NACIONES UNIDAS
CEPAL

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

www.eclac.cl

Edición Nº 247 – marzo de 2007

FLETES, CICLO MARÍTIMO Y CAPACIDAD DE TRANSPORTE HACIA FINALES DEL AÑO 2006

En la Edición anterior del Boletín FAL se presentaron los índices de precios del transporte marítimo, en tres de sus principales segmentos de mercado.

En la presente edición se agrega el análisis del ciclo marítimo y la evolución de la capacidad de transporte asignada a las rutas que sirven las rutas de América Latina y el Caribe. Se observa que el comportamiento de precios y capacidades mantiene una cierta relación con la teoría del ciclo marítimo.

Esta edición se basa en estudios de Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa, División de Recursos Naturales e Infraestructura (DRNI) de la CEPAL. Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ricardo J. Sánchez: Ricardo.SANCHEZ@cepal.org

El editor de este Boletín comunica su decisión de acogerse a jubilación anticipada. Por esto, aprovecha esta ocasión para despedirse y agradecer la atención de sus lectores y a la Institución , la oportunidad de haber ejercido esta función a lo largo de casi 20 años. Sidney Rezende.

1. EL CICLO MARÍTIMO

El Gráfico 1 muestra la evolución de las variables mas reconocidas del ciclo marítimo, de los últimos años, para el caso del mercado mundial de transporte de contenedores. Allí puede observarse la línea de fletes de contenedores (precios del transporte marítimo) que impulsa las decisiones de construcción naval. Ello se entiende como la reacción de la oferta a los incentivos de precios: la capacidad de transporte “ordenada” en un período representa las órdenes de construcción de buques que fueron impulsadas por alzas o bajas de precios. En consecuencia, el signo de la evolución de los precios y de las órdenes de construcción es el mismo, como puede observarse en el gráfico 1.

Para mayores ampliaciones respecto a la evolución de los fletes, véase el Boletín FAL 246, de febrero de 2007.

Por otra parte, la cantidad de buques (y su capacidad de transporte consecuente) que se pasa a demolición, o desguace (*scrapping* en inglés), tiene signo contrario a las variables anteriores. En efecto, los incentivos a "demoler" flota, equivalente a disminuir la capacidad de transporte, son menores cuando los precios del servicio de transporte están subiendo.

La última variable involucrada en el gráfico 1 es la capacidad entregada. Ella representa la capacidad de transporte agregada a la flota mundial, cada año, a medida que las órdenes de construcción (capacidad ordenada) se van ejecutando en los astilleros y se entregan a las compañías navieras.

Gráfico 1

EVOLUCIÓN DE VARIABLES DEL CICLO MARÍTIMO (1992-2008)

Fuente: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU, sobre la base de datos de Clarkson, Container Intelligence Monthly, y CI-online (portal de servicio de información para la industria de contenedores (www.ci-online.co.uk)). **Nota**: * datos estimados. La línea de fletes referenciales es un índice de precios tipo Laspeyres construido sobre la base del promedio de los precios de transporte de contenedores de 20 pies , modalidad *all in (flete que incluye todas las operaciones de embarque/desembarque, estiba/desestiba, tracción hasta el terminal de almacenamiento u almacén)*, en las tres principales rutas del comercio marítimo mundial, conocidas como Transatlántica, Transpacífica y Asia-Europa.

Nótese que la capacidad entregada cada año tiene un retraso respecto a la capacidad ordenada. Como se comprende intuitivamente, las órdenes de construcción tardan en ejecutarse, y por lo tanto un incremento de la capacidad entregada responde a una capacidad ordenada uno o dos años antes (dependiendo del período), y viceversa. Esta es una característica importante del ciclo marítimo.

El ciclo marítimo es una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que 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 el ciclo marítimo se combina la acción de los incentivos de precios y la típica inelasticidad de oferta de este mercado, y opera porque existe una 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): ante una situación de precios bajos (fletes bajos), en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace (*scrapping*) 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 2 se describe simplificadamente el funcionamiento esquemático del ciclo marítimo:

Gráfico 2

EL CICLO MARÍTIMO SIMPLIFICADO

Fuente: Ricardo J Sánchez, CEPAL/ONU, Boletín FAL 228.

El ciclo marítimo en acción, para el caso del segmento de mercado de contenedores, puede verse en el gráfico 3. Se observa en el mismo que, según explica el ciclo marítimo) entre los años 2000 y 2008 (los datos de 2007 y 2008 son proyectados) la demanda tuvo un comportamiento (determinado exógenamente) que hizo que la oferta se retrasara temporalmente frente a la evolución de la demanda, con efectos en incrementos en los precios en aquellos períodos en los que la presión de la demanda era superior. En casi todos los años hasta 2005, la variación interanual de la demanda fue superior a la de la oferta. Como se aprecia en el gráfico 1, ello provocó una explosión de órdenes a partir de 2003, con un cierto retraso en la incorporación efectiva de los buques a la oferta de servicios de transporte marítimo. En tal sentido se observa que si se acumularan los incrementos de demanda de transporte y de oferta, el resultado es una demanda acumulada que por todos los años entre 2003 y 2008 se mantiene por encima de su equivalente de oferta, lo que ocasiona una presión de demanda que tiene los efectos descritos en el ciclo marítimo. Tómese en cuenta que entre los años 2002 y 2006 la demanda de transporte de contenedores creció, en promedio un 11.3% anual. En el mismo período, la oferta creció a un ritmo del 9.6% anual.

Gráfico 3

OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES (2000-2008)

Nota: Las variaciones de demanda y oferta fueron acumuladas respecto al año 2000. **Fuente**: Ricardo J Sánchez, CEPAL/ONU.

El gráfico 4 permite observar la evolución de la oferta y la demanda de transporte marítimo en el segmento de los graneles secos (*dry-bulk*, según la denominación en inglés). Para ver la evolución de los precios de estos transportes véase Boletín FAL 246, febrero de 2007.

Gráfico 4

OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE GRANELES SECOS (1999-2006)

Nota: Las variaciones de demanda y oferta fueron acumuladas respecto al año 2000. **Fuente**: Ricardo J Sánchez, CEPAL/ONU.

También en este caso puede observarse una presión de la demanda por sobre la evolución de la oferta: entre los años 2002 y 2006 la demanda de transporte de *dry bulk* creció, en promedio un 5.7% anual mientras que la oferta creció a un ritmo del 5.4% anual.

2. VARIACIONES EN LA OFERTA DE CAPACIDAD DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Los desajustes de la evolución de la oferta de transporte, en el segmento de los contenedores, respecto a su demanda, tienen consecuencias que varían entre las diferentes regiones del mundo y se refleja en la oferta de capacidad que efectivamente opera en las distintas regiones. En los momentos de mayor tensión del desajuste, con los mayores incrementos de precios, ello provocó que algunas regiones de América Latina se vieran disminuidas en la oferta de transporte de la que disponían.

Las tablas 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 rutas del mundo y las correspondientes a América Latina y el Caribe*. El índice construido toma como base 100 la capacidad ofrecida en septiembre de 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.

Tabla 1

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS PRINCIPALES SELECCIONADAS (2002-2006)

Nota: Indices calculados para los valores de finales de cada año. **Fuente**: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU.

Nótese que la principal variación positiva en asignación de capacidad de transporte corresponde a la interconexión de Asia oriental con la costa nor-oriental y el sudeste Asiático (relacionados con la creciente participación de estos mercados en la economía global), seguidas por el Mediterráneo y éste con la costa este de América del Norte. Asimismo debe observarse una evolución positiva, aunque mucho más modesta con otras regiones, y una declinación de la capacidad de transporte entre el lejano Oriente y la India.

Tabla 2

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE AMERICA CENTRAL Y CARIBE (2002-2006)

Nota: Indices calculados para los valores de finales de cada año. **Fuente**: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU.

El Caribe, por su parte, como resultado de su creciente participación como *hub* de la producción y el comercio mundial, exhibe importantes incrementos en capacidad de transporte tanto con América del Norte, como con el Mediterráneo y el lejano Oriente. En muchas de esas rutas América Central también logra una cierta mejora, asociada al Caribe. La conexión con Europa del norte y América del sur tuvo incrementos de menor magnitud, y la conexión con el Mediterráneo expresa una caída, que sin embargo puede ser atribuida a una forma diferente de medir las rutas (nótese que desde el Mediterráneo crece marcadamente). Es muy

lamentable la caída de la capacidad de servicios intraCaribe-América Central.

Tabla 3

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE LA COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR (2002-2006)

Nota: Indices calculados para los valores de finales de cada año. **Fuente**: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU.

La costa este de América del Sur muestra crecimientos importantes en capacidad para casi todos los casos analizados. La disminución de los servicios intra costa podría estar representando los cambios de ruteo de buques que es consecuencia del ingreso de nuevos buques.

Tabla 4

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS DE LA COSTA NORTE AMERICA DEL SUR (2002-2006)

Nota: Indices calculados para los valores de finales de cada año. **Fuente**: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU.

También en el caso de la costa norte de América del Sur, los cambios son muy grandes respecto de la situación original, con excepción de la costa oeste de América del norte.

Tabla 5

EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE TRANSPORTE OFRECIDA. RUTAS SELECCIONADAS COSTA OESTE AMERICA DEL SUR (2002-2006)

Nota: Indices calculados para los valores de finales de cada año. **Fuente**: Ricardo J Sánchez y Maricel Ulloa, CEPAL/ONU.

Finalmente, el caso de la costa oeste exhibe grandes incrementos en su conexión con el lejano Oriente, y con la costa oeste de América del Norte, mientras que los aumentos con Europa y Mediterráneo son más modestos. Tal como se vio en el caso de la costa este, también se observa una disminución de los servicios intracosta.

---

* 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.