

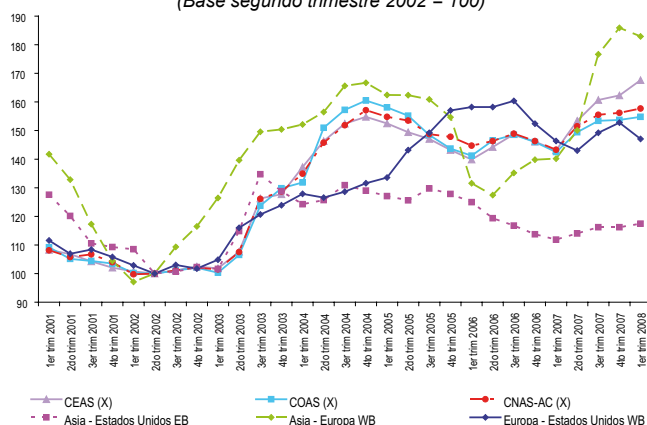
PRECIOS Y CAPACIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, AÑO 2007

Los autores de esta edición son Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL. Para mayores antecedentes, contactar a: Ricardo.SANCHEZ@cepal.org.

1. Fletes de contenedores

El gráfico 1 representa la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores, en un grupo seleccionado de rutas, desde el primer trimestre de 2001 hasta el primer trimestre de 2008 (datos provisionales).

Gráfico 1
ÍNDICE DE FLETES DE CONTENEDORES, 2001-INICIOS 2008
(Base segundo trimestre 2002 = 100)



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de CI-ONLINE obtenida a través de Bloomberg, para las rutas entre Asia, EEUU y Europa, y relevamiento propio para los fletes de exportaciones de contenedores desde América Latina. Se trata de un índice de tipo Laspeyres.

Los precios utilizados en la construcción de los índices corresponden a transporte de contenedores "secos", de 20 pies, y se dividen en dos grupos. El primero de ellos, corresponde a las tres principales rutas del comercio marítimo mundial (desde Asia a los Estados Unidos y a Europa, y desde Europa a los Estados Unidos, solo para los sentidos indicados), el segundo a las rutas de salida desde América Latina, por cada una de las tres costas. En el primer caso la información se recoge de *Containerisation International*, e incluye los principales cargos, *surcharges* (de gestión, combustible y manipulación, CAF, BAF, THC, por sus

siglas en inglés, etc.) y corresponden a las navieras más grandes que operan en cada ruta. En el segundo caso, el origen de los datos es un relevamiento realizado por los autores, para el mismo período. De manera similar, en América Latina los precios incluyen los cargos principales (equivalente al precio total del transporte por agua), como ponderación de los principales destinos de las exportaciones. Para el caso de Centroamérica y México se han hecho mediciones temporales y eventuales, con el fin de comparar su comportamiento con el seguimiento sistemático de América del Sur. Los resultados demuestran un comportamiento similar al que tienen los precios de la costa norte de América del Sur.

En todos los casos, el índice representa el cambio en porcentaje de los precios respecto a un período inicial, el que fue fijado en el segundo trimestre de 2002. La elección recayó en el tramo bajo del ciclo marítimo en los contenedores (véase el *Boletín FAL* 228, agosto de 2005).

Para la mayoría de las rutas analizadas, el mínimo se situó en el segundo trimestre de 2002. En líneas generales, los precios continuaron en alza hasta el final de 2004. Para América Latina, dicho momento representaba un 57,5% de aumento promedio respecto al período base. Luego, el comportamiento de los precios tendió a declinar, aunque con diferentes pendientes; sin embargo, la ruta Europa-Estados Unidos continuó en ascenso. La tendencia declinante fue más marcada en la ruta Asia-Europa, y más suave para las latinoamericanas y la Asia-Estados Unidos. En el caso de las rutas de salida de América Latina se observó un cambio de tendencia en el primer trimestre de 2006: el índice de la costa oeste pasó de 160,5 en el cuarto trimestre de 2004 a 141,2 en el primero de 2006; los valores correspondientes a la costa este para los mismos períodos fueron de 154,8 y 139,9 y de 157,1 y 144,7 para la costa norte. El primer trimestre del 2007 marca el inicio de una nueva escalada de precios del transporte marítimo de contenedores. A finales de 2007, la costa este presentaba un valor índice de 162,3, la norte de 156,2 y la oeste de 153,7. Los máximos históricos, entre el 1er trimestre de 2001 hasta el 1er trimestre de 2008, fueron: ruta Asia-Estados Unidos, 134,7 (3er trimestre 03); Asia-Europa, 185,9 (4to trimestre 07); Europa-Estados Unidos, 160,4 (3er trimestre 06); costa este de América del Sur, 167,6 (1er trimestre 08); Costa oeste de América del Sur, 160,5 (4to trimestre 04) y costa norte de América del Sur, 157,7 (1er trimestre 08).

2. VARIACIONES EN LA OFERTA DE CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES

Los desajustes de la evolución de la oferta de transporte, respecto a su demanda, tienen consecuencias que varían entre las diferentes regiones del mundo y se reflejan en correcciones por el lado de la oferta de capacidad.

Los cuadros a continuación presentan la evolución de la oferta de transporte, medida en la capacidad total en TEUs ofrecida por área y ruta para las principales del mundo, y las correspondientes a América Latina y el Caribe¹. El índice construido toma como base 100 la capacidad ofrecida en septiembre 2002. En todos los casos es interesante observar el cambio relativo al año 2004, cuando los efectos de la crisis de los fletes fueron más marcados.

Debido a la estructura basada en redes que tiene la industria del transporte marítimo regular de contenedores, es preciso destacar que algunas variaciones de las cifras se corresponden con decisiones de cambio en la configuración de aquellas, por lo cual se recomienda al lector un examen cuidadoso de las siguientes tablas.

En el caso del Caribe, como resultado de su creciente participación como *hub* de la producción y el comercio mundial, se observan importantes incrementos en capacidad de transporte tanto con Norteamérica, como con el Lejano Oriente y Europa, como también con América del Sur. En muchas de esas rutas, América Central también logra una cierta mejora, asociada al Caribe.

Finalmente, tal como se vio también en el caso de la costa este, se observa una sostenida disminución de los servicios intra-costa.

Cuadro 1
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. PRINCIPALES RUTAS SELECCIONADAS, 2002-2007

Principales rutas del mundo	Según capacidad ofrecida en TEUs					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Europa - Lejano Oriente	100,00	99,09	115,93	129,43	110,77	157,52
Europa - Mediterráneo	102,76	103,06	101,41	97,83	153,10	215,74
Europa - Oriente Medio	95,08	110,47	139,70	161,35	113,36	115,77
Europa - Norteamérica costa este	104,30	89,65	94,03	104,75	106,41	106,09
Lejano Oriente - India subcontinental	101,49	100,15	107,46	100,06	69,66	140,70
Lejano Oriente - Mediterráneo	104,44	113,10	123,07	135,70	106,79	149,12
Lejano Oriente - Norteamérica costa este	98,41	100,66	112,75	117,02	107,89	95,48
Asia oriental - Asia nororiental	99,98	137,04	135,93	143,07	403,30	478,03
Asia oriental - Asia suroccidental	96,78	120,34	106,11	117,08	394,30	569,10
Mediterráneo - Norteamérica costa este	104,81	121,04	112,86	110,45	151,38	133,29
Norteamérica costa este - Norteamérica golfo	-	-	-	-	274,67	214,19

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., CEPAL/ONU.

Nota: Índices calculados para los valores de finales de cada año.

Cuadro 2
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE AMÉRICA CENTRAL Y CARIBE, 2002-2007

América Central y Caribe	Según capacidad ofrecida en TEUs					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Caribe - Europa	101,43	112,68	156,30	164,15	140,27	126,82
Caribe - Mediterráneo	110,62	110,30	114,48	112,94	35,05	27,09
Centroamérica - Europa	100,87	55,39	47,70	43,09	109,01	204,72
Centroamérica - Mediterráneo	102,41	116,97	114,99	105,49	245,63	203,73
Caribe/Centroamérica - Lejano Oriente	97,10	103,64	106,90	110,01	160,50	177,40
Caribe/Centroamérica - Norteamérica costa este	104,60	90,39	93,01	93,01	182,21	183,33
Caribe/Centroamérica - Norteamérica golfo	111,19	117,52	124,80	142,96	507,88	474,25
Caribe/Centroamérica - Norteamérica costa oeste	102,70	84,57	77,29	101,38	246,34	260,09
Caribe/Centroamérica - América del Sur costa este	106,39	154,89	155,71	137,65	294,23	367,33
Caribe/Centroamérica - América del Sur costa norte	114,05	125,33	121,42	119,11	468,03	494,77
Caribe/Centroamérica - América del Sur costa oeste	107,22	122,27	85,24	146,52	468,83	520,51

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., CEPAL/ONU.

Nota: Índices calculados para los valores de finales de cada año.

Cuadro 3
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE LA COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR, 2002-2007

Costa Este de América del Sur	Según capacidad ofrecida en TEUs					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Europa - América del Sur costa este	103,06	101,51	104,27	115,87	91,85	134,09
Lejano Oriente - América del Sur costa este	94,87	117,71	125,24	228,71	213,04	199,64
Mediterráneo - América del Sur costa este	117,91	157,00	161,74	206,33	197,84	249,20
Medio Oriente - América del Sur costa este	99,22	124,55	79,44	89,36	-	94,38
Norteamérica costa este - América del Sur costa este	106,41	120,44	158,40	173,39	141,87	151,57
Norteamérica golfo - América del Sur costa este	115,92	137,19	120,03	106,42	187,57	188,89
América del Sur costa este - Sur América costa norte	-	-	-	-	123,74	135,66
América del Sur costa este - Sur América costa oeste	103,89	147,47	151,07	161,58	289,04	121,20
América del Sur costa este (costa)	121,42	155,19	139,29	136,62	73,46	72,95

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., CEPAL/ONU.

Nota: Índices calculados para los valores de finales de cada año.

Cuadro 4
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE LA COSTA NORTE DE AMÉRICA DEL SUR, 2002-2007

Costa Norte de América del Sur	Según capacidad ofrecida en TEUs					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Europa - América del Sur costa norte	97,67	103,22	90,71	84,61	392,74	528,35
Mediterráneo - América del Sur costa norte	101,53	115,37	115,95	102,50	232,52	167,35
Norteamérica costa este - América del Sur costa norte	100,00	133,65	131,59	372,57	1 483,85	1 392,26
Norteamérica golfo - América del Sur costa norte	-	5,99	6,88	3,91	223,35	262,92
Norteamérica costa oeste - América del Sur costa norte	110,64	121,13	119,05	97,02	23,42	15,57

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., CEPAL/ONU.

Nota: Índices calculados para los valores de finales de cada año.

¹ Debido a la gran cantidad de información que tal objetivo requiere, por motivos de espacio, en todos los casos se presenta un grupo seleccionado de rutas.

Cuadro 5
EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR, 2002-2007

	Según capacidad ofrecida en TEUs					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Costa Oeste de América del Sur						
Europa - América del Sur costa oeste	101,77	146,28	146,38	156,11	121,29	119,99
Lejano Oriente - América del Sur costa oeste	98,91	120,93	128,24	183,19	126,29	144,67
Mediterráneo - América del Sur costa oeste	100,00	101,80	122,95	120,99	100,44	113,12
Norteamérica costa este - América del Sur costa oeste	90,86	111,56	71,22	70,07	85,58	93,94
Norteamérica golfo - América del Sur costa oeste	63,48	101,72	89,69	68,73	22,84	32,01
Norteamérica costa oeste - América del Sur costa oeste	98,55	116,78	128,10	228,73	168,55	210,57
América del Sur costa oeste - América del Sur costa norte	100,26	111,05	81,16	81,16	505,91	668,64
América del Sur costa oeste (costa)	105,55	83,86	171,49	151,08	34,45	31,42

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., CEPAL/ONU.

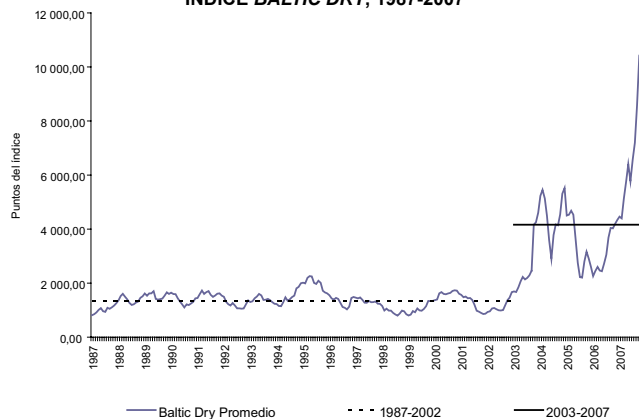
Nota: Índices calculados para los valores de finales de cada año.

3. TRANSPORTE DE GRANELES

A diferencia del transporte marítimo de contenedores, que se realiza a través de compañías navieras que prestan servicios regulares (y cuyo componente de contratos y precios *spot* es alto), el transporte marítimo de graneles (secos y líquidos) se presta a través de servicios arrendados.

Se presenta a continuación la evolución del BDI (*Baltic Dry Index*), un índice calculado por *The Baltic Exchange* (ver www.balticexchange.com), 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*). Un índice para cada tipo de buque es construido, y también uno general (BDI). Para mayores aclaraciones sobre los tipos de buque y la construcción de los índices, véase el *Boletín FAL* 246 (febrero 2007).

Gráfico 2
ÍNDICE BALTIC DRY, 1987-2007



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

La evolución de los precios del transporte por agua de los graneles (especialmente referidos a minerales, productos y sub-productos agrícolas) exhibe un comportamiento bastante estable hasta el año 2002, cuando inició un período completamente nuevo en lo que se refiere a valores. Hasta finales de 2002, y desde el año 1987, el promedio histórico del índice se ubicó en 1.349 puntos, mientras que entre 2003 y 2007 este ascendió a los 4.163 puntos, mostrando durante todo 2007 un nuevo crecimiento hasta valores extremos en la historia: 10.543 (promedio de noviembre de 2007).

Los cuadros a continuación presentan la evolución del promedio anual y desvíos estándares de cada uno de los cuatro índices. En general, el comportamiento es similar al recién mencionado.

Cuadro 6
ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR, *HANDY* Y *PANAMAX*

Año	Handy		Panamax	
	Promedio	Desviación estándar	Promedio	Desviación estándar
1999			1 065,4	168,8
2000	1111,7	36,2	1 540,2	90,2
2001	936,0	111,6	1 247,7	312,0
2002	895,0	121,7	1 130,4	198,2
2003	1 661,4	522,4	2 544,0	974,7
2004	3 162,6	535,8	4 382,7	888,1
2005	2 402,9	578,1	3 128,1	1 006,4
2006	2 248,5	498,1	3 020,8	784,9
2007	4 537,9	1 275,1	7 032,0	2 273,9

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., DRNI, CEPAL.

Cuadro 7
ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR, *CAPE-SIZE* Y *BALTIC DRY*

Año	Capesize		BalticDry	
	Promedio	Desviación estándar	Promedio	Desviación estándar
1999	1 313,5	394,0	1 063,0	184,0
2000	2 186,8	233,1	1 607,1	116,4
2001	1 468,6	412,4	1 214,4	274,4
2002	1 395,4	347,4	1 138,0	218,1
2003	3 662,6	1 567,6	2 617,4	1 012,7
2004	6 011,2	1 272,6	4 510,0	842,4
2005	4 602,9	1 320,8	3 371,5	936,9
2006	4 288,8	1 074,8	3 179,7	767,6
2007	9 924,0	3 230,7	7 070,3	2 170,7

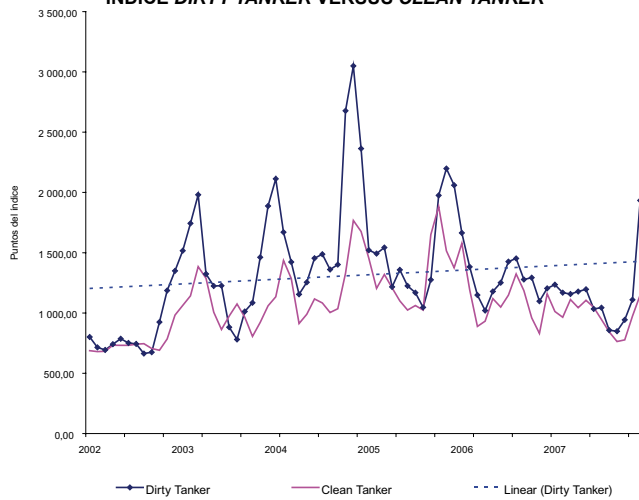
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., DRNI, CEPAL.

Se observa que, además de los aumentos fuertes y sostenidos de los precios de transporte de graneles, es posible verificar una marcada volatilidad.

4. TRANSPORTE DE PETRÓLEO Y REFINADOS

El gráfico 3 expone la evolución de los fletes de graneles líquidos del período 2002-2007, de acuerdo a los índices de *The Baltic Exchange* construidos sobre precios de transporte de crudo y derivados de petróleo.

Gráfico 3
ÍNDICE DIRTY TANKER VERSUS CLEAN TANKER



Fuente: Ricardo J. Sánchez, sobre la base de información de *The Baltic Exchange* obtenida a través de Bloomberg, portal internacional económico (www.bloomberg.com)

Como se observa, la tendencia ha sido creciente, y la volatilidad ha sido alta. Los valores de los buques para el transporte de

productos refinados de petróleo (*Clean Tankers*) presentan un comportamiento menos extremo que los que corresponden a los buques para el transporte de productos no refinados de petróleo (*Dirty Tankers*). El cuadro a continuación exhibe los valores promedio anuales de ambos índices, como así también el desvío estándar de los mismos.

Cuadro 8
**ÍNDICE PROMEDIO ANUAL Y DESVÍO ESTÁNDAR,
 DIRTY TANKER Y CLEAN TANKER**

Año	Dirty Tanker		Clean Tanker	
	Promedio	Desviación estándar	Promedio	Desviación estándar
2001	849,5	0,5	692,0	1,0
2002	830,7	206,3	737,6	76,6
2003	1335,3	388,3	1043,2	172,3
2004	1782,6	612,0	1228,9	276,6
2005	1497,3	373,4	1318,3	274,4
2006	1286,4	194,7	1112,0	210,3
2007	1124,3	268,5	973,6	133,0

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., DRNI, CEPAL.

En el caso de *Dirty Tanker*, junto con la fuerte variación de los precios, puede observarse una alta volatilidad. Para *Clean Tanker*, la volatilidad manifiesta un comportamiento menos extremo, pero también está presente.



A partir de la edición correspondiente a Enero de 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>