



BOLETÍN

FAL

ISSN 1564-4243

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

Los cambios en la oferta y la demanda de transporte marítimo

Introducción

El presente *boletín FAL* hace una revisión de la evolución de la oferta y la demanda de transporte por agua en tres mercados: contenedores, graneles secos y cargas líquidas (*dirty* y *clean*) en los últimos años. Para cumplir con tal propósito, el trabajo se ha dividido en tres secciones. La primera examina la evolución de la oferta de transporte por agua. La segunda presenta un análisis comparado de la oferta y la demanda en los tres mercados (contenedores, carga seca y carga líquida), durante los últimos años. Finalmente, la tercera sección describe y analiza el comportamiento de los fletes marítimos durante los períodos de ascensos y descensos.

I. La evolución de la oferta de transporte por agua

En esta sección se analiza la evolución de la oferta (cambios en las flotas) para los tres mercados. El cuadro 1 presenta información de la flota mundial operativa al 31 de diciembre de 2011, para los contenedores. Se incluyen solamente los buques celulares, que eran 4.930 unidades, con una capacidad estática de transporte de 15,4 millones de TEUs, esperándose que a finales del presente año 2012 la flota alcance a 5.033 buques y 16,6 millones de TEUs.

La oferta de transporte marítimo de contenedores, de acuerdo a la capacidad total dispuesta, ha crecido notoriamente en los últimos años, tal como puede apreciarse en el gráfico 1.

La flota futura continuará creciendo a un ritmo destacado, tanto en cantidad de barcos como en capacidad de transporte. De acuerdo a las órdenes de construcción naval vigentes a la misma fecha, los gráficos 2 y 3 muestran la evolución esperada de la flota de porta-contenedores hasta el año 2014, bajo el supuesto de que no existiera *scrapping*.

El presente *boletín FAL* hace una revisión de la evolución de la oferta y la demanda de transporte por agua en tres mercados: contenedores, graneles secos y cargas líquidas (*dirty* y *clean*) en los últimos años.

Los autores del documento son Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. Para mayores antecedentes contactar trans@cepal.org

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a una revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.



Introducción



I. La evolución de la oferta de transporte por agua



II. Oferta y demanda de servicios de transporte marítimo



III. Los fletes marítimos



NACIONES UNIDAS

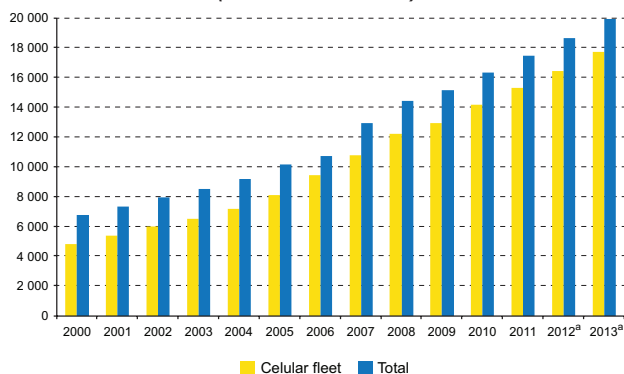
CEPAL

Cuadro 1
FLOTA MUNDIAL OPERATIVA AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011

Contenedores	Número de barcos	Distribución porcentual (sobre el total de barcos)	Capacidad (TEU)	Distribución porcentual (sobre la capacidad total)	Proyecciones					
					31/12/2012		31/12/2013		31/12/2014	
					Número de barcos	Capacidad (TEU)	Número de barcos	Capacidad (TEU)	Número de Barcos	Capacidad (TEU)
100-1 999	2 323	47,12	2 502 546	16,24	2 318	2 508 687	2 366	2 580 915	2 375	2 592 663
2 000-2 999	712	14,44	1 811 511	11,76	681	1 735 090	704	1 795 300	711	1 811 248
3 000-3 999	323	6,55	1 101 941	7,15	317	1 086 127	341	1 174 195	343	1 181 795
4 000-5 099	701	14,22	3 167 294	20,56	745	3 366 018	804	3 638 191	818	3 707 156
5 100-7 499	463	9,39	2 840 841	18,44	480	2 946 749	500	3 079 198	504	6 105 598
7 500-10 499	290	5,88	2 555 320	16,59	325	2 856 255	375	3 299 721	411	3 622 831
10 500-15 500	118	2,39	1 425 640	9,25	170	2 092 746	222	2 790 736	258	3 301 164
Total	4 930		15 405 093		5 036	16 591 672	5 312	18 358 256	5 420	19 322 455

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a octubre de 2012.

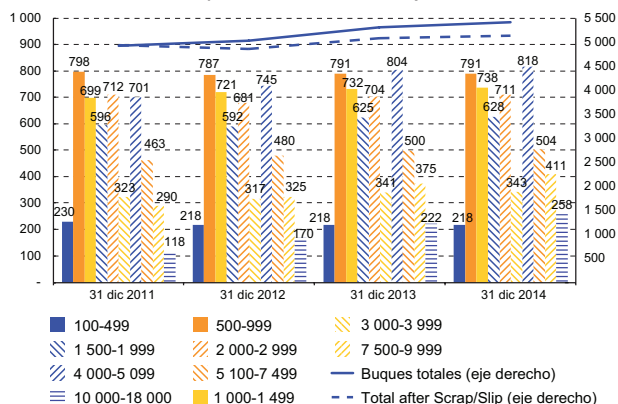
Gráfico 1
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA PORTACONTENEDORES, 2000-2013
(En miles de TEUs)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

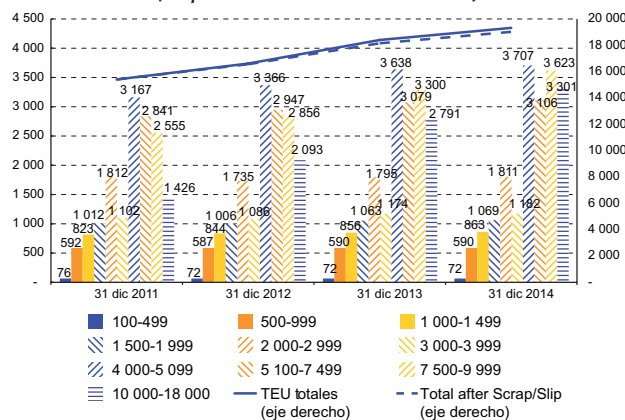
^a Dato proyectado.

Gráfico 2
FLOTA PORTACONTENEDORES, PREVISTA AL FINAL DE CADA PERÍODO
(Número de barcos)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a octubre de 2012

Gráfico 3
FLOTA PORTACONTENEDORES, PREVISTA AL FINAL DE CADA PERÍODO
(Capacidad en miles de TEUs)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a octubre de 2012.

Las figuras mencionadas ilustran claramente la gran incorporación de buques nuevos que se espera para los próximos años, a la flota mundial. Como se aprecia, la flota mundial al cierre de 2011 fue un 21,3% mayor a la del primer año de la crisis (2008) y un 104% más grande que la del inicio de la fase ascendente anterior (2003). Ello implica que entre 2003 y 2011 la flota creció un 9,3% promedio anual.

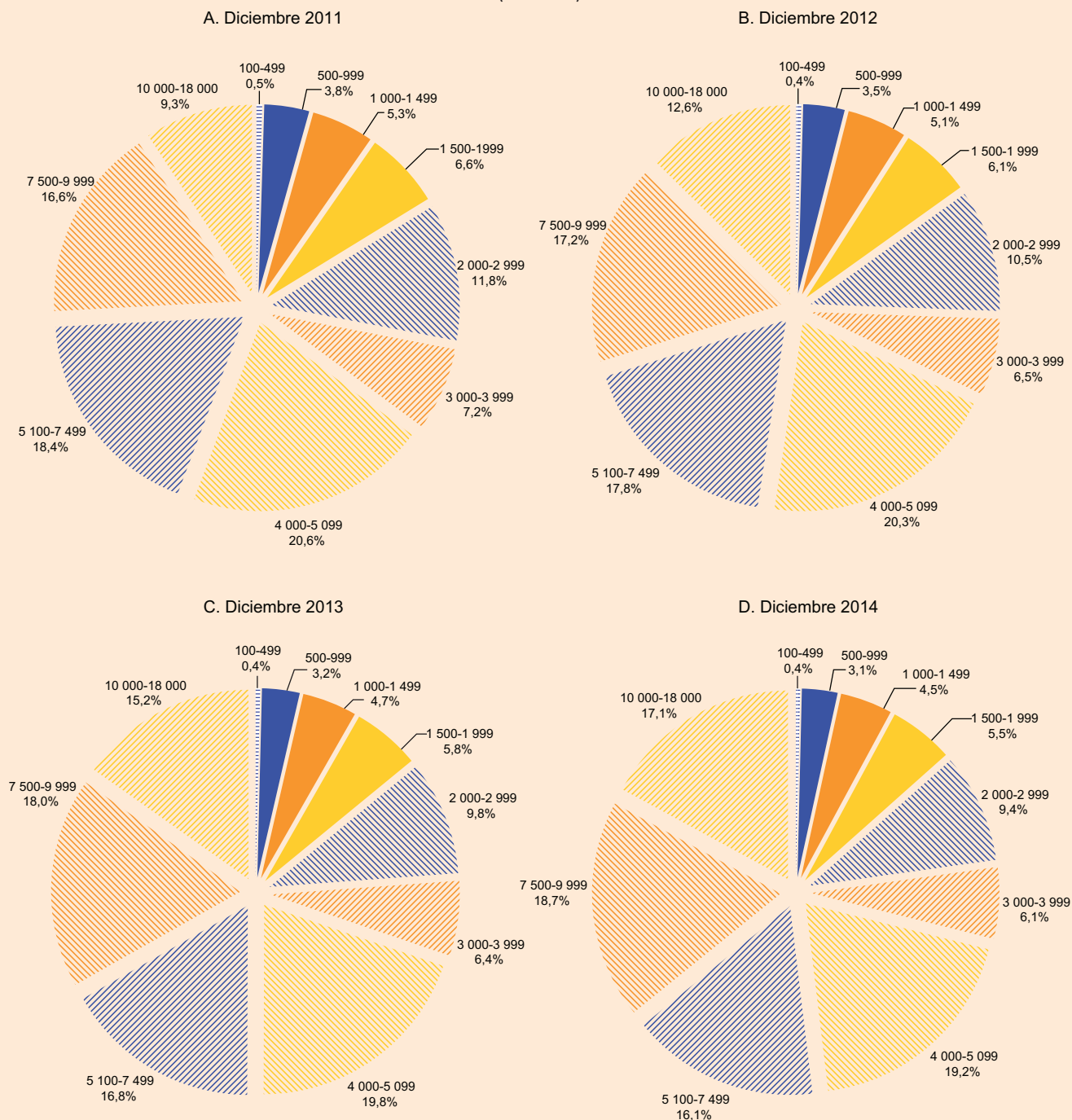
Por otra parte, se espera que a finales de 2013, se haya expandido desde los 5.055 barcos (a diciembre de 2011) a 5.453 (a diciembre de 2013) y la capacidad de transporte pase de 15,6 millones de TEUs a 18,4 millones de TEUs entre las mismas fechas.

En el gráfico 2 se observa que la flota tiende a concentrarse en los buques más grandes. De los 4.930 buques totales al 31 de diciembre de 2011, 3.558 unidades ocupan la franja

hasta buques tipo *Panamax* y se espera que para diciembre de 2014 se agreguen solamente 71 buques, lo que significa un crecimiento del 2,1% en 3 años. La franja de 4.000 a 7.499 TEUs sumará 158 buques, lo que corresponde a

un 13,6% más entre el período de diciembre de 2011 a diciembre de 2014; mientras que los buques de 7.500 y más pasarán de 408 buques a finales de 2011 a 669 unidades a fines de 2014, lo que significa un incremento del 64%.

Gráfico 4
EVOLUCIÓN ESPERADA DE LA FLOTA MUNDIAL
(En TEUs)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphaliner, varios números. Actualizado a octubre de 2012.

Asimismo, como se observa en el gráfico, la consecuencia del crecimiento tan importante en la cantidad de buques de mayor tamaño es que también crece de manera muy significativa la importancia en la capacidad de transporte.

II. Oferta y demanda de servicios de transporte marítimo

Tanto la oferta de transporte marítimo como la demanda de los servicios de transporte tienen un comportamiento característico en cada uno de los tres segmentos de interés (contenedores, carga seca y carga líquida). El análisis que se realiza a continuación, corresponde a la variación interanual de la oferta y la demanda, es decir, como la oferta y la demanda han aumentado (en capacidad operativa y en servicios de transporte) y/o disminuido (en capacidad operativa por las demoliciones y del comercio internacional) de un año a otro. Tal comportamiento

refleja el desbalance existente entre la oferta y la demanda, lo que ocasiona una respuesta de una u otra parte, o incluso de ambas, para tratar de equilibrarse. Dicha búsqueda es la que finalmente desencadena un comportamiento cíclico, el cual afecta a la oferta en el tiempo como también a la demanda, ambas estimuladas a reaccionar.

A. Oferta y demanda de transporte regular de contenedores

La oferta de transporte de contenedores es un mercado regular, cuya oferta está dada por medio de rutas y servicios ofrecidos bajo tal característica. Por el lado de la demanda, ésta se adecua a las condiciones estipuladas por los transportistas, los cuales siguen un itinerario regularmente programado y fijo.

El cuadro 2 resume los movimientos de oferta y demanda.

Cuadro 2
OFERTA Y DEMANDA MUNDIAL DE CONTENEDORES

Comercio/Demanda de transporte (millones de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	V.M.A
Ruta Transpacífica	18,4	20,2	21,1	20,5	18,4	20,3	20,7	1,98
Lejano Oriente-Europa	12,2	14,5	16,9	16,8	17,3	19,5	20,4	8,95
Ruta Transatlántica	5,9	6,1	6,5	6,3	5,3	5,9	6,2	0,83
Norteamérica/Europa/Lejano Oriente y Medio Oriente/ISC	9,7	10,5	12,8	14,3	14,6	16,9	18,4	11,26
Rutas Norte-Sur	17,6	18,7	20,6	22,0	20,3	23,5	25,6	6,44
Otras rutas	41,9	47,5	53,1	56,7	48,7	54,5	59,3	5,96
Total	106	118	131	137	125	141	151	6,07
% variación interanual	10,60	11,2	11,4	4,2	-9,0	12,8	7,9	...
Capacidad/Oferta de transporte (miles de TEUs)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	V.M.A
Portacontenedores	8 126	9 458	10 781	12 203	12 948	14 198	15 321	11,15
Multipropósito	1 036	1 086	1 162	1 231	1 248	1 307	1 363	4,68
RO-RO	380	381	377	378	365	330	313	-3,18
Liner	65	65	57	52	38	32	20	-17,84
Otros	557	579	575	553	529	495	440	-3,85
Total	10 163	11 569	12 952	14 416	15 129	16 361	17 455	9,43
% variación interanual	8,00	13,6	11,8	10,8	4,8	8,1	6,7	...

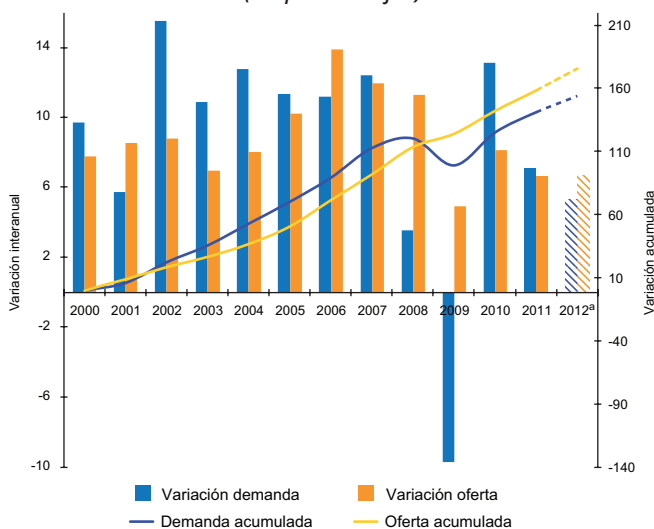
Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

El gráfico 5 exhibe el cambio interanual de la oferta y la demanda de transporte de contenedores entre los años 2000 y 2010, en porcentajes. Además, se representa el cambio acumulado de ambas variables, con respecto al año 2000. Se observa que la oferta acumulada creció por sobre la demanda hasta el año 2003. A partir de aquel año, la demanda de transporte acumuló un crecimiento por los siguientes cinco años y que, en el año 2008, ambas curvas convergen. A partir del año 2009 se puede percibir que la oferta sobrepasa a la demanda, evidenciándose así el comienzo de la sobreoferta de transporte de contenedores.

Las curvas de oferta y demanda acumuladas muestran cuál es la que presiona y contribuye a subas o alzas de precios de transporte, notándose que luego de momentos de inestabilidad entre ellas llega un punto en que logran converger (que corresponden a los años 2002 y 2008). Desde el año 2000, tanto la oferta acumulada como la demanda acumulada han experimentado un ascenso sostenido con una variación media anual de un 9,9% y un 10,4%, respectivamente. En el año 2009 la demanda experimentó una fuerte caída relacionada con la crisis macroeconómica y comercial de ese año, correspondiente

a casi un 10%, logrando repuntar al siguiente año. Dicho comportamiento se ha mantenido hasta el presente 2012. También se observa, en particular para los datos de 2009, cómo la oferta pese a seguir aumentando, disminuye su crecimiento, teniendo una pendiente un poco más suave. Sin embargo en los años posteriores se recupera la tendencia anterior. En los períodos en que la demanda acumulada se encuentra por sobre la oferta acumulada se verifica cierto retraso que tiene la oferta a los cambios de la demanda. En los casos contrarios en que la oferta sobrepasa a la demanda, existe una sobreoferta.

Gráfico 5
CONTENEDORES: DEMANDA Y OFERTA, 2000-2012¹
(En porcentajes)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

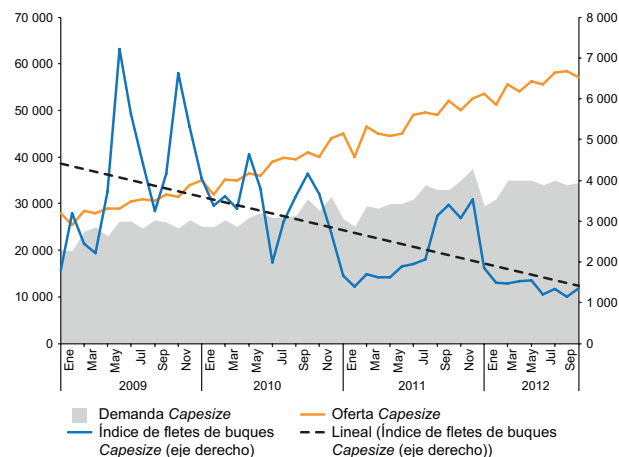
^a Proyección. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

B. Transporte no regular de cargas secas

El gráfico 6 analiza la evolución de la oferta y la demanda en el transporte de graneles secos junto con la evolución de los fletes para el segmento *Capesize*, de acuerdo a la metodología de Alphaliner, que mide las dos primeras en cantidad de días (véanse las notas del gráfico 6). Puede apreciarse una tendencia creciente por el lado de la oferta (línea) y una más estable por el lado de la demanda. Es fácilmente observable que la tendencia declinante de los fletes se explica por el aumento progresivo de la oferta por sobre la demanda (exceso de oferta).

¹ Por construcción, en el año inicial, son iguales los valores de demanda acumulada y de oferta acumulada. Sin embargo, ello no implica un equilibrio para dicho año, sino simplemente que dicho momento fue elegido como base para el índice a partir del cual se pretende mostrar la evolución de la brecha entre ambas variables. En ningún caso, dicha brecha representa valores absolutos.

Gráfico 6
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS EN BUQUES TIPO CAPESIZE^a FRENTE A ÍNDICE DE FLETE, 2000-2012



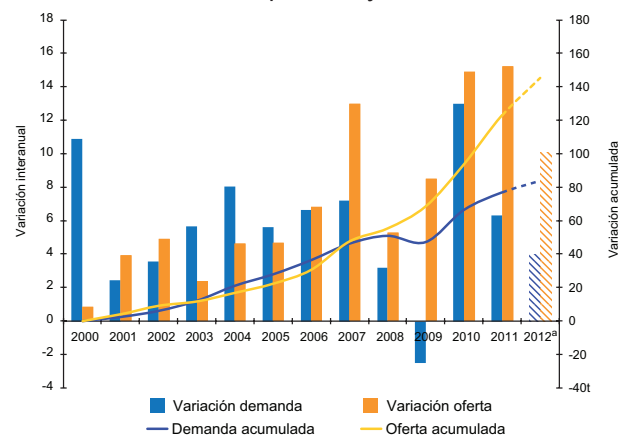
Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Alphabulk Monthly Monitor y Bloomberg, varios números.

Nota: La oferta de transporte en buques *Capesize* está representada en días de disponibilidad de buques *Capesize*. La demanda por su parte está representada en cantidad de días necesarios para atender el transporte efectivamente realizado en buques tipo *Capesize*.

^a Un buque tipo *Capesize* equivale a 172 mDWT

Siguiendo la metodología de la USI/DRNI/CEPAL aplicada al gráfico 5 del acápite anterior, el gráfico 7 nos muestra las variaciones observadas por la oferta y la demanda de transporte de graneles secos entre 2000-2010.

Gráfico 7
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS, 2000-2012²
(En porcentajes)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

^a Proyección. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

² Por construcción, en el año inicial, son iguales 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 evolución de la brecha entre ambas variables. En ningún caso, dicha brecha representa valores absolutos.

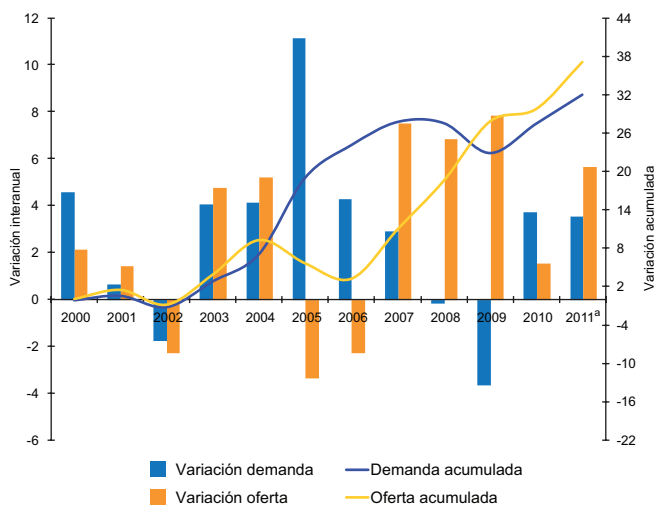
Nótese la coincidencia de las metodologías utilizadas en los gráficos 6 y 7, donde la primera representa al segmento *Capesize* y la segunda a la totalidad de la flota de graneles secos.

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%, esperando un repunte para el siguiente año, sin embargo la oferta, sigue incrementando, pero se espera que para el año 2010 este incremento se suavice. En términos generales también se puede mencionar que los retrasos entre la oferta y la demanda son un poco más fuertes en este sector.

C. Transporte no regular de cargas líquidas

El gráfico 8 muestra las variaciones alcanzadas por la oferta y la demanda de transporte de graneles secos entre 2000-2010.

Gráfico 8
OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES LIQUIDOS, 2000-2011
(En porcentajes)



Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., sobre la base de Clarkson Research Services, varios números.

^a Estimación. 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 entonces solo un punto (el bienio 2008-2009) en todo el período analizado. El análisis histórico 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 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 2009; mientras que la oferta comienza a subir de manera importante, produciéndose una sobreoferta significativa hacia finales de 2009, sobrepasando la oferta a la demanda por primera y única vez en el período analizado.

III. Los fletes marítimos

A. Transporte regular de contenedores

Durante el período inter-crisis (2002-2008) se verificó una fase creciente de los precios del transporte por agua. Sin embargo, la situación cambió notoriamente el tercer trimestre de 2008, como podrá verse en los gráficos posteriores que presentan la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores, y que se resume en el cuadro 3.

El gráfico 9 muestra los cambios de los fletes de contenedores en el periodo 2001-2012, en el que se aprecia que estos expresaron una ligera baja durante el tercer trimestre de 2008, con excepción de la ruta entre Asia y Estados Unidos, la que se mantuvo al alza.

Sin embargo, las rutas de salida de América Latina, tanto las costas este, oeste y norte de América del Sur y también desde América Central, mostraban una ligera disminución (entre 4% y 6%) por primera vez en cinco trimestres, aunque todavía entre 50% y 70% por encima del punto más bajo de la serie en el primer trimestre de 2002. En los tres trimestres siguientes, los precios se desplomaron: con excepción de las rutas Norteamérica/Europa y Asia/Europa, todos los precios quedaron por debajo de su situación en el punto menor del ciclo (el primer trimestre de 2002).

El gráfico 10 exhibe la misma información en el periodo de la crisis, desde 2008 en adelante. Como puede apreciarse en ambos gráficos (9 y 10), a partir de mediados de 2009 los fletes tomaron un rumbo alcista y permitieron una recuperación promedio del 20% en las principales rutas del mundo. El proceso de recuperación se mantuvo firme durante el año 2010 alcanzando un máximo entre el tercer y cuarto trimestre, cuando comenzaron a declinar.

Cuadro 3
PERÍODOS DE ALZAS Y CAÍDAS DE FLETES DE CONTENEDORES^a

Períodos de ascensos

- Entre el segundo y tercer trimestre de 2002 la mayoría de las rutas comienzan el ascenso; para el caso de Asia-Europa y el índice de fletes de las exportaciones de ALC los ascensos fueron de un 72% y un 58% respectivamente hasta el cuarto trimestre de 2005. Para el caso de la ruta Europa-Norteamérica, su ascenso fue hasta el tercer trimestre de 2006 con un 60%. Sin embargo, para la ruta correspondiente a Asia-Norteamérica el ascenso fue de un 31% hasta el tercer trimestre de 2003, y luego presenta una inestabilidad hasta el tercer trimestre de 2005.
- Desde el segundo trimestre de 2006 hasta finales de 2007, la ruta Asia-Europa experimentó un ascenso del 46%. Para las rutas de Asia-Norteamérica y las exportaciones de ALC este periodo de ascenso comienza el segundo trimestre de 2007y dura hasta mediados de 2008, con un 18% y 15%. Para la ruta Europa-Asia este periodo de ascenso es muy corto, desde mediados a fines de 2007, solo un 7% superior.
- Desde el tercer trimestre de 2009 las rutas de Asia-Europa y los índices de importación y exportación de ALC comenzaron el ascenso. Las rutas de Asia-Norteamérica y Europa-Norteamérica comenzaron su ascenso en el cuarto trimestre de 2009. Para Asia-Norteamérica, Asia-Europa y el índice de fletes de importaciones de ALC este ascenso duró hasta el tercer trimestre de 2010, con un 46%, 109% y 47% respectivamente. El índice de exportaciones de ALC experimentó su ascenso hasta el segundo trimestre de 2010, con un 13%. La ruta Europa-Norteamérica ha manifestado un ascenso sostenido del 38% hasta el cuarto trimestre de 2010, sin embargo a partir de esa fecha se ha mantenido estable en sus movimientos hasta la fecha con una variación positiva del 4%.
- A inicios de 2012 las rutas experimentaron una ligera, pero insuficiente recuperación.

Períodos de descenso

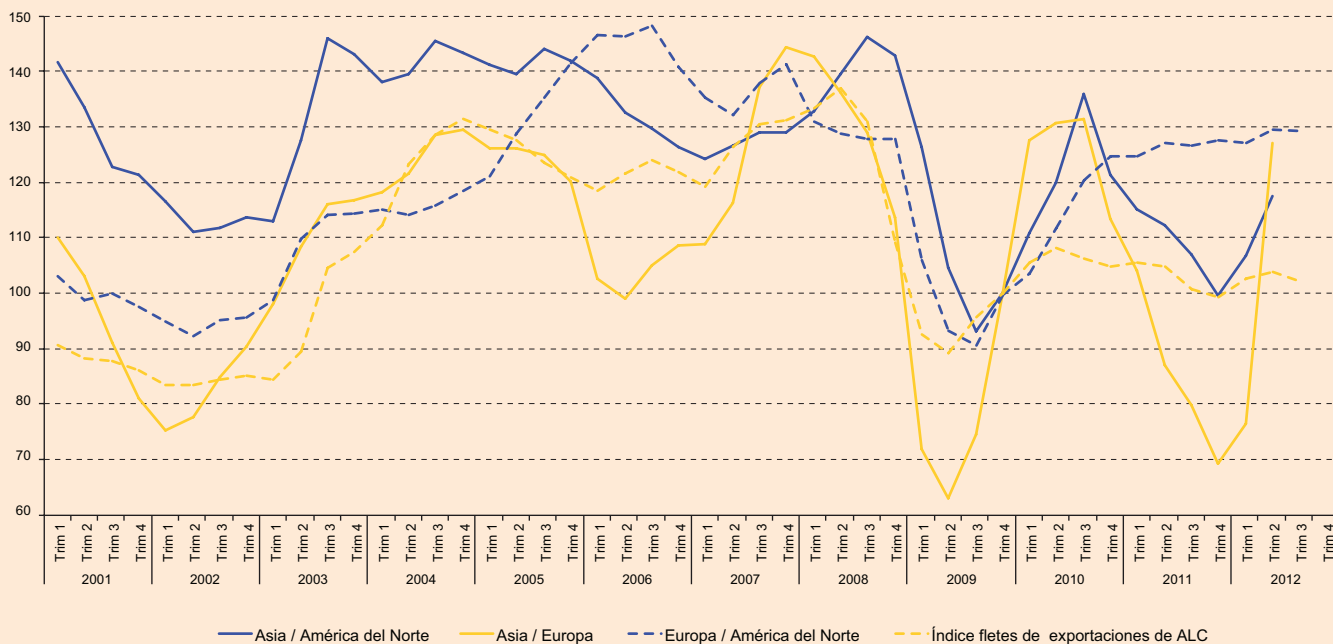
- Primer trimestre de 2001 al primer y segundo trimestre de 2002: La ruta Asia-Europa desciende un 32% hasta el primer trimestre de 2002. Las rutas de Asia-Norteamérica, Europa-Norteamérica y el índice de las exportaciones de ALC descienden en un 22%, 10% y 8% respectivamente hasta el segundo trimestre de 2002.
- El siguiente periodo de descenso comienza en distintos tiempos. A principios de 2005, las rutas Asia-Europa y el índice de fletes de exportaciones de ALC experimentan un descenso de un 24% y un 10% respectivamente hasta el primer semestre de 2006. A mediados de 2005 la ruta de Asia-Norteamérica manifiesta un descenso del 14% hasta principios de 2007. Mientras que la ruta Europa-Norteamérica comienza su descenso a mediados de 2006 hasta mediados de 2007, con una caída de un 4%.
- Desde el primer trimestre de 2008 hasta mediados de 2009, tanto la ruta Asia-Europa como la ruta Europa Norteamérica experimentaron un ascenso del 56% y 36%. Por otra parte el índice de fletes de las exportaciones de ALC y la ruta Asia-Norteamérica comienzan su descenso desde mediados de 2008 y culminan a mediados de 2009, con una caída del 36% y 35%, respectivamente. A partir del cuarto trimestre de 2008 se ha podido contar con la información del índice de importaciones de ALC, el cual refleja desde aquella fecha un descenso del 31% hasta el segundo trimestre de 2009.
- Desde finales de 2010 hasta finales de 2011 las rutas de Asia-Norteamérica, Asia-Europa y los índices de de importación y exportación de ALC percibieron caídas de un 27%, 47%, 8% y 11%.

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas.

Nota: ALC son las siglas de América Latina y el Caribe.

^a Se considera el índice de fletes de las exportaciones de América Latina y el Caribe, además de las rutas principales de Asia-Norteamérica, Asia-Europa, Europa-Norteamérica.

Gráfico 9
FLETES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DE LAS PRINCIPALES RUTAS Y EXPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
(Índice base 4T2009=100)

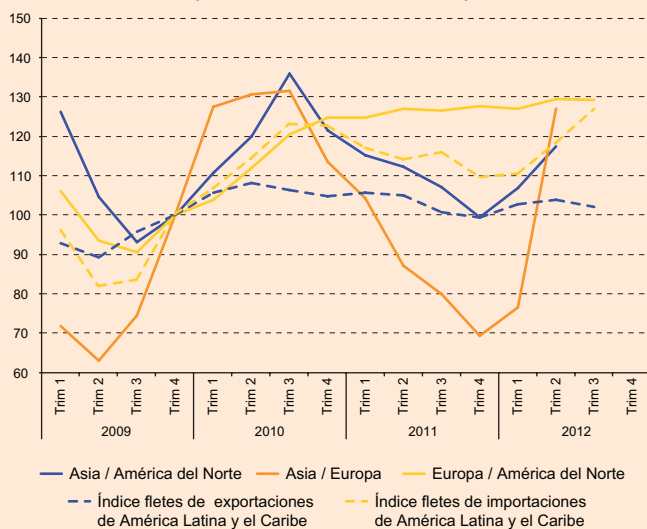


Fuente: Ricardo J. Sánchez, Maricel Ulloa S. y Ruth Vagle, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de información de Containerisation International, Container Trades Statistics y relevamiento propio.

Nota: Obsérvese que el relevamiento regular de información de fletes que publicaba Containerisation International dejó de hacerse a finales del año 2009.



Gráfico 10
FLETES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES DE LAS PRINCIPALES RUTAS Y EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
 (Índice base 4T2009=100)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Maricel Ulloa S. y Ruth Vagle, USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de información de Containerisation International, Container Trades Statistics y relevamiento propio.

Nota: Obsérvese que el relevamiento regular de información de fletes que publicaba Containerisation International dejó de hacerse a finales del año 2009.

Si bien existen importantes dificultades para proyectar un nivel promedio general, estimamos que aproximadamente se habría ubicado en un valor índice de 100 a mediados de

2009 y un 169 al inicio del cuarto trimestre de 2010 (véase el gráfico 10).

En América Latina el proceso fue similar, alcanzando incrementos desde un 45% a un 60% entre las mismas fechas.

El aumento del nivel de precios del transporte internacional por mar fue promovido por una importante recuperación del comercio internacional, y atendido de manera adecuada por una flota que estaba ampliamente preparada para absorber tal crecimiento y mucho más. Sin embargo, es posible que las señales alentadoras de salida de la crisis y la recuperación del comercio hayan promovido más expectativas, las que terminaron generando una reacción de *over-shooting*. Nótese que desde finales de 2010 se produce una fuerte recuperación de los fletes de importaciones, en contraposición a lo que ocurre con los de exportación. En esta misma línea, las expectativas positivas se observan en el hecho de que a partir de junio de 2010 aumentan las órdenes de construcción naval después de 18 meses durante los cuales se mantuvieron en cero, o a niveles muy bajos.

B. Transporte no regular de cargas secas

El cuadro 4 presenta la información del cambio de la flota de barcos graneleros desde 2005 a 2012, los volúmenes transportados para cada tipo de servicio y las variaciones de la flota.

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). El gráfico 11 muestra la evolución de éstos para el periodo comprendido entre 2001-2012.

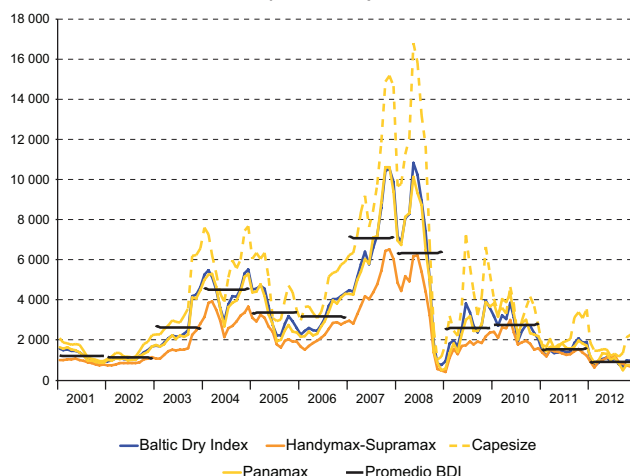
Cuadro 4
FLOTA DE GRANELES
 (Resumen)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Oferta (final del periodo)									
Flota	mdwt	331,5	354,1	400,1	421,2	457,0	525,0	604,8	667,6
Flota Inactiva	mdwt	1,5	1,9	2,2	4,5	4,8	3,8	5,8	5,6
Combis	mdwt	6,3	5,9	7,1	6,2	6,6	8,1	5,0	4,8
Cartera	mdwt	64,5	80,1	216,5	294,9	278,0	278,7	212,7	154,5
Cartera	%Ofa.	18,60	21,80	55,20	70,40	60,80	53,10	35,20	23,10
Volúmenes de carga (total)									
Travesía	mdwt	92 495	87 623	73 876	108 892	171 482	142 545	182 069	132 491
Viaje	mdwt	271 935	315 557	281 118	279 479	303 945	295 343	278 488	155 118
Periodo	mdwt	53 881	113 778	146 782	88 757	73 067	86 474	58 975	30 576

Fuente: Drewry, *Shipping Insight*, varios números.

Nota: Los datos de 2012 son hasta septiembre de 2012.

Gráfico 11
ÍNDICES DE FLETES DE GRANELES SECOS,
2001-NOVIEMBRE DE 2012
(Mensual)



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

Los servicios *time charter* son muy importantes en la actualidad. Como dice un prestigioso experto del transporte marítimo internacional, lo más correcto sería denominarlos 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 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*³).

El procedimiento consiste en el cálculo de un índice para cada uno de los tres tipos de buque, usando un promedio ponderado de fletes de las rutas que son importantes para cada uno de aquellos. Para la determinación del BDI, se combinan dichos índices. 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 172.000 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 74.000 toneladas *dwt*. En el caso de los barcos *Handy*, el buque típico ronda los 40.000 toneladas *dwt*, y la incidencia de las rutas que tocan América Latina es del 37,5%.

Al observar el gráfico 11, las alzas más significativas ocurren a finales de 2004, desde principios de 2007 hasta mediados de 2008 y durante el año 2009. Para el caso de las caídas, las más significativas se perciben a mediados de 2002 y de 2005 y más fuertemente a finales de 2008, este último algo más adelantado que el sector anteriormente analizado. Los periodos de ascenso y descenso de los fletes se destacan en el cuadro 5.

Cuadro 5
PERÍODOS DE ALZAS Y CAÍDAS DE FLETES DE GRANELES SECOS

Periodos de ascensos

- Desde el primer trimestre de 2002 hasta el primer trimestre de 2004, los cuatro índices presentan un aumento entre 427% para el caso de *Handymax-Supramax* y 623% para el caso de los *Capesize*.
- Desde junio de 2004 hasta diciembre del mismo año los cuatro índices tuvieron un alza significativa. *Handymax-Supramax*, que fue el índice con el menor aumento, creció un 71%, mientras que el índice de los *Panamax* creció un 98%, siendo los de mayor crecimiento.
- Desde mediados de 2005 hasta octubre del mismo año los cuatro índices experimentaron un alza significativa, pero que no lograron sostener en el tiempo. Dichas alzas van desde un 25% para el caso de *Handymax-Supramax* hasta un 60% para *Capesize*.
- Desde principios de 2006 hasta finales de 2007, los índices logran alzas que van desde 329% (*Handymax-Supramax*) a 410% (*Capesize*).
- Desde principios de 2008 hasta mediados del mismo año se experimentaron alzas significativas que van desde un 40%, experimentado por *Handymax-Supramax* hasta un 74 experimentado por *Capesize*.
- Desde principios de 2009 hasta octubre de 2010 la tendencia fue al alza. En este periodo se registraron cuatro *peaks* para tres casos (*Baltic Dry*, *Capesize* y *Panamax*), a mediados de 2009, finales de 2009, mediados de 2010 y octubre del mismo año. Para el caso de *Handymax-Supramax* el periodo duró solo hasta mayo 2010, el cual registra un alza del 493%.
- A finales de 2011, *Baltic Dry*, *Capesize* y *Panamax*, experimentaron alzas de un 37%, 119% y 26%, respectivamente.
- A finales de 2012, *Baltic Dry*, *Capesize* y *Panamax*, han experimentaron alzas 38%, 97% y 45%.

³ *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.

Cuadro 5 (conclusión)

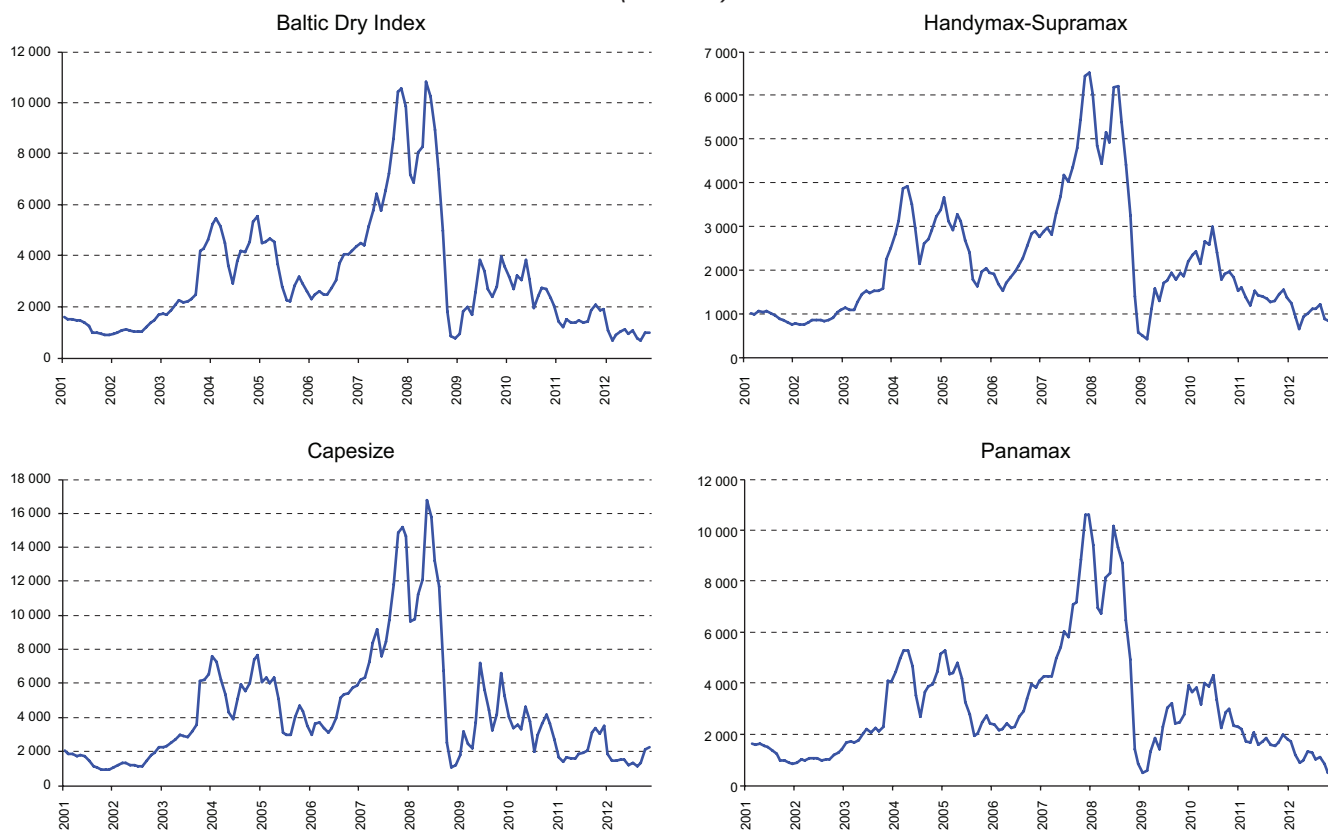
Periodos de descenso
<ul style="list-style-type: none"> Desde principios del 2011 hasta mediados de 2002 los cuatro índices expuestos presentaron un movimiento inestable, pero con una tendencia a la baja. Las caídas van desde un 17% para el caso de <i>Handymax-Supramax</i> y un 46% para el caso de los buques <i>Capesize</i>. El siguiente periodo de descenso es muy corto, pero significativo para los cuatro índices. Este va desde principios de 2004 a junio de 2004. En los cuatro casos las caídas van desde un 45% hasta un 49%. Desde principios de 2005 hasta mediados del mismo año los cuatro índices experimentan una caída desde un 51% para el caso de los <i>Handymax-Supramax</i> hasta un 64% para el caso de los <i>Panamax</i>. Desde noviembre de 2005 a principios de 2006 los índices experimentan una caída, las cuales van desde un 21% reflejado en los <i>Panamax</i> hasta un 37% reflejado en <i>Capesize</i>. Desde finales de 2007 a principios de 2008, que es un periodo corto, pero en el cual se refleja una fuerte caída en todos los casos. Se logran distinguir caídas desde un 32% para el caso de <i>Handymax-Supramax</i> hasta un 36% para <i>Panamax</i>. Desde mediados de 2008 a fines del mismo, en el cual se experimentan caídas cercanas al 95% para todos los casos. Desde Noviembre de 2010 hasta mediados de 2011, los casos de <i>Baltic Dry</i>, <i>Capesize</i> y <i>Panamax</i> experimentaron caídas del orden del 49%, 62% y 48%, respectivamente. Desde finales de 2011 hasta septiembre de 2012, <i>Baltic Dry</i>, <i>Capesize</i> y <i>Panamax</i> experimentaron caídas del orden del 62%, 67% y 73%, respectivamente. Mientras que el índice <i>Handymax-Supramax</i> comenzó su último periodo de descenso en septiembre de 2010 hasta noviembre de 2012, con una caída del 66%.

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas.

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 2002-2009, donde

los valores más altos corresponden a los buques más grandes (*Capesize*) y los valores más bajos a los buques más pequeños (*Handymax*). Véase el gráfico 12.

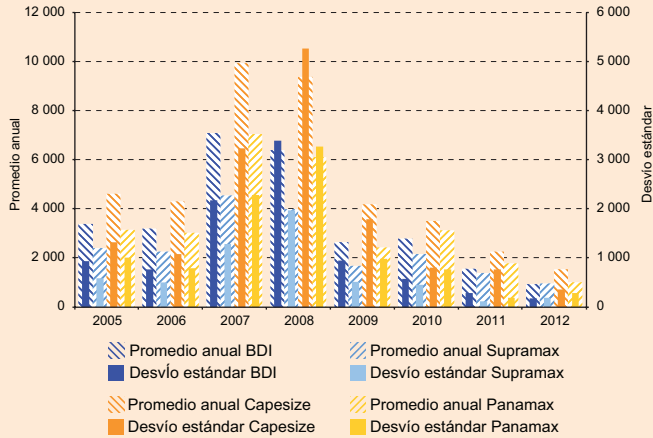
Gráfico 12
ÍNDICES DE FLETES DE GRANELES SECOS, 2001-NOVIEMBRE DE 2012
(Mensual)



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

Nota: Dato 2012 corresponde hasta noviembre.

Gráfico 13
PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR DE ÍNDICE DE FLETES DE GRANELES SECOS

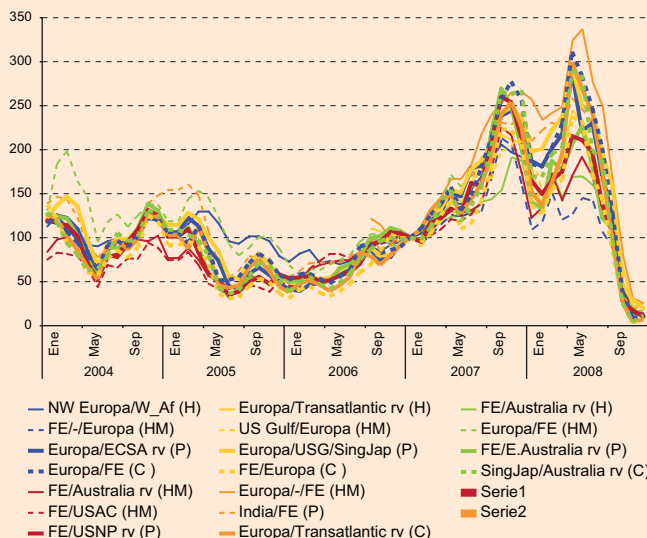


Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de *The Baltic Exchange* obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com).

Los gráficos 14 y 15 exhiben los fletes correspondientes a un grupo de rutas de la mayor relevancia mundial, en dos etapas bien diferenciadas: antes y después de la crisis.

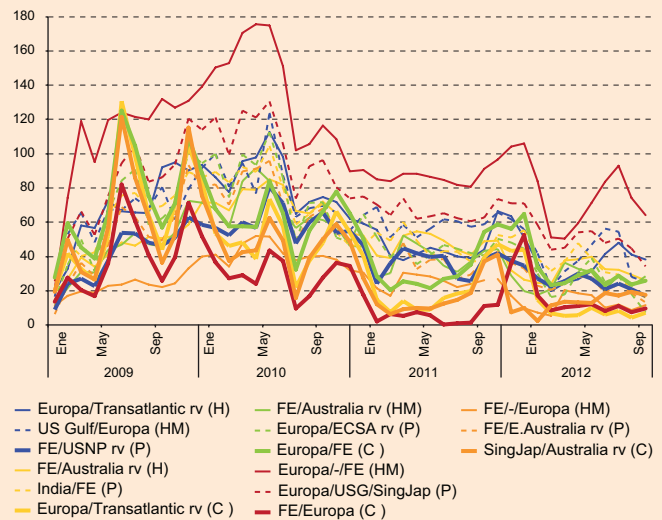
Asimismo, es importante revisar una conducta diferente entre el momento de la crisis y los periodos anteriores donde se observan fletes altos y de menor volatilidad. En cambio, a partir de la crisis y la caída de los fletes, se presentan valores menores pero de mayor volatilidad entre las rutas graficadas.

Gráfico 14
ÍNDICE DE TARIFAS REPRESENTATIVAS DE TRIP CHARTER DIARIO DE GRANELES, PRE-CRISIS
(Base: enero 2007=100)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de *Drewry, Shipping Insight*, varios números.

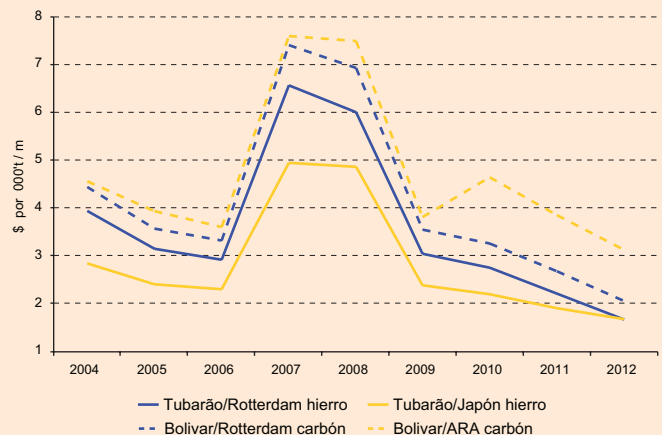
Gráfico 15
ÍNDICE DE TARIFAS REPRESENTATIVAS DE TRIP CHARTER DIARIO DE GRANELES, POST-CRISIS
(Base: enero 2007=100)



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de *Drewry Shipping Insight*, varios números.

El gráfico 16 presenta los promedios anuales de fletes para el transporte de minerales (hierro y carbón) desde dos principales puertos de América del Sur.

Gráfico 16
COSTOS DE TRANSPORTE DE GRANELES MINERALES DESDE AMÉRICA LATINA, 2004-2012



Fuente: Maricel Ulloa S., USI/DRNI/CEPAL, sobre la base de *Clarkson Research Services*, varios números.

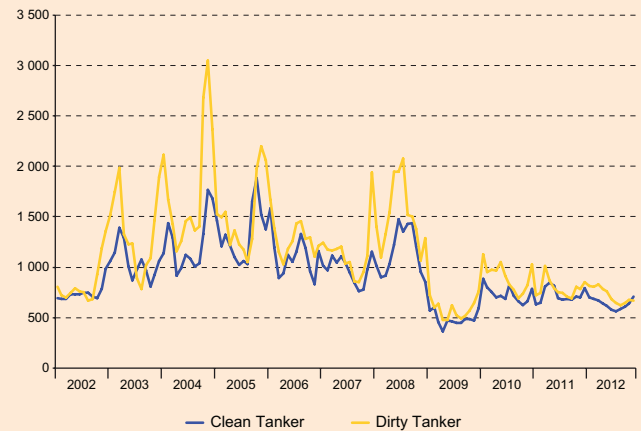
C. TRANSPORTE NO REGULAR DE CARGAS LÍQUIDAS

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)⁴. 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). El gráfico 17 muestra la evolución de ambos índices para el período 2002-2012.

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

Gráfico 17
ÍNDICE DE FLETES DE GRANELES LÍQUIDOS, 2002-JUNIO DE 2012



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

⁴ Para consultar mayores detalles, véanse los *Boletines FAL* 246 y 265.