

# **EL MERCADO MARÍTIMO INTERNACIONAL A TRAVES DE LA CRISIS ECONÓMICA**

**Dr. José González Cobas**

**Centro de Investigación y Desarrollo del Transporte**

**Carretera del Cristo No. 3, Casablanca, Regla. La Habana 11700.**

**Correo Electrónico: jgcobas@it.transnet.cu**

## ***RESUMEN***

El objetivo del presente trabajo es ofrecer una panorámica del desarrollo del mercado marítimo internacional en medio de la crisis económica por la que transita el mundo desde el año 2008, esbozando 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 y en América Latina debe enfocar dicha crisis con vistas a un ulterior desarrollo de las marinas mercantes nacionales.

## **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, a summary with 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 suggest recommendations about consequences of the actual world crisis and some ideas as how the Latin America maritime sector must to face this crisis in order to national merchant fleets development.

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

**INDICE**

	<b><u>Página</u></b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. DESARROLLO DEL MERCADO</b>	<b>3</b>
<i>Resumen de las crisis en el último medio siglo</i>	<b>3</b>
<i>Las consecuencias de la crisis</i>	<b>6</b>
<i>Fletes y alquiler de buques</i>	<b>6</b>
<i>Mercado de alquiler por tiempo</i>	<b>7</b>
<i>El mercado de buques</i>	<b>11</b>
<i>Compra - venta de buques de Carga Seca</i>	<b>11</b>
<i>Mercado de Nuevas Construcciones</i>	<b>12</b>
<b>3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>15</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>15</b>
<b><u>ANEXOS</u></b>	<b>16</b>
<b>Anexo 1:</b> Gráfico del comportamiento de la industria marítima 1970 – 2008	<b>16</b>
<b>Anexo 2:</b> Evolución de los precios del desguace de buques	<b>17</b>
<b>Anexo 3:</b> Evolución de los precios de graneleros y tanqueros nuevos y de segunda mano.	<b>18</b>

## ***1. INTRODUCCIÓN***

En los últimos años 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 equipos y en infraestructura, que seguían a una importante expansión de la demanda. Actualmente existe ya sobre-tonelaje, principalmente en buques de armadores que trabajan el mercado *spot* y algunos proyectos están siendo revisados o suspendidos; los precios de la actividad presentan fuertes caídas, solo la actividad de contenedores presenta una recuperación, aunque incipiente en especial en este último trimestre. También aumenta la proporción de buques amarrados sin trabajo y existe preocupación respecto al futuro inmediato.

Las preguntas principales respecto a la crisis se refieren siempre 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 sido importantes y podrán ser más dramáticos en el futuro inmediato.

Es objetivo del presente trabajo ofrecer una panorámica de la situación del mercado marítimo internacional a partir del desarrollo de la actual crisis económica en que estamos inmersos y su repercusión en el sector de la explotación naval y marítimo portuaria.

La primera parte del trabajo resume la panorámica de las crisis internacionales acaecidas en los últimos 40 años y una 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 continente debe enfocar dicha crisis con vistas a un ulterior desarrollo de la marina mercante nacional.

## ***2. DESARROLLO DEL MERCADO***

### ***Resumen de las crisis 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 del anexo 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.

Dentro de esa misma fase 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 tanqueros 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, así como 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, sobrevino el llamado “efecto tequila” en 1997, que afectó gravemente a Corea, Malasia, Filipinas e Indonesia, pero desembocó en una crisis global.

Finalmente, en el inicio del nuevo milenio, aparece la fase en que enmarcamos a la actual crisis internacional que afecta severamente a no pocos 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.

Las 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).

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%.

La construcción naval tuvo altibajos y después de caer entre 1973 y 1978 presenta un pico en las órdenes de construcción del año 2000, en el que por primera vez desde 1972 se supera el tonelaje ordenado para la construcción y en 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.

Es importante que se conozca la notable influencia que ejercen en el mercado marítimo los armadores de buques *tramp* que operan en el mercado *spot*, los que marcan pautas en subidas y bajadas del mercado de fletes y de la construcción naval y de la compra venta de buques de segunda mano. Aunque se observa una tendencia a formar navieras copropietarias por los principales productores de las grandes cargas objeto del comercio internacional, ello, salvo en el caso de los combustibles, está lejos de constituir una verdad absoluta, dado que los objetos de negocios son totalmente distintos y quienes poseen grandes plantaciones o potentes industrias generalmente repelen inmiscuirse en negocios que no dominan y que requieren de gran capital, como es el caso del transporte marítimo.

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. Las principales navieras han puesto en marcha sus planes estratégicos para adaptarse a la caída de la demanda. navegando a velocidades reducidas para disminuir los costos de combustible a la vez que operan con muchos espacios vacíos en su interior, lo que conlleva en muchos casos al aumento de la flota ociosa, amarrada, sin trabajo.

Una alternativa ha sido acuerdos entre compañías para ofrecer servicios conjuntos o la decisión de dejar buques terminados en astilleros, eliminar el paso por canales para ahorrarse el pago de los mismos, etc.

El mercado de petroleros esta pasando la presente crisis en mejor situación, dado el calendario progresivo de eliminación de los tanqueros monocasco, que prácticamente haran que la espiral termine en el presente año 2011, cuando prácticamente se pasen a desguace una importante cantidad de buques.

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 para las cargas secas***

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.

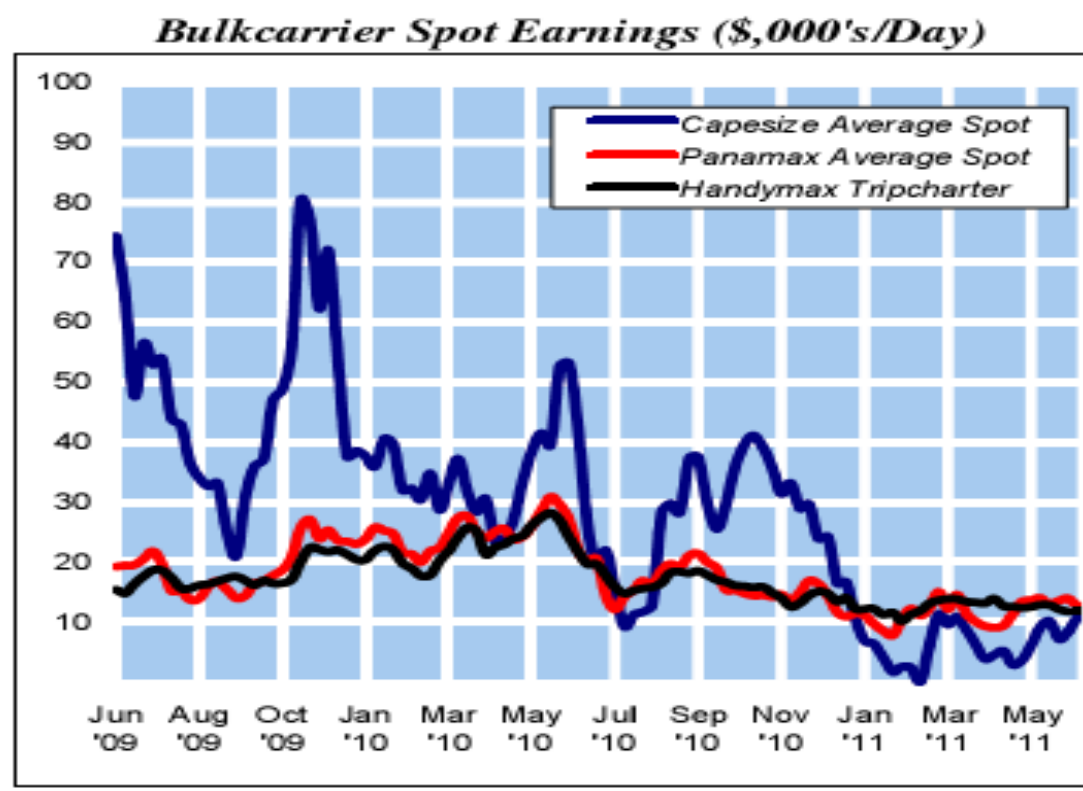
### **Fletes y alquiler de buques**

#### **Tabla No. 1 - Alquiler de buques por viaje (valores diarios)**

Tipo de Buque Carga Seca	2007	2008	2009	2010	1er. Sem. 2011
Panamax	56,909	48,876	19,303	24,955	14,938
Handymax 52,000	47,582	41,113	39,655	21,807	13,625
Handymax 45,000	42,583	36,245	13,320	12,798	11,125

Los niveles promedios de esta modalidad de fletamento están rondando poco más del 25% de los valores del año (pre-crisis) 2007 y el nivel medio obtenido en el pasado año por los buques Panamax solo respondió a demandas coyunturales en momentos en que parecía que la crisis quedaba atrás, no habiendo cambiado 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 norte 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.

**Grafico No.1**



**Mercado de alquiler por tiempo**

En la Tabla No. 2 que sigue se presenta el comportamiento del mercado de alquiler por tiempo de graneleros a partir del año de inicio de la crisis (2008).

**Tabla No. 2**

<b>Bulk Carrier Timecharter Market</b>					
<b>1 Year T/C...</b>		<b>Average Rate \$/day</b>			<b>To Date</b>
		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Capesize</b>	<b>Modern</b>	111,529	33,276	32,967	21,750
<b>Panamax</b>	<b>Modern</b>	55,637	18,151	24,559	17,500
<b>Supramax</b>	<b>Modern</b>	45,510	14,678	20,847	15,250
<b>Handymax</b>	<b>Modern</b>	38,673	12,827	18,330	13,500
<b>Handysize</b>	<b>Modern</b>	29,486	10,678	15,662	12,750
<b>Capesize</b>	<b>"CSBC"</b>	89,582	27,152	26,075	14,750
<b>Panamax</b>	<b>1980s</b>	44,697	10,634	15,323	12,250

*"CSBC": CSBC style 1980s/1990s build, approximately 149,500 dwt.*

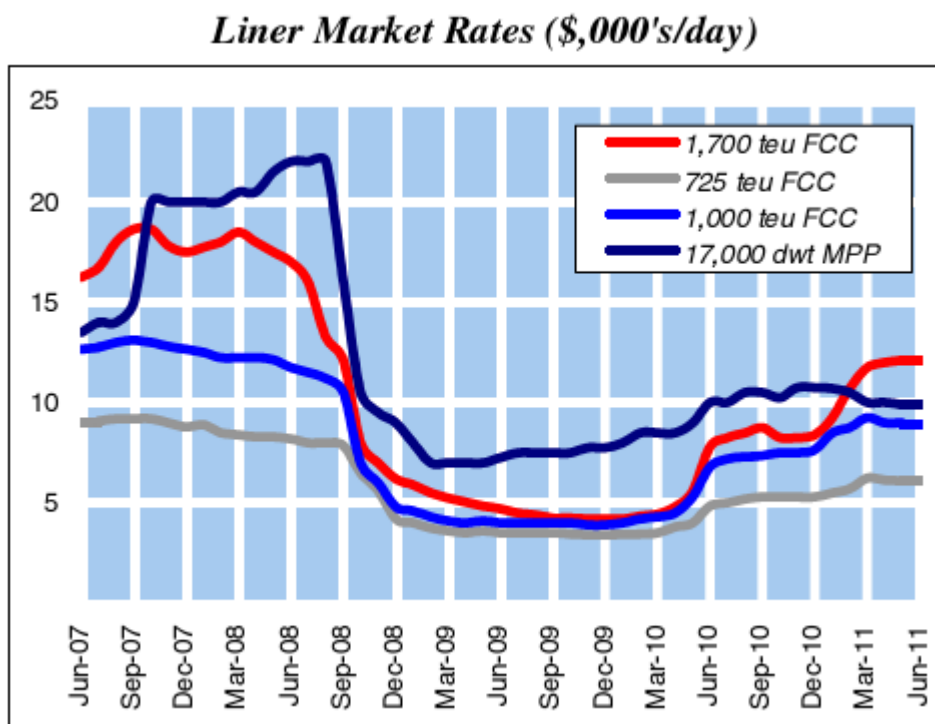
<b>3 Year T/C...</b>		<b>Average Rate \$/day</b>			<b>To Date</b>
		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Capesize</b>	<b>Modern</b>	82,260	27,721	28,953	22,000
<b>Panamax</b>	<b>Modern</b>	44,356	15,531	19,547	16,500
<b>Supramax</b>	<b>Modern</b>	33,788	13,556	17,302	15,250
<b>Handysize</b>	<b>Modern</b>	21,837	10,609	13,939	12,750
<b>Capesize</b>	<b>"CSBC"</b>	70,053	21,452	21,868	13,000
<b>Panamax</b>	<b>1980s</b>	28,837	6,904	9,736	7,000

El mercado de alquiler por tiempo se presenta con niveles inferiores a los del alquiler por viaje, a excepción de los buque Panamax, lo cual es lógico de cara a una crisis cuyo momento de recuperación no se puede aun vislumbrar con nitidez y mas en este mercado en que el nivel de buques en construcción y contratados alcanzó un nivel record, no existiendo, al menos en términos de contratos, espacio en los astilleros de construcción hasta después del año 2012.

Consecuencia de lo antes planteado es que los alquileres en contratos por tres años resultan aún ligeramente más bajos que los de un año vista, a partir del criterio de algunos de que ya la economía internacional se encuentra en punto de recuperación. Pero los recientes acontecimientos en el gobierno de los EUA, para la aprobación de un mayor techo de deuda de ese país y que pusieron en punto de mira a todo el mundo, han puesto en duda el horizonte real de esa posible recuperación.

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 son en general de 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, es que entonces comienzan a quedar buques disponibles. Véase en el gráfico no. 2 que sigue el comportamiento de este mercado en los últimos cuatro años, en que los efectos de la crisis no se hicieron esperar, especialmente para los multipropósito, que a partir de excelentes niveles de fletes descendieron bruscamente, aunque los mismos se mantienen a los mayores niveles de su grupo, a excepción de los totalmente celularizados de 1,700 TEU's que ya superan desde el presente año el nivel de los antes mencionados.

**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**

<b><i>Container / MPP / Short Sea Markets</i></b>	<b>Average</b>				<b>2011</b>			<b><i>Liner</i></b>
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Mar</b>	<b>Apr</b>	<b>May</b>	<b><i>Jun</i></b>
<b><i>Container Vessels (\$/Day)</i></b>								
<b>Feedermax, 725 teu grd.</b>	9,054	7,563	3,558	4,535	6,250	6,150	6,100	6,100
<b>Handy, 1,000 teu grd.</b>	12,500	10,346	4,075	6,133	9,250	9,000	9,000	9,000
<b>Handy, 1,700 teu grd.</b>	16,613	14,108	4,754	6,800	11,750	12,000	12,100	12,100
<b>Sub-P'max, 2,000 teu g'less</b>	19,696	16,313	5,054	7,467	12,500	12,500	12,600	12,600
<b>Sub-P'max, 2,750 teu g'less</b>	26,292	21,958	5,638	9,942	17,250	17,000	17,750	17,750
<b>Panamax, 3,500 teu g'less</b>	29,958	26,125	6,575	13,250	21,000	20,500	20,000	20,000
<b><i>MPP Tonnage (\$/Day)</i></b>								
<b>17,000 dwt, grd. 1 yr. t/c (liner)</b>	14,792	17,792	9,529	9,604	10,000	10,000	9,900	9,900
<b>9,000 dwt, 1 yr. t/c (liner)</b>	10,708	8,763	9,747	6,425	7,000	7,000	6,900	6,900

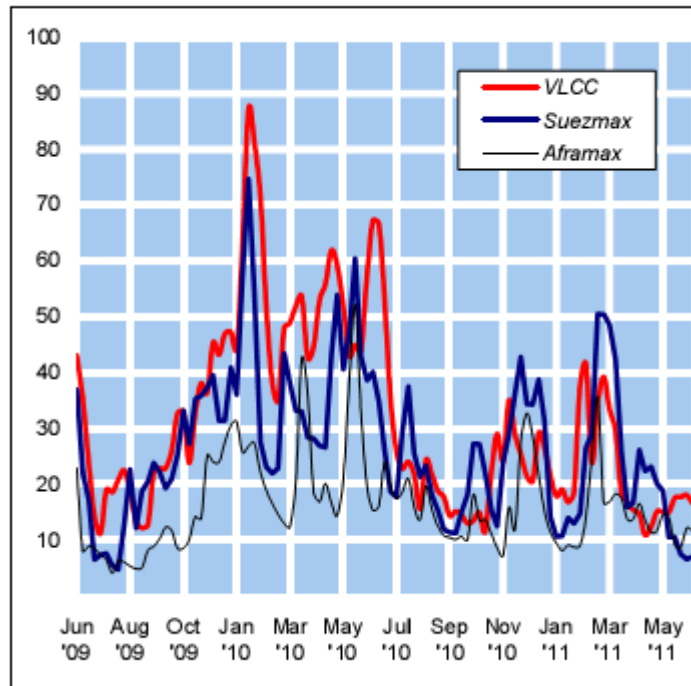
Los fletes de estos buques presentan como se ve algún nivel de recuperación, pero lejos de alcanzar los niveles del 2008, el que podemos llamar un año de mucha especulación financiera. La demanda de carga en contenedores que sigue en ascenso es la causante de que el mercado de estos buques haya experimentado alguna mejoría.

### **Las consecuencias de las crisis para el mercado de tanqueros**

Como hemos expuesto con anterioridad el mercado de cargas líquidas ha sufrido en menor escala las consecuencias de la crisis actual, ya que si bien tuvo un repunte de los fletes, aprovechando el florecimiento del mercado de cargas secas, la posterior baja solo sirvió para reposicionarse en los niveles previos al boom, según puede apreciarse en los gráficos que se muestran para los grandes tanqueros y para los products carriers.

### **Grafico No. 3** **Alquileres diarios de grandes tanqueros para crudos**

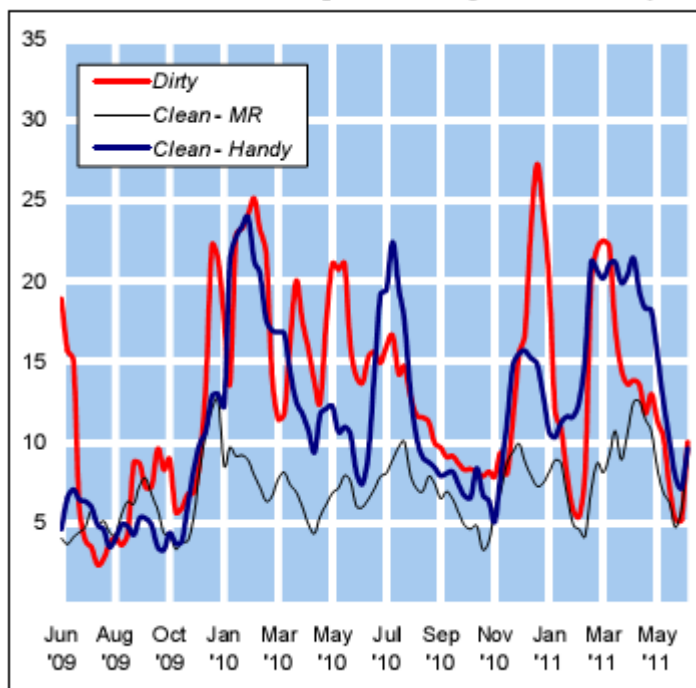
*Crude Tanker Spot Earnings (\$,000's/day)*



**Grafico No. 4**

**Alquileres diarios de tanqueros para productos derivados**

**Product Tanker Spot Earnings (\$,000's/day)**



En ambos gráficos puede verse como los niveles del 2011 se reducen a los existentes en el 2009

**El mercado de buques**

*Compra - venta de buques de Carga Seca*

El mercado de buques de segunda mano se muestra con una alta repercusión debido a la carencia de mercado, los buques más viejos se están amarrando o demoliendo y en dependencia de la economía del armador se están poniendo a la venta, mostramos algunos ejemplos de operaciones realizadas durante junio / 11: Abril / 09 y finales del 2007 e inicios del 2008.

**Tabla No. 4**

**Operaciones de compra – venta seleccionadas**

<b>Tipo de Buque</b>	<b>Medios de carga</b>	<b>TPM</b>	<b>Año de Construcción</b>	<b>Precio en Millones USD</b>
<b><u>Operaciones seleccionadas realizadas en Junio / 11</u></b>				
Granelero	-	75,933	2000	23,0
„	4 gruas x 25 t	22,828	1984	4,4
„	4 gruas x 30 t	55,389	2004	27,0
„	Idem	34,000	2011	24,5
„	Estruct. reforzada	34,000	2011	26,0
„	4 gruas x 32 t	48,640	2002	14,8
<b><u>Operaciones seleccionadas realizadas en Abril / 09</u></b>				
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
<b><u>Operaciones seleccionadas realizadas a fines del 2007 e inicios del 2008</u></b>				
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, son tiempos de comprar buques.

#### **Mercado de Nuevas Construcciones**

En la tabla No. 5, se puede ver como ha evolucionado este mercado en los últimos tres años y la clara tendencia a la baja. Es notable la baja de precios respecto al año 2008 en que incluso ya había comenzado la crisis, lo que ha llevado los mismos a los niveles del 2006 e incluso inferiores.

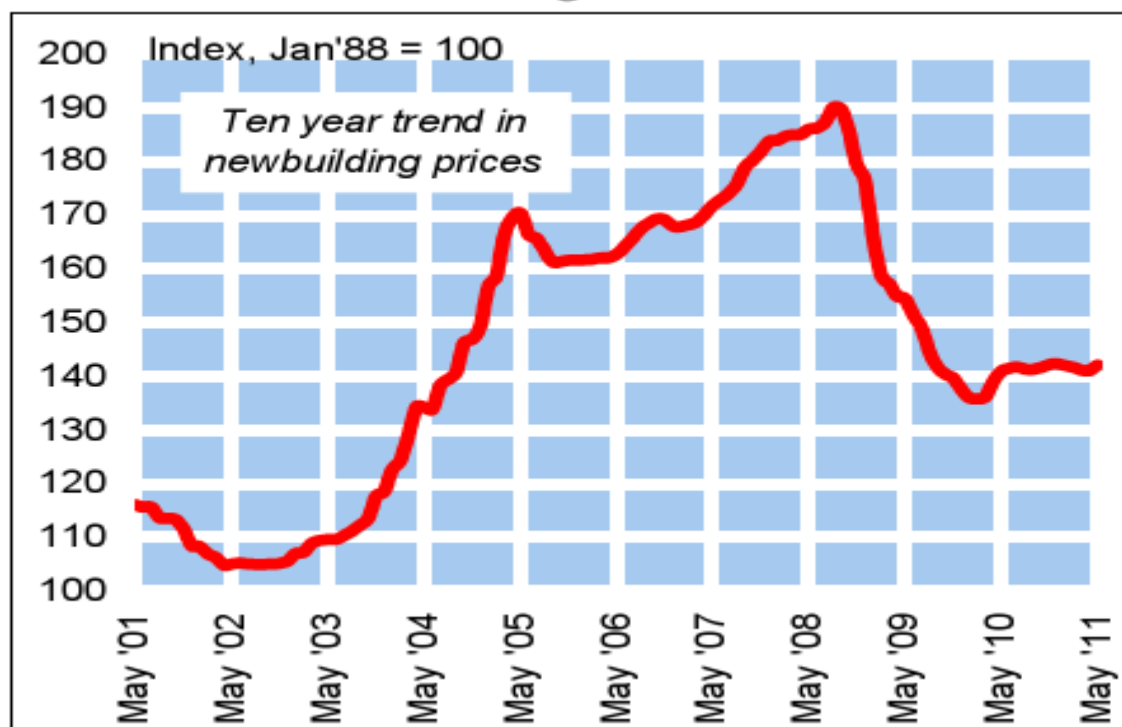
Debe considerarse que los precios de las construcciones navales solo pueden ser rebajados hasta descontar el nivel de especulación dado por las circunstancias coyunturales, los distintos materiales y equipos que requiere un buque depende de infinidad de productos y fuerza de trabajo que nunca hará descender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

#### **Tabla No. 5** **Precios promedio mundiales en Millones de USD** **2008 – Junio´11**

<b>Newbuilding Prices ....</b>		<b>Year End, \$m.</b>			<b>Th Jun</b>
		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	
<b><u>Tankers</u></b>					
<b>VLCC</b>	<b>320,000 dwt</b>	150.0	101.0	105.0	102.0
<b>Suezmax</b>	<b>157,000 dwt</b>	91.0	62.5	66.8	64.0
<b>Aframax</b>	<b>115,000 dwt</b>	75.0	49.0	57.0	54.0
<b>'MR' Tanker</b>	<b>51,000 dwt</b>	47.5	35.0	36.5	35.5
<b><u>Bulk Carriers</u></b>					
<b>Capesize</b>	<b>180,000 dwt</b>	88.0	56.0	57.0	54.0
<b>Panamax</b>	<b>76,000 dwt</b>	46.5	33.8	34.5	33.5
<b>Handymax</b>	<b>57,000 dwt</b>	42.0	30.5	31.0	31.0
<b>Handysize</b>	<b>35,000 dwt</b>	32.5	25.0	26.5	25.5
<b><u>Gas Vessels</u></b>					
<b>LPG</b>	<b>82,000m<sup>3</sup></b>	92.0	72.0	72.8	73.0
<b>LNG</b>	<b>160,000m<sup>3</sup></b>	245.0	211.5	202.0	200.0
<b><u>Dry Cargo</u></b>					
<b>Container</b>	<b>4,800 teu</b>	84.0	57.3	60.5	60.0
<b>Container</b>	<b>1,700 teu</b>	38.0	23.0	29.5	32.0
<b><u>Clarkson Index</u></b>		177	138	142	142

**Grafico No. 5**

***Newbuilding Price Index***



En el gráfico No. 5 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.*

Sin ánimo de repetir lo ya dicho en un análisis del mercado y expuesto en el XXI congreso Copinaval en Montevideo hace dos años, vale resumir la situación secuencial de las últimas crisis que han afectado en gran medida, además de a la economía a nivel mundial al transporte marítimo internacional, como sigue:

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 la más severa) para el sector marítimo, 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 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.

Siempre decimos que las bajas de los fletes son una buena noticia en el corto plazo para el sector productivo y el comercio internacional, para importadores y exportadores. 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.

Cabe desde luego redundantemente repetir: El sector marítimo portuario constituye la extensión del comercio internacional, sin el cual ninguno de nuestros países del llamado tercer mundo, **“NO PUEDE SUBSISTIR”**.

Y ¿que se requiere?

- Una política de planificación acertada del sector marítimo y portuario en función del desarrollo del comercio exterior de cada uno de nuestros países.
- Búsqueda de vías de financiamiento para la construcción naval de buques de nueva construcción, porque atención, la adquisición de buques de segunda mano es una opción coyuntural solamente y no se podrá emprender una política de desarrollo de flota mercante sin garantizar el transporte en buques de nueva tecnología y con una perspectiva de máxima vida útil económica.
- No dejar atrás la tecnología portuaria, la que requiere de una innovación tecnológica constante acorde al desarrollo del tamaño de los buques.

### 3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La crisis 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 que no tienen garantía de empleo.
- 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, pero ello no debe lugar a la especulación, pues esta degrada moralmente al sector.
- El sector marítimo portuario constituye la extensión del comercio internacional, sin el cual nuestros países **“NO PUEDEN SUBSISTIR”**.
- La flota nacional 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 sobre la base del régimen medio internacional, lo que solo se logrará 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, lo cual será favorable en el corto plazo, ya que dueños de muchos de los buques que se terminarán en astilleros no tendrán recursos financieros ni garantía de trabajo para extraerlos, dejándolos a disposición de los propios astilleros o de sus bancos, pudiéndose comprar a precios bajos.
- Se deben comprar los buques con especificaciones y parámetros adecuados a las necesidades del comercio de cada país, no comprar lo que nos vendan, comprar lo que nos ofrecerá una explotación eficiente.
- No huelga repetir y recalcar “Es tiempo de promover la creación de un esquema financiero para la construcción naval en países Suramericanos indagando y promoviendo posibles oportunidades del Banco del Sur y del Banco del ALBA,

para pagar los buques con el ahorro en fletes y bajo la garantía de un mercado cautivo..

- Un sector marítimo fuerte y consolidado, con puertos que opere eficientemente, es necesario para la actividad productiva y comercial, y para “ASEGURAR” el desarrollo económico de la región.

## 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, 2009, 2010 y 2011.

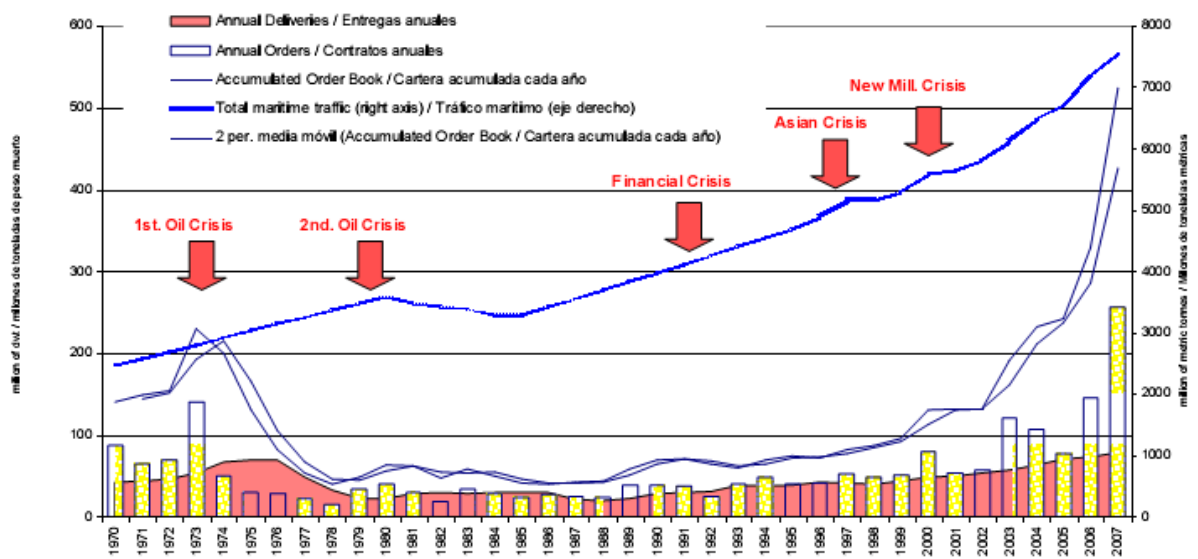
Reportes del Mercado Marítimo Internacional . IMER. Varios reportes. La Habana, 2011.

Shipping Intelligence Weekly. Clarkson Research Services Ltd. 2008/2009/2010/2011.

## ANEXOS

### Anexo 1

Gráfico 1 El largo plazo en la industria marítima



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

### Anexo 2

## ÉVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL DESGUACE DE BUQUES

### Scrapping Price Trends

