

NACIONES UNIDAS

**COMISIÓN ECONÓMICA
PARA AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE - CEPAL**



Distr.
LIMITADA
LC/L.1169
28 de enero de 1999
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

**CONCENTRACIÓN EN LOS SERVICIOS DE LÍNEAS REGULARES: CAUSAS DEL
PROCESO Y SUS EFECTOS SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LOS
PUERTOS Y DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO
DE LAS REGIONES EN DESARROLLO**

El presente documento fue elaborado por Jan Hoffmann (dirección electrónica: jhoffmann@eclac.cl), experto de la Unidad de Transporte de la División de Comercio Internacional, Transporte y Financiamiento. Las opiniones expresadas en este trabajo son de la exclusiva responsabilidad de su autor y pueden no coincidir con las de la Organización. El original inglés de este documento se publicó con la signatura LC/G.2027.

98-8-647

ÍNDICE

	<i>Página</i>
RESUMEN	1
RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN.....	9
I. PROCESO DE CONCENTRACIÓN EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	11
A. PORTE DE LOS BUQUES	11
1. La barrera Panamax	11
2. ¿Cuál será el porte máximo?.....	12
B. TRANSPORTISTAS.....	15
1. Fusiones y adquisiciones.....	15
2. Menor número de empresas pero mayor competencia.....	17
C. ALIANZAS	18
1. Alianzas, consorcios y otras formas de cooperación	18
2. Aumento de la participación en el mercado.....	20
D. EL SECTOR PORTUARIO.....	20
1. Relación entre el tamaño de los buques y el número de escalas en los puertos	20
2. Reducción del número de escalas y aumento de los transbordos.....	21

E.	OTRAS RAMAS DE ACTIVIDAD DEL SECTOR MARÍTIMO.....	24
1.	Construcción naval.....	24
2.	Matrícula.....	27
3.	Gente de mar.....	28
4.	Arrendamiento de contenedores.....	29
5.	Integración vertical.....	29
F.	PERSPECTIVAS.....	31
II.	CAUSAS.....	33
A.	MOTIVACIONES.....	33
B.	EL TRANSFONDO ECONÓMICO.....	34
1.	El entorno comercial global.....	34
2.	Demanda de servicios de transporte en buques de líneas regulares.....	38
3.	Suministro de servicios de transporte.....	42
4.	Referencia especial a América Latina y el Caribe.....	46
5.	Causas del proceso de concentración en el transporte marítimo.....	57
C.	REGULACIÓN DEL ESTADO.....	57
1.	Sinergias y conflictos de intereses.....	57
2.	Evolución reciente.....	61
3.	Coordinación internacional.....	63
4.	Causas del proceso de concentración en el transporte marítimo.....	63
D.	CAMBIOS TECNOLÓGICOS.....	64
1.	Tecnología y servicios.....	64
2.	Nueva función de costos.....	66
3.	Causas del proceso de concentración en el transporte marítimo.....	69
III.	CONSECUENCIAS.....	71
A.	¿SE ESTÁN LOGRANDO REALMENTE ECONOMÍAS DE ESCALA?...	71
1.	El tamaño contribuye a mejorar los resultados financieros.....	71
2.	Reducción de los costos y los fletes.....	74

B.	¿ESTÁ DECLINANDO LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS MARÍTIMAS?	76
1.	La situación no es tan mala como parece.....	76
2.	Causas de la caída de los fletes	78
C.	¿EXISTE UNA CAPACIDAD EXCEDENTARIA EN LOS SERVICIOS DE LÍNEAS REGULARES?	80
1.	Diversidad de opiniones.....	80
2.	Deterioro de los mecanismos de fijación de tarifas	82
3.	Competencia de precios y no de calidad	83
4.	Fijación de precios según el costo marginal	83
5.	Ampliación de la capacidad a fin de lograr economías de escala.....	84
D.	¿CABE ESPERAR MÁS FLUCTUACIONES DE LOS FLETES?.....	84
1.	Nueva función de oferta.....	84
2.	Respuestas más firmes ante el desplazamiento de la demanda.....	85
E.	¿PERDURARÁN LAS ALIANZAS?.....	85
1.	Simetría y asimetría de intereses.....	85
2.	Sustitución de las alianzas por las fusiones	87
F.	¿ES DABLE ESPERAR QUE LOS PRINCIPALES TRANSPORTISTAS AMPLÍEN SU PARTICIPACIÓN EN LOS MERCADOS NORTE-SUR?.....	88
1.	Para las empresas es preciso llenar los buques de mayor tamaño.....	88
2.	El efecto de cascada	89
3.	Evolución a nivel regional	92
G.	¿SEGUIRÁ AUMENTANDO EL PORCENTAJE DE LAS OPERACIONES DE TRANSBORDO?	100
1.	Aumento del tráfico portuario y reducción de los recorridos de los buques	100
2.	Sectores beneficiados o perjudicados	101

H.	¿CUÁLES SON LOS PUERTOS QUE SE CONVERTIRÁN EN CENTROS DE TRANSBORDO?	102
1.	Características que debe reunir un puerto para ser un centro de transbordo	102
2.	Transbordo en puertos que no manejan carga local	103
3.	Los transbordos en las regiones en desarrollo.....	105
I.	¿QUÉ ALTERNATIVAS TIENEN LAS EMPRESAS MARÍTIMAS PEQUEÑAS?	106
J.	¿ESTE PROCESO BENEFICIARÁ A LOS IMPORTADORES, EXPORTADORES Y CONSUMIDORES?	107
K.	¿QUÉ REPERCUSIONES TIENE ESTE PROCESO PARA LA FORMULACIÓN DE UNA POLÍTICA MARÍTIMA?.....	108
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	111
A.	CONCLUSIONES.....	111
B.	RECOMENDACIONES	113
1.	Empresas de transporte en buques de líneas regulares.....	113
2.	Sector portuario.....	114
3.	Organismos reguladores.....	117
	BIBLIOGRAFÍA	119
Anexo:	SERVICIOS DE LAS PRINCIPALES ALIANZAS.....	121

RECUADROS, CUADROS Y GRÁFICOS

Recuadro 1	El “crecimiento” del <i>Sovereign Maersk</i>	14
Recuadro 2	Los transportistas asiáticos controlan los mares	17
Recuadro 3	Pacific Alliance Service.....	19
Recuadro 4	Las alianzas y sus puertos de escala	23
Recuadro 5	Euforia de fusiones en los Estados Unidos.....	30
Recuadro 6	La globalización y el ejemplo imaginario del ananá de Kenya.....	37
Recuadro 7	Despliegue de buques en América Latina.....	55
Recuadro 8	Ventajas y desventajas de los buques Postpanamax.....	65
Recuadro 9	Hamburg Süd: los fletes se reducen pero las ganancias aumentan.....	76
Recuadro10	Sea-Land: aumenta el volumen y disminuyen los costos: sin embargo, cae la rentabilidad	80
Recuadro11	La “Teoría Falmouth”	104
Cuadro 1	Porcentaje de transbordos en relación con el movimiento total en los puertos más importantes	26
Cuadro 2	Número de contenedores transbordados por región	26
Cuadro 3	Movimientos de carga general y contenedorizada a través del Canal de Panamá	50
Cuadro 4	Pronóstico sobre las corrientes de carga correspondiente a Brasil.....	56
Cuadro 5	Indicadores relativos al tamaño y los resultados financieros de las empresas de transporte en buques de líneas regulares	72
Cuadro 6	Coefficiente de correlación entre los indicadores de tamaño y los resultados financieros	72
Cuadro 7	Resultado de los cálculos de regresión sobre los resultados financieros y el tamaño.....	73
Cuadro 8	Inserción de las grandes empresas marítimas en el tráfico comercial norte-sur de África	92
Cuadro 9	Inserción de las grandes empresas marítimas en el tráfico comercial norte-sur de Australasia	93
Cuadro 10	Inserción de las grandes empresas marítimas en el tráfico comercial norte-sur de América del Sur	95
Cuadro 11	Inserción de las grandes empresas marítimas en el tráfico comercial norte-sur de Asia meridional.....	98
Cuadro 12	Distancia entre puertos considerados como representativos.....	100
Cuadro 13	Comparación entre los servicios directos y los servicios con transbordo	101

			<i>Página</i>
Gráfico	1	Máximo tamaño de los buques portacontenedores, expresado en unidades equivalentes al contenedor de 20 pies (TEU).....	11
Gráfico	2	Los 20 transportistas de contenedores más importantes en septiembre de 1996.....	16
Gráfico	3	Esquema hipotético de las futuras recaladas portuarias de niveles múltiples.....	22
Gráfico	4	Los 20 puertos de contenedores más importantes en 1997.....	25
Gráfico	5	Principales países constructores de buques.....	27
Gráfico	6	Aumento del comercio y de los volúmenes de carga.....	39
Gráfico	7	Movimientos de contenedores en el comercio mundial.....	40
Gráfico	8	Principales corrientes comerciales de mercancías contenedorizadas, 1994.....	41
Gráfico	9	Tráfico de contenedores en los puertos, clasificado por región.....	42
Gráfico	10	Pedidos de construcción de buques de todo tipo.....	46
Gráfico	11	Tasas de crecimiento económico de algunos países de América Latina.....	47
Gráfico	12	Valor de las importaciones de algunos países de América Latina.....	48
Gráfico	13	Valor de las exportaciones de algunos países de América Latina.....	49
Gráfico	14	Origen y destino del tráfico a través del Canal de Panamá correspondiente a América Latina y el Caribe.....	50
Gráfico	15	Proyecciones del tráfico de contenedores hacia la región.....	51
Gráfico	16	Proyecciones del tráfico de contenedores desde la región.....	52
Gráfico	17	Pronóstico sobre el tráfico de contenedores correspondiente a Centroamérica, por socio comercial.....	53
Gráfico	18	Pronóstico sobre el tráfico de contenedores correspondiente a la costa occidental de América del sur, por socio comercial.....	54
Gráfico	19	Pronóstico sobre el tráfico de contenedores correspondiente a la costa oriental de América del sur, por socio comercial.....	54
Gráfico	20	Objetivos de la regulación del transporte marítimo.....	59
Gráfico	21	Compensación recíproca entre las economías de escala y el riesgo de que no exista un entorno competitivo adecuado.....	60
Gráfico	22	Curva de costos de una empresa naviera y la solución de costo mínimo.....	69
Gráfico	23	Correlación entre los resultados financieros y los indicadores de tamaño.....	75
Gráfico	24	Resultados financieros de los transportistas de primera línea, 1996.....	77
Gráfico	25	Rendimiento de los bonos del Gobierno de los Estados Unidos.....	79
Gráfico	26	Evolución de los fletes con la función de demanda de corto plazo.....	86
Gráfico	27	Ejemplo de los servicios norte-sur y este-oeste de la empresa Maersk.....	90
Gráfico	28	Ejemplo de los servicios norte-sur y este-oeste de la empresa Hapag-Lloyd.....	91

RESUMEN

El proceso de concentración en los servicios de líneas regulares significa que la participación de las empresas navieras relativamente grandes en el mercado del transporte marítimo está aumentando a expensas de las demás empresas más pequeñas. Aunque este proceso no es nuevo, últimamente se ha acelerado y está afectando particularmente al sector portuario y los servicios marítimos de las regiones en desarrollo.

En vista de que el ritmo de crecimiento del comercio es mayor que el del producto interno bruto (PIB) mundial, los gobiernos y las organizaciones internacionales están dando prioridad al mejoramiento de los puertos y los servicios marítimos. Este proceso da origen a la desregulación de este sector, la que, junto con los avances tecnológicos, alienta a las empresas navieras a formar alianzas o a fusionarse. Otra de las causas del proceso de concentración es el cambio tecnológico, que ha producido un aumento de la relación entre los costos fijos y los costos medios totales. Como consecuencia de ello, ha aumentado el tamaño unitario óptimo de los buques, puertos y empresas, lo que a su vez reduce, en el largo plazo, el número de participantes en el equilibrio del mercado.

A fin de analizar las repercusiones de este proceso, se examinan en el presente documento los elementos siguientes: la medida en que se están logrando economías de escala; la caída eventual de la rentabilidad de las empresas de líneas regulares; las fluctuaciones en el precio de los fletes; la firmeza de las alianzas; la expansión de los transportistas que sirven las rutas este-oeste a los mercados norte-sur; la proporción en que han aumentado las operaciones de transbordo de contenedores; el papel de los puertos como centros de transbordo; las perspectivas de las empresas de línea más pequeñas; los beneficios para los importadores, exportadores y

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index?reportId=5_3374

