

Boletín Marítimo



OFERTA Y DEMANDA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DURANTE LA CRISIS, BIENIO 2008 – 2009

Maricel Ulloa S.

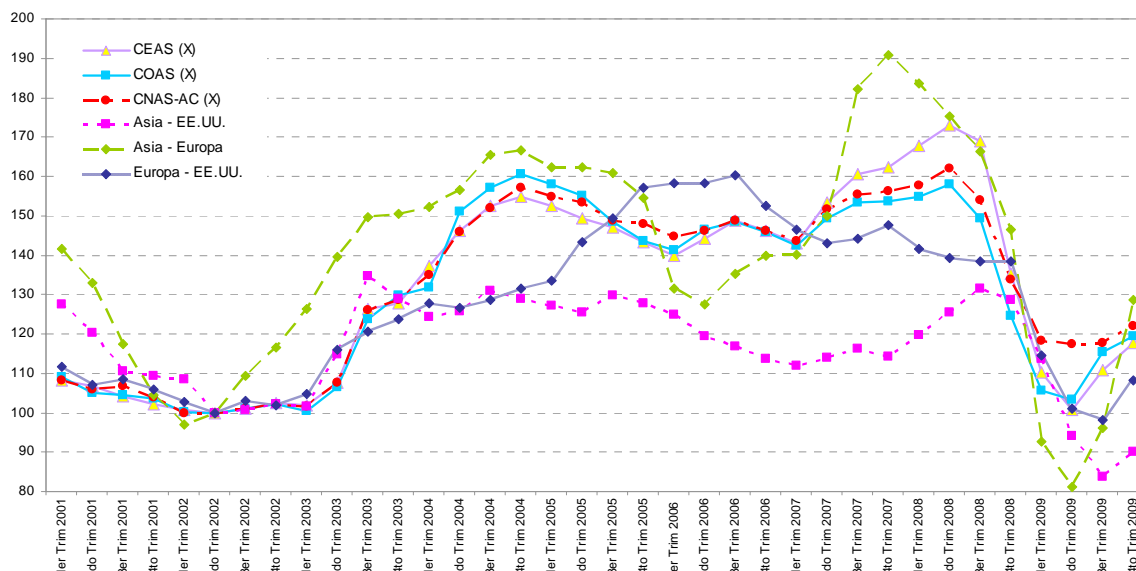
El objetivo de la presente edición es analizar el comportamiento de la industria del transporte marítimo durante el bienio 2008 – 2009 para sus tres principales mercados: Contenedores, Graneles Secos y Graneles Líquidos (petróleo y sus derivados).

I. FLETES MARÍTIMOS

I.I TRANSPORTE DE CONTENEDORES

El transporte marítimo de contenedores se realiza mayormente a través de compañías navieras que prestan servicios regulares, en rutas preestablecidas. Con base a la información contenida en el Perfil Marítimo de la Unidad de Servicios de Infraestructura, y publicada en ediciones anteriores del Boletín FAL, la evolución de los precios del transporte marítimo de contenedores en las tres principales rutas del mundo, que conectan Asia, Europa y Norteamérica; y además tres macro-rutas de América Latina, para el período 2001 – 2009, se observa en el Gráfico 1.

Gráfico 1. Índice de fletes de contenedores. 2001 – 2009



Nota: base 2do. Trimestre 2002 = 100

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base de información de Containerisation International, para las rutas entre Asia, Estados Unidos y Europa, y relevamiento propio para los fletes de exportaciones de contenedores desde América Latina. Se trata de un índice de tipo Laspeyres. Para mayores detalles ver Boletín FAL 246 ó 265, en los cuales se detalla como se obtienen los datos y como se representan.

La evolución de los fletes para el mercado de contenedores muestra, claramente, el efecto de los fenómenos económicos en la industria del transporte marítimo. En el gráfico se pueden identificar como puntos más bajos del período 2001 – 2009, el 2do. trimestre de 2002 y el 2do. trimestre de 2009, correspondientes a períodos con fuertes contracciones económicas. Como momentos más altos del período, se encuentran el 4to. trimestre de 2004 y el 2do. trimestre de 2008 aunque, para algunas rutas, el 4to. trimestre de 2007 es también un valor alto.

Consiguientemente, en el periodo estudiado (2001 – 2009), encontramos 3 períodos de ascenso y 2 de descenso:

Ascensos:

- 3er. trimestre de 2002 al 4to. trimestre de 2004, con ascensos desde un 29% para la ruta Asia – Estados Unidos, hasta un 66% para la ruta Asia – Europa.
- 2do. trimestre de 2007 hasta el 2do. trimestre de 2008, con ascensos desde un 5% para la ruta Europa – Estados Unidos, hasta un 50% para la ruta Asia – Europa.
- Desde el 3er. trimestre de 2009 con ascensos desde un 5% para la ruta de América Latina (Costa Norte América del Sur – América Central), hasta un 48% para la ruta Asia – Europa, que muestra una superación a la crisis económica que caracterizó el bienio 2008 – 2009.

Descensos:

- 1er. trimestre de 2001 al 2do. trimestre de 2002, con caídas de hasta un 40% para la ruta Asia – Europa.
- 3er. trimestre de 2008 hasta el 2do. trimestre de 2009, con caídas de hasta un 90% para la ruta Asia – Europa. Aunque para el caso de las rutas de Europa – Estados Unidos y Asia – Europa las caídas se produjeron en el 1er. trimestre de 2008.

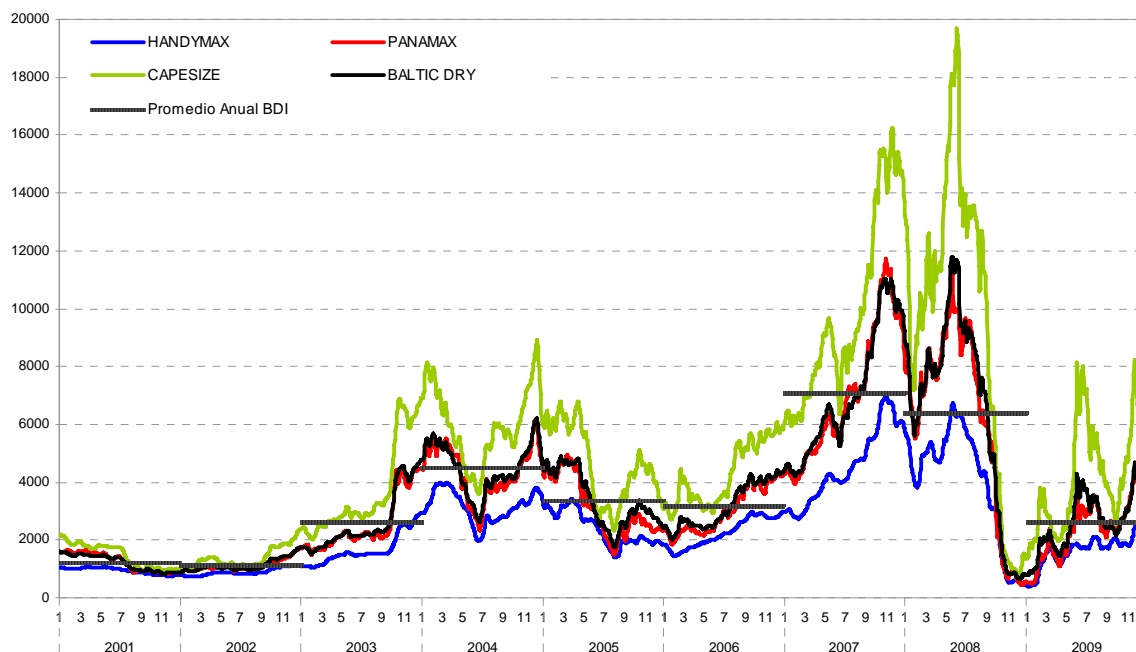
Las razones que explican las variaciones de precios son: cambios en el precio del combustible (ver sección 2), el exceso de oferta de capacidad de transporte (ver sección 3) y la crisis económica (ver sección 4).

En general, se observa que el comportamiento de las rutas de América Latina es muy similar. Tan sólo en el año 2008 se encuentra una subida más acentuada para la ruta de la costa este que para el resto de la región, mientras que para la caída de principios de 2009 fue la ruta de la costa norte y América Central la menos resentida. La ruta Asia – Europa tiene un comportamiento similar al de las rutas de América Latina, con la diferencia que el periodo de ascenso a finales de 2006 se ve retrasado y su caída en 2008 se ve adelantada, respecto a estas mismas rutas. Es interesante destacar que en cada uno de los períodos identificados en la evolución de los fletes del mercado de contenedores la ruta Asia – Europa representa las caídas y ascensos más fuertes, identificando entonces a esta ruta como una de las más sensibles a las fluctuaciones de la economía global. Para el caso de la ruta Asia – Estados Unidos, luego del salto en 2003, sus movimientos han tendido a la baja, consiguiendo en el 3er. trimestre de 2008 un repunte, para luego caer drásticamente. Por último, la ruta Europa – Estados Unidos tiene un comportamiento mayoritariamente distinto que el resto de las rutas estudiadas, ya que ésta se mantiene en un ascenso moderado hasta mediados de 2006 para luego caer suavemente hasta finales de 2008. La caída manifestada hasta mediados de 2009 es mucho más brusca que las que la anteceden, tal como se observa en el resto de las rutas. Para todas las rutas estudiadas se aprecia una recuperación de los fletes en el último periodo de 2009.

I.II TRANSPORTE DE GRANELES SECOS

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 4 índices importantes que son elaborados por The Baltic Exchange (www.balticexchange.com). Los cuatro mencionados reflejan el comportamiento general del mercado, siendo éstos los siguientes: el Capesize Index, el Panamax Index, el Handymax Index y el Baltic Dry Index, este último creado sobre los tres primeros índices mencionados (para mayores detalles ver Boletín FAL 246 y 265). El gráfico a continuación muestra la evolución de éstos para el periodo comprendido entre 2002 – 2009.

Gráfico 2. Índice de fletes de graneles secos. 2002 – 2009



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)

A primera vista, pareciera que el comportamiento de los precios del transporte de graneles secos es similar al de contenedores. Sin embargo, se trata de mercados totalmente distintos y sus fluctuaciones pueden deberse a razones diferentes.

Al observar el gráfico 2, las alzas más significativas ocurren a finales de 2004, a mediados de 2008 y durante el año 2009. Para el caso de las caídas, se encuentra que las más significativas se perciben a mediados de 2002, del 2005 y más fuertemente a finales de 2008, éste último algo más adelantado que el sector anteriormente analizado.

Consiguientemente, en el periodo estudiado encontramos 3 períodos de ascenso y 3 de descenso:

Ascensos:

- Finales de 2002 a finales de 2004, con ascensos desde 7400 puntos para los buques Capesize, hasta 2927 para los buques Handymax.
- Principios de 2007 hasta mediados de 2008, con ascensos desde 16605 puntos para los buques tipo Capesize, hasta 5232 para los buques tipo Handymax.
- Desde principios de 2009 con ascensos desde 6922 puntos para los buques Capesize, hasta 1830 para los buques Handymax.

Descensos:

- Principios de 2001 a mediados de 2002, con caídas de hasta 1784 puntos para el caso de los buques tipo Capesize.

- Principio de 2005 a principios de 2006, con caídas de hasta 5689 puntos para los buques tipo Capesize.
- El segundo semestre de 2008, con caídas de hasta 18309 puntos para los buques tipo Capesize.

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).

A continuación se presenta la evolución del promedio anual, la desviación estándar anual y las variaciones interanuales para cada uno de los cuatro índices.

Tabla 1. Índice promedio anual, desvío estándar y variación interanual de índices de fletes de graneles secos. 2002 – 2009

Año	Handy			Panamax			Capesize			BalticDry		
	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual
2002	895.0	121.7	-4.4%	1130.4	198.2	-9.4%	1395.4	347.4	-5.0%	1138.0	218.1	-6.3%
2003	1661.4	522.4	85.6%	2544.0	974.7	125.0%	3662.6	1567.6	162.5%	2617.4	1012.7	130.0%
2004	3162.6	535.8	90.4%	4382.7	888.1	72.3%	6011.2	1272.6	64.1%	4510.0	842.4	72.3%
2005	2389.5	587.3	-24.4%	3128.1	1006.4	-28.6%	4602.9	1320.8	-23.4%	3371.5	936.9	-25.2%
2006	2248.5	498.1	-5.9%	3020.8	784.9	-3.4%	4288.8	1074.8	-6.8%	3179.7	767.6	-5.7%
2007	4537.8	1274.9	101.8%	7031.6	2273.2	132.8%	9924.3	3231.3	131.4%	7070.2	2170.6	122.4%
2008	3973.5	1966.5	-12.4%	6089.8	3261.5	-13.4%	9363.4	5257.0	-5.7%	6390.3	3379.0	-9.6%
2009	1658.1	514.9	-58.3%	2405.4	978.9	-60.5%	4171.5	1788.2	-55.4%	2616.5	941.3	-59.1%

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

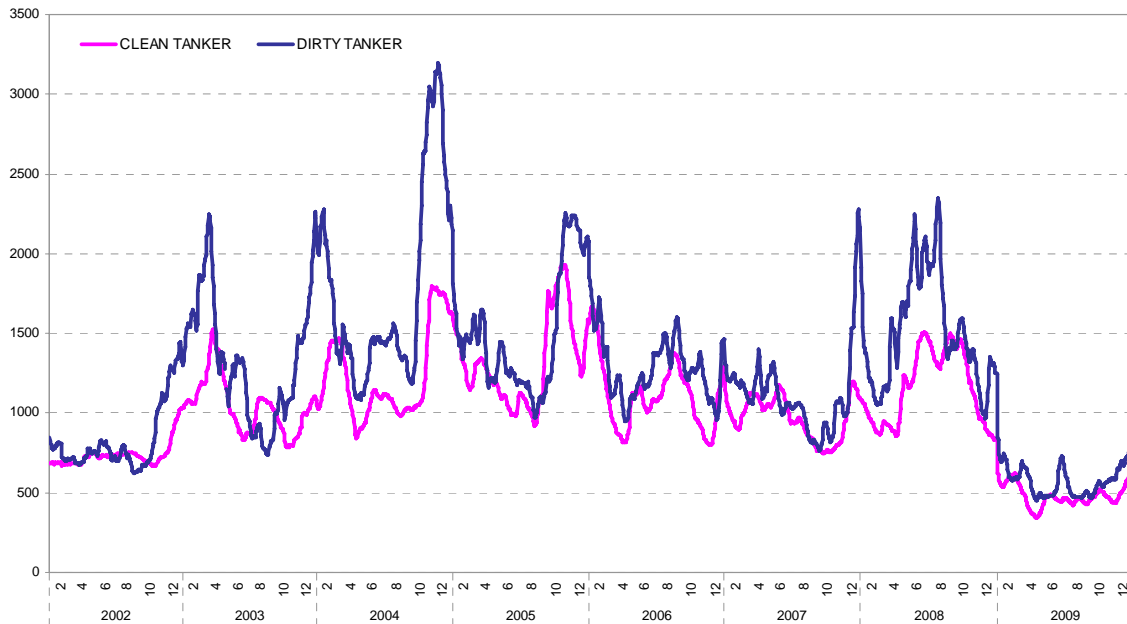
Los promedios anuales indican que los mayores aumentos se produjeron en el año 2007, con un promedio anual de 7070 puntos del Baltic Dry Index (BDI), y el año con menores valores puntuales el año 2002, alcanzando los 1138 puntos, también para BDI.

A partir del año 2002 puede observarse que la volatilidad de los precios de los fletes es alta, con una desviación estándar muy alta en el año 2008, pero que para el año 2009 ésta comienza a declinar.

I.III TRANSPORTE DE GRANELES LÍQUIDOS (PETRÓLEO Y DERIVADOS)

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), para mayores detalles ver Boletín FAL 246 ó 265. 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). A continuación, el gráfico 3 muestra el comportamiento de ambos índices para el período 2002 – 2009.

Gráfico 3. Índice de fletes de graneles líquidos. 2002 – 2009



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)

El comportamiento de los fletes para este sector es también 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.

A continuación se presentan los valores de los promedios anuales, desviación estándar anual y la variación interanual para ambos índices.

Tabla 2. Índice promedio anual, desvío estándar y variación interanual de índices de fletes de graneles líquidos. 2002 – 2009

Año	DirtyTanker			CleanTanker		
	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual	Promedio	Desviación Estándar	Variación interanual
2002	830.7	206.3		737.6	76.6	
2003	1335.3	388.3	60.7%	1043.2	172.3	41.4%
2004	1782.6	612.0	33.5%	1228.9	276.6	17.8%
2005	1497.3	373.4	-16.0%	1318.3	274.4	7.3%
2006	1286.4	194.7	-14.1%	1112.0	210.3	-15.7%
2007	1124.3	268.5	-12.6%	973.6	132.9	-12.4%
2008	1510.2	341.4	34.3%	1155.0	229.1	18.6%
2009	581.2	96.9	-61.5%	484.6	69.0	-58.0%

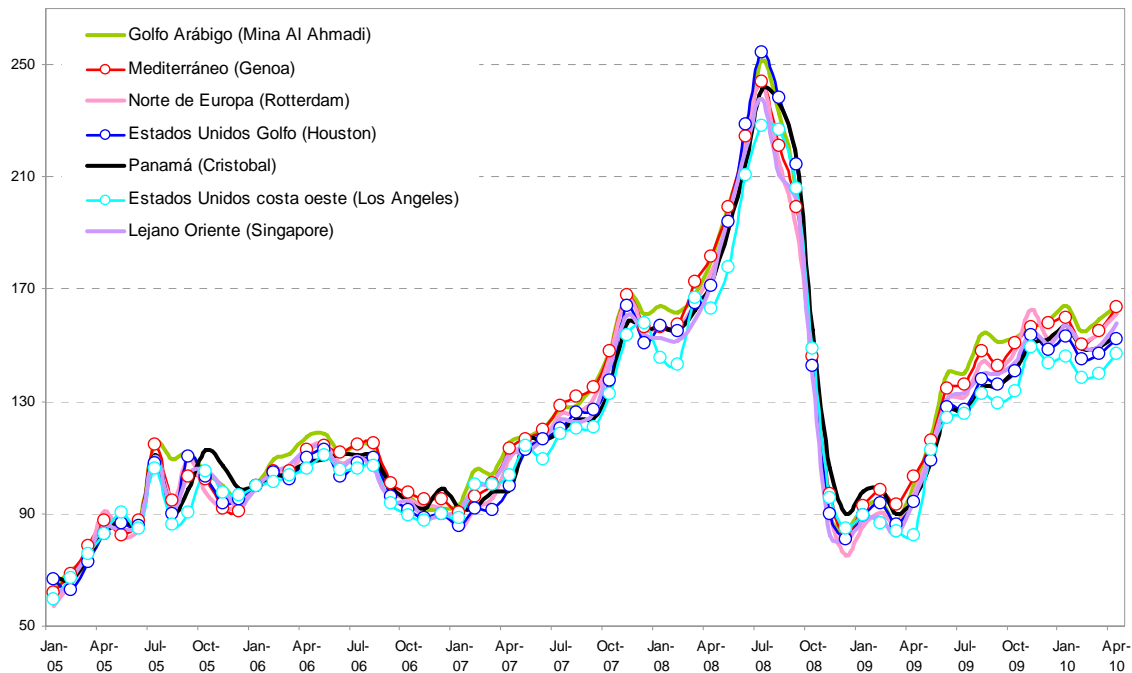
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas

Según los datos expuestos las mayores alzas se produjeron en el año 2003 y las mayores caídas en el año 2009, este último periodo con un menor desvío estándar debido a una menor volatilidad. Los altos promedios se produjeron en el año 2004 para Dirty Tanker, con 1782 puntos y 2005 para Clean Tanker, con 1318 puntos, identificándose en estos mismos periodos los de más alta volatilidad. Se puede señalar además que para Clean Tanker, la volatilidad manifiesta un comportamiento menos extremo que para Dirty Tanker, pero también está presente.

II. PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES

A continuación se presentan dos gráficos sobre la evolución del precio del combustible IFO 380, para el período comprendido entre los años 2005 – 2009, en los principales puertos del mundo y para algunos puertos de América Latina y el Caribe.

Gráfico 4. IFO 380 Principales Puertos del mundo. 2005 – 2009



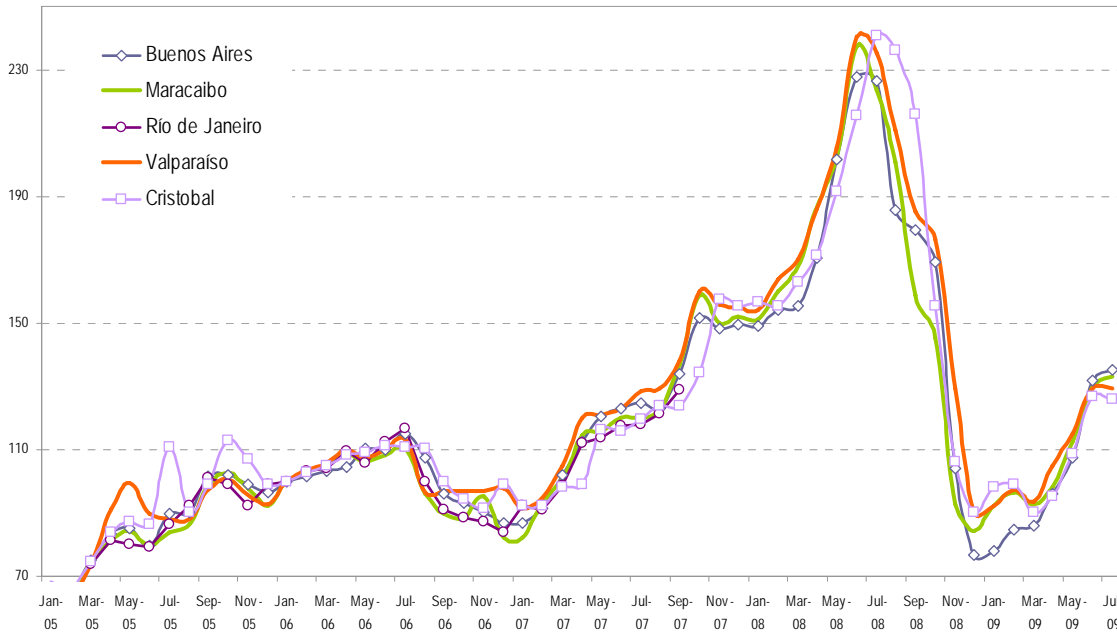
Nota: índice base Enero2006=100

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base The Drewry Monthly, varios números

Como se puede observar, con el inicio de la crisis se desplomaron los precios del combustible marino, los que recomienzan su alza a partir del 1er. trimestre de 2009. Sin embargo, a finales de dicho año los precios eran aproximadamente un 40% respecto al inicio de la crisis.

En el gráfico 5, se puede observar una situación similar en América Latina.

Gráfico 5. IFO 380 Puertos de América Latina y el Caribe. 2005 – 2009



Nota: índice base Enero2006=100

Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas, sobre la base www.BunkerWorld.com

Nota del autor: Se eligió representar la evolución de los precios del IFO 380, por ser este el de mayor consumo en los buques.

III. OFERTA Y DEMANDA

Tanto la oferta de transporte marítimo como la demanda de los servicios de transporte tienen un comportamiento característico. El análisis que se realizará 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. La continua búsqueda de equilibrio entre la oferta y la demanda desencadena un comportamiento cíclico, lo que es conocido como el ciclo marítimo y que ha sido analizado extensamente en Boletines FAL (DRNI/CEPAL/Naciones Unidas).

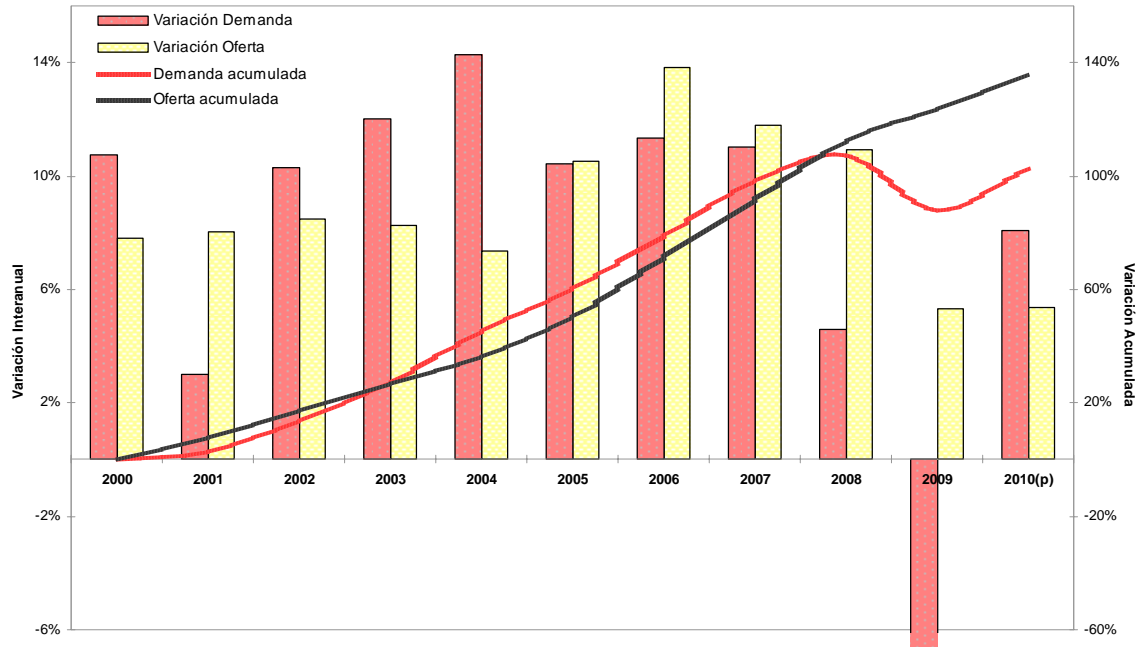
Los gráficos que a continuación se presentan, por construcción, en el año inicial, son iguales los valores de demanda acumulada y de oferta acumulada. Sin embargo, ello no implica un equilibrio para dicho año, sino simplemente que dicho año fue elegido como el momento base para el índice a partir del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

Las curvas de oferta y demanda acumuladas muestran cual de ambas es la que presiona y contribuye a subas o alzas de precios.

III.I TRANSPORTE DE CONTENEDORES

El gráfico 6 nos muestra las variaciones experimentadas por la oferta y demanda de transporte de contenedores entre 2000 – 2010.

Gráfico 6. Oferta y demanda de transporte de contenedores. 2000 – 2010



Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

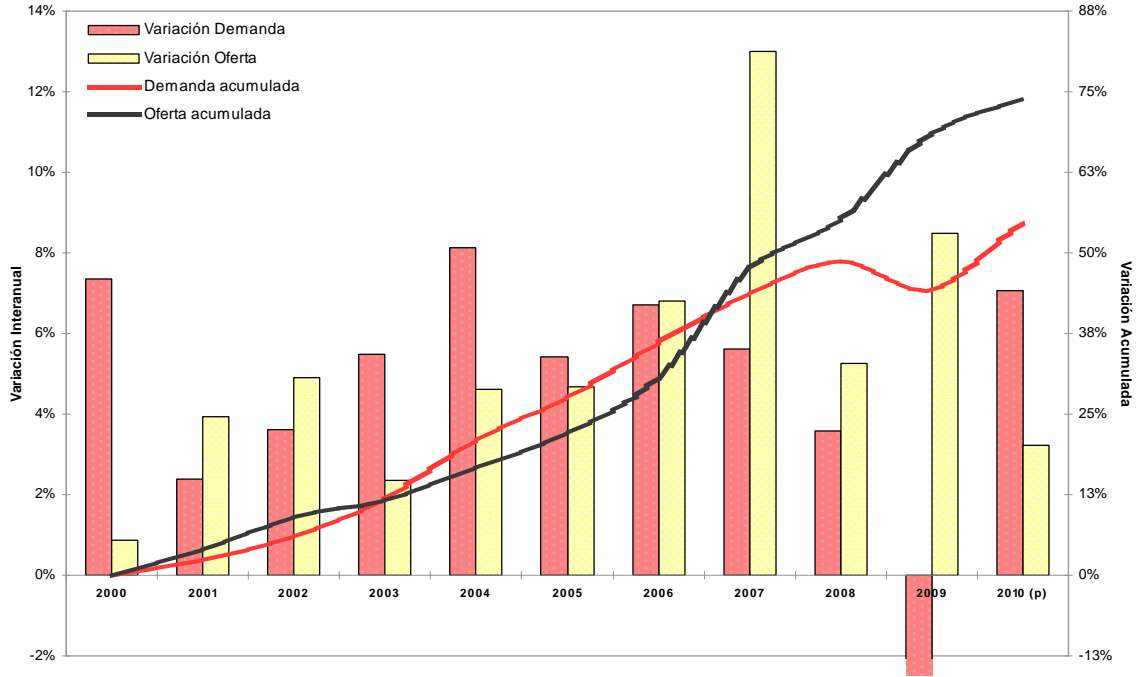
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas

La variación acumulada de la oferta y la demanda ha sido bastante clara en el período de muestra, al observarlas se puede notar que luego de momentos de inestabilidad entre ellas llega un punto en que logran converger, esto ocurre en el año 2003 y en el año 2008. Desde el año 2001 se ve que tanto la oferta como la demanda acumulada han experimentado un ascenso, eso hasta el año 2009, en que la demanda comienza un descenso importante (10%), para luego repuntar en el año 2010. También se observa, en particular para los datos del 2009, como la oferta pese a seguir aumentando, disminuye su crecimiento, teniendo una pendiente un poco más suave. En los periodos 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 es que la oferta sobrepasa a la demanda existiendo una sobreoferta.

III.II TRANSPORTE DE GRANELES SECOS

El gráfico 7 nos muestra las variaciones observadas por la oferta y demanda de transporte de graneles secos entre 2000 – 2010.

Gráfico 7. Oferta y demanda de transporte de graneles secos. 2000 – 2010



Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

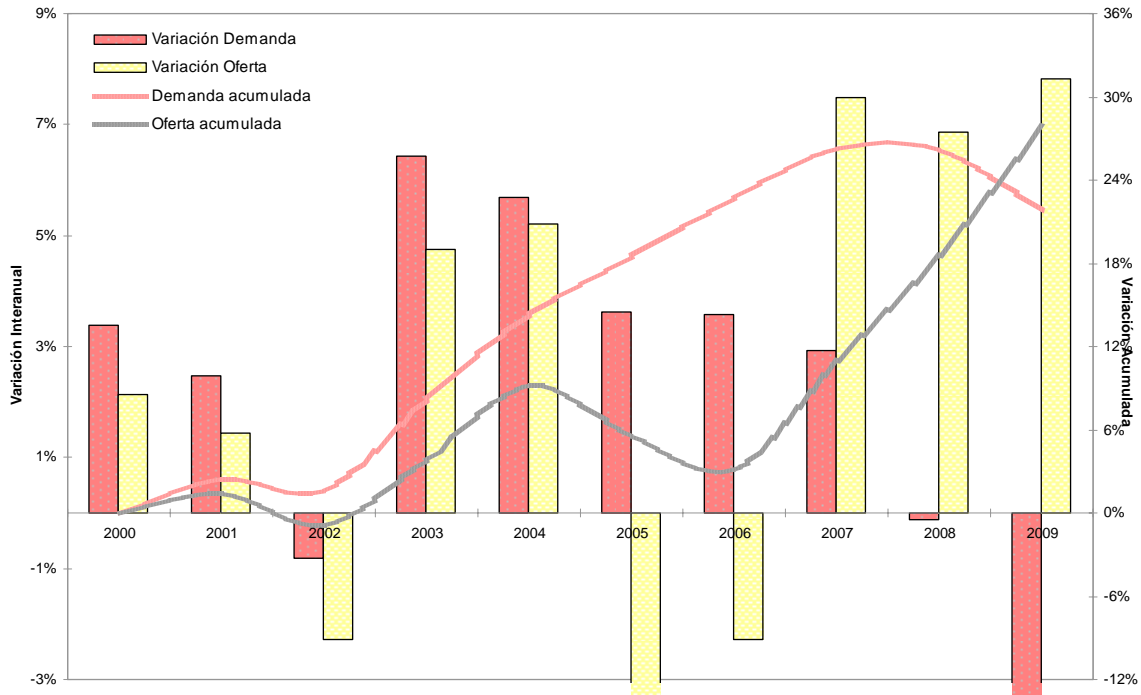
Fuente: Ricardo J. Sánchez y Maricel Ulloa S., USI / DRNI / CEPAL, Naciones Unidas

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%, pero que para el siguiente año se espera repuntar, sin embargo la oferta, por su parte, 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.

III.III TRANSPORTE DE GRANELES LÍQUIDOS (PETRÓLEO Y DERIVADOS)

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

Gráfico 8. Oferta y demanda de transporte de graneles líquidos. 2000 – 2010



Nota: (p) dato proyectado. Las variaciones de demanda y de oferta fueron acumuladas respecto al año 2000.

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

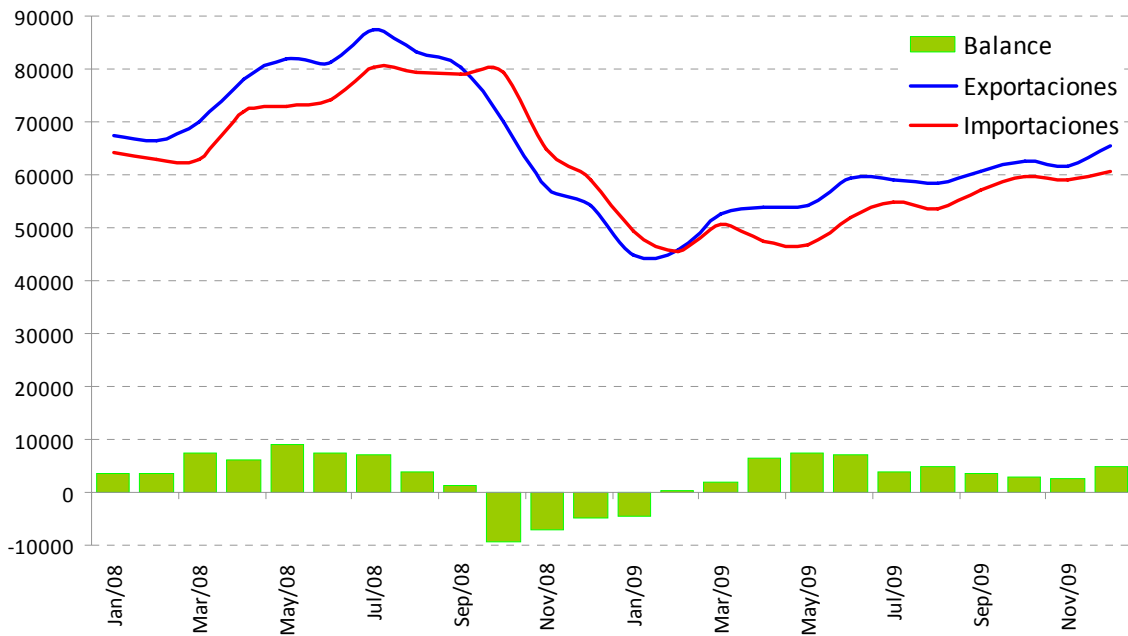
Una de las características del transporte de graneles líquidos es su volatilidad, por lo que es mucho más difícil encontrar puntos de convergencia entre la oferta y la demanda, identificándose entonces solo un punto, bienio 2008 – 2009, en todo el período analizado. El análisis histórico del gráfico 6 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 el 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 el 2009; mientras que la oferta comienza a subir de manera importante, produciéndose una sobreoferta significativa hacia finales del 2009, sobrepasando finalmente la oferta a la demanda.

IV. CRISIS Y COMERCIO

El gráfico que a continuación se presenta permite observar la variación del comercio de América Latina y el Caribe en valores, como resultado de la crisis mundial.

Obsérvese la gran contracción del comercio a partir de mediados de 2008 hasta enero de 2009 y una ligera recuperación a partir de marzo del mismo año.

Gráfico 9. Importaciones y exportaciones de América Latina y el Caribe. 2008 – 2009



Fuente: DCII / CEPAL, Naciones Unidas