



FLETES MARÍTIMOS, PRECIOS DE CONSTRUCCIÓN Y ARRIENDO DE BUQUES: SUS CAMBIOS RECIENTES

Esta edición del Boletín presenta una breve reseña de la situación del sector marítimo en América Latina y el Caribe, desde la perspectiva del comportamiento de los precios de los fletes y los precios de arriendo y construcción naval. Todos ellos, durante 2003 observaron un alza significativa. Se analizan tres mercados diferentes: 1) el de las cargas generales por contenedor; 2) el de graneles secos y 3) el de graneles líquidos (petróleo y derivados).

Este trabajo se realimentó con aportes recibidos de profesionales especialistas sectoriales, e instituciones relacionadas con el transporte marítimo y portuario de la región, a partir del trabajo elaborado y circulado durante enero de 2004.

Instamos a los profesionales y organizaciones vinculadas con el transporte marítimo y puertos, nos hagan llegar sus comentarios y sugerencias, de modo que este tipo de análisis pueda ser perfeccionado y de creciente utilidad a todos los interesados. Para mayores antecedentes sírvase contactar a: Ricardo J. Sánchez, < rsanchez@eclac.cl > o < trans@eclac.cl >

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES PRECIOS

En líneas generales, en los años anteriores los fletes marítimos internacionales se habían mantenido en una tendencia decreciente o habían alcanzado un piso en algunas de las principales rutas este-oeste y norte-sur. Durante el año 2003, los fletes experimentaron un alza importante, que se dio en los servicios de línea, pero que fue más importante en el caso de las cargas secas a granel, acompañados por los precios de los nuevos buques y los arriendos de navíos en general.

Si bien cada área del mundo, tipo de mercancías y segmento de mercado presenta particularidades diferenciadas, es posible analizar la tendencia en la evolución de los precios, tanto de fletes como de buques y arriendos, apelando a índices generales que describen tales tendencias sin pretender explicar con precisión la situación de cada país o producto transado en el comercio internacional.

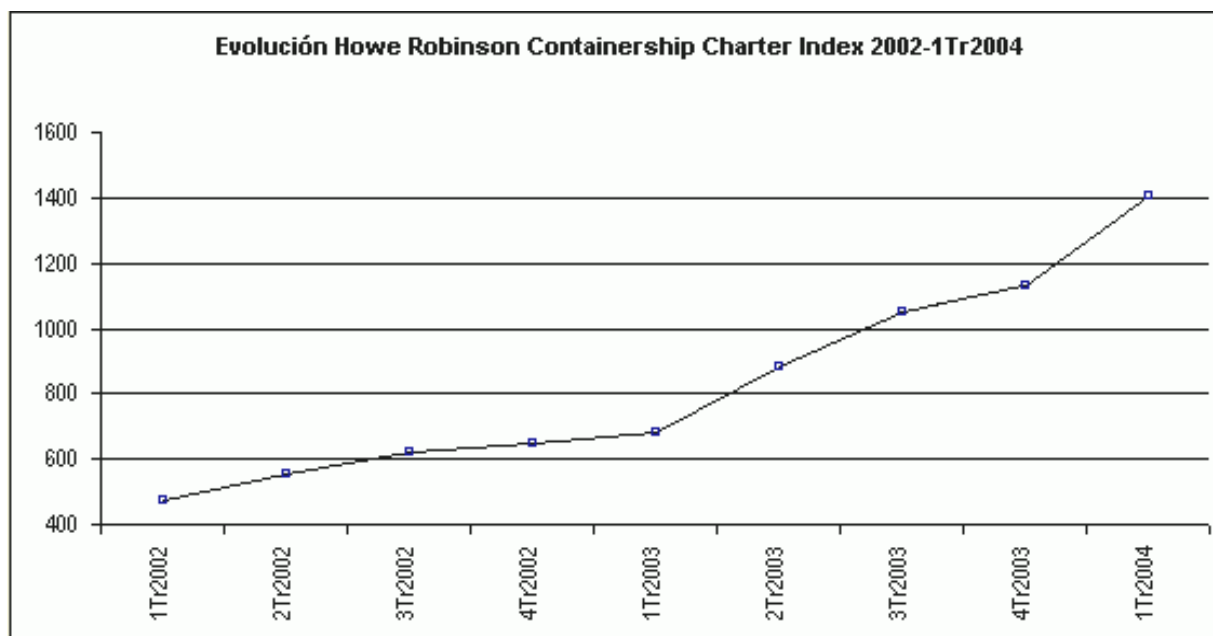
Transporte regular de cargas generales. En los fletes de líneas, es decir, aquellas servidas por las navieras en rutas regulares en América Latina –principalmente atendiendo cargas generales- los aumentos de los fletes hacia finales del año 2003 muestran, respecto a la situación un año antes, las siguientes variaciones:

- Costa Atlántica: aumentos entre un 20% y un 30%;
- Costa Pacífica: aumentos entre un 18% y un 25%.

En ambos casos, los aumentos se reforzaron entre enero y marzo de 2004, alcanzando promedios de entre 35% y 45%.

Los precios de arriendo de buques portacontenedores, exhibieron un crecimiento durante el 2003, respecto a los años anteriores. Para analizar la evolución de estos precios se presenta el índice HRCI (*Howe Robinson Container Index*). El HRCI, se calcula sobre la base de la capacidad de TEUs (Twenty Equivalent Units = Contenedor equivalente a 20 pies) por buque, y su evolución es presentada en el siguiente gráfico, se observa una aceleración marcada en el segundo trimestre 2003. Al final del año 2003 respecto a 2002, el crecimiento del valor del índice es de un 73%.

Gráfico 1: Evolución Howe Robinson *Containership Charter Index* 2002-1Tr2004



Fuente: Howe Robinson

Transporte no regular de cargas secas. Los valores cobrados por buques fletados, a fines de 2003, exhiben incrementos muy importantes en los valores de contratación. La flota de buques que participa en ese mercado se divide en tres agrupaciones (véase cuadro 2), que se utilizan frecuentemente en América Latina para el transporte de carbón, minerales, granos. La evolución de los precios se analiza utilizando los índices formados por *The Baltic Exchange* (ver www.balticexchange.com).

Cuadro 2: Composición de la flota de buques de fletamento

Participación entre

Tipo de buque	Porte en dwt	Flota mundial	los tres tipos (capacidad)	Cargas típicas
Handymax/ Handysize	10.000 a 49.999	3.753	39.4%	Variadas, incluyendo granos y subproductos
Panamax	50.000 a 79.999	1.215	28.9%	Minerales, granos y subproductos
Capesize	80.000 +	565	31.7%	Minerales

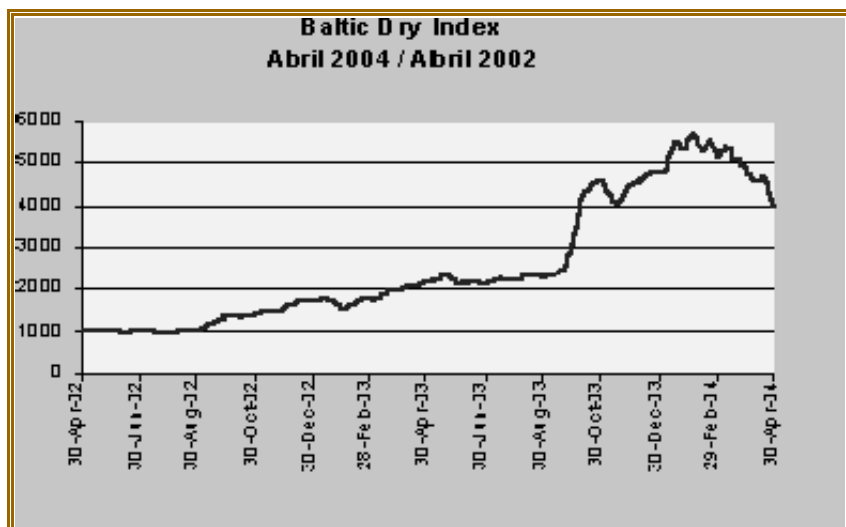
Fuente: Perfil Marítimo Cepal (www.eclac.cl/transporte) Notas: dwt=deadweight tonnes, flota mundial corresponde al segundo trimestre de 2003.

El *Baltic Dry Index* (BDI) es un índice calculado por *The Baltic Exchange*, construido con información de contratos de fletes tomados de las principales rutas de navegación marítima, sobre la base de tres tipos de buques que operan cargas secas, los que son muy importantes en el comercio marítimo de América Latina. Un índice específico es calculado para cada tipo de buque, usando un promedio ponderado de fletes, y luego combina los tres índices para la determinación del BDI. En consecuencia, se considera que este índice, así como también cada uno de los tres que le dan origen, representa adecuadamente la situación de los precios del transporte marítimo internacional de cargas secas:

- El índice de fletes de buques Capesize (BCI), se calcula con información efectiva de fletes de 11 rutas mundiales, tres de las cuales tienen origen en América del Sur, participando en un 25% de la composición del BCI.
- El índice de los Panamax (BPI) se construye actualmente sobre 7 rutas internacionales, con al menos una de las cuales con origen en América del Sur, y una participación en la determinación del índice de al menos un 20%.
- En el caso de los buques tipo Handy, se elabora el índice *Baltic Handymax Index (BHMI)* sobre un buque de 45.496 mt dwt, en seis rutas mundiales.

El gráfico 3 exhibe la evolución del índice de fletes de cargas secas, BDI, entre 2002 y 2004.

Gráfico 3:



El promedio del BDI entre 1985 y 2002 había sido de 1289 puntos, y el del año 2003, de 2739. A inicios de dicho año, el índice presentaba un valor de 1530, el que creció hasta 2142 en abril para mantenerse con una tendencia suavemente creciente hasta finales de agosto. A partir de allí se inició el aumento más significativo, alcanzando para octubre valores jamás registrados en la historia del índice, y cerró el año en 4765. Posteriormente, el índice creció hasta 5681 puntos en el mes de febrero de 2004, para luego declinar a 3958 puntos el 30 de abril.

El arriendo y los precios de la nueva construcción de buques graneleros también presentaron aumentos durante el año 2003, que pueden ser apreciados en el cuadro 4.

Cuadro 4: Precios y arriendo de buques graneleros 1999-2003

Precios de buques graneleros y valores de fletamento por tiempo

Nuevas construcciones	1999	2000	2001	2002	2003	Variación
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(5) / (4)
Handysize	14.60	16.60	15.70	14.30	15.80	10.5%
Handymax	18.20	20.10	19.80	18.50	19.30	4.3%
Panamax	20.80	23.60	22.70	20.50	23.00	12.2%
Capesize	33.20	36.80	38.40	35.10	38.10	8.5%

Nota: Valores en millones de U.S. dólares corrientes por unidad.

Fletamento por tiempo

Handysize	n/d	7790	6500	5580	9300	66.7%
Handymax	n/d	9435	7070	7440	13735	84.6%
Panamax	n/d	11065	9550	9100	17780	95.4%
Capesize	n/d	18020	14430	13600	30020	120.7%

Notas: Valores en U.S. dólares corrientes, por día. N/d: no disponible

Fuente: *The Drewry Monthly* - Marzo 2004

Tal como se puede observar, los costos de arriendo han aumentado significativamente, en un promedio del 98%, mientras que los precios de los buques tuvieron un alza promedio del 9%. En ambos tipos de operación, los valores registrados durante el año 2003 son los mayores de la serie histórica, y representan un salto respecto a una situación previa deprimida. Se observa también que los aumentos avanzan directamente con el porte de los buques; así el mayor aumento se observa en los Capesize y el menor en los Handysize.

La evolución de los precios de los últimos años permite suponer la presencia de un fenómeno similar al ciclo ganadero, en el que la falta de simultaneidad de la producción reaccionando al incentivo de los precios, hace que la oferta sea escasa en los periodos de alza y, posteriormente, la cantidad ofrecida se torne excesiva respecto a la demanda, provocando baja de precios. En el sector marítimo ante fletes bajos, se construye menos, y se pasan a desguase una mayor cantidad de buques, deprimiendo la oferta. Cuando la demanda requiere de buques, estos son limitados, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, etc.

Transporte de graneles líquidos. El mercado del transporte de graneles líquidos, en particular el de petróleo y derivados, presentó durante el año 2003 algunos aumentos, los que pueden ser verificados en los valores de los buques y en los fletes. El aumento de los precios de los buques tanque, tanto para nuevas construcciones como para fletamentos por tiempo, puede ser apreciado en el cuadro 5.

Cuadro 5: Precios y arriendo de buques tanque 1999-2003

Precios de buques cisterna y valores de fletamento por tiempo

Nuevas construcciones	1999	2000	2001	2002	2003	Variación
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(5) / (4)
Productos	25.30	28.40	29.80	26.30	28.30	7.6%
Panamax	28.80	33.20	35.80	31.10	32.30	3.9%
Aframax	36.80	38.10	40.00	36.20	37.00	2.2%
Suezmax	44.70	46.00	48.80	44.80	46.90	4.7%
VLCC	68.70	72.30	75.00	67.50	67.10	-0.6%

Nota: Valores en millones de U.S. dólares corrientes por unidad.

Fletamento por tiempo

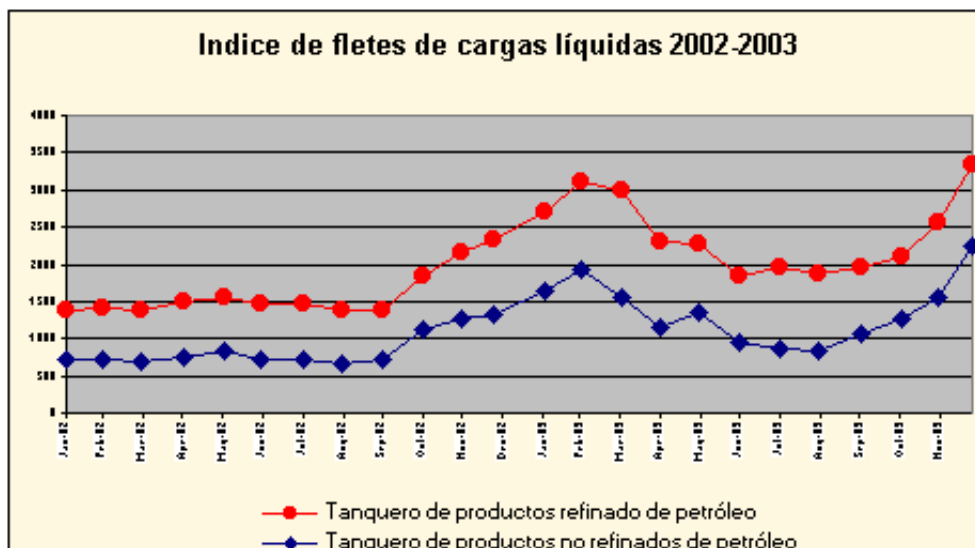
Productos	n/d	13960	17565	13285	14845	11.7%
Panamax	n/d	14855	19700	15300	14160	-7.5%
Aframax	n/d	18855	23125	16900	19150	13.3%
Suezmax	n/d	27040	30500	17750	26100	47.0%
VLCC	n/d	35250	37950	23460	33600	43.2%

Notas: Valores en U.S. dólares corrientes, por día. N/d: no disponible

Fuente: *The Drewry Monthly* - Marzo 2004

Por su parte, el gráfico 6 expone la evolución de los fletes de graneles líquidos del bienio 2002-2003. Como se observa, los valores para tanqueros de productos no refinados de petróleo, luego de experimentar una caída casi continua desde febrero de 2003, hasta llegar a 822 en agosto del mismo año, subieron luego rápidamente hasta cerrar el año en 2.242 puntos. Tanqueros de productos refinados de petróleo presentan un comportamiento similar.

Gráfico 6: Índice de fletes de cargas líquidas, 2002-2003



Nota: valores al cierre de cada mes. Fuente: *The Baltic Exchange*

POSIBLES CAUSAS DE LOS AUMENTOS DE LOS PRECIOS

Aunque el mercado naviero presenta particularidades para cada ruta y para tipo de servicio, de manera general es posible encontrar los motivos de tales aumentos entre los siguientes:

1. Características del mercado de transporte marítimo: Alta inelasticidad de oferta frente a una demanda volátil, que presentó valores altos desde el último trimestre de 2002 en adelante.

2. Mayor demanda:

- Alto posicionamiento de buques por demanda de transporte en Extremo Oriente, especialmente China.
- Crecimiento de la demanda de *commodities*; y de buques de transporte para la guerra de Iraq.

3. Insuficiencia de buques:

- Originada en las causas antes mencionadas;
- Por un aumento del desguace en los periodos previos y caída / demora de construcciones nuevas, fenómenos relacionados con el comportamiento de los precios en los años precedentes y en la naturaleza de la construcción naval (plazos largos, la entrega de un buque pasó de 14 meses a 29 meses por las repentinas órdenes emitidas en 2003).

4. Aumento de los costos:

- Alzas en algunos costos importantes del transporte marítimo como los precios de construcción y/o arriendo de buques, los seguros, nuevos costos asociados a la implementación de nuevas medidas de seguridad, retrasos en la entrega de petróleo, aumentos en los precios del combustible, etc.
- Por la utilización de buques más antiguos ante la falta de otros más nuevos, con mayores costos por extra-tripulación, mayor consumo de combustible y lubricantes, más necesidades de mantenimiento, etc.

5. Conducta: las expectativas que genera la tendencia al aumento de los precios.

Entre las diversas causas mencionadas para el aumento de los precios, se destacó un alza de la demanda global de *commodities*, y de buques en general, especialmente una concentración de la demanda en China.

En el caso de la soya entre 1998–2003, el volumen del comercio mundial aumentó un 71%, mientras que la demanda china lo hizo en un 425%. En el mismo periodo el comercio mundial de hierro aumentó un 15%, mientras que las importaciones chinas lo hicieron un 185%. De manera similar, si observamos el comercio mundial de carbón entre 1996-2003, muestra un crecimiento del 48%, mientras que las importaciones de China aumentaron un 162%.

Una situación similar, referida a las cargas generales contenedorizadas, puede observarse a través de la evolución de la actividad portuaria china, la cual, excluyendo Hong Kong

(HK), creció un 186% entre 1999 y 2003, y un 98,6% al considerar a dicho puerto. En 2003, se adicionaron 10,7 millones de TEUs respecto al año anterior.

En consecuencia, sobre la base de una estimación aproximada que incluye las variaciones en soya, carbón, hierro y cargas generales por contenedor, se puede concluir que las cargas marítimas de China aumentaron en -al menos- 167 millones de toneladas entre el año 2002 y 2003, lo que acompaña la noción de los incrementos de la demanda como causal de los mayores fletes en 2003. Como ejemplo del impacto del crecimiento citado, nótese que la cantidad incremental de contenedores movilizados en puertos chinos entre 2001 y 2003 fue de 20 millones de TEUs, que es el equivalente a **toda** la actividad containera de América Latina y Caribe, desde México hasta Tierra del Fuego.

La insuficiencia de buques, que fue referida en cada uno de los mercados analizados, contribuyó -en función de la inelasticidad propia del sector- el alza de los precios de buques y los fletes, en adición a los aumentos de la demanda ejemplificados en los párrafos anteriores. Los pedidos de construcción de nuevos buques habían decrecido notablemente luego del año 2000, estableciendo una base mínima para atender los fuertes incrementos posteriores verificados en los requerimientos de transporte. Según algunos estudios, el crecimiento de la demanda de servicios marítimos excedió en tres veces el aumento registrado en la flota mundial durante 2003.

Finalmente, las mayores alzas que han acompañado a la actividad del sector marítimo han sido las vinculadas con los costos de construcción y arriendo de buques (antes desarrollados), de los combustibles y de los seguros. En materia de precios de petróleo y combustibles, expresaron incrementos en diversos periodos del año 2003, mientras que los seguros aumentaron entre un 8% y un 50% durante el mismo lapso, dependiendo del tipo de riesgo cubierto y las condiciones de cada compañía.
