

XXI CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERÍA NAVAL, TRANSPORTE MARÍTIMO E INGENIERÍA PORTUARIA - MONTEVIDEO 2009



EFFECTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN EL MERCADO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Dr. José González Cobas
Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte
Carretera del Cristo No. 3, Casablanca, La Habana 11700.
Correo Electrónico: jgcobas@it.transnet.cu

RESUMEN

El objetivo del presente trabajo es ofrecer una panorámica del desarrollo de las crisis económicas internacionales en general y su repercusión en el sector naval y marítimo portuario.

La primera parte del trabajo ofrece una panorámica de las crisis internacionales en los últimos 40 años sus orígenes y efectos para el mundo. De la misma forma se ofrece similar panorámica de los efectos de dichas crisis para el sector marítimo internacional, exponiéndose informaciones de las variaciones que han experimentado fletes y alquileres de buques en sus distintas modalidades, así como los precios de buques de los distintos tipos en los diferentes períodos de los últimos años en el mercado internacional.

Finalmente se ofrecen reflexiones acerca de la repercusión de la crisis económica actual del mundo y algunas ideas de cómo el sector marítimo en nuestro país debe enfocar dicha crisis con vistas a un ulterior desarrollo de la marina mercante nacional.

ABSTRACT

The aim of this paper is to offer a general situation of international economic crisis and its influence in shipping.

In the first part of the paper, origins and effects over the world of last 40 years of international economical crisis are shown. At the same time is analyzed the crisis effect into shipping and

shipbuilding, where is showed different data about freights and charter variations, in its several modes, like the last year prices of different type of vessels in the maritime market.

Finally the paper offer recommendations about consequences of the actual world crisis and some ideas as how the Cuba maritime sector must to face this crisis in order to national merchant fleet development.

-----o-----

***EFFECTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN EL MERCADO MARÍTIMO
INTERNACIONAL***

INDICE

	<u>Página</u>
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DESARROLLO DEL TRABAJO	3
<i>La historia en el último medio siglo</i>	3
<i>Las consecuencias de la crisis</i>	7
3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	12
BIBLIOGRAFÍA	13
ANEXOS	14

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos meses, muchas cosas han ocurrido en el mundo, y especialmente en el sector marítimo. La economía y el transporte, en general, han estado fuertemente sacudidos por las alternativas de la crisis internacional originada en las economías más desarrolladas, que tomó fuerte expresión durante los últimos meses. Ello aconteció en el marco de un proceso expansivo del sector, con fuertes inversiones en equipo y en infraestructura, que seguían a una importante expansión de la demanda. Actualmente existe ya sobre-tonelaje y algunos proyectos están siendo revisados o suspendidos; los precios de la actividad presentan fuertes caídas, en especial en este último trimestre, aumenta la proporción de buques amarrados sin trabajo, y existe 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 válidas para la actividad marítima, la duración y profundidad de la crisis económica han hecho que los efectos sobre la industria marítima hayan importantes en lo que va de año y podrán ser más dramáticos en lo que resta del presente y seguramente en el 2010.

Es objetivo del presente trabajo ofrecer una panorámica del desarrollo de las crisis económicas internacionales en general y su repercusión en el sector naval y marítimo portuario.

La primera parte del trabajo ofrece una panorámica de las crisis internacionales en los últimos 40 años sus orígenes y efectos para el mundo. De la misma forma se ofrece similar panorámica de los efectos de dichas crisis para el sector marítimo internacional, exponiéndose informaciones de las variaciones que han experimentado fletes y alquileres de buques en sus distintas modalidades, así como los precios de buques de los distintos tipos en los diferentes períodos de los últimos años en el mercado internacional.

Finalmente se ofrecen reflexiones acerca de la repercusión de la crisis económica actual del mundo y algunas ideas de cómo el sector marítimo en nuestro país debe enfocar dicha crisis con vistas a un ulterior desarrollo de la marina mercante nacional.

2. DESARROLLO DEL TRABAJO

La historia en el último medio siglo

La economía global

Es un buen momento para revisar y refrescar que ha pasado y las crisis que atravesó la industria marítima en los últimos 40 años. El Gráfico 1 muestra la evolución del transporte marítimo, en su conjunto, en relación a los principales indicadores de construcción naval (contratos de construcción de nuevos barcos para cada año, entregas anuales y cartera total al final de cada año).

El gráfico señala las cinco grandes crisis internacionales desde 1970, sin contar la actual, que también tiene un origen en las finanzas internacionales. La primera de las crisis se ubica en 1973. En aquel año se concretó la decisión de Estados Unidos de abandonar la convertibilidad de los dólares al oro, dando lugar a la eliminación del sistema de Bretton Woods –de tipos de cambio fijos– que rigió a partir del final de la Segunda Guerra Mundial. Pero además produjo la segunda devaluación del dólar, después de la realizada en 1971.

Pero el 17 de octubre de 1973, las naciones árabes aprovecharon la escasez mundial de petróleo y cuadruplicaron el precio, (En 1974 el precio del petróleo llegó a \$11.5 por barril, desde \$ 2.5 en octubre de 1973) aplicando un embargo a los países que hubieran apoyado al Estado de Israel en la guerra. También debido a permanecer aún cerrado el canal de Suez, los banqueros y otros buques en camino a Europa debían dar vuelta al Cabo de Buena Esperanza en sur África, con el consiguiente aumento también de los fletes. Así con esta acumulación de situaciones, el mundo cayó en recesión, pero entró además en un proceso inflacionario, con un sistema monetario internacional que se había desmembrado.

En 1979, comenzó la llamada “segunda crisis del petróleo”, que produjo una subida de los precios del petróleo y de los productos industriales, pero también una caída de los precios de los productos básicos, aumento de los tipos de interés reales, grandes movimientos (fugas) de capitales, disminución de los ingresos por exportaciones por la baja de los precios de los productos primarios y de la reducción del volumen total exportado.

En su conjunto, los antes mencionados fenómenos dieron origen a la “crisis de la deuda” de los países en desarrollo, especialmente de América Latina, con graves desequilibrios en las balanzas de pagos.

La siguiente gran crisis tiene lugar a inicios de los años ´90, junto con los problemas financieros en los países escandinavos y la grave situación financiera de Japón (las burbujas). Sin embargo, otros hechos ocurrían en aquellos años y que pueden ser recordados, como el conocido “lunes negro” de Wall Street de 1987 que arrastró a las bolsas de todo el mundo, la debacle nuevamente ocurrida en 1989, la caída del muro de Berlín, los cambios políticos en la ex Unión Soviética y su área de influencia, etc., como así también la crisis del Sistema Monetario Europeo, ocurrida entre 1992 y 1993.

Pasando la mitad de la década, la gran crisis siguiente se originó en el Sudeste Asiático, en 1997, precedida de otras, como por ejemplo el denominado “efecto tequila”. La crisis comenzó con la devaluación en Tailandia, y afectó gravemente a Corea, Malasia, Filipinas e Indonesia, pero desembocó en una crisis global.

Finalmente, en el inicio del nuevo milenio, aparece la última gran crisis internacional -precedente a la actual. Diferentes sucesos, como la crisis de las punto.com, debacles bursátiles varias, pérdidas de confianza internacional, corridas hacia activos conservadores, etc. se sumaron a los acontecimientos del año siguiente, en particular los ataques del 11S. La crisis de inicios de la década actual fue también global y afectó severamente a varios países latinoamericanos y caribeños.

La economía del sector marítimo

El sector marítimo y portuario siempre resultó y resultará afectado por las crisis internacionales, en mayor o menor medida; como se verá, se trata de un sector muy sensible a las crisis.

Dos momentos deben ser especialmente mencionados, y corresponden a las llamadas primera y segunda crisis del petróleo (1973 y 1979) ya mencionadas con anterioridad. La crisis en sí misma, y la posterior recesión económica, provocaron una enorme cantidad de buques amarrados y sin trabajar y una secuencia importante de cancelación de órdenes de construcción naval. Los astilleros alrededor del mundo se encontraron con una gran capacidad de producción sin uso.

Los órdenes de construcción de buques se redujeron un 65% entre 1973 y 1974, y la caída continuó hasta 1978, en que registró una cantidad de órdenes que era el 10% de las de 1973. Debido a que hubo una parte de las órdenes de construcción naval que se mantuvieron, el volumen de entregas se mantuvo creciente hasta 1976, aunque a partir de aquel año también comenzó a declinar. Es interesante observar el crecimiento de la cartera de construcción acumulada, que registró entre 1972 y 1973 una notoria y alta pendiente positiva. Sin embargo, durante los cinco años posteriores se repite la misma pendiente, pero con signo negativo (la gran declinación de la cartera de construcción entre 1974 y 1979).

En carne propia la flota cubana pagó más de \$ 13,0 millones de USD por buques cargueros daneses de 14,000 TPM y 15 nudos, contratados en 1975, cuando en 1969 había pagado solo algo más de \$5,0 millones de USD por cargueros suecos de alto Standard con 15,400 TPM y 18 nudos.

Sin embargo, junto con la segunda crisis del petróleo, se inicia un doble efecto dañoso: cayó el volumen total de mercancías transportadas por mar, al mismo tiempo que hubo nuevos efectos perniciosos sobre la construcción naval.

Respecto al primero, se inició un periodo de retracción del transporte por agua que se prolongó desde 1980 a 1985, con cinco años seguidos de crecimiento negativo. Sin embargo, a partir de 1986, y hasta 2007, se mantuvo el crecimiento positivo del transporte marítimo en su conjunto (contenedores, bulk, tanker y otros), a una tasa media anual de aproximadamente 3.5%. A lo largo de todo el periodo, que fue de constante crecimiento, solamente se observan dos momentos de estancamiento, en 1998 (crecimiento de 0.1%) y en 2001 (1%), pero no se repitió una situación de decrecimiento.

Más adelante se expone que para el segmento de transporte de contenedores el comportamiento fue siempre positivo, evidenciando que los efectos sobre el transporte marítimo son distintos entre los segmentos. En este sentido debe tomarse en cuenta que el contenedor es una variante moderna y avanzada tecnológica y económicamente de la transportación de carga general, por lo que la crisis de transportación de carga general queda a cargo de los buques del tipo carguero o multipropósito, pues aún queda mucha carga por contenedorizar y este mercado aún es joven. A pesar de lo cual también se ha deprimido.

La construcción naval tuvo altibajos; sin embargo, nunca recuperó las tasas decrecimiento previas a 1973, sino hasta treinta años después: 2003 - 2004 y 2005 -2007 (considerando la pendiente de la cartera). Luego de caer entre 1973 y 1978, la segunda crisis del petróleo interrumpe una ligera recuperación, prolongando la caída o el estancamiento hasta finales de la década de los años '80. Es la crisis de inicios de los noventa la que vuelve a interrumpir otra tímida recuperación; sin embargo entre el año 1992 y la crisis asiática se insinúa una recuperación, que luego de superar la caída del '98, encuentra un pico en las órdenes de construcción del año 2000, en el que por primera vez desde 1972 se supera el tonelaje ordenado para construcción (casi 30 años después). Nuevamente en 2001 y 2002 hay una disminución de órdenes y un estancamiento en la cartera, pero el año 2003 inicia el periodo de mayor auge, con crecimientos constantes de las órdenes de construcción, de las entregas de buques y de acumulación de cartera pendiente.

En todo el periodo considerado, debe observarse especialmente aquel que transcurre entre 1975 y 2002, cuando se observa el estancamiento de la construcción naval, cuyas órdenes de nuevos buques crecieron a una tasa anual promedio de 2.49 %, mientras que el transporte demandó un crecimiento casi igual (2.52 %). En consecuencia, es factible advertir que toda la euforia previa de construcción naval, al menos entre 1970 y 1974, da lugar a un exceso de oferta de capacidad de transporte que se traslada para varios años después de ocurrida.

En este período, en la década de los años 80 los astilleros de Sur América casi fueron paralizados, pues los niveles de capacidad utilizada rondaron el 10 %. También problemas financieros con las paridades monetarias en dichos países conllevaron que los precios de las construcciones en los mismos no compitieran con sus similares del Asia y de Europa del Este, lo que llevó a muchos a la bancarrota. En paralelo y debido a políticas neoliberales implantadas, en la mayor parte de los países latinoamericanos, se eliminaron las leyes de reserva de cargas, so pretexto de incrementar la eficiencia y disminuir los costos en el transporte internacional con la abierta participación en el mismo de las flotas extranjeras. Consecuencia de ello, la quiebra de la mayoría de los armadores nacionales, a los que tampoco los gobiernos ayudaron para financiar la adquisición de nuevos buques más eficientes: Las flotas nacionales prácticamente desaparecieron en América Latina.

Para el segmento de tanqueros, a partir de 1973 se configura una situación de exceso de oferta de capacidad de transporte que se extiende hasta el año 2003: 30 años. El sobre-tonelaje indicado es un efecto muy claramente estudiado en el ciclo marítimo, que explica históricamente el comportamiento de oferta y demanda en el transporte, con efectos sobre el nivel de precios y de los insumos de la actividad marítima. Sin embargo, la aprobación por parte de la OMI de regulaciones para la operación de buques tanqueros con doble casco impulsó a no pocos armadores a la renovación de sus flotas, cuestión esta que aprovechó especulativamente la industria naval y ayudó a disparar los precios de los nuevos buques, que prácticamente triplicaron sus precios en los años subsiguientes.

Respecto a la crisis actual, la caída del consumo mundial ha frenado el tráfico de las importaciones y exportaciones, desdibujando el mapa de las rutas marítimas y alterando su trazado. Las principales navieras han puesto en marcha sus planes estratégicos para adaptarse a la caída de la demanda. como ocurrió después de 1973, es posible ver un comportamiento similar, con una gran disponibilidad de buques, sean graneleros o portacontenedores, pero

que ahora parece menos atractiva al estar navegando con muchos espacios vacíos en su interior, con lo que aumenta la flota ociosa, amarrada, sin trabajo.

En un mercado mundial donde anualmente se mueven más de 155 millones de TEUs (datos estimativos de 2008) la actual estructura ha quedado sobredimensionada. Proliferan los acuerdos entre compañías para ofrecer servicios conjuntos, gigantes portacontenedores quedan en dique seco mientras que otros disminuyen su velocidad para reducir costes en combustible. El Canal de Suez es sorteado a favor del cabo de Buena Esperanza, no importa aumentar unos días el tiempo de tránsito cuando estamos hablando de ahorrar millones de euros al año, no sólo por el precio del peaje sino por el recargo que cobran las aseguradoras por cruzar el Golfo de Adén, donde los ataques de piratas han proliferado en los últimos años. Las reestructuraciones y fusiones de los servicios dificultan saber cuántas rutas se han reducido.

Según información reciente en febrero estaban amarrados un total 427 buques portacontenedores con una capacidad total de 828.009 TEU, “una cifra considerablemente más alta de lo que algunos analistas pensaban. De estos buques, 41 tienen más de 5.000 TEU, 71 entre 2.500 y 4.999 TEU, 138 entre 1.000 y 2.500 TEU y el resto, 177 buques, menos de 1.000 TEU.

En el mercado de petroleros "la espiral descendente podría durar hasta 2011" Un estudio consultado señala que, en los próximos dos años, la flota mundial de petroleros aumentará en 60 millones de tpm y se desgazarán 45 millones de tpm de este tipo de buques, en cumplimiento del calendario de la OMI para eliminar progresivamente los petroleros monocasco. Asimismo, un 70% de la flota mundial de petroleros tiene menos de 9 años. El banco alemán DVB predice que el sector "vulnerable" de los VLCC será el siguiente en experimentar un descenso importante.

La bajada de los precios del combustible y los incrementos de los peajes del Canal de Suez y del Canal de Panamá ha llevado a las navieras a presionar a las autoridades de ambos canales para que cancelen el aumento de los peajes de 2009 e incluso realicen rebajas en sus tarifas. Mientras que el Canal de Suez ha accedido a la congelación de los precios de peaje de forma indefinida, no así el de Panamá.

Entonces, la pregunta fundamental es que tan larga y profunda es la crisis que viene después de 2008, que primero fue financiera (dividida en dos etapas: de solvencia y de liquidez), después afectando a la economía real y finalmente, a la industria marítima. Respecto a la actual crisis financiera y económica, “qué tan larga” y “qué tan profunda”, se convierten en preguntas cruciales para el futuro de la industria marítima, y son los grandes temas y desafíos para nuestro sector. Como consecuencia de toda la situación antes esbozada del mercado internacional de las finanzas y los productos y tal como siempre lo esperan los especialistas y estudiosos de la economía marítima, el mercado de fletes y buques en este caso se ha desplomado, después de un boom del mercado internacional de productos que inversamente a lo actual se produjo a partir del año 2004.

Las consecuencias de la crisis

A continuación expondremos algunas cifras que ilustran lo antes señalado en nuestro sector comparando los niveles de fletes y precios de buques para cargas secas.

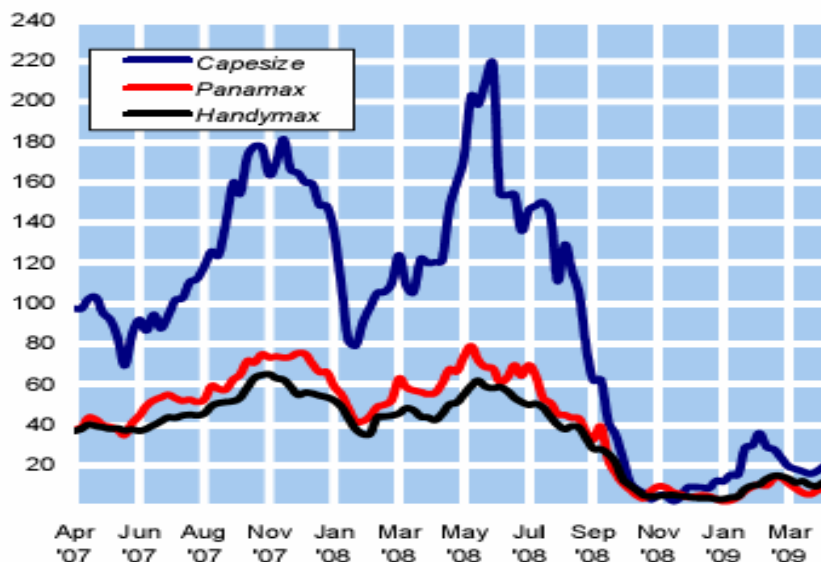
Tabla No. 1 - Alquiler de buques por viaje
Trip Charter en USD / Día

Tipo de Buque	2007	2008	Promedio 1er. Trim 2009	Abril 24/09
Panamax	56,909	48,876	10,064	13,875
Handymax 52,000	47,582	41,113	10,949	14,188
Handymax 45,000	42,583	36,245	9,548	12,125

Los niveles promedios de esta modalidad de fletamento están rondando el 20% de los valores del 2007 y el nivel medio obtenido en fines de Abril no cambia las lúgubres las expectativas, pues ese ligero aumento en comparación con el promedio de inicios del año, parece deberse a la demanda que ofrecen los contratos de transportación de las cosechas cerealeras del hemisferio Sur y que producen un pico de transportación que se une con la demanda de similar cosecha del hemisferio Norte en el verano nuestro. En la gráfica No. 1 que sigue se puede ver este efecto para los tres tamaños tipificados de buques.

Gráfico No. 1

Bulkcarrier Spot Earnings (\$,000's/Day)



Bulk Carrier Timecharter Market

1 Year T/C...		Average Rate \$/day			To Date 2009	Apr 24
		2006	2007	2008		
Capesize	Modern	45,246	106,918	111,529	25,265	24,500
Panamax	Modern	22,155	52,317	55,637	13,507	14,250
Super H'max	Modern	21,881	45,702	45,510	11,632	13,000
Handymax	Modern	19,432	39,870	38,673	10,088	11,000
Handy	Modern	14,710	28,120	29,486	8,676	9,750
Capesize	"CSBC"	37,624	90,327	89,582	20,441	21,500
Capesize *	1980s	20,529	45,135			
Panamax	1980s	15,236	40,926	44,697	7,147	7,625

3 Year T/C...		Average Rate \$/day			To Date 2009	Apr 24
		2006	2007	2008		
Capesize	Modern	36,365	75,808	82,260	23,721	21,000
Panamax	Modern	17,736	39,774	44,356	14,382	14,000
Super H'Max	Modern	16,772	33,750	33,788	12,244	12,250
Handy	Modern	12,520	21,863	21,837	9,759	9,750
Capesize	"CSBC"	29,413	63,077	70,053	18,441	18,000
Panamax	1980s	10,101	28,168	28,837	7,456	7,000

Mercado de alquiler por tiempo

En la Tabla No. 2 que sigue se presenta el comportamiento del mercado de alquiler por tiempo de graneleros:

Tabla No. 2

El mercado de alquiler por tiempo se presenta con niveles inferiores a los del alquiler por viaje, lo cual es lógico de cara a una crisis

cuyo momento de recuperación no se puede vislumbrar y mas en este mercado en que el nivel de buques en construcción y contratados ha alcanzado un nivel record, no existiendo, al menos en términos de contratos, espacio en los astilleros de construcción hasta después del año 2011. Consecuencia de lo antes planteado es que los alquileres en contratos por tres años resultan aún más bajos que los de un año vista.

Otra cosa ha sucedido con el mercado de buques portacontenedores y multipropósito, con una menor afectación en la crisis, dado por el motivo de que estos buques trabajan en líneas regulares como norma y sus períodos de fletamento es en general por largos períodos de tiempo, que varía desde uno a tres años y aún mayores. La crisis en estos buques se refleja en el aprovechamiento de sus slots y si la crisis se extiende en el tiempo, como se prevé la actual, es que entonces comienzan a quedar buques disponibles. Vease en el gráfico no.2 que sigue el comportamiento de este mercado en los últimos cuatro años a partir del boom del 2004 que para estos tipos de buques fue muy ligero, pues la afectación principal fue para los graneleros.

Gráfico No. 2

En la Tabla No. 3 que sigue se presenta el comportamiento numérico del gráfico anterior en promedios anuales de time charter por día de los distintos tamaños de portacontenedores y multipropósito de 9,000 y 17,000 TPM.

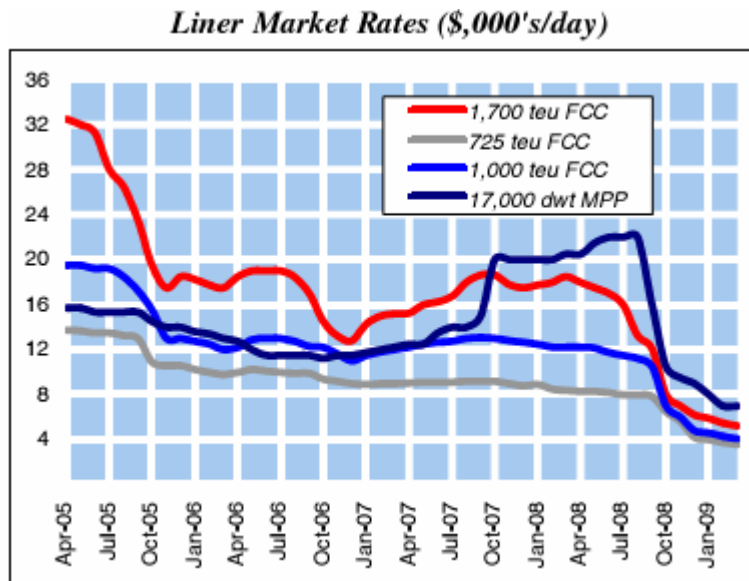


Tabla No. 3

Promedios anuales del alquiler diario de buques portacontenedores y multipropósito

Container / MPP / Short Sea Markets	Average				2009			Liner
	2005	2006	2007	2008	Jan	Feb	Mar	Apr
Container Vessels (\$/Day)								
Feedermax, 725 teu grd.	12,775	9,817	9,054	7,563	4,000	3,750	3,600	3,600
Handy, 1,000 teu grd.	17,700	12,350	12,500	10,346	4,600	4,300	4,100	4,100
Handy, 1,700 teu grd.	27,146	17,079	16,613	14,108	5,900	5,500	5,250	5,250
Sub-P'max, 2,000 teu g'less	28,750	18,392	19,696	16,313	6,500	6,200	5,900	5,900
Sub-P'max, 2,750 teu g'less	34,813	22,646	26,292	21,958	8,500	7,000	6,200	6,200
Panamax, 3,500 teu g'less	38,427	26,583	29,958	26,125	10,500	9,500	7,450	7,450
MPP Tonnage (\$/Day)								
17,000 dwt, grd. 1 yr. t/c (liner)	14,983	12,083	14,792	17,792	8,000	7,000	7,000	7,000
9,000 dwt, 1 yr. t/c (liner)	12,213	10,192	10,708	10,199	6,500	6,000	6,000	6,000

Los niveles de alquiler en el pasado mes de abril para los buques que arriban a nuestro país -no Feeder- han disminuido entre un 50% y un 66% respecto al valor medio del 2008 y los multipropósito entre un 40% y un 60%.

Compra - venta de buques de Carga Seca

El mercado de buques de segunda mano se muestra con una alta repercusión debido a lo anteriormente expuesto, los buques más viejos se han comenzado a amarrar y en dependencia de la economía del armador se están poniendo a la venta, mostramos algunos ejemplos de operaciones realizadas durante Abril / 09 y otras realizadas tan solo hace un año:

Tabla No. 4 - Operaciones seleccionadas realizadas en Abril / 09

Tipo de Buque	Medios de carga	TPM	Año de Construcción	Precio en Millones USD
Carga Gral.	Gruas 2 x 15	6,830	1996	3,8
Granelero	„ 3 x 25	24,345	1995	11,1
„	„ 4 x 30	27,365	1997	14,0
„	Idem	46,610	1997	17,0
„	Idem	26,435	1995	10,0
„	Idem	35,366	1999	15,0
„	Idem	32,355	2004	20,0
„	Idem	45,700	1995	15,5

Operaciones seleccionadas realizadas a fines del 2007 e inicios del 2008

Tipo de Buque	Medios de carga	TPM	Año de Construcción	Precio en Millones USD
Carga Gral.	Gruas 1 x 50	6,569	1999	11,0
„ „	„ 2 x 25	2,012	1990	5,5
„ „	„ 2 x 30	11,885	2001	21,0
Multiprop.	500 Teu´s	9,804	2002	14,8
„	387 Teus´s	14,451	1997	12,0
Granelero	Gruas 4 x 30	46,644	2000	63,5
„	Sin medios	42,968	1990	31,0
„	Gruas 4 x 30	28,399	1995	39,5

Las diferencias de precios hablan por si solas. Si se tiene mercado, sobre todo cautivo, es tiempo de comprar buques.

Tabla No. 5

Mercado de Nuevas Construcciones

En la tabla No. 5, (*) a la derecha se puede ver como ha evolucionado este mercado en los últimos tres años y la tendencia a la baja. Es notable la baja de precios respecto al 2007 y al 2008, lo que ha llevado los mismos a los niveles del 2006 e incluso inferiores.

Newbuilding Prices		Year End, \$m.			Thu
		2006	2007	2008	Apr
Tankers					
VLCC	320,000 dwt	129.0	146.0	150.0	130.0
Suezmax	157,000 dwt	80.5	90.0	91.0	73.5
Aframax	115,000 dwt	65.5	72.5	75.0	65.0
Handy	51,000 dwt	47.0	52.5	47.5	43.5
Bulk Carriers					
Capesize	180,000 dwt	68.0	97.0	88.0	72.0
Panamax	76,000 dwt	40.0	55.0	46.5	36.5
Handymax	57,000 dwt	36.5	48.0	42.0	35.0
Handysize	35,000 dwt.	29.5	38.0	32.5	28.0
Gas Vessels					
LPG	82,000m ³	92.0	93.0	92.0	83.0
LNG	160,000m ³	222.0	237.0	245.0	233.0
Dry Cargo					
Container	3,500 teu	51.0	53.0	60.0	46.0
Container	1,100 teu	22.0	27.5	25.0	19.0

* Los precios en USD a final de cada año 2006 — 2008 y los precios promedio en el pasado mes de Abril / 09.

Debe considerarse que los precios de las construcciones navales solo pueden ser rebajados hasta descontar el nivel de especulación dado por las circunstancias coyunturales, los distintos materiales y equipos que requiere un buque depende de infinidad de productos y fuerza de trabajo que nunca hará descender los precios hasta niveles anteriores a los aumentos salariales dados por cada productor en particular.

Newbuilding Price Index

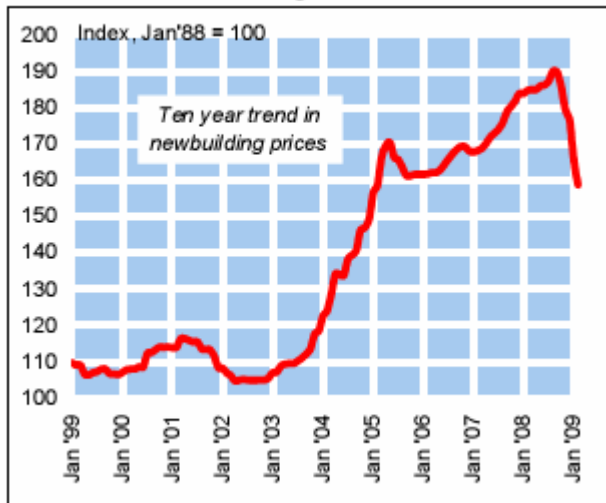


Grafico No. 3.

En el gráfico No. 3 se aprecia lo ocurrido en el mercado de nuevas construcciones navales en los últimos 10 años en términos muy generales. Las alzas se corresponden en buena medida a niveles especulativos por la falta de capacidades en astilleros en un momento de boom del mercado a partir del 2004. Es nuestra opinión que el descenso debe llegar solo hasta niveles de entre el 130% y el 140% respecto al nivel base del 1988 tomado como referencia, pues debido a los años transcurridos entre 2004 a la fecha, la estabilización de insumos y producción de materiales, equipos y maquinarias para los buques no podrá resistir

más reducciones de precios.

El brusco desplome de los fletes se mantendrá "mucho tiempo" más allá del final de la crisis.

Según expusimos con anterioridad la secuencia de las crisis anteriores han sido:

En la Fase 1 (1963-73), tanto la demanda como la oferta crecieron rápidamente y el mercado fue próspero.

La Fase 2 (1974-88) comenzó con la crisis del petróleo de 1973 y una burbuja de construcción naval. Como resultado, durante toda una década no hubo apenas crecimiento de la demanda mientras había una notable sobrecapacidad de flota y de construcción naval. Esto provocó un largo periodo de depresión que se prolongó hasta 1988.

Luego, en la Fase 3 (1988-97), el comercio repuntó, pero el mercado tuvo aún que absorber el excedente de oferta, de tal forma que los fletes en ese periodo se mantuvieron en general bajos. Finalmente, en la Fase 4 (1998-2008), el comercio creció rápidamente y hubo déficit de flota, de modo que el mercado de fletes experimentó un "boom".

El año 2008 indicó la presencia (o el inicio) de una crisis (posiblemente severa) para los asuntos marítimos, lo cual incluye sobre tonelaje, caída de fletes, astilleros plenos de órdenes en progreso (las cuales fueron acordadas a precios muy altos) y proyectos portuarios para expansión de capacidad bajo severa revisión.

La crisis posible del sector marítimo proviene de la crisis internacional que atraviesa el mundo actualmente. Sin embargo, la historia nos muestra que el sector marítimo es muy sensible a dichas crisis y de su extensión y profundidad depende el grado de impacto esperable. El riesgo de sobre tonelaje y exceso de oferta es preocupante, aún cuando hemos visto que los patrones de conducta del transporte son estables.

Las bajas de los fletes son una buena noticia en el corto plazo para el sector productivo y el comercio internacional, para nuestros importadores y exportadores, dado que actualmente nuestro país no tiene prácticamente flota mercante. Sin embargo, tales magnitudes de caída, como también lo fueron las anteriores subidas y la alta volatilidad, indican la existencia de un problema más grande que llama a preocupación.

El sector marítimo portuario constituye la extensión del comercio internacional, sin el cual nuestro país **“NO PUEDE SUBSISTIR”** y la profundidad de la crisis internacional que afecte la actividad económica y la demanda de transporte por agua, viendo la experiencia histórica de coincidencia de crecimientos tan marcados en la cartera de construcción naval (1972-1973, repetidos en la última fase del ciclo: 2003-2004 y 2005-2007), que cuando fueron acompañados de procesos recesivos largos marcaron momentos dramáticos para la industria marítima (en sus varios aspectos, incluyendo el transporte, el empleo y la construcción naval, entre otros). Recuérdese la existencia de efectos, como los mencionados, que en algunos casos llegaron a los 30 años.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La crisis posible del sector marítimo proviene de la crisis internacional que atraviesa el mundo actualmente.
- La historia nos muestra que el sector marítimo es muy sensible a dichas crisis y de su extensión y profundidad depende el grado de impacto esperable.
- El riesgo de sobre tonelaje y exceso de oferta es preocupante para los armadores.
- Las bajas de los fletes son una buena noticia en el corto plazo para el sector productivo y el comercio internacional, para nuestros importadores y exportadores, dado que actualmente nuestro país no tiene prácticamente flota mercante.
- El sector marítimo portuario constituye la extensión del comercio internacional, sin el cual nuestro país **“NO PUEDE SUBSISTIR”**.
- La flota debe desarrollarse para participar en el comercio en aquellas áreas en que resulte eficiente su explotación con mínimos lastres y en donde gane fletes por cargas entre terceros y mediante la utilización de los buques adecuados.
- La explotación de la flota debe ser con el régimen medio internacional, lo que solo se logrará en nuestro caso operando en un esquema financiero cerrado en que los recursos para la operación y mantenimiento salgan de sus mismos ingresos y las ganancias anuales coadyuven al pago de fletes en direcciones en que la operación con buques propios no sea eficiente.
- La adquisición de buques debe hacerse aprovechando las coyunturas del mercado internacional.

- Se deben comprar los buques con especificaciones y parámetros adecuados a nuestras necesidades.
- Promover la creación de un esquema financiero para la construcción naval en países Suramericanos aprovechando las oportunidades del ALBA, para pagar los buques con el ahorro en fletes.
- Un sector marítimo fuerte y consolidado, con puertos que operen eficientemente, con una flota que opere eficientemente ofertando fletes razonables, es necesario para la actividad productiva y comercial, y para “ASEGURAR” el desarrollo económico de un país como el nuestro que: “ES Y SEGUIRA SIENDO UNA ISLA”.

Bibliografía

Boletín Informativo de ANAVE n° 484, Marzo 2009.

CEPAL: Boletín Informativo No. 36. Santiago de Chile, Enero 2009.

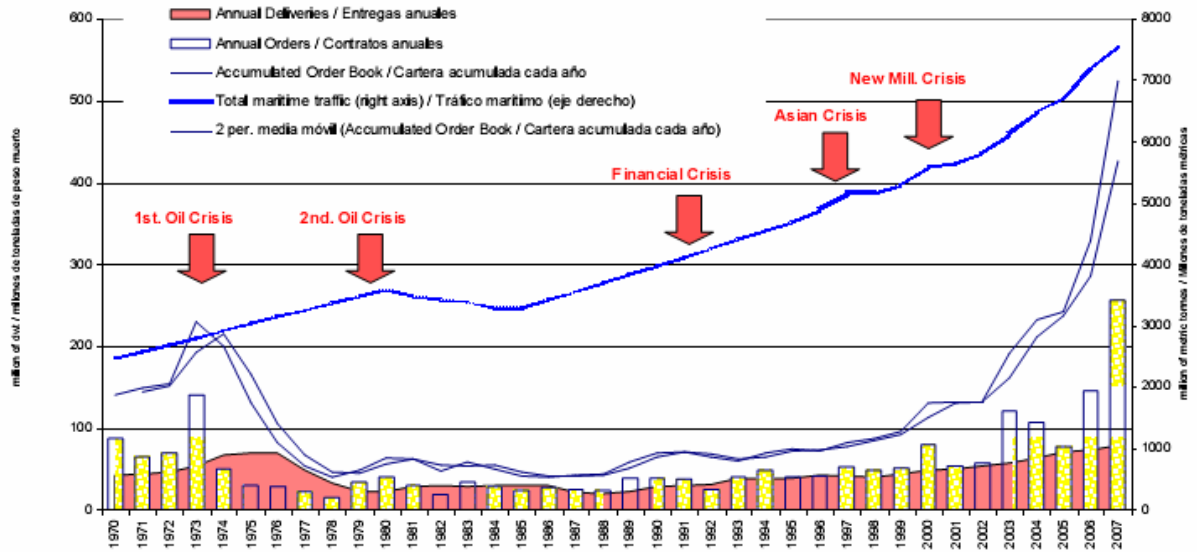
Informes varios del Lloyd's MIU, Londres, 2008 y 2009.

Reportes del Mercado Marítimo Internacional . IMER. Varios reportes. La Habana, 2009.

Shipping Intelligence Weekly. Clarkson Research Services Ltd. 2008/2009.

ANEXOS

Gráfico 1 El largo plazo en la industria marítima



Fuente: Ricardo J. Sánchez, CEPAL, Naciones Unidas sobre información de ANAVE, Fearnleys y UNCTAD

Gráfico 2 Fletes de transporte de contenedores. Índice 2001-2008, base 2002=100

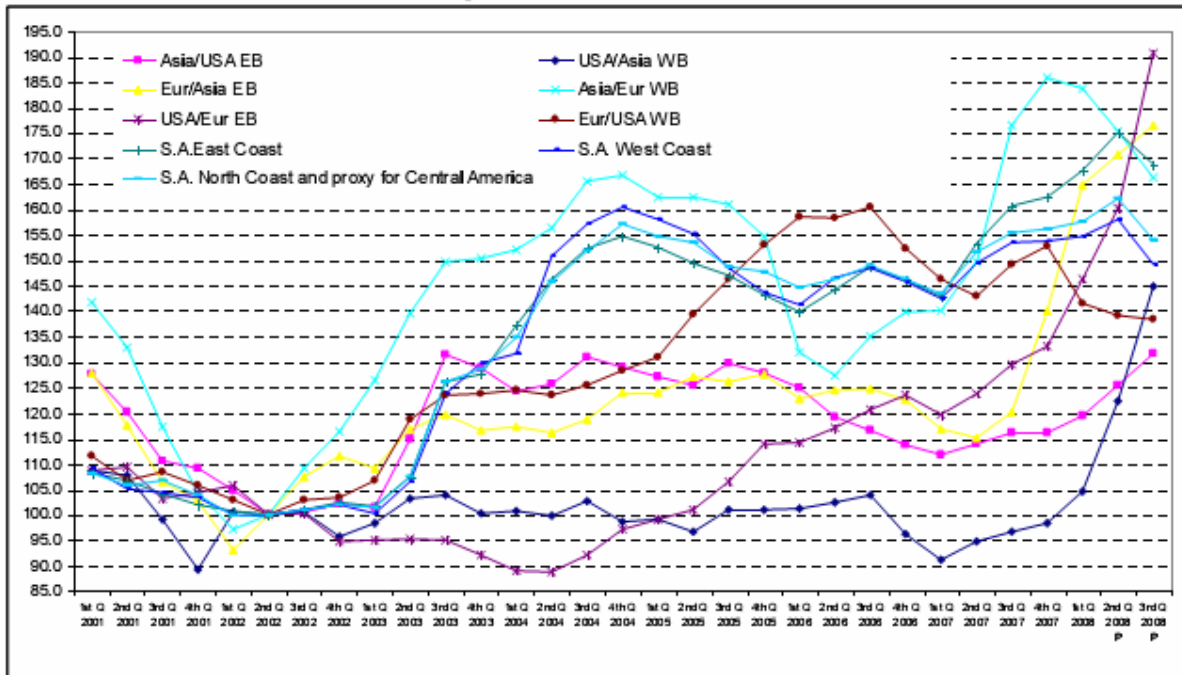


Gráfico 3 Valores de time-charter portacontenedores 2000-2009

