

---

## recursos naturales e infraestructura

# **L**a industria del transporte marítimo y las crisis económicas

Georgina Cipoletta Tomassian

Ricardo J. Sánchez



NACIONES UNIDAS

**CEPAL**

División de Recursos Naturales e Infraestructura

Santiago de Chile, agosto 2010

Este documento fue preparado por Georgina Cipoletta Tomassian y Ricardo José Sánchez, oficiales de Asuntos Económico, de la Unidad de Servicios de Infraestructura, División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas, con la colaboración de Maricel Ulloa Sepúlveda.

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

Los autores desean hacer un formal reconocimiento y agradecimiento por los aportes y comentarios de Ricardo Ffrench Davis, Alan Harding, Bruce Lambert, Gabriel Pérez Salas y Gordon Wilmsmeier.

---

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN versión impresa 1680-9017      ISSN versión electrónica 1680-9025

ISBN: 978-92-1-323405-1

LC/L.3206-P

N° de venta: S.10.II.G.19

Copyright © Naciones Unidas, agosto de 2010. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

---

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

## Índice

---

<b>Resumen</b> .....	5
<b>I. Introducción</b> .....	7
<b>II. Crisis: del sector financiero al real</b> .....	9
A. Entendiendo las crisis internacionales.....	9
B. Períodos de bonanza, estancamiento y retroceso .....	12
C. El ciclo marítimo.....	15
D. ¿Consecuencias más o menos devastadoras? .....	16
<b>III. Las crisis internacionales y el sector marítimo</b> .....	19
A. Segmento por segmento: flota actual y futura (sobre-tonelaje)....	22
B. Los precios locos.....	30
C. La reacción de la industria .....	33
D. Situación actual y perspectivas.....	36
<b>Conclusiones</b> .....	43
<b>Bibliografía</b> .....	45
<b>Anexos</b> .....	47
<b>Serie recursos naturales e infraestructura: números publicados</b> .....	49

**Índice de cuadros**

Cuadro 1	Flotas operativas al 1 de enero de 2009 .....	22
Cuadro 2	Periodos de alzas y caídas de fletes.....	32
Cuadro 3	Estrategia frente a la crisis .....	33
Cuadro 4	Variación de la capacidad ofrecida en rutas de América Latina y el mundo, abril 09 .....	34
Cuadro 5	Flota operativa y ordenada de graneleros (secos), 2006 – 2010 .....	38

**Índice de recuadros**

Recuadro 1	Flota porta contenedores amarrada (ociosa).....	21
------------	---	----

**Índice de gráficos**

Gráfico 1	El largo plazo en la industria marítima .....	13
Gráfico 2	PIB, comercio y transporte marítimo por contenedores, 1985-2009.....	21
Gráfico 3	Flota porta-contenedores, prevista al final de cada período.....	23
Gráfico 4	Flota porta-contenedores, prevista al final de cada período.....	23
Gráfico 5	Flota dry-bulk, prevista al final de cada período.....	24
Gráfico 6	Flota dry-bulk, prevista al final de cada período.....	24
Gráfico 7	Flota tanker, prevista al final de cada período .....	25
Gráfico 8	Flota tanker, prevista al final de cada período .....	25
Gráfico 9	Contenedores: demanda vs. oferta 2000-2008 .....	26
Gráfico 10	Contenedores: demanda vs. oferta 2006-2011 (proyectado).....	27
Gráfico 11	Dry-bulk: demanda vs. oferta 2000-2008.....	27
Gráfico 12	Dry-bulk: demanda vs. oferta 2006-2010 (proyectado) .....	28
Gráfico 13	Tanker: demanda vs. oferta 2000-2008.....	29
Gráfico 14	Tanquer: demanda vs. oferta 2006-2010 (proyectado).....	29
Gráfico 15	Fletes de transporte de contenedores.....	30
Gráfico 16	Índice de fletes de commodities 2003-2009.....	31
Gráfico 17	Índice de fletes de commodities, segunda mitad de 2008 a septiembre 2009 .....	31
Gráfico 18	Hamburg index 2001-2009 (al final de cada periodo) .....	32
Gráfico 19	Número de órdenes de construcción de buques porta-contenedores, 2006 - 2010 .....	34
Gráfico 20	Flota ordenada, entregada y demolida (porta-contenedores), 2008 – 2009 .....	35
Gráfico 21	Flota amarrada.....	35
Gráfico 22	Evolución de slow-steaming y Capacidad absorbida .....	36
Gráfico 23	Comercio en volúmenes de América Latina y el Caribe, 2006-2010.....	37
Gráfico 24	Comercio global marítimo, en toneladas, 2008-2010 .....	37
Gráfico 25	Análisis comparativo de arriendo de buques portacontenedores y graneleros, 2006-2010 ....	38
Gráfico 26	Índices de fletes de contenedores y graneles secos, 2008-2010.....	39
Gráfico 27	Costos de transporte de minerales, 2006-2010.....	40
Gráfico 28	Actividad portuaria de América Latina y el Caribe, variación primer cuatrimestre 2010/2009 .....	40
Gráfico 29	Actividad portuaria de América Latina y el Caribe - detalle, variación primer cuatrimestre 2010/2009 .....	41
Gráfico A.1	Dinámica portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe. promedio anual de crecimiento 2002-2007 .....	48

**Índice de figuras**

Figura 1	Esquema del ciclo marítimo .....	15
----------	----------------------------------	----

## Resumen

---

En el marco de las crisis financieras y económicas globales, el sector marítimo ha tenido una reacción diferente cada vez, más allá del denominador común que es la forma en que las crisis impactan en la economía real, variando el nivel de actividad. En tal sentido, el sector marítimo –como proveedor de servicios– es afectado a través de la caída en la demanda y los niveles de precios.

En términos generales, la industria marítima en su conjunto siente el impacto (por ver alterado el equilibrio entre oferta y demanda), en un cierto marco de expansión o de contracción de la capacidad ofrecida, anterior a la ocurrencia de la crisis, generada por la inelasticidad de la oferta que caracteriza a esta industria.

El presente documento analiza las principales crisis económicas desde 1970 a la fecha, poniendo en paralelo los efectos sobre la industria marítima, tanto desde el punto de vista de la demanda de transporte marítimo, como de la oferta (la flota operativa y la proyectada). Los antecedentes mencionados sirven como referencia para comenzar a analizar los efectos de la última crisis, iniciada a mediados de 2008, presentándose los principales indicadores de la industria desde aquel momento, incluyendo la situación actual y perspectivas.

Siendo la marítima una industria global, la mayoría de los indicadores son presentados a nivel del aglomerado mundial, sin embargo, al mismo tiempo se incluye información específica sobre la región de América Latina y el Caribe.

## I. Introducción

---

En 2009, el mundo se vio convulsionado por una serie de acontecimientos históricos que afectaron generalizadamente a todas las economías mundiales, perturbando asimismo el sendero de crecimiento del sector marítimo. La economía y el transporte, en general, fueron fuertemente sacudidos por los vaivenes de la crisis internacional originada en las economías más desarrolladas, la que tomó fuerte expresión y extensión global desde principios del 2009, como continuidad del proceso iniciado a mediados del 2008. Ello aconteció en el marco de un proceso expansivo del sector marítimo, con fuertes inversiones en equipamiento y en infraestructura que seguían a un importante crecimiento de la demanda de transporte y servicios logísticos. A principios de 2009 se observaron señales de sobre-tonelaje y la mayoría de los proyectos de expansión fueron revisados o suspendidos; los precios de la actividad presentaron fuertes caídas, la proporción de buques amarrados sin trabajo aumentó, generando mucha preocupación respecto al futuro inmediato.

Las preguntas principales respecto a la crisis se refieren a su profundidad y extensión en el tiempo; pero estas preguntas son también centrales para la actividad marítima y portuaria: en la historia reciente, la duración y profundidad de las crisis económicas han hecho que los efectos sobre la industria marítima fueran ligeros o dramáticos.

En este documento se revisan algunos indicadores de la industria del transporte marítimo a partir de la emergencia de la última crisis económica internacional, a la vista de la experiencia histórica de otras similares, pudiéndose apreciar el alto grado de sensibilidad que aquella tiene respecto al comportamiento de las crisis.

Asimismo, se podrán verificar señales de recuperación económica y de salida de la crisis: el volumen de comercio ha aumentado en lo que va del año 2010, acompañando a una recuperación en el sector marítimo, cuyos valores de fletes están cerca de alcanzar los niveles previos a la crisis (en el caso de los contenedores, que en promedio se encuentran -20% respecto a la pre-crisis). Sin embargo, también es prudente conservar cierta cautela frente a las señales de recuperación y de salida de la crisis. Algunos elementos, tales como las políticas de *slow-steaming*<sup>1</sup>, el retorno de la flota amarrada (*laid-up*)<sup>2</sup> o la persistencia de una sobre oferta de capacidad de transporte, entre otros, podrían indicar que la recuperación es firme pero que aún no se vislumbra una salida completa de la situación crítica.

En la primera sección se establece un acercamiento general hacia la teorización sobre la ocurrencia de las crisis internacionales, y su relación con los problemas en el terreno de las finanzas internacionales. Luego de caracterizar a las crisis que pasan del sector financiero al sector real, se analizan los distintos períodos de estancamiento y retrocesos marcados por las principales crisis internacionales que afectaron en los últimos cuarenta años. Asimismo, se reflexiona acerca de porqué tales crisis se transforman en más o en menos devastadoras, para finalmente evaluar el caso del sector marítimo y de los posibles efectos de la última crisis económica internacional, aportando una gran cantidad de información sobre la marcha de los indicadores de la industria del transporte marítimo.

---

<sup>1</sup> Práctica operativa que consiste en disminuir la velocidad media de navegación.

<sup>2</sup> Flota que se mantiene intencionalmente inoperativa.

## II. Crisis: del sector financiero al real

---

### A. Entendiendo las crisis internacionales

La economía se ha caracterizado por presentar oscilaciones cíclicas a través del tiempo, alternando fases de prosperidad, crisis, recesión y reactivación. Tal comportamiento puede observarse en todas las economías del mundo; sin embargo, las crisis y las diferentes etapas del ciclo económico no necesariamente ocurren en simultáneo, ni en igual magnitud en todos los países o ramas de la economía.

La teoría económica ha producido diversos modelos de gestación de crisis. Uno de los modelos más sencillos para explicar la ocurrencia de crisis internacionales es el desarrollado por Hyman Minsky.

Bajo los criterios de Minsky, la ocurrencia de una crisis financiera

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/云报告?reportId=5\\_1658](https://www.yunbaogao.cn/report/index/云报告?reportId=5_1658)

