

## LA CRISIS ECONÓMICA Y EL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

En el presente boletín de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, preparado por Ricardo J. Sánchez y Gabriel Pérez Salas, se examina el impacto de la crisis económica en el sector marítimo y portuario. Para más información, contactarse con [trans@cepal.org](mailto:trans@cepal.org).

Hoy, transcurridos 15 meses desde el inicio de la crisis económica en curso, parece un buen momento para analizar sus efectos y presentar algunas reflexiones sobre el sector marítimo y portuario. Según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) de las Naciones Unidas, el mundo enfrenta la peor crisis desde la década de 1930, caracterizada por ingentes pérdidas de riqueza financiera y no financiera, principalmente en los países desarrollados, pero también en las economías emergentes. A pesar de las medidas adoptadas por las autoridades monetarias para aportar liquidez, restablecer la confianza y fomentar la demanda agregada, este clima desfavorable se ha traducido en menores niveles de inversión y consumo, que han provocado una depresión en los mercados laborales con las consiguientes repercusiones sociales.

Los gobiernos han instrumentado una amplia variedad de medidas acordes a sus posibilidades. Muchos países latinoamericanos consideran la inversión en infraestructura un instrumento útil para suministrar liquidez y reactivar la demanda. Sin embargo, han centrado sus esfuerzos principalmente en la reconstrucción de caminos, en lugar de emprender nuevos proyectos de infraestructura que contribuirían al crecimiento y equilibrarían la actual (e inviable) distribución modal.

Se prevé que el volumen del comercio de América Latina y el Caribe se reducirá en un 13% en 2009, cifra que supera la disminución del 10% en el comercio mundial pronosticada para este año. Este guarismo confirma que el sector más afectado por la crisis económica mundial en la región es el comercio, que sufre una contracción sin precedentes. Como consecuencia, el transporte marítimo y la actividad portuaria de nuestra región también se verán seriamente perjudicados.

El volumen de las exportaciones provenientes de la región disminuirá en un 11%, la peor cifra en 72 años (desde 1937, para ser más exactos), mientras que las importaciones sufrirán un retroceso del 14%, el más pronunciado en 27 años (desde 1982). Esta depresión del comercio fue provocada por una fuerte contracción de

la demanda mundial, la baja de los precios de algunos *commodities* básicos, las dificultades para obtener financiamiento para el comercio y el carácter procíclico de los intercambios comerciales intrarregionales, particularmente en América del Sur. Los países exportadores de *commodities*, en especial de petróleo y minerales, han sido los más afectados por el deterioro de la relación de intercambio. Las exportaciones de minerales y petróleo de la región retrocedieron en un 50,7% durante el primer semestre de 2009, mientras que la exportación de productos manufacturados y agrícolas disminuyó en un 23,9% y un 17%, respectivamente. Las caídas más marcadas se observaron en las exportaciones con destino a la Unión Europea (-36,3% en total) y a los Estados Unidos (-35,3%). Las exportaciones hacia otros países de la región también descendieron abruptamente en el primer semestre de este año, con una disminución del 33% en el valor de las exportaciones, en comparación con el mismo período del año pasado. Estas cifras confirman la naturaleza tradicionalmente procíclica de las exportaciones entre países latinoamericanos.

El PIB de América Latina y el Caribe se reducirá en un 1,9% este año, lo que aumentará el desempleo al 9% e incrementará los niveles de pobreza. En vista de la normalización de los mercados financieros, la mejora de las perspectivas y la actual recuperación de algunas economías, la CEPAL señala que la recuperación económica de la región puede comenzar gradualmente durante el presente semestre. La región podría registrar nuevamente tasas de crecimiento positivas en 2010, aunque con una tasa media estimada de solo el 3,1%, muy moderada en relación con las de años anteriores e insuficiente para invertir los niveles de desempleo y crecimiento del mercado de trabajo informal previstos para este año. Según la Sra. Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la CEPAL...“urgen políticas para reactivar el comercio, porque el futuro post crisis seguirá premiando a las economías con mayor orientación exportadora, con avances en materia de competitividad e innovación tecnológica”.

Sin embargo, este panorama general debe ir acompañado de un análisis específico del sector marítimo. En los últimos meses, el transporte se ha visto gravemente afectado por las repercusiones de la crisis financiera internacional, que castigó al sector durante una etapa de expansión caracterizada por una fuerte inversión en equipos, supraestructura e infraestructura, como respuesta al constante aumento de la demanda de los últimos años. Actualmente se observan señales de sobretonelaje, se están revisando o suspendiendo determinados proyectos de infraestructura, y el precio de los fletes ha disminuido notablemente, en especial durante el último trimestre de 2008 y el primer semestre de 2009. En términos generales, la proporción de la flota inmovilizada va en aumento, y el futuro inmediato es incierto.

Varios aspectos específicos de los mercados marítimos, como la falta de comprensión del ciclo del transporte marítimo y sus consecuencias para los coeficientes de oferta/demanda y los fletes, han tenido repercusiones en el mundo entero.

### Desestimación del ciclo marítimo en los planes de actividades empresariales

A pesar de que desde 1869 se dispone de datos sobre el bien conocido ciclo marítimo, algunas compañías continúan haciendo caso omiso del tema, por lo que ordenan más capacidad que la razonable y soslayan las señales del mercado que comenzaron a observarse a fines de 2007.

El ciclo marítimo o del transporte consta de una secuencia de equilibrios y desequilibrios de la oferta y la demanda de servicios en el mercado del transporte marítimo. Los precios y el producto tienen un comportamiento cíclico, de modo que, si los precios superan el nivel de equilibrio en cualquier período, la oferta en el período siguiente también superará dicho nivel. Una vez que la oferta se encuentra por encima del nivel de equilibrio, los precios disminuirán hasta situarse por debajo de ese nivel, y así sucesivamente, lo que ilustra la inelasticidad típica de la oferta de este mercado. El ciclo funciona de este modo debido a la falta de sincronización en la producción de buques (cambios en la oferta) en un marco de demanda exógena extremadamente dinámica. Cuando los fletes están bajos, hay menos construcción naval y una cantidad creciente de buques pasan a desguace. A medida que aumenta la demanda y se necesitan más servicios de transporte, la oferta (en términos de capacidad efectiva de transporte) no se puede ajustar con rapidez, los fletes suben y se reanuda la construcción, lo que provoca posteriormente sobreoferta y baja de fletes. En varios estudios se ha reconocido históricamente este ciclo de transporte marítimo<sup>1</sup>.

Puesto que el transporte acuático es un sector con múltiples productos, cada segmento se debe analizar por separado<sup>2</sup>. A continuación se examinarán brevemente los mercados tanto de graneles secos (*dry-bulk*, según la denominación en inglés) como de contenedores.

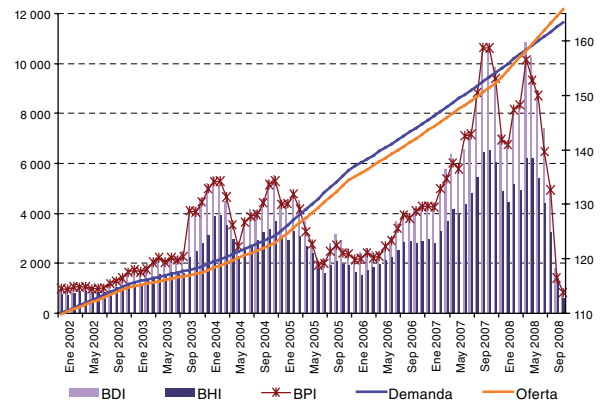
En el caso del mercado de graneles secos (véase el gráfico 1), la curva roja representa la variación acumulada de la demanda de transporte de graneles secos, mientras que la curva gris muestra la variación equivalente de la oferta. Como se observa, la demanda acumulada superó a la oferta (capacidad) a partir de 2002 —para converger en 2008—, ejerciendo una presión al alza sobre los fletes. La línea roja sobre la gris representa esa presión,

<sup>1</sup> Véase Stopford, 1997; Clarkson, 2004; Sánchez, 2004; Hoffmann, 2005; Boon & Sánchez, 2005; Scarci, 2007, entre otros.

<sup>2</sup> En teoría, cada ruta de transporte dentro de cada segmento debería analizarse individualmente.

con el comportamiento conexo de los precios (el *Baltic Dry Index* (BDI), el *Baltic Handymax Index* (BHI) y el *Baltic Panamax Index* (BPI) guardan relación con los *commodities*). Indudablemente, junto con los efectos de la crisis actual, los efectos de la oferta y la demanda se ven reforzados por la disminución de esta última.

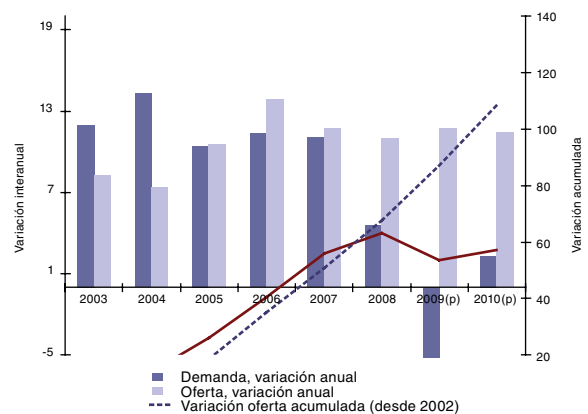
Gráfico 1  
OFERTA Y DEMANDA: PRESIÓN SOBRE LOS FLETES



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.

En el gráfico 2 se ilustra la situación del mercado de los contenedores, donde la demanda acumulada superó a la oferta. Esta presión influyó en los precios y provocó la bien conocida tendencia alcista de los fletes. De acuerdo con el índice de fletes de contenedores elaborado por la CEPAL (base segundo trimestre 2002=100), se alcanzó un máximo de 164 durante el segundo trimestre de 2008.

Gráfico 2  
MERCADO DE CONTENEDORES: VARIACIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA  
(En porcentajes)

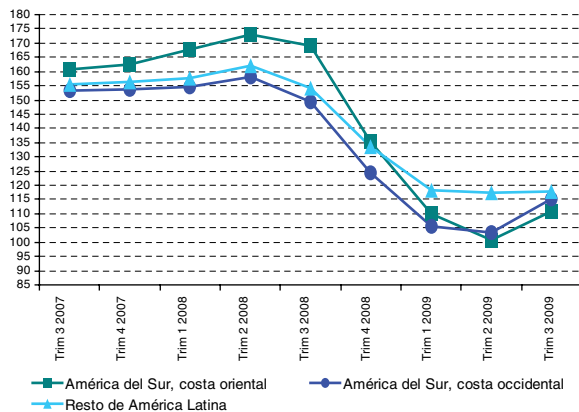


Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.

En el gráfico 3 se ilustra el comportamiento de los precios antes y en el transcurso de la crisis; como se indica, los fletes han bajado abruptamente<sup>3</sup>. No obstante, se observa un cambio de tendencia a partir del segundo semestre de 2009.

<sup>3</sup> Las cifras correspondientes al índice de la CEPAL para los trimestres siguientes fueron 157, 131, 111 y 107.

Gráfico 3  
TARIFAS DE FLETES DE CONTENEDORES, ANTES  
Y EN EL TRANSURSO DE LA CRISIS



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.

La crisis actual sirve de ejemplo del comportamiento tradicional de los mercados marítimos respecto de la planificación de la flota. A pesar de la existencia del ciclo del transporte marítimo y de la necesidad evidente de rentabilidad en un mercado difícil, los navieros suelen cometer errores que podrían provocar importantes distorsiones. Scarsi (2007) señala dos tipos de equivocaciones: un análisis erróneo de las necesidades del mercado (capacidad y tendencias) y errores vinculados a la propia estructura de la compañía.

Las equivocaciones del primer tipo, relacionadas con un despliegue erróneo de la flota, pueden tener origen en procesos de adopción de decisiones o actitudes deficientes, en un optimismo o un pesimismo excesivos, y en decisiones tomadas por intuición o por razones históricas, motivos sentimentales o comportamiento "de manada". Todos estos factores pueden llevar a sobrestimar el aumento de la demanda o provocar escasez de servicios, a pesar de la evidencia histórica del ciclo del transporte marítimo. Es indudable que, en ambos casos, las consecuencias financieras se reflejan en los fletes. La segunda fuente de errores es la estructura y la cultura de gestión, y depende más de la forma en que se adoptan las decisiones que de lo acertadas que estas puedan ser. Si bien la experiencia es crucial a la hora de diseñar planes de inversión apropiados, también es importante el marco cultural. Una comprensión cabal del mercado, basada en un método científico que permita buscar, seleccionar y analizar información dispersa, es fundamental y contribuye a crear un acervo de conocimientos para la compañía.

Las consecuencias de ambos tipos de errores se manifiestan en las flotas desplegadas y la viabilidad de los planes de expansión. Las decisiones referentes al momento apropiado para aumentar o reducir las flotas deberían basarse en las tarifas de los fletes y el precio de los buques, y deben tener en cuenta el tiempo que transcurre desde que se ordenan hasta que se entregan los buques nuevos (como se indica en el ciclo marítimo). Un análisis equivocado del ciclo marítimo o de la demanda pronosticada podría redundar en fletes desfavorables para las empresas navieras, lo que podría amenazar su supervivencia y afectar la competitividad global del mercado. Las mismas circunstancias inciden cuando se

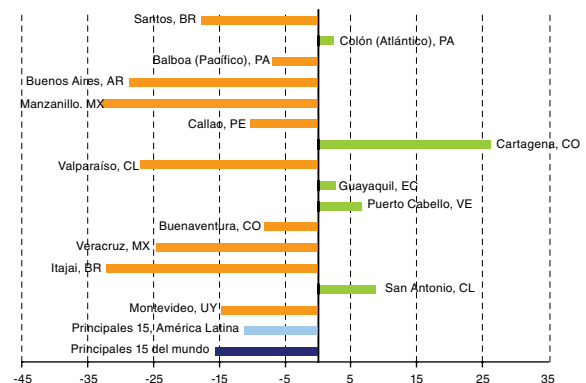
vende un buque en el mercado de segunda mano. Cuando los fletes suben hasta alcanzar precios récord y el desplome es inminente (según el ciclo del transporte marítimo), las ventas pueden arrojar importantes ganancias de capital que podrían utilizarse para aumentar el tamaño de la flota cuando baje el precio de los buques.

### Movimiento portuario

Desde el inicio de la globalización, la actividad portuaria ha ido en aumento y se han registrado incrementos interanuales. Esto ocurrió hasta 2008, cuando el movimiento en algunos puertos, entre ellos los tradicionales y de primera línea como Hamburgo, Los Angeles/Long Beach y Nueva York, sufrió una considerable desaceleración respecto del año anterior. América Latina y el Caribe no constituyó una excepción: según el *ranking* de puertos de 2008 elaborado por la CEPAL, los principales puertos regionales —dedicados más que nada al transbordo de contenedores— presentaron tasas de crecimiento en disminución debido a las reducciones generales de la actividad, pero también por haber "perdido" su participación en el mercado a favor de otros puertos con mejores instalaciones o servicios.

En el primer semestre de 2009 se observa una desaceleración generalizada de la actividad portuaria. Los 13 puertos más importantes del mundo tuvieron un menor movimiento de TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), con la excepción de Qingdao y Tianjin (con un moderado aumento del 2%). Como grupo, Alphaliner estima una desaceleración del 15,6%. Análogamente, casi todos los principales puertos de América Latina y el Caribe presentan cifras decrecientes. Según la CEPAL, la actividad en los puertos de la región se redujo en un 11,2%, cifra inferior a la registrada a nivel mundial. Es interesante observar que, incluso durante la crisis, algunos puertos de América Latina y el Caribe lograron convertir la crisis en oportunidad e incrementar su actividad (tal es el caso de Cartagena, Colombia).

Gráfico 4  
MOVIMIENTO PORTUARIO EN TOTAL DE TEU,  
PRIMER SEMESTRE DE 2009  
(En porcentajes)



Fuente: Perfil Marítimo, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas, sobre la base de información suministrada por puertos o instituciones nacionales. Para más detalles, véase [www.cepal.org/perfil](http://www.cepal.org/perfil).

### Observaciones finales

El futuro del sector marítimo y portuario sigue siendo incierto. Las señales de sobretonelaje, los números rojos de muchas empresas navieras y la postergación de los planes de inversión en algunos puertos no constituyen el mejor marco para adoptar decisiones. Persiste el riesgo de repetir el comportamiento procíclico tradicional de los países latinoamericanos, con recortes de los proyectos de infraestructura como reacción a la crisis. Sin

embargo, hay algunos indicios que podrían señalar un cambio de rumbo en la actual tendencia descendente, por lo que debemos mantener nuestros puertos modernos y actualizados con miras a la recuperación, en especial considerando la prolongada demora entre la preparación y la ejecución de los planes de expansión portuaria. En caso contrario, solo algunos estarán preparados cuando la recuperación efectivamente se produzca, y la falta de capacidad tendrá, una vez más, repercusiones negativas para la economía global de la región.



A partir del año 2009, el *Boletín FAL* de la División de Recursos Naturales pasará a distribuirse mayoritariamente por vía electrónica, como parte del Programa de Mejora Continua de CEPAL para la reducción del uso de papel.

Para recibir la versión electrónica del boletín, por favor registrar su correo electrónico en la siguiente dirección: <http://www.cepal.org/id.asp?id=36304>