

ÍNDICES DE PRECIOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO HACIA FINALES DEL AÑO 2006

A partir de la crisis de los fletes que se iniciara en todo el mundo desde mediados de 2002, los valores de los precios del transporte marítimo se han mantenido a un nivel superior a los de los años anteriores a la crisis, y su comportamiento ha sido bastante volátil.

El presente artículo del Boletín es el primero del año en analizar la situación de los mercados de transporte marítimo. En este número se examina la evolución de los precios en tres mercados de transporte marítimo: contenedores, graneles, y petróleo y subproductos de la refinación.

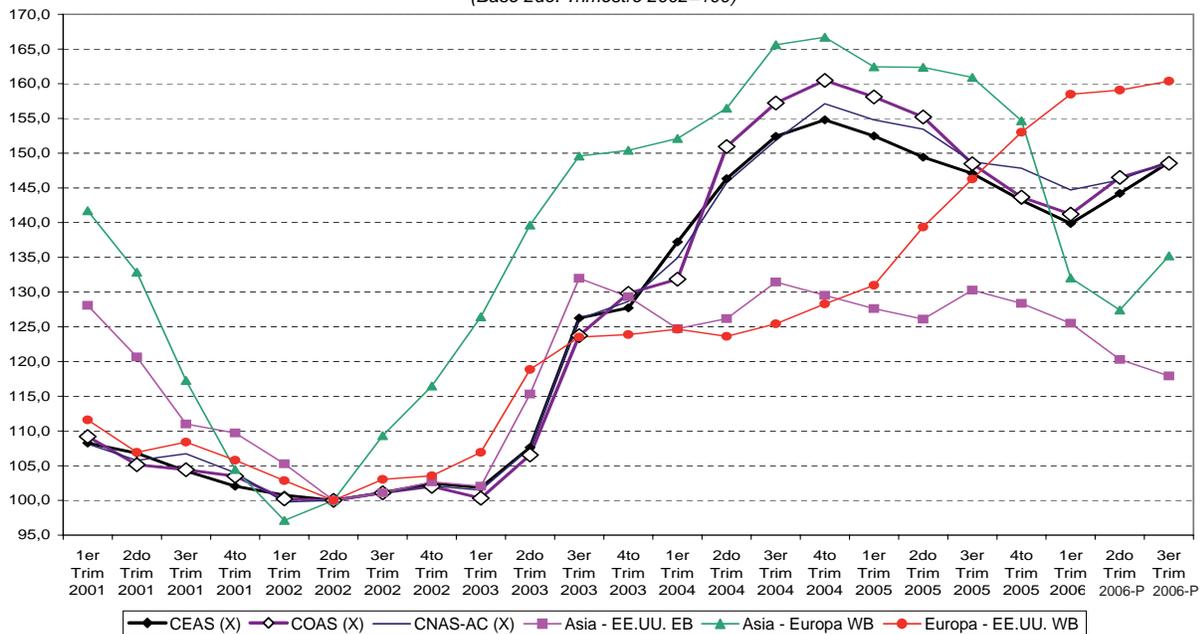
Los autores de esta edición son Ricardo J. Sánchez y Alejandro Vargas, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL. Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ricardo.SANCHEZ@cepal.org.

I. TRANSPORTE DE CONTENEDORES

El gráfico 1 representa la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores, en un grupo selecto

de rutas, desde el primer trimestre de 2001 hasta el tercer trimestre de 2006 (datos provisionales).

Gráfico 1
ÍNDICE DE FLETES DE CONTENEDORES, 2001-2006
(Base 2do. Trimestre 2002=100)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de CI-ONLINE obtenida a través de Bloomberg, para las rutas entre Asia, Estados Unidos y Europa, y relevamiento propio para los fletes de exportaciones de contenedores desde América Latina. Se trata de un índice de tipo Laspeyres.

Los precios utilizados en la construcción de los índices se refieren a transporte de contenedores secos, de 20 pies, y se dividen en dos grupos. El primero de ellos, corresponde a información obtenida de CI-ONLINE, para tres de las principales rutas del comercio marítimo mundial (desde Asia a los Estados Unidos y a Europa, y desde Europa a los Estados Unidos, solo para los sentidos indicados). Los precios del transporte incluyen los principales cargos, *surcharges* (de moneda, combustible y manipulación, CAF, BAF, THC, por sus siglas en inglés) y corresponden a las navieras más grandes que operan en cada ruta.

Los precios del transporte de contenedores en las exportaciones desde América Latina, corresponden a un relevamiento realizado por los autores, para el mismo período. Incluyen los cargos principales (equivale al precio total del transporte por agua), como ponderación de los principales destinos de las exportaciones de cada una de las tres costas de América del Sur. Para el caso de América Central y México se han hecho mediciones temporales y eventuales, con el fin de comparar su comportamiento con el seguimiento sistemático de América del Sur. Los resultados demuestran un comportamiento similar al que tienen los precios de la costa norte de América del Sur.

En todos los casos, el índice representa el cambio en porcentaje de los precios respecto a un período inicial, el que se fijó en el segundo trimestre de 2002. La elección recayó en el período bajo del ciclo marítimo en los contenedores (véase *Boletín FAL* N° 228, agosto de 2005).

Para la mayoría de las rutas analizadas, el mínimo se situó en el segundo trimestre de 2002. En líneas generales, los precios continuaron en alza hasta el final de 2004. Para América Latina, dicho momento representaba un 57,5% de aumento promedio respecto al período base. Luego, el comportamiento de los precios tendió a declinar, aunque con diferentes pendientes; sin embargo, la ruta Europa-Estados Unidos continuó en ascenso. La tendencia declinante fue más marcada en la ruta Asia-Europa, y más suave para las latinoamericanas y la de Asia-Estados Unidos. En el caso de las rutas de salida de América Latina se observó un cambio de tendencia en el primer trimestre de 2006: el índice de la costa oeste pasó de 160,5 en el cuarto trimestre de 2004 a 139,9 en el primero de 2006; los valores correspondientes a la costa este para los mismos períodos fueron de 154,8 y 139,9 y de 157,1 y 144,7 para la costa norte. El cambio de tendencia marcaba al cierre del tercer trimestre (valores provisionales) un incremento relativo de 5,2%, 6,3% y

2,9% para las costas oeste, este y norte, respectivamente, por sobre el primer trimestre del año.

II. TRANSPORTE DE GRANELES

A diferencia del transporte marítimo de contenedores, que se realiza a través de compañías navieras que prestan servicios regulares (y cuyo componente de contratos y precios spot es alto), el transporte marítimo de graneles (secos y líquidos) se presta a través de servicios arrendados (tradicionalmente conocidos como *voyage* y *time charter*, de los cuales el último es el más importante en la actualidad). Como dice uno de los prestigiosos expertos del transporte marítimo internacional, lo más correcto es denominarlo servicios "vagabundo" (del inglés *tramp*), siendo estos los que caracterizan los precios con los que se construyen los índices más reconocidos internacionalmente.

Se trata, en primer término, del BDI (*Baltic Dry Index*), un índice calculado por *The Baltic Exchange* (ver www.balticexchange.com), construido con información de contratos de fletes tramp (o vagabundos), sobre la base de tres tipos de buques que operan cargas a granel (*Capesize*, *Panamax* y *Handy*).¹

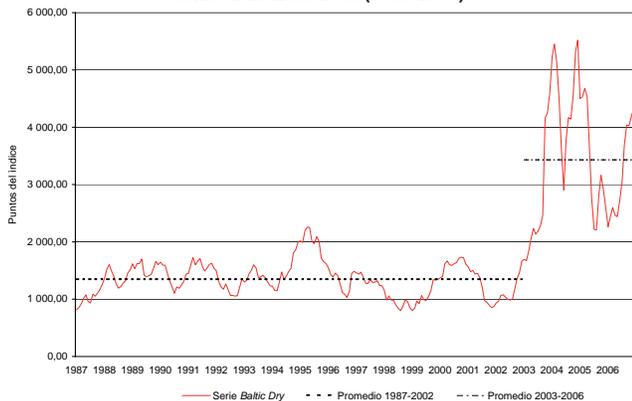
El procedimiento consiste en el cálculo de un índice para cada uno de los tres tipos de buque, usando un promedio ponderado de fletes para cada una de las rutas que son importantes a cada uno de aquellos, y luego combina dichos índices para la determinación del BDI. En consecuencia, se considera que el BDI, así como también cada uno de los tres índices que le dan origen, representa adecuadamente la situación de los precios del transporte marítimo internacional de cargas a granel. Es importante destacar que cada uno de los tres son muy importantes en 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 los 40 mil toneladas dwt, y la incidencia de las rutas que tocan América Latina es del 37,5%.

La evolución del BDI está representada en el siguiente gráfico.

¹ *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 *capsize* 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 70.000 toneladas. *Handy*: son los menores del grupo, con desplazamientos de 25.000 a 50.000 toneladas, utilizados habitualmente para el transporte de granos y derivados.

Gráfico 2
ÍNDICE BALTIC DRY (1987-2006)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de The Baltic Exchange obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

La evolución de los precios del transporte por agua de los graneles (especialmente referidos a minerales, productos y subproductos agrícolas) exhibe un comportamiento bastante estable hasta el año 2002, cuando inició un período completamente nuevo en lo que se refiere a valores. Hasta finales de 2002, y desde el año 1987, el promedio histórico del índice se ubicó en 1.349 puntos, mientras que entre 2003 y 2006 este ascendió a los 3.431 puntos.

Como se observa en el gráfico los valores crecieron rápidamente a partir del año 2002, alcanzando cifras por sobre los 5.000 puntos durante la mayor parte de 2004, con un máximo histórico de 5.518 en diciembre de 2004 (382% por encima del promedio de 2002).

Los cuadros a continuación presentan la evolución del promedio anual y desvíos estándares de cada uno de los cuatro índices. En general, el comportamiento es similar, exhibiendo un aumento muy marcado desde el año 2002 hasta el 2004, para retroceder a partir de allí hasta el 2006, pero en todos los casos con valores muy superiores a los iniciales.

Cuadro 1
ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR
(HANDY Y PANAMAX)

Año	Handy		Panamax	
	Promedio	Desvío estándar	Promedio	Desvío estándar
1999	a	a	1 065,43	168,84
2000	1 111,56	36,40	1 540,22	90,18
2001	936,05	111,65	1 247,67	312,00
2002	895,01	121,65	1 130,40	198,22
2003	1 661,42	522,42	2 543,97	974,71
2004	3 162,59	535,84	4 382,68	888,11
2005	2 402,88	578,08	3 128,07	1 006,39
2006	2 248,45	498,14	3 020,75	784,87

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Alejandro Vargas, DRNI, CEPAL.

^a No disponible debido a que el índice comenzó a construirse en el año 2000.

El índice de precio de transporte marítimo por buques tipo *Handy* creció un 253% entre 2002 y 2004, y decreció luego un 29% en 2006. Sin embargo, el promedio de 2006 es un 151% superior al inicial. De manera similar, el índice basado en los buques *Panamax* creció un 288% y se redujo un 31% entre 2002 y 2004 en el primer caso, y entre 2004 y 2006 en el segundo. El índice promedio de 2006 es, de todos modos, 167% superior comparado con el de 2002.

Cuadro 2
ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR
(CAPESIZE Y BALTIC DRY)

Año	Capesize		Baltic Dry	
	Promedio	Desvío estándar	Promedio	Desvío estándar
1999	1 315,76	394,07	802,95	26,93
2000	2 186,80	233,11	1 370,55	29,56
2001	1 468,59	412,37	1 565,95	28,62
2002	1 395,36	347,42	931,32	26,07
2003	3 662,59	1 567,55	1 693,86	74,11
2004	6 011,20	1 272,62	5 229,48	265,98
2005	4 602,85	1 320,83	4 501,90	158,92
2006	4 288,83	1 074,82	2 261,76	176,25

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Alejandro Vargas, DRNI, CEPAL.

Por su parte, el índice basado en buques *Capesize* aumentó en el promedio anual un 331% entre 2002 y 2004, cayendo hacia 2006 el 29% respecto a 2004 y manteniéndose un 207% por encima del promedio de 2002.

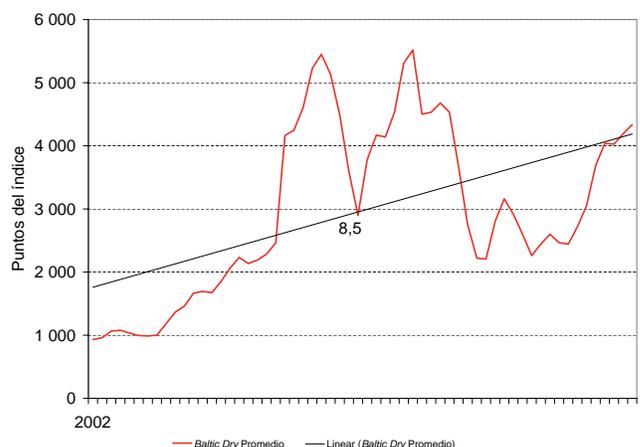
Finalmente, el índice general *Baltic Dry* mostraba en el promedio de 2004 un crecimiento del 462% respecto al de 2002, y una retracción del 57% en 2006 sobre 2004. El índice de 2006 era un 143% superior al inicio del período (2002).

También pudo observarse, entre 2002 y 2006 una gran volatilidad de los precios.

Al analizar la serie completa de *Baltic Dry*, desde 1985 (año en que se comenzó a sistematizar su procesamiento) hasta el final de 2006, también puede apreciarse cierta regularidad en los comportamientos de subas y bajas anuales en los precios. En 17 de los 22 años analizados, los valores máximos de cada año se ubicaron entre los meses de diciembre y marzo, cifra que es 21 si se incluyen los meses de abril y mayo. Respecto a los valores mínimos, hay una frecuencia de 10 entre 22 en el cuatrimestre junio-septiembre.

En muchos casos, el proceso de incremento de precios se ubica a partir del mes de octubre, para llegar a los máximos entre diciembre y marzo.

Gráfico 3
PROMEDIO BALTIC DRY (2002-2006)

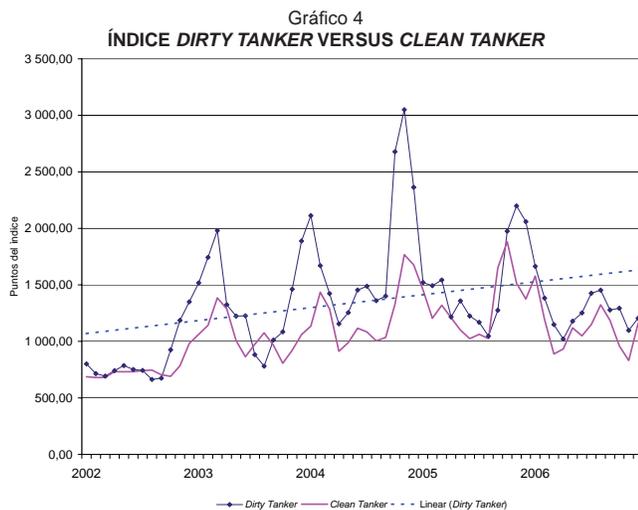


Fuente: Ricardo J. Sánchez y Alejandro Vargas, DRNI, CEPAL.

En el gráfico 3 puede apreciarse el promedio de los últimos 60 meses y la tendencia lineal del índice del *Baltic Dry*. Obsérvese que durante los años 2004 y 2005 se repite el comportamiento de fuertes subas de precios desde mediados de año y octubre, con máximo en febrero, y luego caída hasta el mes de junio. Sin embargo, la diferencia marcada en 2006 fue que desde el mes de febrero se mantuvo una suba paulatina a lo largo de todo el año (que se mantuvo en enero de 2007).

III. TRANSPORTE DE PETRÓLEO Y REFINADOS

El gráfico 4 expone la evolución de los fletes de graneles líquidos del período 2002-2006, de acuerdo a los índices de *The Baltic Exchange* construidos sobre precios de transporte de crudo y derivados de petróleo.



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de *The Baltic Exchange* obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

Como se observa, la tendencia ha sido creciente, y la volatilidad ha sido alta. Los valores para los buques para el transporte de productos refinados de petróleo (*Clean Tankers*) presentan un comportamiento menos extremo que los que corresponden a los buques para el transporte de productos no refinados de petróleo (*Dirty Tankers*).

El cuadro a continuación exhibe los valores promedio anuales de ambos índices, como así también el desvío estándar de los mismos.

En el caso del índice *Dirty Tanker*, tomando promedios anuales, experimentó una suba del 114% entre 2002 y 2004, y luego una reducción del 27% en 2006, respecto a 2004. El promedio 2006 fue un 54% superior al de 2002.

Tal como se aprecia tanto en el gráfico como en el cuadro anterior, junto con la fuerte variación de los precios, puede observarse una alta volatilidad de los precios.

Cuadro 3
ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR
(DIRTY TANKER Y CLEAN TANKER)

Índice	Dirty Tanker		Clean Tanker	
	Promedio	Desvío estándar	Promedio	Desvío estándar
Año				
2002	830,73	206,31	737,60	76,64
2003	1 335,31	388,26	1 043,18	172,27
2004	1 782,63	612,03	1 228,88	276,62
2005	1 497,35	373,36	1 318,32	274,42
2006	1 286,35	194,74	1 111,99	210,28

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Alejandro Vargas, DRNI, CEPAL.

El índice *Clean Tanker*, según los promedios anuales, subió un 79% entre 2002 y 2005, y luego una caída del 15% en 2006, en relación al año anterior; sin embargo, el promedio 2006 fue un 51% superior al de 2002.

En este caso, la volatilidad manifiesta un comportamiento menos extremo, pero también está presente.