



NACIONES UNIDAS

CEPAL

ISSN 1020-1017

# BOLETÍN

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



www.eclac.cl

Edición N° 228, agosto del 2005

## EL CICLO MARÍTIMO Y LAS TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA EN AMÉRICA LATINA

La presente edición del Boletín FAL entrega información relacionada con las tendencias del transporte marítimo actual y su repercusión en América Latina y el Caribe, como así también algunas consecuencias que tienen para los puertos de la región. Actualiza algunas de las informaciones contenidas en la serie DRNI N° 82, de la CEPAL (<http://www.eclac.cl/publicaciones/RecursosNaturales/7/LCL2227PE/lcl2227e.pdf>).

Esta edición se basa en un trabajo preparado por Ricardo J. Sánchez, División de Recursos Naturales e Infraestructura, con la colaboración de Myriam Echeverría, División de Comercio Internacional e Integración.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ricardo J. Sánchez, [ricardo.sanchez@cepal.org](mailto:ricardo.sanchez@cepal.org) o a [trans@eclac.cl](mailto:trans@eclac.cl).

### EL CICLO MARÍTIMO

En los últimos 10 trimestres la industria del transporte marítimo se vio expuesta a especiales condiciones de oferta y demanda, por las cuales el desarrollo de los mercados, especialmente de los segmentos de contenedores y de graneles secos, experimentaron alteraciones poco usuales en materia de precios y cantidades.

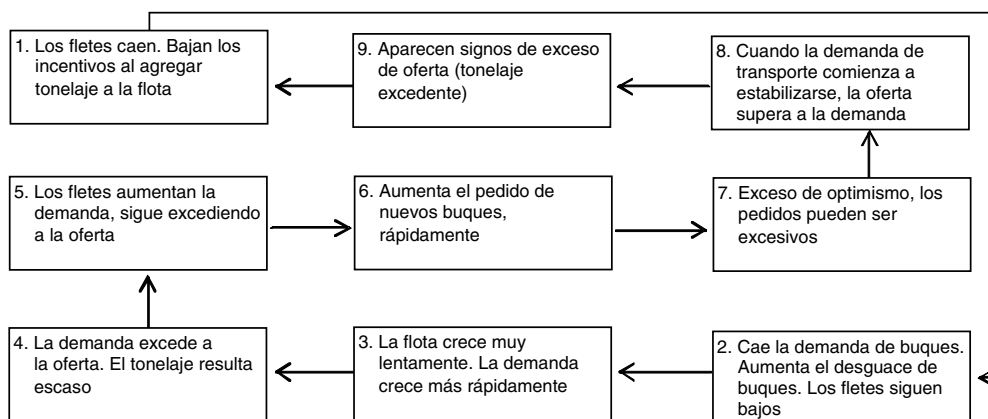
El ciclo marítimo ha sido el protagonista de estos cambios que han impactado a transportistas y a las cadenas productivas y de distribución, y que plantea nuevas condiciones de servicio con

exigencias renovadas en materia de equipamiento e infraestructura portuaria, especialmente en América Latina.

¿Cómo podemos definir rápidamente al ciclo marítimo?

Se trata de una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos,<sup>1</sup> que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques (cambios en la oferta), en el marco de una demanda muy dinámica y exógena (reaccionando a los cambios en la producción y el comercio). Gráficamente el ciclo marítimo puede ser representado de la siguiente manera:

Gráfico 1  
EL CICLO MARÍTIMO SIMPLIFICADO



Fuente: Elaboración propia.

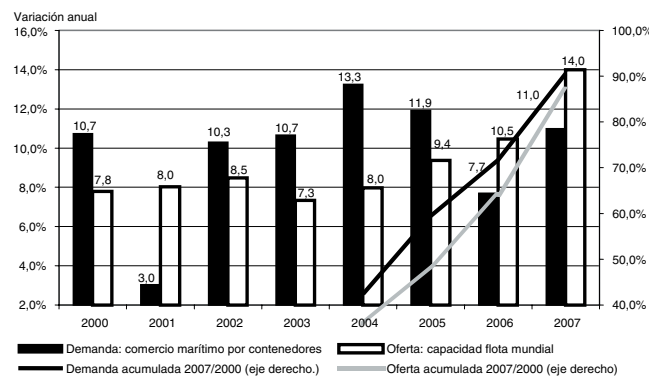
<sup>1</sup> Para mayores detalles véase Ricardo J. Sánchez, (2004), Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: Un Análisis de su Desempeño Reciente; serie DRNI N° 82, CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, p. 29 en adelante. En la teoría económica es asimilado a una telaraña, en la que el precio y el producto tienen un comportamiento cíclico: "en un período, el precio está encima del nivel de equilibrio (n. de e.), lo cual hace que la cantidad ofrecida en el próximo período esté encima del n. de e. Debido a que la cantidad está, entonces, encima del n. de e., el precio estará debajo del n. de e., etc."

En la serie DRNI N° 82 de la CEPAL se explicaba que “ante una situación de precios bajos (fletes bajos), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace 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.”

En el gráfico 1, el momento 1. se corresponde con la depresión económica de inicios de la presente década, posterior a una expansión del comercio en los dos años precedentes. A partir de aquel momento los fletes marítimos comenzaron a bajar. En efecto, se verá luego en el gráfico 3 que, tomando en cuenta los precios de las rutas principales del comercio internacional marítimo, se verifican siete trimestres continuos de baja en los fletes, y que por tres trimestres más se mantendrán aún en niveles deprimidos (hasta el primer trimestre del 2003).

En el gráfico 2, puede observarse el ciclo en términos de variaciones de oferta y demanda. Como se explicó, luego de una actividad deprimida durante 2001 y la primera parte del 2002, que repercutió en una baja de los fletes hasta inicios del 2003, las condiciones exógenas de la demanda (gran impulso proveniente del despegue económico en Extremo Oriente y la recuperación de las economías de los Estados Unidos y algunas emergentes) permiten comprender la trayectoria de la demanda de transporte marítimo de contenedores.

Gráfico 2  
OFERTA Y DEMANDA EN TEU'S, CRECIMIENTO ANUAL  
2001-2004 Y PROYECCIÓN A 2007



Fuente: Elaborado a partir de datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), UNCTAD, Dynamar y Clarkson Research Studies.

Una situación ligeramente similar a la de la flota de portacontenedores se dio también en la flota de transporte de graneles secos, con una baja en la construcción de nuevos buques, la que a su vez acompañaba el proceso de baja de precios del transporte marítimo. Luego, los aumentos en la demanda se encontraron con la fase de escasez de oferta y aumentos consecuentes en los precios.

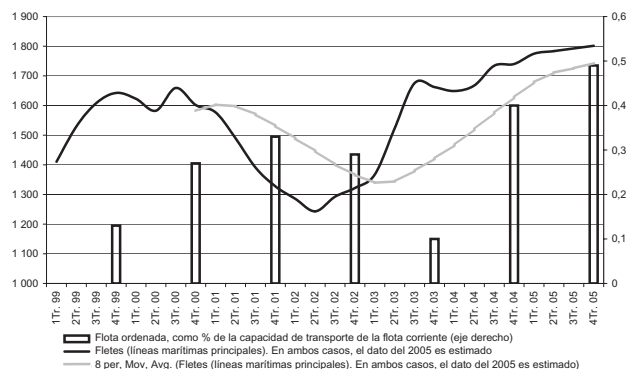
El momento 2 del gráfico 1 se refleja en el gráfico 2 para el segmento de contenedores: la oferta de transporte, como resultado de la depresión de las órdenes emitidas por la baja de los fletes, repercute en un crecimiento menor que la demanda, y decreciente durante 2002 y 2003. Luego, la demanda continuó creciendo, año tras año, a una tasa superior a la oferta. En efecto, si tomamos como punto de partida el año 2000, con los valores observados hasta 2004, más los esperados hasta 2007, la demanda acumulada es superior a la oferta acumulada, convergiendo aproximadamente para finales del último año mencionado.

El desequilibrio entre oferta y demanda tuvo repercusiones tanto en los precios de la actividad (momento 3 del ciclo, gráfico 1), como en la composición de la flota mercante mundial (momentos 4 y 5),

y en los servicios de transporte marítimo efectivamente prestados (ver gráfico 7). Ello explica, como se observa en el gráfico 3, que declinando los precios, la capacidad de flota ordenada representaba a finales del año 2001 un 34% de la capacidad de transporte total mundial, cifra que se redujo al 29% a finales del 2002 y a 10% a finales del 2003.

El comportamiento de los fletes (precios del servicio de transporte marítimo) puede ser observado en el gráfico 3 a continuación. Fueron casi 10 trimestres seguidos de bajos precios del transporte.

Gráfico 3  
EVOLUCIÓN DE LOS FLETES Y LAS CAPACIDADES  
DE LA FLOTA, 1999-2005



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre informaciones de BRS Alphaliner y ci-online.

Sin embargo, por ser el transporte marítimo una demanda derivada de la producción y el comercio, el impulso que dio a la economía mundial el comportamiento de Estados Unidos y el Extremo Oriente, hizo que una demanda explosiva de transporte ocurriera desde inicios del segundo trimestre del 2003, explicando la secuencia de los momentos 3, 4, y 5 del ciclo marítimo. Es así como se produce una explosión del valor de los fletes marítimos que reconoce pocos antecedentes, con un aumento de 550 puntos en el índice reflejado en el gráfico 3. Asimismo puede observarse cómo llegamos hasta el momento 7 del gráfico 1, en tanto a finales del 2004 la capacidad de transporte de la flota mundial, ordenada era del 40% de la capacidad total corriente, y de casi el 50% el valor esperado para finales del 2005.

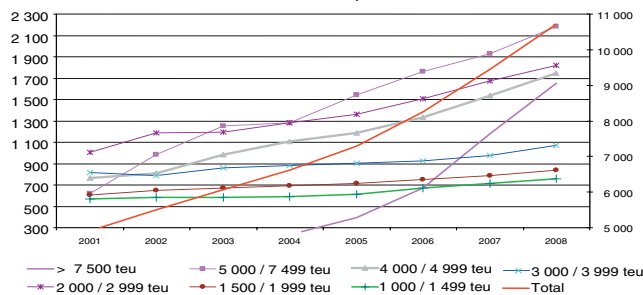
En un contexto como el descrito, con tasas de crecimiento de la demanda muy superiores al de la oferta de capacidad de transporte (véase el gráfico 2), se produjeron cambios en la capacidad asignada a cada una de las rutas del comercio internacional marítimo. El gráfico 7 permite observar que la capacidad de transporte de las rutas principales creció, aunque algunas que corresponden a América Latina se estancaron o inclusive declinaron, en particular hasta el año 2004. Dicha fase es coincidente con el período de mayor aumento de los fletes marítimos.

## LOS AUMENTOS EN LOS FLETES

En efecto, en el gráfico 5 puede observarse el comportamiento de los fletes de las tres principales rutas del comercio internacional marítimo, en el sentido de mayor demanda, y en las exportaciones de América del Sur. En todos los casos es a partir de los inicios del 2003 que se producen las alzas principales de precios, aunque para las rutas transpacífica y transatlántica las alzas se moderan a partir del primer semestre del 2004.

Es en la ruta de Asia a Europa y las tres costas de América del Sur donde se experimentaron las mayores alzas. Es de destacar que el mismo proceso afectó también al resto de América Latina, y que los mayores incrementos corresponden a la costa oeste de sudamérica.

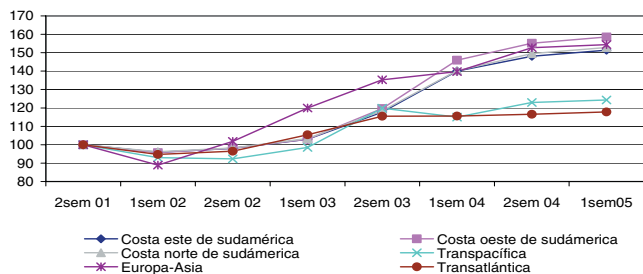
**Gráfico 4**  
**FLOTA MUNDIAL DE PORTACONTENEDORES, CAPACIDAD DE TRANSPORTE, 2001-2008**



Fuente: BRS Alphaliner, ajustado con datos de Ricardo J. Sánchez.

En el segmento de los graneles, el ciclo marítimo también se comportó de una manera similar a la de los contenedores. El gráfico 6 exhibe el índice de fletes que construye Baltic Exchange y que representa el comportamiento de los precios para el transporte de contenedores. Para ampliaciones de su funcionamiento y descripción de componentes, véase la serie DRNI N° 82.

**Gráfico 5**  
**ÍNDICE DE FLETES DE CONTENEDORES. BASE 2001=100**

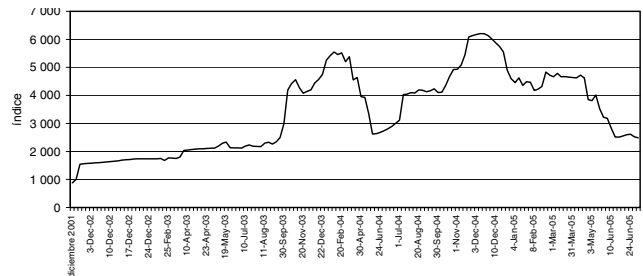


Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Baltic Exchange, ci-online y CEPAL, datos propios.

El índice de precios de transporte de graneles es especialmente importante para América Latina, ya que explica el comportamiento de aquellos en las exportaciones mayoritarias de la región, en volúmenes, son los *commodities* agrícolas, agroindustriales, y minerales.

Como se vio anteriormente, la secuencia distorsiva de la relación de oferta y demanda, también afectó a este segmento de mercado, y los precios reflejan tal situación. Nótese que a inicios del 2003, el índice muestra un salto espectacular hasta comienzos del 2004. Por motivos cíclicos de los productos, luego tiene una declinación marcada hasta mediados del mismo año en que recomienza el alza, superando los 6.000 puntos entre finales del 2004 e inicios del 2005, para nuevamente bajar en forma abrupta hacia mediados del corriente año.

**Gráfico 6**  
**ÍNDICE DE FLETES MARÍTIMOS DE GRANELES, 2001-2005**

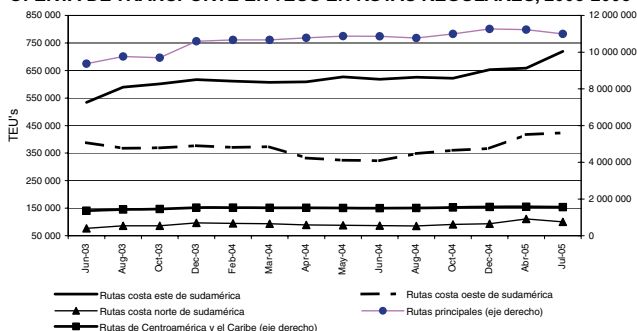


Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Baltic Exchange, ci-online y CEPAL, datos propios.

<sup>2</sup> La flota de portacontenedores, celulares, según capacidad de transporte, totalizará unos 10.8 millones de TEUs a inicios del 2008. El 41% estará formada por buques superiores a 4.800 TEUs de diseño.

<sup>3</sup> Datos correspondientes a Drewry Co.

**Gráfico 7**  
**OFERTA DE TRANSPORTE EN TEUS EN RUTAS REGULARES, 2003-2005**



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de Containerisation International-Online (ci-online).

En resumen, el ciclo marítimo, descrito en el gráfico 1, ha expresado su funcionamiento con toda claridad, desde comienzos de la presente década. En efecto, se ha visto como se han cumplido los momentos 1 a 7, hasta la fecha. Sin embargo, no es función de esta publicación hacer pronósticos hacia el futuro, aunque si la de mencionar que el ciclo seguramente seguirá funcionando y la actividad cumplirá los siguientes pasos del ciclo.

Un fenómeno que contribuyó a profundizar la acción del ciclo en materia de precios, fue el comportamiento de los costos críticos de la actividad naviera. En efecto, los principales precios de los insumos también tuvieron un comportamiento procíclico. Tal situación, relatada y explicada en la serie DRNI N° 82, mantuvo la tendencia durante los últimos meses en los siguientes componente: precios de los buques, tanto graneleros como portacontenedores, en arriendo o adquisición, seguros, combustible, seguridad, etc. Por ejemplo:

- Precios de buques portacontenedores nuevos, aumentaron de 46% a 72% entre diciembre del 2003 y mayo del 2005, dependiendo de la capacidad. Los mismos, de segunda mano, aumentaron en las mismas fechas entre 70% y 109%. En arriendos, los valores se asemejan a estos últimos.
- Precios de buques graneleros, entre diciembre del 2003 y mayo del 2005, aumentaron entre 39% y 68%, según capacidad. Los arriendos, entre las mismas fechas, aumentaron entre 66% y 126%.
- El combustible marino, tipo IFO 380, aumentó en América del Sur, alrededor del 60% entre enero del 2004 y finales de junio del 2005.
- Comenzaron a regir todas las normas de seguridad, con costos adicionales.

**NUEVAS EXIGENCIAS PARA LOS PUERTOS**

Tal como se vio en el gráfico 4, una de las consecuencias del ciclo marítimo descrito, es un crecimiento importante en las órdenes de nuevos buques. En tal sentido, la flota mundial esperada para finales del 2008 es más de un 60% superior a la vigente a finales del 2004.

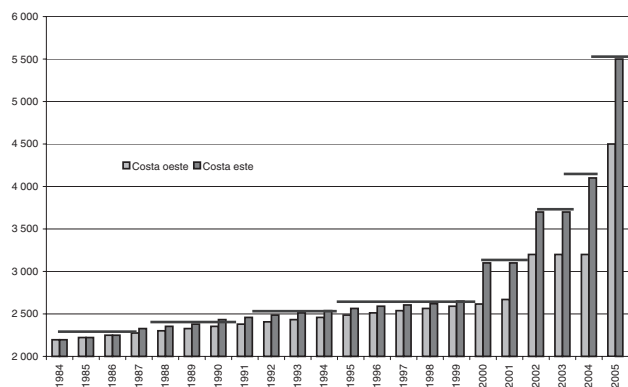
Sin embargo, es preciso destacar que también está creciendo aceleradamente el porte medio de los buques que la componen. En el mismo gráfico 4, obsérvese que la pendiente de los buques de mayor porte es superior a la de los de menor porte.<sup>2</sup>

Junto con ello, según estudios de las principales entidades del quehacer marítimo internacional, América Latina se encuentra dentro de las regiones que esperan mayor crecimiento de actividad portuaria, con un 63% acumulado entre 2004 y 2009. América del Sur, sería la subregión de mayor crecimiento esperado en todo el mundo en el mismo período, con un 83.7%.<sup>3</sup>

En consecuencia, un rápido vistazo a la situación permite suponer que tales aumentos de la flota, de tamaño medio de los buques, y de los niveles de actividad suponen un desafío importantísimo para los puertos de América Latina.

El gráfico 8 representa el tamaño de los buques accediendo a nuestra región, por costa. Nótese que en los 21 años analizados, el crecimiento verificado hasta el año 2000 fue mínimo, y que los tamaños aumentan a partir del 2002 a una tasa muy alta. Es así como ya se ven en América Latina buques de 5.500 TEUS de capacidad, impensados pocos años atrás. Es por eso que, analizando el calado de 51 puertos de 17 países de la región, se encontraron **36 que siguen respondiendo al patrón anterior** (típicos de buques Panamax), mientras que los 15 restantes superan los 39 pies, aunque muchos de ellos por condiciones naturales en puertos que no están en los *hinterlands* principales.

Gráfico 8  
TAMAÑO MÁXIMO DE LOS BUQUES EN CADA COSTA



Fuente: Ricardo J. Sánchez, con la gentil colaboración de Octavio Doerr y Víctor H. Tarántola.

Tales aumentos de capacidad en los buques plantean adicionales exigencias de infraestructura y superestructura portuarias, junto con nuevas condiciones operativas para mantener o aumentar la eficiencia en la operación portuaria, haciendo un aporte positivo a la productividad y competitividad de la economía.

La nueva situación del transporte marítimo, como así también la concentración del mismo, los nuevos requerimientos al sector portuario y la expansión del comercio y de los movimientos portuarios, entre otros, suponen una llamada de atención respecto al futuro inmediato de los puertos.

Es preciso mantenerse al tanto y adelantarse a los desafíos planteados. Es por eso que tanto las autoridades como el resto de la comunidad portuaria deben convertirse en líderes del cambio, y para ello es preciso plantearse formas novedosas de relación entre públicos, privados, trabajadores y clientes. Es imprescindible profundizar los mecanismos de claridad, agilidad y calidad regulatoria, favoreciendo un ambiente de negocios fuerte, que no sea incompatible con la eficiencia y la equidad. Asimismo, nuevas formas de financiamiento de inversiones deberían ser abordadas.

América Latina necesita mejorar sus condiciones de infraestructura y servicios de transporte, en los que los puertos tienen un rol central. Es por ello que los desafíos planteados para los puertos abordados en este documento, como así también el mejoramiento de los sistemas operativos de transporte y la resolución a los problemas de los accesos físicos y los cuellos de botella infraestructurales, deben ser abordados y consensuados en el marco de las iniciativas de Integración regional en vigencia.