



BOLETIN

FAL

ISSN 1020-1017

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

Oferta y demanda de transporte marítimo, bienio 2008-2009

1. Fletes marítimos

a) Transporte de Contenedores

El transporte marítimo de contenedores se realiza mayormente a través de compañías navieras que prestan servicios regulares, en rutas preestablecidas. Sobre la base de la información contenida en el Perfil Marítimo de la Unidad de Servicios de Infraestructura y publicada en ediciones anteriores del *Boletín FAL*, en el gráfico 1 se observa la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores en las tres principales rutas del mundo que conectan Asia, Europa y América del Norte, y además tres macro-rutas de América Latina, para el período 2001-2009.

La evolución de los fletes para el mercado de contenedores muestra, claramente, el efecto de los fenómenos económicos en la industria del transporte marítimo. En el gráfico 1 se pueden identificar como puntos más bajos del período 2001-2009, el segundo trimestre de 2002 y el segundo trimestre de 2009, correspondientes a períodos con fuertes contracciones económicas. Como momentos más altos del período, se encuentran el cuarto trimestre de 2004 y el segundo trimestre de 2008 aunque, para algunas rutas, el cuarto trimestre de 2007 es también un valor alto. Por consiguiente, en el período estudiado (2001-2009), encontramos tres períodos de ascenso y dos de descenso:

El objetivo de la presente edición del Boletín FAL es analizar el comportamiento de la industria del transporte marítimo durante el bienio 2008-2009 para sus tres principales mercados: contenedores, graneles secos y graneles líquidos (petróleo y sus derivados).

La autora de esta edición es Maricel Ulloa S. de la Unidad de Servicios de Infraestructura.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Maricel.Ulloa@cepal.org.



1. Fletes marítimos



2. Oferta y demanda

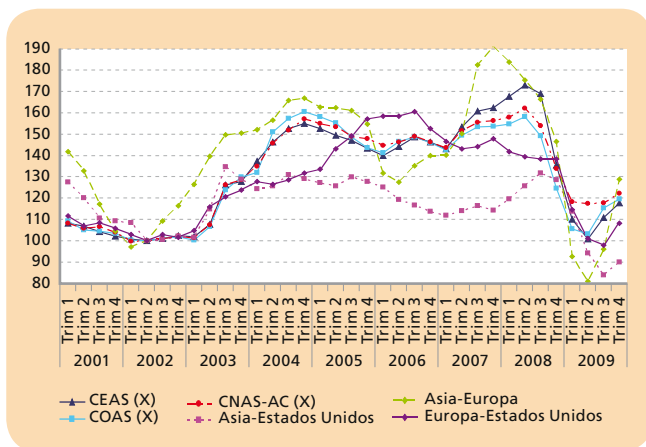


NACIONES UNIDAS

CEPAL



Gráfico 1
ÍNDICE DE FLETES DE CONTENEDORES, 2001-2009
(Base segundo trimestre 2002=100)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de Containerisation International, 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. Para mayores detalles ver Boletín FAL 246 ó 265, en los cuales se detalla como se obtienen los datos y como se representan.

Ascensos:

- tercer trimestre de 2002 al cuarto trimestre de 2004, con ascensos desde un 29% para la ruta Asia-Estados Unidos, hasta un 66% para la ruta Asia-Europa;
- segundo trimestre de 2007 hasta el segundo trimestre de 2008, con ascensos desde un 5% para la ruta Europa-Estados Unidos, hasta un 50% para la ruta Asia-Europa;
- desde el tercer trimestre de 2009 con ascensos desde un 5% para la ruta de América Latina (Costa Norte América del Sur-Centroamérica), hasta un 48% para la ruta Asia-Europa, que muestra una superación a la crisis económica que caracterizó el bienio 2008-2009.

Descensos:

- primer trimestre de 2001 al segundo trimestre de 2002, con caídas de hasta un 40% para la ruta Asia-Europa;
- tercer trimestre de 2008 hasta el segundo trimestre de 2009, con caídas de hasta un 90% para la ruta Asia-Europa. Aunque para el caso de las rutas de Europa-Estados Unidos y Asia-Europa las caídas se produjeron en el primer trimestre de 2008.

Entre las razones que pueden explicar estas variaciones de precios se encuentran los cambios en el precio del combustible, el exceso de oferta de capacidad de transporte y las crisis económicas.

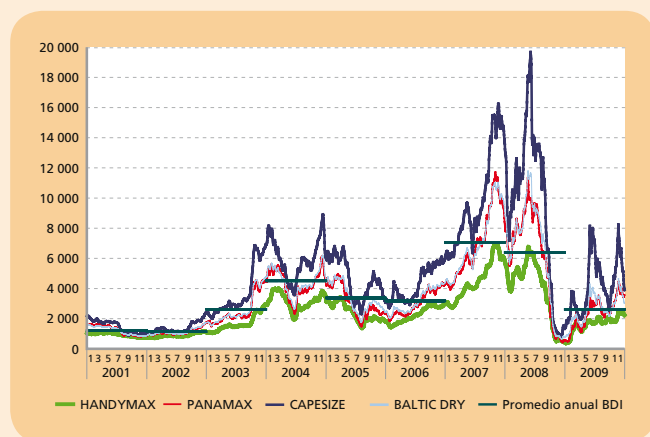
En general, se observa que el comportamiento de las rutas de América Latina es muy similar. Solo en el año 2008 se encuentra una subida más acentuada para la ruta de la costa Este que para el resto de la región, mientras que para la caída de principios de 2009 fue la ruta de la costa Norte y Centroamérica la menos resentida. La ruta Asia-Europa tiene un comportamiento similar al de las rutas de América Latina, con la diferencia que el período de ascenso a finales de 2006 se ve retrasado y su caída en 2008 se ve adelantada, respecto de estas mismas rutas. Es interesante destacar que en cada uno de los periodos identificados en la evolución de los fletes del mercado de contenedores, la ruta Asia-Europa representa las caídas y ascensos más fuertes, identificando entonces, a esta ruta, como una de las más sensibles a las fluctuaciones de la economía global. Para el caso de la ruta Asia-Estados Unidos, luego del salto en 2003, sus movimientos han tendido a la baja, consiguiendo en el tercer trimestre de 2008 un repunte, para luego caer drásticamente. Por último, la ruta Europa-Estados Unidos tiene un comportamiento mayoritariamente distinto que el resto de las rutas estudiadas, ya que esta se mantiene en un ascenso moderado hasta mediados de 2006 para luego caer suavemente hasta finales de 2008. La caída manifestada hasta mediados de 2009 es mucho más brusca que las que la anteceden, tal como se observa en el resto de las rutas. Para todas las rutas estudiadas se aprecia una recuperación de los fletes en el último período de 2009.

b) Transporte de graneles secos

El servicio de transporte marítimo de graneles secos se realiza habitualmente a través de contratos de arrendamiento, conocidos como voyage y time charter. Para analizar la evolución de los fletes para este mercado se identifican cuatro índices importantes que son elaborados por *The Baltic Exchange* (www.balticexchange.com). Los cuatro mencionados reflejan el comportamiento general del mercado, siendo estos los siguientes: el *Capesize Index*, el *Panamax Index*, el *Handy Max Index* y el *Baltic Dry Index*, este último creado sobre los tres primeros índices mencionados (para mayores detalles ver *Boletín FAL* 246 y 265). El gráfico a continuación muestra la evolución de estos para el período comprendido entre 2001-2009.

Gráfico 2

ÍNDICE DE FLETES DE GRANELES SECOS, 2001-2009



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRN/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de *The Baltic Exchange* obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

A primera vista, pareciera que el comportamiento de los precios del transporte de graneles secos es similar al de contenedores. Sin embargo, se trata de mercados totalmente distintos y sus fluctuaciones pueden deberse a razones diferentes.

Al observar el gráfico 2, las alzas más significativas ocurren a finales de 2004, a mediados de 2008 y durante el año 2009. Para el caso de las caídas, se encuentra que las más significativas se perciben a mediados de 2002, del 2005 y más fuertemente a finales de 2008, este último algo más adelantado que el sector anteriormente analizado.

Por consiguiente, en el período estudiado encontramos tres períodos de ascenso y tres de descenso:

Ascensos:

- finales de 2002 a finales de 2004, con ascensos desde 7.400 puntos para los buques *Capesize*, hasta 2.927 para los buques *Handymax*;
- principios de 2007 hasta mediados de 2008, con ascensos desde 16.605 puntos para los buques tipo *Capesize*, hasta 5.232 para los buques tipo *Handymax*;
- desde principios de 2009 con ascensos desde 6.922 puntos para los buques *Capesize*, hasta 1.830 para los buques *Handymax*.

Descensos:

- principios de 2001 a mediados de 2002, con caídas de hasta 1.784 puntos para el caso de los buques tipo *Capesize*;
- principio de 2005 a principios de 2006, con caídas de hasta 5.689 puntos para los buques tipo *Capesize*;
- el segundo semestre de 2008, con caídas de hasta 18.309 puntos para los buques tipo *Capesize*.

En términos generales el comportamiento de los índices estudiados para el caso del transporte de graneles secos, es muy similar a lo largo del período 2001-2009, donde los valores más altos corresponden a los buques más grandes (*Capesize*) y los valores más bajos a los buques más pequeños (*Handymax*).

A continuación se presenta la evolución del promedio anual, la desviación estándar anual y las variaciones interanuales para cada uno de los cuatro índices.

Cuadro 1

ÍNDICE PROMEDIO ANUAL, DESVÍO ESTÁNDAR Y VARIACIÓN INTERANUAL DE ÍNDICES DE FLETES DE GRANELES SECOS, 2002-2009

Año	Handy			Panamax			Capesize			BalticDry		
	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual
2002	895,0	121,7	-4,4%	1 130,4	198,2	-9,4%	1 395,4	347,4	-5,0%	1 138,0	218,1	-6,3%
2003	1 661,4	522,4	85,6%	2 544,0	974,7	125,0%	3 662,6	1 567,6	162,5%	2 617,4	1 012,7	130,0%
2004	3 162,6	535,8	90,4%	4 382,7	888,1	72,3%	6 011,2	1 272,6	64,1%	4 510,0	842,4	72,3%
2005	2 389,5	587,3	-24,4%	3 128,1	1 006,4	-28,6%	4 602,9	1 320,8	-23,4%	3 371,5	936,9	-25,2%
2006	2 248,5	498,1	-5,9%	3 020,8	784,9	-3,4%	4 288,8	1 074,8	-6,8%	3 179,7	767,6	-5,7%
2007	4 537,8	1 274,9	101,8%	7 031,6	2 273,2	132,8%	9 924,3	3 231,3	131,4%	7 070,2	2 170,6	122,4%
2008	3 973,5	1 966,5	-12,4%	6 089,8	3 261,5	-13,4%	9 363,4	5 257,0	-5,7%	6 390,3	3 379,0	-9,6%
2009	1 658,1	514,9	-58,3%	2 405,4	978,9	-60,5%	4 171,5	1 788,2	-55,4%	2 616,5	941,3	-59,1%

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

Los promedios anuales indican que los mayores aumentos se produjeron en el año 2007, con un promedio anual de 7.070 puntos del *Baltic Dry Index* (BDI), y los con menores valores puntuales en el año 2002, alcanzando los 1.138 puntos, también para BDI.

A partir del año 2002 puede observarse que la volatilidad de los precios de los fletes es alta, con una desviación estándar muy alta en el año 2008, pero que para el año 2009 esta comienza a declinar.

de bajas o altas en el momento analizado. Sin embargo, pueden distinguirse dos claros períodos de caídas, y que a su vez reflejan una baja volatilidad, estos son en el año 2002 y en el año 2009. De forma similar, los puntos más altos que perciben los fletes de graneles líquidos son a fines de 2004 y mediados de 2008, que coinciden con el resto de los fletes estudiados en esta edición.

A continuación se presentan los valores de los promedios anuales, la desviación estándar anual y la variación interanual para ambos índices.

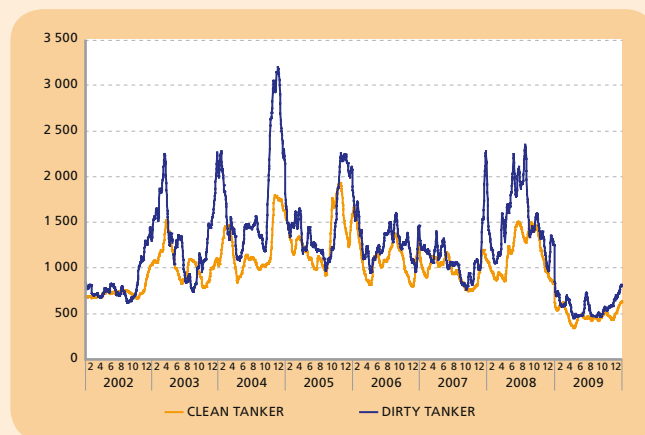
c) Transporte de graneles líquidos (petróleo y derivados)

Al igual que el anterior, el mercado de graneles líquidos es realizado mayormente por medio de contratos de arrendamiento. La evolución de sus fletes se expone por medio de índices elaborados por *The Baltic Exchange* (www.balticexchange.com), para mayores detalles ver *Boletín FAL 246* ó *265*. Los índices para este segmento de la industria marítima son: el *Dirty Tanker Index* (transporte de petróleo) y el *Clean Tanker Index* (transporte de derivados de petróleo). A continuación, el gráfico 3 muestra el comportamiento de ambos índices para el período 2002-2009.

El comportamiento de los fletes para este sector es también distinto a los estudiados anteriormente, reflejando una alta volatilidad que dificulta la determinación de los períodos

Gráfico 3

ÍNDICE DE FLETES DE GRANELES LÍQUIDOS, 2002-2009



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

Cuadro 2

ÍNDICE PROMEDIO ANUAL, DESVÍO ESTÁNDAR Y VARIACIÓN INTERANUAL DE ÍNDICES DE FLETES DE GRANELES LÍQUIDOS, 2002-2009

Año	DirtyTanker			CleanTanker		
	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación estándar	Variación interanual
2002	830,7	206,3		737,6	76,6	
2003	1 335,3	388,3	60,7%	1 043,2	172,3	41,4%
2004	1 782,6	612,0	33,5%	1 228,9	276,6	17,8%
2005	1 497,3	373,4	-16,0%	1 318,3	274,4	7,3%
2006	1 286,4	194,7	-14,1%	1 112,0	210,3	-15,7%
2007	1 124,3	268,5	-12,6%	973,6	132,9	-12,4%
2008	1 510,2	341,4	34,3%	1 155,0	229,1	18,6%
2009	581,2	96,9	-61,5%	484,6	69,0	-58,0%

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

Según los datos expuestos, las mayores alzas se produjeron en el año 2003 y las mayores caídas en el año 2009, aunque este último período con un menor desvío estándar por una menor volatilidad en este período. Los altos promedios se producen en el año 2004 para Dirty Tanker, con 1.782 puntos y 2005 para Clean Tanker, con 1.318 puntos. Para Clean Tanker, la volatilidad manifiesta un comportamiento menos extremo, pero también está presente.

evolución de la brecha entre ambas variables. En ningún caso, dicha brecha representa valores absolutos. Las curvas de oferta y demanda acumuladas muestran cuál es la que presiona al alza o baja de los fletes marítimos.

2. Oferta y demanda

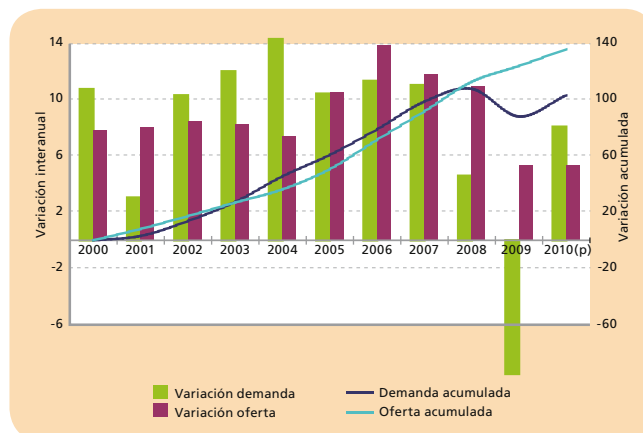
Tanto la oferta de transporte marítimo como la demanda de los servicios de transporte tienen un comportamiento característico. El análisis que se realizará a continuación corresponde a la variación interanual de la oferta y la demanda, es decir, cómo la oferta y la demanda han variado de un año a otro, en la capacidad operativa efectiva y en el volumen de servicios de transporte demandados por el comercio internacional, respectivamente. La continua búsqueda del equilibrio entre oferta y la demanda desencadena un comportamiento cíclico, lo que conocemos como el ciclo marítimo y que ha sido extensamente analizado en boletines anteriores.

Los gráficos que a continuación se presentan, por construcción, en el año inicial, son iguales en los valores de demanda acumulada y de oferta acumulada. Sin embargo, ello no implica un equilibrio para dicho año, sino simplemente que dicho año fue elegido como el momento base para el índice a partir del cual se pretende mostrar la

a) Transporte de contenedores

El gráfico 4 nos muestra las variaciones experimentadas por la oferta y demanda de transporte de contenedores entre 2000-2010.

Gráfico 4
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES, 2000-2010



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNII/CEPAL, Naciones Unidas.
Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

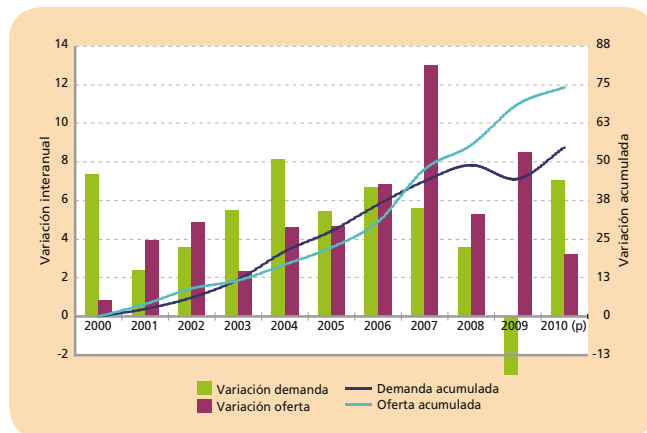


La variación acumulada de la oferta y la demanda ha sido bastante clara en el período de muestra. De su análisis, se observa que ambas curvas convergen en el año 2003 y en el año 2008. Desde el año 2001 se ve que tanto la oferta como la demanda acumulada han experimentado un ascenso, eso hasta el año 2009, en que la demanda comienza un descenso importante (10%), para luego repuntar en el año 2010. También se observa, en particular para los datos del 2009, cómo la oferta pese a seguir aumentando, disminuye su crecimiento, teniendo una pendiente un poco más suave. En los períodos en que la demanda acumulada se encuentra por sobre la oferta acumulada se verifica cierto retraso de la oferta frente a los cambios de la demanda.

b) Transporte de graneles secos

El gráfico 5 nos muestra las variaciones observadas por la oferta y demanda de transporte de graneles secos entre 2000-2010.

Gráfico 5
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS, 2000-2010



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNII/CEPAL, Naciones Unidas.
Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

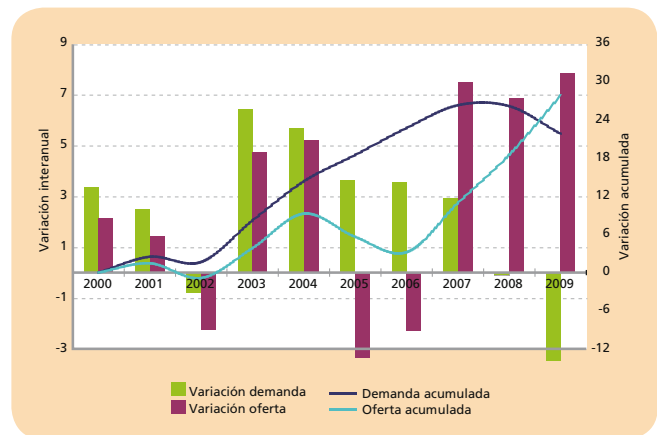
Al igual que el sector de transporte de contenedores, luego de desequilibrios entre la oferta y la demanda acumulada existen puntos de convergencia. Para el caso de transporte de graneles secos estos puntos son en el año 2003 y entre los años 2006-2007. Desde el año 2000, tanto la oferta como la demanda experimentan ascensos sostenidos. En este sector también se encuentra el quiebre en la demanda acumulada en el año 2009, la cual cae un

3% aunque se espera una recuperación para 2010. Sin embargo, la oferta seguirá incrementándose aunque con una pendiente más suave.

c) Transporte de graneles líquidos (petróleo y derivados)

El gráfico 6 nos muestra las variaciones alcanzadas por la oferta y la demanda de transporte de graneles secos entre 2000-2010.

Gráfico 6
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES LÍQUIDOS, 2000-2010



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNII/CEPAL, Naciones Unidas.
Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

Una de las características del transporte de graneles líquidos es su volatilidad, por lo que es mucho más difícil encontrar puntos de convergencia entre la oferta y la demanda, identificándose tan solo un punto en todo el período analizado y que corresponde precisamente al bienio 2008-2009. El análisis histórico del gráfico 6 muestra que los primeros años de la década se caracterizaron por la caída tanto de la oferta como de la demanda, la cual fue especialmente marcada en el año 2002, período al cual le sigue una fuerte recuperación hasta el año 2004. En el 2005 se experimenta una caída importante en la oferta acumulada, la cual se mantiene hasta el año 2006. Desde el año 2007 nos enfrentamos a un cambio en el comportamiento de las variables, por una parte la demanda tiene caídas muy importantes, que se acrecientan en el 2009; mientras que la oferta comienza a subir de manera importante, produciéndose una sobreoferta significativa hacia finales del 2009, sobrepasando finalmente la oferta a la demanda.