido por las fluctuaciones que afectan a los distintos elementos que componen la economía, ya sea el nivel de precios, el producto agregado, los productos sectoriales, las tasas de interés, agregados monetarios, rentabilidad de las empresas, etc. y la interacción entre ellos. Dichas fluctuaciones se transforman en una secuencia de expansiones, recesos, contracciones y recuperaciones, que no son necesariamente periódicas, pero si tienen un carácter cíclico (Ricardo J. Sánchez, 2004)⁸.

B. Ciclo marítimo

Se entiende el ciclo marítimo como una interacción de la oferta y la demanda en el sector del transporte marítimo, cuya oferta denota una falta de sincronización ante una demanda exógena extremadamente dinámica. Dicha descoordinación entre una y otra se debe a los lentos cambios de la oferta, ya que para que la oferta atienda los cambios en la demanda, ésta debe aumentar o disminuir las flotas disponibles para el transporte marítimo. Esto es, cuando hay una baja demanda acumulada, disminuye la construcción y aumentan los buques que se encuentran detenidos o son enviados a destrucción; al momento en que la demanda acumulada aumenta, lo que puede ser por distintas razones, principalmente por cambios en la economía mundial, la oferta no tiene la capacidad de

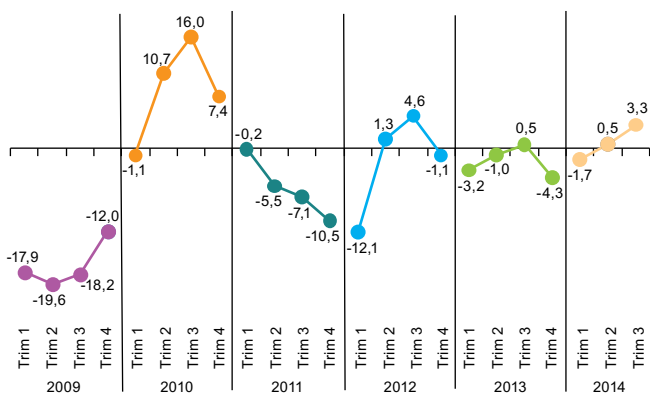
⁸ Para mayores referencias, véase también: Sánchez, Ricardo J. and Bart Boon (2006) y Scarsi, Roberta (2007).

acomodarse rápidamente, suben los fletes y se reanudan las construcciones de barcos, provocando finalmente una sobre oferta y con ello una baja de dichos fletes.

Las fluctuaciones en el ciclo marítimo están íntimamente relacionadas con las fluctuaciones en el ciclo económico, donde las disminuciones o retracciones en la demanda agregada significarán una disminución de la demanda por servicios de transporte, obligando a las empresas navieras a construir menos buques y pasar a desague (*scrapping*) muchos de los que están en desuso. En caso contrario, cuando la demanda agregada aumenta por un ciclo de expansión al que se enfrentan las economías, no existe disponibilidad inmediata para atenderla, puesto que las navieras estaban atendiendo a otra demanda, este fenómeno se ve reflejado en el aumento del precio de los fletes, recomenzando los procesos de construcción de buques para atenderla⁹.

Los fenómenos secundarios originados por los distintos procesos de crisis y *peaks* en el ciclo económico se verán altamente relacionados con las decisiones que tomen los agentes económicos para enfrentar, principalmente, los periodos de crisis. Para el caso de las agencias relacionadas con el sector marítimo, una recesión económica los afectará, ya que al verse retraída la demanda agregada, se ve aquejada la demanda del transporte de mercancías, generando consecuencias en los resultados de las compañías, las que deben responder a una planificación realizada en los periodos de bonanza. En el gráfico 10 se muestran los resultados financieros de las compañías de transporte marítimo entre los años 2009 y 2013 de manera trimestral¹⁰.

Gráfico 10
PROMEDIO DE LOS RESULTADOS FINANCIEROS DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES, 2009-SEGUNDO TRIMESTRE 2014



Fuente: Alphaliner 2014.

Nota: El promedio es obtenido de las empresas APL, CMA CGM (FR 2010), CCNI, CSAV, CSCL, EMC, Hanjin, HMM, Hapag-Lloyd, KL, Maersk, MOL, NYK, RCL, WHL, YML, Zim. Este gráfico no pondera los ingresos.

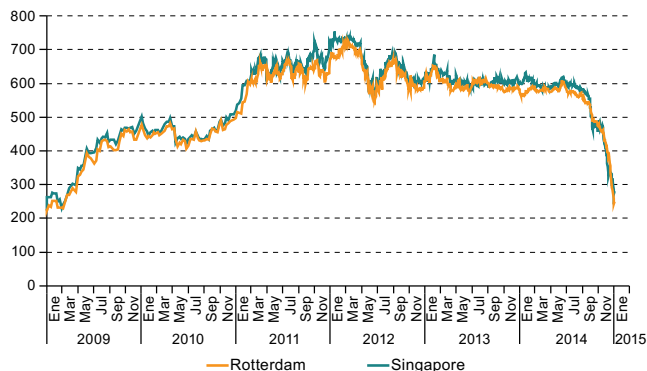
⁹ Para mayor detalle, revisar Sánchez, Ricardo (2012), Boletín Marítimo #51, publicación de CEPAL, Naciones Unidas, diciembre.

¹⁰ Ibidem.

En dicho gráfico se observa que luego de la recuperación económica de 2010, las líneas navieras tendieron a asumir resultados a la baja durante todo el año 2011, y para el año 2012 mostraron una leve recuperación, donde se ha mantenido con fluctuaciones pequeñas entre un trimestre y otro, sin embargo, los resultados globales han sido negativos. Se puede notar también que las fluctuaciones sufridas en los estados financieros de las empresas tienen total correlación con las ocurridas en los intercambios de mercancías y de la economía en general, y específicamente con la sobrecapacidad, desarrollada a mayor cabalidad en el *Boletín FAL* N° 338. Esta situación se pone de manifiesto con los bajos fletes (gráficos 5,6 y 10) y con el aumento de los costos operativos, especialmente el combustible.

Sumado a un crecimiento anual de comercio más bajo y con menos dinamismo en comparación con los años previos a la crisis, el valor del crudo se encuentra en constante alza, salvo la observada en los últimos meses, lo que puede ser un factor más de preocupación para las compañías navieras, a la vez que un factor motivador para buscar economías de escala que le permitan optimizar el uso de sus barcos y así disminuir el gasto en combustible. En el gráfico 11 se muestra la variación del precio Bunker, en el que se observa el fuerte aumento del precio del crudo en los años 2010-2011, llegando a su punto cumbre en 2012. Sin embargo, pese a las bajas observadas luego del primer trimestre de 2012, el valor del crudo se ha mantenido a valores altos, aunque en lo transcurrido en el año 2014 se observa una fuerte tendencia a la baja.

Gráfico 11
VARIACIONES DEL PRECIO BUNKER: 380 CST \$/TONELADA 2009-ENERO 2015

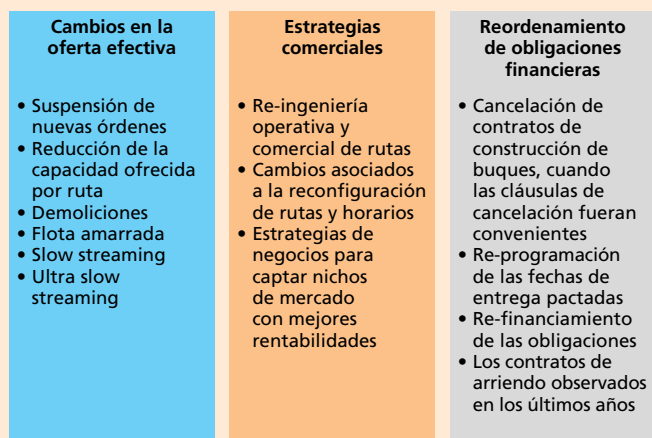


Fuente: Francisca Pinto P., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de The Bunker World obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

En consecuencia a los malos resultados obtenidos por las empresas navieras, de los cuales sólo Wan Hai, OOCL, KLine, Hanjin, CMA CGM y Maersk Line han tenido resultados en márgenes positivos (Alphaliner, 2014), el alza

en los precios de los combustibles y la baja en la demanda de fletes debido al bajo dinamismo en la economía, las empresas navieras han buscado distintas estrategias para enfrentar la crisis, reduciendo así el costo operativo. Estas estrategias se definen en tres áreas, según se muestra en el diagrama 1.

Diagrama 1
ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS DE NAVIERAS



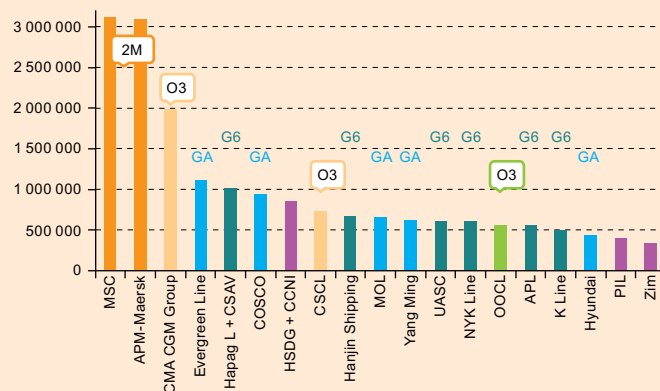
Fuente: Elaboración propia a partir de Sánchez, R. J. (2002), Boletín Marítimo 51, diciembre, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL, Naciones Unidas.

Finalmente, como estrategia última, podemos observar las distintas alianzas que se llevan a cabo entre las empresas navieras para abarcar el mercado de mejor medida. Para los próximos años se verán creaciones de alianzas operacionales más grandes que las ya observadas al día de hoy, así lo vaticina *Dynaliners Weekly* (Dynamar). Con ello, las navieras evitan tener pérdidas muy fuertes como las ya vividas desde el año 2009. En el gráfico 12 se observa la concentración de empresas navieras en las más grandes alianzas existente hoy en día.

En dicho gráfico es posible observar que Maersk Line y MSC juntas concentran el mayor porcentaje del mercado, mientras que las otras 17 navieras más importantes se alinean en tres alianzas, lo que nos hace ver que en definitiva, no son 19, sino 4 las empresas o conglomerados que negocian con puertos y exportadores e importadores para el movimiento de sus cargas. Es así que dicha concentración trae efectos en los puertos, haciendo presión para que éstos modifiquen sus precios, aumenten su capacidad y mejoren sus niveles de eficiencia y así poder

recibir las llamadas a puerto, las que se concentran cada vez más en algunos puertos debido a las capacidades de los mismos. En consecuencia, se observa un cambio en los equilibrios de poder entre los puertos y las navieras, ya que son estas últimas las que ejercen presión e influencia sobre los puertos para que acomoden sus instalaciones a los requerimientos de ellas.

Gráfico 12
CONFIGURACIÓN DE NAVIERAS EN ALIANZAS MARÍTIMAS 2014, SEGÚN FLOTA ESPERADA A JUNIO DE 2016



Fuente: Ricardo J Sánchez, sobre la base de Alphaliner, 2014.

V. Conclusiones

A lo largo del documento se describe la situación en la que se encuentra el comercio marítimo, pudiéndose observar que el ciclo marítimo está en un período de sobre capacidad y, por ende, sobre oferta de buques, viéndose directamente afectado por la baja en la demanda y por el dinamismo del comercio exterior (véase *Boletín FAL* N° 338). Las bajas mencionadas han afectado principalmente los resultados financieros de las navieras, los que han optado por estrategias de acuerdos y alianzas.

Los antecedentes observados en este *Boletín FAL* pretenden entregar una visión amplia del nuevo escenario y las nuevas tendencias en el comercio marítimo, en el que las industrias navieras se muestran cada vez más fuertes y potentes frente a las negociaciones de las paradas en los distintos puertos de la región. Con lo cual se complementa el *Boletín FAL* N° 338 sobre la necesidad de pensar una nueva gobernanza en los puertos de la región, esto porque en el nuevo escenario marítimo.

Bibliografía

- Alphabulk, *Monthly Monitor*, Alphabulk, varios números.
- Alphaliner, *Weekly Newsletter*, Alphaliner, varios números.
- Bloomberg, <http://www.bloomberg.com/>
- CEPAL (2004), "Puertos y transporte marítimo en América Latina, un análisis de su desempeño reciente, en *Serie Recursos naturales e Infraestructura* N° 82, publicación de CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, diciembre.
- CEPAL (2005a), "Los recientes aumentos en el costo del transporte marítimo y sus efectos sobre las exportaciones de América Latina" en *Boletín FAL* N° 221, publicación de CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, enero.
- CEPAL (2005b), "El ciclo marítimo y las tendencias de la industria en América Latina", en *Boletín FAL* N° 228, publicación de CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, agosto.
- CEPAL, Perfil Marítimo: <http://www.eclac.org/perfil>
- Cipoletta Tomassian, Georgina & Ricardo J. Sánchez (2010), "La industria del transporte marítimo y las crisis económicas", en *Serie Recursos naturales e Infraestructura* N° 149; publicación de CEPAL, Naciones Unidas, Santiago, Chile.
- Clarkson, *Container Intelligence Monthly*, Clarkson Research Services Limited, London UK, varios números.
- Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, Clarkson Research Services Limited, London UK, varios números.
- Clarkson, *World Fleet Monitor*, Clarkson Research Services Limited, London UK, varios números.
- Drewry, *The Drewry Monthly*, Drewry Shipping Consultants Ltd., London UK, varios números.
- Dynamar, *DynaLiners Weekly*, varios números.
- Sánchez, Ricardo J. & Octavio Doerr (2012), "La economía mundial y el comercio marítimo de contenedores en América Latina, desafíos para los puertos en la región", Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile.
- Sánchez, Ricardo J. (2005), "El ciclo marítimo como condicionante de las políticas marítimas nacionales al inicio del nuevo siglo. Una mirada sobre América Latina", Tesis de Maestría, Universidad Carlos III-Universidad de París X.
- Scarsi, Roberta (2007), "The bulk shipping business: market cycles and ship-owners' biases", en *Maritime Policy & Management*, Volume 34, Issue 6, December 2007, pages 577-590.
- Sánchez, Ricardo J. and Bart Boon (2006), "Maritime shipping cycles, evidence and impact on Latin America", UNECLAC NRID *Working paper*, July 2006, Santiago, Chile.