



Facultad de Ciencias Económicas

Sede Rosario - Campus Roca

Carrera: Comercio Internacional

Trabajo Final de Carrera Título:

Análisis de la suba no estacional de precios en los fletes marítimos durante el contexto pandémico (2019-2022) a partir de dos variables: el rol de las navieras e influencia de R.P. China sobre la logística mundial (T.I.)

Alumno: Palazzolo Tomas - tomaspalazzolo4@gmail.com

Tutor de Contenidos: Lanza Paulo

Tutor Metodológico: Carrancio Magdalena

Marzo 2023

DEDICATORIA

A mi familia, amigos, compañeros, profesores y a cada persona que he cruzado en este maravilloso camino; que me ha nutrido no solo en el saber, sino también como persona. Para Damián y Hernán, gracias por el apoyo y por ayudarme a dar el primer paso.

AGRADECIMIENTOS

A la docente e investigadora Magdalena Carrancio por el acompañamiento durante este trabajo de investigación como tutora metodológica.

A TRANSCARGO S.A. y en especial al licenciado Lucas Antonetti por brindarme su tiempo y experiencias en el campo de la logística internacional.

A la docente y licenciada Nadia Peruchena, quien también me brindo sus conocimientos y su tiempo para poder indagar más en profundidad sobre este trabajo de investigación.

Al director y docente Paulo Lanza, y a la Universidad Abierta Interamericana por el apoyo a través de este camino de aprendizaje.

RESUMEN:

La globalización ha acelerado el progreso de las distintas regiones del planeta, pero no podemos evitar pensar que la hiperconectividad en términos de transporte y logística contribuyeron de manera negativa a la propagación del virus SARS-CoV-2 y su devenir en pandemia; lo que generó diversos impactos socio-económicos de gravedad no solo en los países subdesarrollados, sino también en los del primer mundo.

Como objetivo general decidí analizar la suba de los precios en el mercado de fletes marítimos, tema de suma importancia para la operatividad del comercio internacional y de gran interés para el profesional que debe trabajar sobre los distintos proyectos de exportación e importación.

Dichos fletes sufren fluctuaciones y son de alta volatilidad en términos de precio; por lo tanto, hay muchas variables que influyeron en el sector y fue preciso identificarlas para poder realizar un correcto análisis; además se necesito indagar sobre la participación que tuvieron las compañías navieras y la Republica Popular de China en este fenómeno.

PALABRAS CLAVE:

Comercio Internacional – COVID 19 – China – Industria Naviera – Fletes Marítimos

INDICE

INTRODUCCIÓN:	6
Actualidad y proyecciones	13
Planteamiento del Problema	¡Error! Marcador no definido.
Objetivos del trabajo	¡Error! Marcador no definido.
Hipótesis	7
CAPITULO Nº1: DESCRIBIR LAS VARIABLES GENERALES QUE INFLUYEN EN LOS PRECIOS DE LOS FLETES MARÍTIMOS	15
VARIABLES QUE COMPONEN EL VALOR DEL FLETE	18
VARIABLES DE AJUSTE	21
CAPITULO Nº2: IDENTIFICAR EL ROL DE LAS NAVIERAS EN LA SUBA DE PRECIOS	23
SERVICIOS BASICOS DEL TRANSPORTE POR AGUA	23
Transporte marítimo de línea regular	23
Servicio Eventual - Tramp	25
CONFERENCIAS NAVIERAS	25
Su historia	25
Necesidad De Regulaciones	26
Código de conducta de las conferencias navieras	28
ARREGLOS DE COOPERACION	29
TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA: ESTRUCTURA DE MERCADO, CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA	30
CAPITULO Nº3: INDAGAR SOBRE LA INCIDENCIA DE CHINA EN LA SUBA DE DICHOS PRECIOS.	37
CHINA A GRANDES RASGOS	37
Territorio	37
Idioma	37
Población	38
Fuerza laboral	38
Rol del gobierno	38
Su Economía	39
Infraestructura	40
LA IMPORTANCIA DE CHINA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL:	41
POLÍTICA DE CERO COVID	43
PLAN DE 65 AÑOS: ESTRATEGIA ECONOMICA GLOBAL DE LARGO PLAZO	45
CONCLUSIONES	47
BIBLIOGRAFÍA	48

INTRODUCCIÓN:

A lo largo de las últimas décadas, las economías avanzadas se han vuelto más dependientes de la llegada de mercancías de otros países, sobre todo de Asia; y el mecanismo fundamental para transportar productos en el mercado global actual es el transporte marítimo. Fletes y contenedores son transportados a diario en grandes cantidades y su actividad se ha vuelto indispensable para el comercio mundial hasta el extremo de que cualquier inconveniente en el transporte de mercancías puede provocar todo tipo de desequilibrios, como ocurrió por ejemplo con el bloqueo del canal de Suez en el año 2021.

Para que la industria y el comercio funcionen adecuadamente, se necesita transportar mercancías por todo el planeta, una ruta obstruida o cualquier alteración en la dinámica del comercio internacional, pueden tener efectos muy perjudiciales para la **salud económica global**. Al igual que en otros ámbitos del sector financiero, hay empresas que se dedican a recopilar información y crear índices de referencia para seguir la evolución de datos económicos relevantes. Una de las formas de comprender cómo evoluciona el comercio internacional es observando los **índices de referencia** para fletes y contenedores.

Como se demostrará más adelante, el crecimiento de los volúmenes transportados vía marítima venía aumentando considerablemente desde la década de 1970. No obstante, a comienzos de 2020, la irrupción del COVID-19 en China, ha implicado un importante punto de inflexión en esta tendencia, generando un importante aumento de los precios de los fletes internacionales.

Si bien muchas son las variables que durante la pandemia contribuyeron al aumento de los precios; es evidente que el mercado de fletes atraviesa una crisis operativa de carácter global y por lo tanto es correcto que acotemos dichas variables para poder enfocar el análisis desde una perspectiva político/comercial.

Asimismo, podemos visualizar una relación directa existente entre la escalada de precios, el comienzo de la pandemia y la importancia que tienen tanto China como las Empresas dueñas de los buques

Dado lo antedicho, teniendo en cuenta las mencionadas variables de logísticas, en este

trabajo de investigación, nos enfocaremos en intentar conocer:

- ¿Qué rol tuvieron las navieras en este proceso?
- ¿Qué incidencia tuvo China en esta distorsión de precios?

El objetivo general de la investigación es analizar la suba no estacional de precios en los fletes marítimos, que se ha generado en medio del contexto pandémico, es decir en el periodo 2019-2022 a partir de dos variables: rol de las navieras e incidencia de China.

Para ello, debemos dar curso a los siguientes objetivos específicos:

- 1) Describir las variables generales que influyen en los precios de los fletes marítimos.
- 2) Identificar el rol de las navieras en la suba de precios.
- 3) Indagar sobre la incidencia de China en la suba de dichos precios.

La Hipótesis en torno al problema de la suba sostenida de los precios de los fletes marítimos durante el periodo 2019/2022 - que paralizó muchos sectores e industrias alrededor del mundo, sostiene que:

- Debido a esto, las navieras corrieron el punto de equilibrio del precio de los fletes, ya que al ser un sector oligopólico pueden tratar de manejar tanto la oferta, como de regular la demanda.
- Dada la estructura económica mundial, China se ha posicionado como la mayor influencia sobre la logística mundial, dependiendo de sus intereses.

CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS:

El trabajo de investigación se llevará a cabo mediante la recopilación de información secundaria (la cual nos brindará un marco teórico y por lo tanto su función ubicará al lector en un contexto y funcionamiento del sector) y Primaria, la cual se obtendrá mediante entrevistas en profundidad a referentes del sector logístico internacional. La intención es indagar en la incidencia que tienen tanto China, como de las navieras; por ende, creo que platicar con estos profesionales es fundamental.

El tipo de estudio será de carácter cualitativo, por lo tanto, la investigación será abordada con una impronta propia, es decir con subjetividad a la hora de la observación y análisis

de la información recabada; ya que la complejidad del tema político/comercial que se aborda así lo demanda.

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Para comprender la magnitud del impacto que ha sufrido el comercio durante el periodo 2019-2022, debemos referirnos a los años previos y a las proyecciones que auguraban un escenario de crecimiento y estabilidad, concretamente en el sector de transportes de vías navegables.

TABLA 1: evolución del comercio internacional marítimo

(en millones de toneladas cargadas)

AÑO	COMERCIO DE BUSQUES TANQUES	PRINCIPALES MERCANCIAS A GRANEL	OTRA CARGA SECA	TOTAL (todo tipo de carga)
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1186	2635	5984
2005	2422	1579	3108	7109
2006	2698	1676	3328	7702
2007	2747	1811	3478	8036
2008	2742	1911	3578	8231
2009	2641	1998	3218	7857
2010	2752	2232	3423	8408
2011	2785	2364	3626	8775
2012	2840	2564	3791	9195
2013	2828	2734	3951	9513
2014	2825	2964	4054	9842
2015	2932	2930	4161	10023
2016	3058	3009	4228	10296
2017	3146	3151	4419	10716
2018	3194	3210	4601	11006

Fuente: Elaboración propia en base a datos de UNCTAD (2019).

Es notable el crecimiento de los volúmenes transportados vía marítima desde la década de 1970 gracias a la apertura de los mercados y el cambio tecnológico; exceptuando los números coloreados en rojo, los cuales significan años a la baja. En el último trimestre de 2019, se preveía un crecimiento del 3,6% del comercio mundial de contenedores para 2020, tras los primeros casos de COVID-19¹ en China, esta proyección se redujo a un 2,5% en enero, después a un -4,9% en abril y un -9,0% en mayo de 2020.

“La importancia del flete se ve potenciada al considerar que el comercio mundial se transporta mayoritariamente por barco y que, en la gran mayoría de los casos, la cadena del comercio contiene al menos un tramo de transporte por agua”. (Sánchez 2019)

Automáticamente relaciono los dichos de Sánchez², con el informe disponible de UNCTAD³ publicado en el 2019, donde nos advertía concretamente del potencial peligro que representaba la **excesiva dependencia** de la demanda de importaciones china, un riesgo de retroceso para el comercio marítimo. “China es la fábrica del mundo y como tal ocupa un lugar preponderante en el comercio de graneles secos y carga contenedorizada: **a ella se debe cerca de la mitad del crecimiento del comercio marítimo mundial de los últimos diez años**”. (UNCTAD, 2019)

Si tomamos en cuenta que China posee actualmente 7 de los mayores puertos en volúmenes de TEU del mundo y la mayor flota de marina mercante (Agencia Central de Inteligencia, 2023), empezamos a notar la relación que tiene esta importante nación como actor fundamental en la crisis de comercio internacional que estamos atravesando.

Así como el transporte de mercancías terrestre está principalmente influenciado por el peso de la mercancía, con un precio por tonelada y kilómetro transportado, los costes marítimos son mucho más variables. Siempre y cuando el peso del cargamento no supere el máximo permitido por el barco transportista ni se trate de materiales peligrosos, **el coste viene determinado por la oferta y la demanda de una determinada ruta**. Es por esta razón que también se debe integrar a las compañías transportistas a la ecuación general, así se podrá abordar la problemática con una visión más completa.

El hecho de que la ley de la oferta y la demanda produzca discrepancias tan grandes en

¹ Virus que afecta al sistema respiratorio, causante de la pandemia del año 2020.

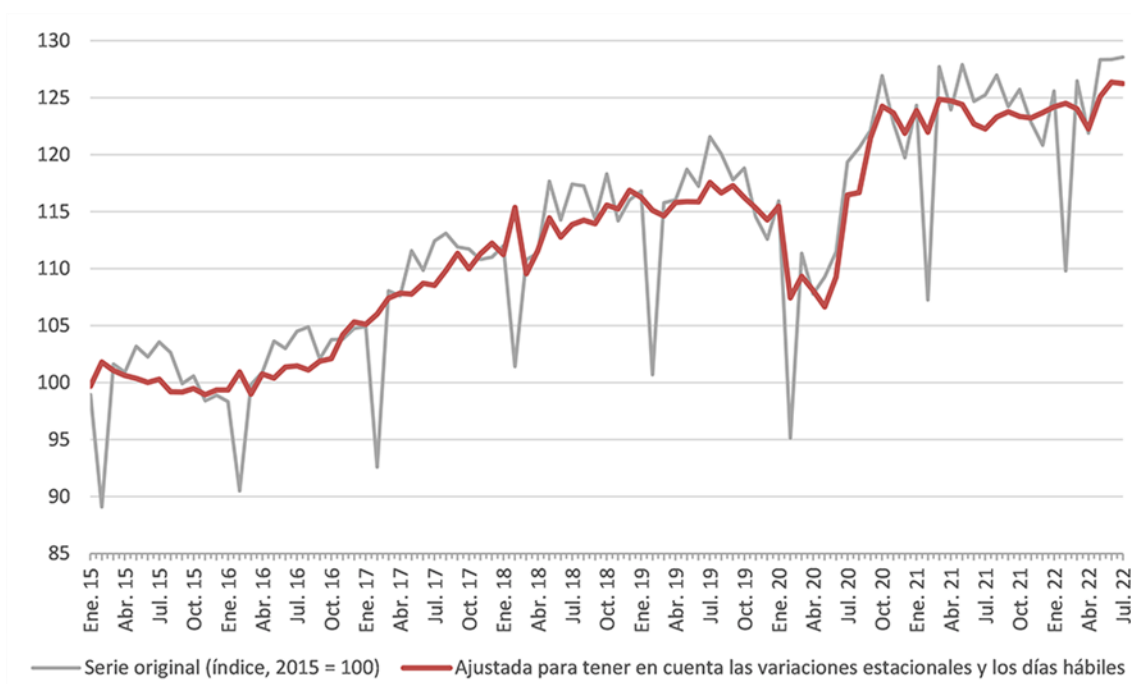
² Doctor en economía, experto reconocido internacionalmente en infraestructura y economía portuaria y marítima.

³ La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

los precios hace que tenga sentido calcular un índice de referencia, para poder seguir la evolución de los precios a lo largo del tiempo.

FIGURA 1: índice del tráfico mundial de contenedores de rwi/isl

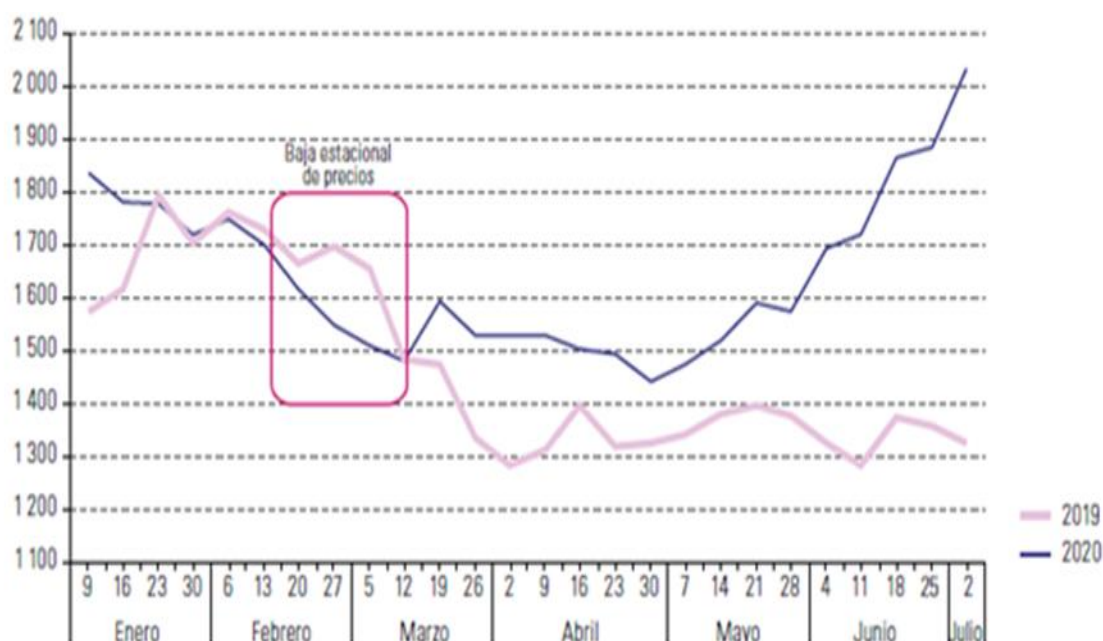
(enero De 2015-Julio De 2022) Índice, 2015 = 100



Fuente: (ISL, 2022)

La Figura 1 refleja el comportamiento del comercio internacional en los últimos años, la línea gris reporta de forma sencilla el alza de la demanda y sus desplomes (los cuales ocurren de una manera **cíclica anual**). Por otro lado, la serie roja aplica determinadas correcciones teniendo en cuenta las variaciones estacionales y los días hábiles (ya que hay determinados días festivos importantes que inciden en la operatoria). La pronunciada caída correspondiente a diciembre de 2019 coincide evidentemente con las restricciones aplicadas en China por el surgimiento del Covid-19, esto trajo grandes complicaciones y demoras tanto en puertos como en buques debido a los protocolos aplicados, retrasando todas las operaciones.

FIGURA 2: costos de los fletes marítimos de contenedores, enero a junio de 2019 y enero a junio de 2020 (en dólares por contenedores de 40 pies)



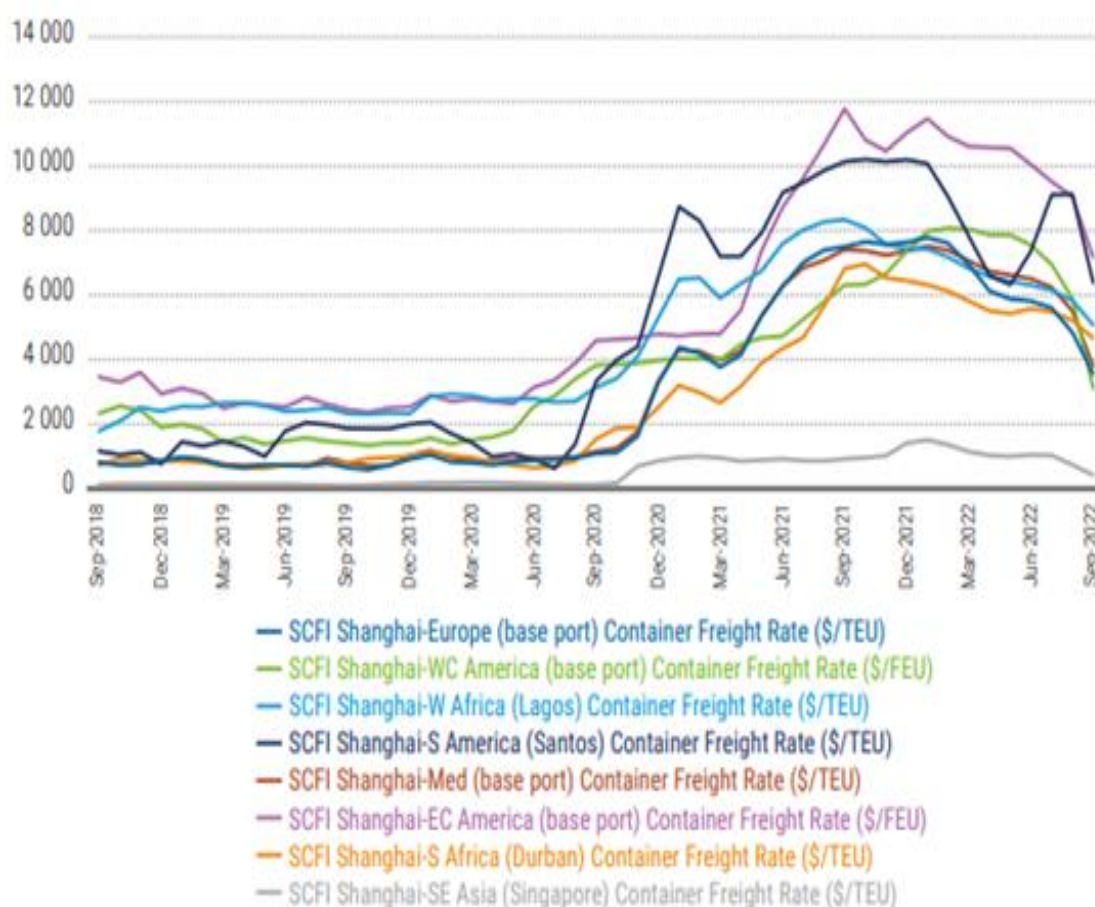
Fuente: (CEPAL, 2020)

En la Figura 2 se expresa la relación directa que existe entre la escalada de precios y el comienzo de la pandemia; ya que, al comparar ambos años, podemos ver cómo se produce la disparada de precios a partir de marzo de 2020.

Otro índice con más relevancia en el sector y del mundo es SCFI⁴ o Índice de Fletes de Carga Contenerizada de Shanghái, el cual analiza el mercado de fletes y sus precios para importar desde China; ya que recoge el comportamiento de los transportes desde Shanghái (el puerto más grande del mundo) con las 13 principales rutas mundiales.

⁴ Shanghái containerized freight index

FIGURA 3: SCFI tarifas de fletes de rutas seleccionadas, por trimestre del periodo septiembre 2018 a septiembre 2022 (expresadas en USD/TEU)



Fuente: UNCTAD (2022).

En la Figura 3 podemos ver como todas las rutas sufrieron un shock alcista de precios, otra referencia más que relacionan a China, el sector del transporte marítimo y el contexto de pandemia, con sus correspondientes restricciones y aislamiento.

Es cierto que la variación de los precios de los fletes es algo usual dentro del sector logístico internacional, a continuación, para dar un ejemplo en concreto explicaré un recargo en particular que se aplica durante ciertos ciclos estacionales de mayor demanda.

Peak Season⁵

Se denomina “peak season” al pico de aumento de la demanda, donde en consecuencia

⁵ Refiere a un periodo determinado del año donde la demanda experimenta un crecimiento por encima del promedio.

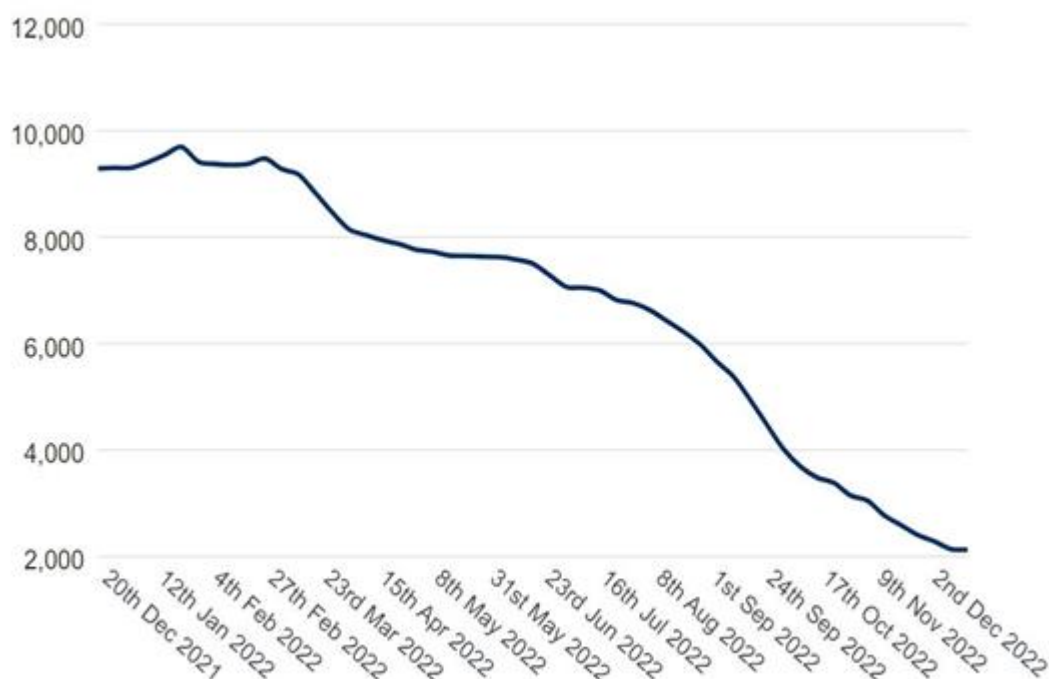
suben las tarifas relacionadas al transporte; generalmente la temporada alta empieza cada año a mediados de agosto y continúa hasta fines de octubre.

Al ser un período de alta demanda, los inconvenientes operativos ocasionan ciertos retrasos y cuellos de botella que dificultan la dinámica habitual; por lo tanto, esto implica ciertos costos que hay que cubrir: mayor mano de obra, un cargo más alto por más días de estacionamiento del contenedor, mayor uso de combustible por parte de los buques al estar más días operando en las rutas navegables gracias al congestionamiento, etc. Pero no debemos olvidar que dichos costos componen sólo una parte de la suba de los precios, ya que la otra parte del alza está compuesta por una **búsqueda de equilibrio y regulación de la demanda** de los fletes.

Encuentro necesario comparar el peak season con los problemas operativos que trajo consigo pandemia, ya que es un fenómeno similar por los cuellos de botella ocasionados; aunque por supuesto no fue previsible, derivado por causas de fuerza mayor y que se prolongó por demasiado tiempo.

Actualidad y proyecciones

FIGURA 4: **índice mundial de contenedores de DREWRY, diciembre 2022**
(USD/40Pies)



Fuente: web de Valencia Plaza, con base en información de Drewry. (Torralba, 2023)

La Figura 4 muestra como en la actualidad los precios de los fletes marítimos han ido bajando hasta nivelarse en precios razonables pre pandémicos, esto se debe a la estabilización operativa en la mayoría de las terminales portuarias y la normalización del tránsito de buques de aguas profundas a lo largo del planeta. Por lo tanto, podemos decir que a pesar de los distintos problemas que desestabilizan la economía global (como la Invasión de Rusia sobre Ucrania), el comercio exterior ha podido ir recuperándose y que el contexto pandémico se aleja.

Aunque esta tendencia a la normalización de los precios sea un respiro para los operadores del comercio internacional, muchos expertos sugieren que gracias a la apertura de los confinamientos en China y a los rebrotes que se desencadenan, podamos encontrarnos con cuellos de botella que impliquen un nuevo alzamiento de precios de fletes y posibles estancamientos económicos; quizás no tan pronunciados como el shock de 2020, pero que sin duda significan un reto para las operaciones internacionales a lo largo del 2023.

CAPITULO I:

VARIABLES QUE INFLUYEN EN LOS PRECIOS

DE LOS FLETES MARÍTIMOS

En este capítulo nos proponemos describir las variables generales que influyen en los precios de los fletes marítimos. Para ello, repasaremos el funcionamiento básico del sector, como se compone la tarifa básica y por último detallare las variables que inciden en los precios del flete.

1.1. Funcionamiento del transporte marítimo

El pago por el servicio de transporte de mercancías se denomina **flete**. Este se define como la suma pagada al porteador por el traslado de mercancías; por lo tanto, si se tienen intenciones de comercializar por dicho medio, se debe proyectar y planificar la operación en base a distintas etapas y consideraciones, que desarrollaremos a continuación.

1.1.1 Distinguir el tipo de carga (general o a granel)

- La carga **general** estará compuesta de artículos individuales según su preparación, puede ser:

Suelta: tradicionalmente transportada en buques de línea y está compuesta, por lo general, por productos manufacturados o semi facturados u otro tipo general de mercaderías.

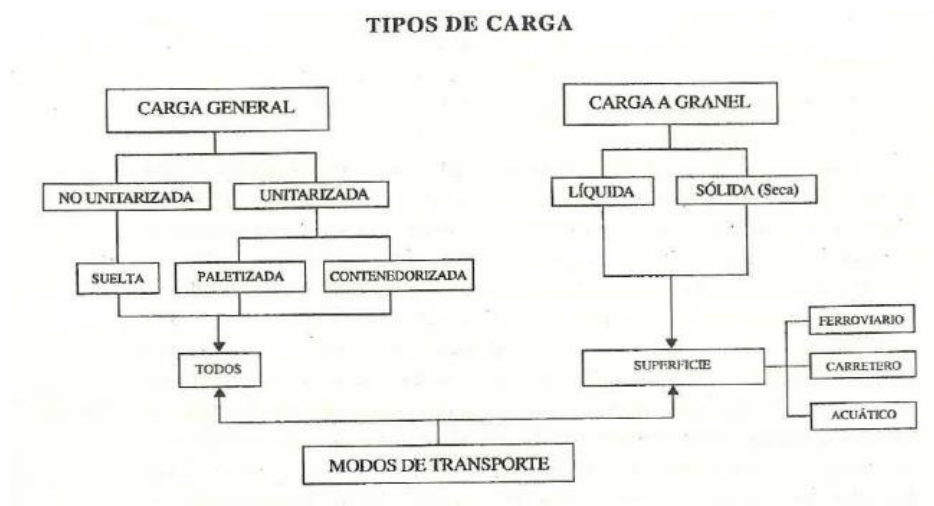
Unitarizada: compuesta de artículos individuales, ya sean cajas, paquetes, otros elementos desunidos o carga suelta, agrupados en unidades como pallets y contenedores, los cuales están listos para ser transportados. Permite un manipuleo más rápido y eficiente, además de un manejo seguro y que evita el saqueo, los daños y las pérdidas, la protege de la degradación térmica y biológica, el manejo

brusco, la lluvia y el agua salada.

Cabe destacar que tanto los armadores y las líneas aéreas comerciales, así como las compañías de transporte terrestre o ferroviario, **cobran fletes reducidos** por la carga unitarizada.

- **Granel:** consiste en grandes cantidades de bienes o materiales que se transportan sin empaquetar, ni embalar; dichos graneles se clasifican en sólidos o secos y líquidos, y se almacenan en tanques o silos. Los ejemplos más comunes son el petróleo, cereales, gas natural licuado, minerales, entre otros.

FIGURA 5: tipos de carga a transportar por un buque



Fuente: (Handabaka, 1994)

1.1.2 Tener en cuenta la naturaleza de la carga:

- **Perecedera:** es aquella carga que sufre una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas, como resultado del paso del tiempo y las condiciones del medio ambiente.
- **Frágil:** requiere de un manejo especial, dadas sus características, toda la operación debe realizarse con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, el manipuleo además del traslado propiamente dicho.
- **Peligrosa:** es aquella carga compuesta de productos que poseen características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas; y pueden causar accidentes o daños a otros productos, al

vehículo en que se movilizan, a las personas o al medio ambiente. Este tipo de carga posee una normativa especial para poder ser transportada.

- **De dimensión y peso especiales:** se trata de cargas muy voluminosas o pesadas que requieren un manejo especial. Estas características son importantes desde el punto de vista de las tarifas de fletes, en especial en el transporte marítimo, el flete agrega una sobretasa a la tarifa básica.

1.1.3 Determinar la preparación que la carga precisa en cuanto a embalaje, marcado y unitarización de los distintos artículos.

El **embalaje** implica definir el embarque internacional, lo cual incluye las características de los bienes, el modo de transporte y el material de embalaje. El **marcado** incluye; por su parte, las características y el tipo de marcas. Por último, se evalúan las dos principales **modalidades de unitarización** (paletización o contenedorización).

Esta **planificación previa** es la que permite tener una cierta noción del costo que tendrá la operación, para ser más precisos deberemos tener en cuenta diferentes variables que son las que componen dicho precio; algunas de ellas podremos manejarlas o preverlas y otras no, generalmente relacionadas al momento de la operatoria marítima en sí.

Tarifa Básica: Aquí la unidad tarifaría representa el pago por el cliente de fletes que se liquidan sobre la base de uno de los siguientes parámetros:

- **Peso:** Caso en que el volumen de la mercancía no influye sobre el flete. Ejemplo: US\$50 por TM.
- **Volumen:** Caso en que el peso de la mercancía no influye sobre el flete. Ejemplo: US\$50 por m3 o 40 pies3.
- **Volumen o peso:** Caso en que el flete se cotiza sobre la base del parámetro más alto, a discreción de la compañía naviera. Ejemplo: US\$50 por m3 o 40 pies3, o TM.
- **Ad-valorem (ad-v.):** Algunas conferencias navieras cotizan sus fletes de esta forma, cuando se trata de mercancías de un valor alto (v.gr., 3% ad-v.) sobre el valor FAS o FOB.

- **Unidad comercial:** Por tambor (líquidos), por fardo (fibras), por cabeza (ganado), entre otros. Ejemplo: US\$50 por unidad comercial.
- **Peso o volumen más ad-valorem:** En ciertos casos, las compañías navieras, dado el alto valor comercial de la mercancía, calculan sus tarifas de flete con base en el volumen o el peso, más una tarifa ad valorem. Ejemplo: US\$50 por m³ o 40 pies³ o TM, más 3% ad-v.

A pesar de lo anterior, las conferencias navieras y las compañías no conferenciadas han fijado una relación volumen-peso de 11 m³ = 1 TM, sobre la cual se cotiza el flete. Se denomina "tonelada-flete".

También debemos comprender que **la ley de la oferta y la demanda** es el determinante primordial del precio de los servicios de transporte, es decir, del flete. El exceso de capacidad de transporte suele venir de la mano de la falta de demanda, hay una clara correlación en estos casos con periodos de desaceleración económica. Por el contrario, en momentos de boom económico, no hay suficiente capacidad para transportar todo lo que los consumidores demandan y esta situación suele terminar produciendo un aumento de los precios que el mercado está dispuesto a pagar por transportar mercancías.

Otros factores también influyen sobre las tarifas de fletes, como la tasa de inflación, la devaluación del dólar frente a las monedas europeas y la mayor capacidad de los vehículos, la cual genera economías de escala.

1.2. Variables que componen el valor del flete

Procedamos a identificar aquellas variables que componen el precio y que podremos conocer de antemano:

1.2.1. Volumen total de la carga a enviar:

Como cualquier otro flete es la variable principal del costo, ya que mientras más cantidad de carga se quiera movilizar, más cara será la operación.

1.2.2. Tipo de ruta a realizar:

La carga marítima es transportada por las diferentes compañías navieras comerciales a través de las rutas marítimas establecidas. Los servicios prestados por estas compañías se realizan utilizando dos tipos de modalidades:

- **Regular** (conferenciado o no conferenciado)

- **Arrendado** (difiere en función del tipo de carga)

En términos generales existen dos tipos de rutas en el transporte marítimo:

- Principales rutas marítimas: Son aquéllas por donde tiene lugar el mayor tráfico y generalmente conectan regiones entre las que existe un flujo comercial importante. Pese a que algunas se establecieron hace muchas décadas, otras recientes se han desarrollado como resultado de la explotación y puesta en producción de nuevos depósitos de minerales, campos petroleros, áreas agrícolas y complejos industriales.
- Rutas marítimas nuevas: Estas rutas conectan las regiones en desarrollo, prestando principalmente un servicio al tráfico Sur-Sur. El flujo comercial entre los países en desarrollo, en regiones geográficas distantes, se ha ampliado sólo durante las últimas décadas. Algunos países recientemente industrializados han establecido estas rutas con el propósito de consolidar su posición en el mercado de fletes para poder capturar el aumento de flujo comercial cuando se produzca.

1.2.3. Puertos de carga, descarga y trasbordo:

El transporte acuático requiere de diversos tipos de terminales que van desde los puertos fluviales y lacustres (con capacidad para recibir embarcaciones de poco tonelaje), hasta los marítimos que reciben buques de gran tamaño. En un extremo encontramos los pequeños atracaderos sobre ríos o lagos, y en el otro los inmensos complejos que cubren un área de muchos kilómetros cuadrados.

Hoy en día los puertos marítimos son considerados como puerta de entrada y como lugares de interfase, enlace y salida. Algunas veces son además zonas industriales (o zonas francas), donde los terminales de carga como tales no constituyen más que una pequeña parte del conjunto total. Por otra parte, en mayor medida que en los terminales de otros modos de transporte, el tipo de carga que manejan determina la infraestructura y las instalaciones de que disponen.

Los puertos especializados en carga a granel requieren un equipo de embarque costoso y totalmente diferente al de los puertos que manejan carga unitarizada o carga suelta.

En el caso de los puertos marítimos, tanto las instalaciones como la infraestructura demandan inversiones sustanciales de capital, por lo tanto **el costo por operar** en dichas terminales puede variar según el tamaño, flujo de carga, infraestructura, mantenimiento y seguridad que requiera el complejo; el cálculo de estas tarifas debe cuantificar cada una de las operaciones para el traslado de la carga, desde el momento en que entra al perímetro del puerto, durante el almacenamiento en las bodegas, y hasta cuando es embarcada en el buque.

1.2.4. Seguro de la Carga:

Es un contrato mediante el que una compañía aseguradora, a cambio de un precio (prima), se obliga a pagar una indemnización a un asegurado (beneficiario) en el caso de que durante el transporte de la mercancía se produzca alguno de los riesgos que se cubren. El seguro es uno de los servicios esenciales del comercio internacional, y representa un componente importante de *costo directo* en la cadena de distribución de mercancías. Los factores que los afectan son:

- Las causas de pérdida (Fortuitas - previsibles)
- Los tipos de riesgo (Avería particular- avería general - guerra/huelga)
- Las modalidades (Modos de transporte - por rubros)
- La duración y la cobertura de la póliza (Póliza por viaje- póliza flotante- póliza abierta)

2. Costo del contenedor

La toma en arriendo de contenedores, el leasing o el suministro por el porteador, son prácticas corrientes a la hora de utilizarlos para el transporte de mercancías, las compañías navieras suministran el tipo de contenedor que necesita el exportador a cambio del pago de un recargo en los fletes.

3. Los costes de atraque en cada puerto:

Se pueden diferenciar cinco etapas distintas:

1. El embarque de la carga, que es el traslado desde el muelle hasta el buque, en el puerto de origen.
2. La estiba de la carga, que es la ubicación de la misma en la bodega del buque.

3. El traslado de los productos de un puerto a otro puerto.
4. La desestiba de la carga.
5. El desembarque de la carga, que es el traslado desde la embarcación hasta el muelle en el puerto de destino.

1.3.VARIABLES DE AJUSTE

El siguiente punto involucra determinados ajustes en el precio de los fletes y que no vamos a poder prever, son ajustes que las compañías navieras y las terminales pueden aplicar a las tarifas, para hacer frente a determinados imprevistos operativos y cuellos de botella durante la navegación o a la hora de trabajar en dichas terminales portuarias.

4. Los recargos que aplican las navieras:

Distintos factores recargan la tarifa básica de flete. Los más comunes entre ellos son los siguientes:

A) Características de la carga:

- Carga pesada: Se aplican recargos a piezas de carga pesada, ya que su manipuleo exige grúas especiales en el puerto o en el buque. Las conferencias navieras de línea consideran carga pesada a aquella con peso superior a 5 TM.
- Extra Larga: Se aplican recargos a cargas largas que normalmente no pueden estibarse en las bodegas debido a que sus dimensiones exceden aquéllas de las escotillas. Las conferencias navieras de línea consideran carga muy larga aquella cuya longitud excede los 12 metros.

B) Derechos portuarios:

- **Aumento de costo del servicio**: Se aplican recargos para cubrir los aumentos que imponen las autoridades portuarias.
- **Congestión portuaria**: Se aplican con frecuencia recargos en aquellos países que durante las últimas décadas han experimentado un tremendo aumento de sus importaciones, lo cual hace que los buques tengan que

esperar varios días, semanas y hasta meses para atracar y desembarcar la carga.

- **Puertos de inicio o final de ruta:** Se aplican recargos cuando las conferencias navieras de línea no consideran un puerto en particular como puerto principal dentro de su red de rutas. ·
- **Impuestos gubernamentales:** Algunos países aplican un impuesto a las tarifas de flete para la promoción de la flota mercante nacional.

C) Factores de ajuste:

- **Factor de ajuste monetario (CAF):** Es el caso de las conferencias navieras de línea que operan fuera del área del dólar estadounidense o en países con otras monedas. Este factor de ajuste se convirtió en un elemento relevante a comienzos de los años setenta.
- **Factor de ajuste por costo del crudo (BAF):** Después de la crisis del petróleo de 1973, este factor ha sido aplicado a casi todas las cotizaciones de fletes, debido a la constante fluctuación de los precios del petróleo que afecta el costo del combustible.
- **Otros recargos:** Son aquéllos que se originan en el peligro de guerra (riesgo de guerra), un manipuleo especial, el alije en puerto, etc.

CAPITULO II:

ROL DE LAS NAVIERAS EN LA SUBA DE PRECIOS

En este Capítulo, intentaremos identificar el rol de las navieras en la suba de precios. Consecuentemente, veremos los tipos de servicios que brindan, en la historia y el funcionamiento de las conferencias marítimas, los arreglos de cooperación que existen entre las compañías y por último nos adentraremos en el transporte marítimo de línea.

2.1. Servicios básicos del transporte por agua

Básicamente existen dos tipos de servicios que podemos contratar a la hora de realizar una operación de transporte por vías navegables, y los desarrollaremos a continuación.

2.1.1. Transporte marítimo de línea regular

El transporte marítimo de línea regular, conocido en inglés como **Liner**, se encarga de proporcionar un servicio donde las rutas sean regulares y frecuentes, con disponibilidad de espacio. En dichas rutas, las salidas y entradas de los buques a puertos donde se fijan de antemano el itinerario y las tarifas que se apliquen, se les conoce como Liners Terms. Es adecuada para el tráfico de carga general y contenerizada, ya que las mercancías que se transportan son de mayor valor que en las de régimen de fletamentos como, por ejemplo, productos industriales y bienes de consumo. Para contratar un servicio regular de línea, los exportadores deben entenderse con los agentes de las compañías navieras que representan la conferencia o directamente con ellas, cuando se trata de servicios comerciales independientes.

Sus principales ventajas son:

- Ofrecer escalas frecuentes.
- Mantener tarifas estables.
- Garantizar la duración del servicio a largo plazo.

Se realiza a través de:

A. Tráfico conferenciado: Es el servicio que prestan los armadores de línea que sirven una misma ruta, según un acuerdo concluido entre ellos. Dicho acuerdo trata generalmente sobre el establecimiento de los fletes, número de travesías, condiciones de trabajo y de cargue, programación de itinerarios etc. Por lo general, lo único que se deja a la libre competencia es la eficiencia y la calidad del servicio que se presta. En cuanto a la distribución de la carga transportada, se presta un servicio de manera conjunta, compartiendo proporcionalmente la utilidad, según previo acuerdo entre los miembros de la conferencia, o del acuerdo.

En dicha conferencia se establecen una serie de obligaciones:

- Servir determinada ruta con cierta regularidad.
- Cobrar fletes uniformes.
- Cumplir con un número mínimo de salidas hacia o desde los puertos que integran el itinerario marítimo.

Se debe respetar el reglamento, previo acuerdo entre los armadores intervinientes, en el que figuran la aportación de buques adscritos a la línea regular. Las conferencias pueden ser abiertas a la admisión de nuevos miembros o cerradas.

B. Armadores independientes (outsiders) o compañías: En este apartado, no existe acuerdo entre los armadores en la regulación de las salidas y entradas frecuentes en los puertos, itinerarios o tarifas. Dichos armadores, operan en competencia directa con las conferencias y sin la obligación de cumplir las reglas de los armadores conferenciados. En comparación con los armadores conferenciados, el itinerario se podrá realizar de manera regular o no y las tarifas podrán ser similares o menores. Respecto al servicio y a las operaciones que ofrezcan, pueden ser tan eficientes como en los conferenciados.

C. Consorcios: Se tratan de una forma de explotación de línea regular que

consiste en que varias compañías aportan buques o medios financieros para constituir una entidad con un único centro de control de gestión.

2.1.2. Servicio Eventual - Tramp

Se trata de un servicio prestado por buques fletados que transportan cualquier producto a cualquier parte, especialmente carga a granel (sólida o seca y líquida). Estos armadores no pertenecen a ninguna conferencia naviera ni recorren rutas fijas, lo cual significa que no tienen un itinerario preestablecido y que están sujetos sólo a las oportunidades que les ofrecen los distintos puertos de embarque. El costo de este servicio fluctúa de acuerdo con la ley de la oferta y la demanda. Comparado con las otras modalidades de transporte, el fletamento de un buque constituye una de las operaciones más complejas, entre todas las que se realizan en el campo del transporte. Las dos maneras más comunes para fletar un buque son: Por cesión y por locación.

A continuación, incurriremos con mayor profundidad sobre el tráfico conferenciado, del cual se expuso brevemente con anterioridad en el apartado “A” del transporte marítimo regular; es necesario revisar su historia, junto con sus ventajas e inconvenientes ya que se la considera la piedra angular de la operatoria moderna.

2.2. Conferencias navieras

2.2.1. Su historia

El origen de las conferencias navieras se remonta al siglo pasado cuando, una feroz competencia entre los armadores, ponía en peligro su existencia como empresas. La "Conferencia de Calcuta", que se constituyó en 1875, fue la primera organización de este tipo que introdujo tasas de fletes fijas comunes y un sistema de rebajas diferidas, como concesiones establecidas otorgadas a los usuarios desde aquel tiempo. Dichas conferencias navieras se expandieron muy rápidamente hasta 1939, año en el que prácticamente todo el comercio de línea estaba ya organizado bajo este sistema. Estas conferencias pueden ser abiertas o cerradas, estas últimas tienen un número restringido de miembros, los cuales se reservan el derecho de admisión para incorporar nuevos

miembros.

Dichas conferencias presentan ventajas e inconvenientes. Las principales ventajas tienen que ver con la concertación de tarifas *relativamente estables*. Los servicios regulares de itinerarios fijos prestados por las conferencias permiten al usuario planear con anticipación el momento en que va a hacer uso de él; además, evitan una competencia desgastadora entre sus miembros y facilitan la participación razonable en las ganancias.

Los altos fletes y la forma inconsulta como se realizan los cambios en las tarifas, constituyen los principales inconvenientes que presentan estas conferencias a sus usuarios.

2.2.2 Necesidad de Regulaciones

El transporte de mercancías a través de las fronteras de varios países, ha planteado la necesidad de desarrollar una legislación internacional con normas de carácter **multinacional**, tales como tratados y convenios, y con jurisdicción sobre la mayor cantidad de países posibles.

El régimen regulatorio internacional inicialmente se distinguió por la exclusión prácticamente universal de todas estas formas de acuerdos de cooperación de la aplicación del derecho de la competencia. Las exenciones para las conferencias marítimas se justificaron argumentando que la naturaleza específica de los costos propios del sector hacía que la competencia fuera insostenible, traduciéndose en malos resultados para todos los participantes en el mercado. Por lo tanto, se consideró que las conferencias marítimas **eran inevitables para la rentabilidad y la estabilidad** de los transportistas y para la regularidad del servicio a los exportadores.

Las conferencias marítimas estuvieron exentas del derecho de la competencia en muchas jurisdicciones, aunque con el paso del tiempo, las exenciones se han suavizado y ahora están sujetas a ciertas condiciones, incluida la posibilidad de que se **investiguen sus prácticas anticompetitivas**. Cabe aclarar que dicha regulación del sector no se limita a las autoridades de defensa de la competencia de esas mismas jurisdicciones, ya que otros organismos de defensa de la competencia desempeñan un papel esencial para garantizar la competencia, ya que una fusión o adquisición entre transportistas no puede llevarse a la práctica hasta que haya sido aprobada por todos los Estados notificados.

Los partidarios de las conferencias marítimas justifican la exención por los elevados costos fijos, las grandes inversiones de capital inicial, otros gastos elevados no relacionados con la carga, los desequilibrios entre la oferta y la demanda y el exceso de capacidad, y la necesidad de que el comercio internacional cuente con servicios regulares de transporte marítimo.

La Comisión Federal Marítima es el organismo regulador independiente responsable de reglamentar el transporte marítimo en el comercio exterior de los **Estados Unidos** en beneficio de los exportadores, los importadores y los consumidores de ese país. Su misión es velar por que los servicios de transporte marítimo sean competitivos y eficientes para los cargadores supervisando los acuerdos entre los transportistas y los contratos de servicios en lo que respecta a sus efectos en los precios y los servicios. Se le concedió la facultad de rechazar los acuerdos entre empresas de transporte marítimo de línea que no fueran favorables al interés público.

Las partes deben notificar a la Comisión estos acuerdos y su propósito. La Comisión lleva a cabo una evaluación de los efectos en la competencia y elabora los requisitos del informe de supervisión antes de aprobar un acuerdo. A menos que la Comisión lo rechace y lo impugne en los tribunales, un acuerdo entrará en vigor 45 días después de su presentación.

La Ley de Reforma del Transporte Marítimo (1998), ofrece un régimen alternativo de defensa de la competencia e incluye una inmunidad antimonopolio limitada para los acuerdos entre las compañías de transporte marítimo de línea del derecho de la competencia. La Ley introdujo reformas que pusieron fin a la autoridad de las conferencias marítimas para regular los contratos de servicio de los miembros. Además, la Ley permite que los miembros de una conferencia negocien contratos de servicios confidenciales independientes con otros cargadores y prohíbe que los demás miembros tomen represalias contra los cargadores o transportistas que concierten dichos contratos.

Toda conducta que no cumpla los requisitos de la exención antimonopolio está sujeta al derecho de competencia y a investigación por el Departamento de Justicia si implica prácticas análogas a las de los cárteles, en particular la fijación de precios, la manipulación de licitaciones y el reparto del mercado.

China desempeña un papel crucial en el examen de las alianzas mundiales y las fusiones en el sector del transporte marítimo de línea, desde el año 2002 el Ministerio de Transporte es la autoridad responsable de controlar la aplicación de la regulación del transporte marítimo; La regulación tiene por objeto, entre otras cosas, reglamentar el transporte marítimo y proteger la competencia leal y, **de manera similar a la legislación de los Estados Unidos y la Unión Europea**, se aplica a los acuerdos de transporte marítimo de línea desde y hacia los puertos de la nación.

2.2.3 Código de conducta de las conferencias navieras

Uno de los avances más importantes en cuestiones normativas para el comercio internacional fue gracias a la UNCTAD que en 1974 convocó una reunión de sus miembros con el fin de establecer el ***Código de conducta de las conferencias navieras***; éste entró en vigencia el 6 de octubre de 1983.

Dicho código expresa que teniendo en cuenta las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo con respecto a las actividades de las conferencias marítimas que sirven su comercio exterior, acordando expresar en el Código los objetivos fundamentales y los principios básicos siguientes:

- a) El objetivo de facilitar la expansión ordenada del comercio marítimo mundial
- b) El objetivo de promover el desarrollo de servicios marítimos regulares y eficaces que permitan atender las necesidades de cada tráfico
- c) El objetivo de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los intereses de los usuarios de tales servicios.
- d) El principio de que las prácticas de las conferencias no deben entrañar discriminación alguna contra los navieros, los usuarios o el comercio exterior de ningún país.
- e) El principio de que las conferencias deben celebrar consultas significativas con las organizaciones de usuarios, los representantes de usuarios y los usuarios en las cuestiones que sean de interés común, con la participación, cuando lo pidan, de las autoridades competentes.
- f) El principio de que las conferencias deben poner a disposición de las partes interesadas

la información pertinente sobre sus actividades que afecten a esas partes y deben publicar toda información importante sobre sus actividades.

El código de conducta ayudó y direccionó a las empresas navieras a incorporar nuevas estrategias que permitieran lograr una mayor estabilidad, competencia y transparencia en sus operaciones; gracias a ello surgieron distintos arreglos de cooperación que desarrollaremos a continuación.

2.3. ARREGLOS DE COOPERACION

El sector del transporte marítimo de línea se caracteriza por arreglos de cooperación, que originalmente tomaron la forma de conferencias marítimas y, tras el inicio de la contenedorización en 1956, también han adoptado la forma de consorcios, alianzas estratégicas y acuerdos destinados a estabilizar la capacidad, compartir buques y realizar exámenes voluntarios.

El régimen regulatorio internacional inicialmente se distinguió por la exclusión prácticamente universal de todas estas formas de acuerdos de cooperación de la aplicación del derecho de la competencia. Entre sus objetivos figuran reducir los costos de capital, compartir los riesgos, obtener economías de escala y fortalecer el poder de negociación frente a los operadores de terminales y las autoridades portuarias.

En la década de 1990 comenzó a establecerse una forma específica de consorcio, la **alianza mundial**. Una alianza está integrada por un pequeño grupo de transportistas que se dedican en un grado importante a compartir activos y cooperar en las operaciones, al tiempo que mantienen sus propias identidades comerciales y de comercialización. **A diferencia de las conferencias marítimas, los miembros de una alianza no establecen los fletes en conjunto, sino que compiten de forma independiente al respecto.** Además, Dichos acuerdos no incluyen la cantidad a transportar ni la fijación de precios.

Normalmente, una alianza abarca por lo menos dos de las principales rutas comerciales entre oriente y occidente. Todos los transportistas en una alianza reúnen sus flotas, trasladando contenedores de los otros miembros, para extender sus servicios y cobertura geográfica con el fin de aumentar su cuota de mercado, reducir el déficit de capacidad, mejorar las oportunidades de carga conjunta, optimizar la eficiencia de las escalas en los puertos y disminuir al mínimo los riesgos generales

Los acuerdos para compartir buques son una práctica común y se considera que son cada vez más pertinentes desde la perspectiva económica en el sector del transporte marítimo de línea. Muchos de los principales transportistas participan en algún tipo de acuerdo para compartir buques, ya que Estos acuerdos facilitan los arreglos operacionales para la prestación de servicios de transporte marítimo de línea y posiblemente incluyan coordinar u operar en conjunto los servicios de los buques y compartir la capacidad de los buques. Pueden ayudar a promover la competencia facilitando la entrada en el mercado de los transportistas que no tienen un volumen suficiente para operar un buque de carga independiente, permitiéndoles competir con otros transportistas en las mismas rutas. Además, las compañías de transporte marítimo de línea necesitan los acuerdos de cooperación para asegurar la continuidad de los servicios a largo plazo.

Muchos países consideran que los consorcios y las alianzas generan eficiencia y, por lo tanto, les conceden exenciones generales del derecho de la competencia, pero estas pueden ser objeto de examen o aprobación por las autoridades de defensa de la competencia.

Otro tipo de acuerdo es el de los **exámenes voluntarios**, en virtud de los cuales las partes pueden intercambiar información de mercado, como previsiones sobre la oferta y la demanda y las tendencias del sector, y suscribir directrices voluntarias. Aunque no sean vinculantes, las directrices voluntarias y el intercambio de información en virtud de dichos acuerdos pueden facilitar la fijación de precios y de capacidad. Otras jurisdicciones podrían permitir estos acuerdos, siempre que se notifique a las autoridades de defensa de la competencia y posteriormente sean objeto de **supervisión**.

Los arreglos de cooperación son la base mediante la cual se opera hoy en día en el mercado del transporte marítimo, a continuación, nos introduciremos en mayor profundidad sobre la dinámica del servicio de línea regular, en el cual dichos arreglos son vitales.

2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA: ESTRUCTURA DE MERCADO, CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA

El transporte marítimo de línea es un sector concentrado, pues los cinco principales operadores representaban el 61,1% de la capacidad mundial de los buques al 30 de abril de 2018. El sector registró una mayor consolidación en 2016 mediante fusiones y adquisiciones y grandes alianzas, este agrupamiento puede conducir a una mejor gestión

de la oferta y utilización de la flota y a una mayor eficiencia, beneficiar al sector mediante la mancomunación de los cargamentos y la mejora de las economías de escala, la reducción de los gastos de funcionamiento y el aumento de los ingresos. Los transportistas también pueden obtener beneficios de la cooperación al compartir recursos, entre otras cosas las redes y las escalas en los puertos, y al elaborar nuevos servicios. También pueden beneficiarse en lo que se refiere a la estabilidad y la menor fluctuación de los fletes.

El incremento de la concentración de empresas aumenta el riesgo de distorsión del mercado con respecto a la competencia leal, ya que los transportistas pueden ejercer poder de mercado, limitar la oferta y aumentar los precios en el largo plazo; además, los cargadores, los puertos y las terminales, deben adaptarse a buques cada vez más grandes y han pasado a depender de un número menor de transportistas.

En la Figura 6 podemos observar cómo se fue consolidando la oferta en el mercado de fletes a través de los años, logrando establecer alianzas cada vez mas concentradas.

FIGURA 6: navieras segmentadas por alianza, 1992–2017/18

1992	2012	2013	2014	2015-16	2017-18
APL	Green Alliance - CKYH Cosco Yang Ming K Line Hanjin	P3 Alliance MSC Maersk CMA CGM	2M Alliance MSC Maersk	2M Alliance MSC Maersk	Ocean Alliance 27.46% Cosco Evergreen CMA CGM
Choyang					
CMA CGM					
Cosco	MSC	G6 Alliance APL OOCL HMM MOL	G6 Alliance APL OOCL HMM MOL	CKYHE Alliance Cosco Yang Ming Evergreen K Line Hanjin	2M Alliance 22.27% MSC Maersk-Hamburg Sud ZIM
CSAV	Maersk				
CSCL	Grand Alliance Hapag Lloyd NYK OOCL				
Delmas					
DRS - Senator		New World Alliance APL MOL HMM	Green Alliance CKYH & Evergreen Cosco Yang Ming Evergreen K Line Hanjin	O3 Alliance CMA CGM CSCL UASC	O3 Alliance CMA CGM CSCL UASC
Evergreen					
Hanjin					
Hapag Lloyd	CMA CGM	CSCL	O3 Alliance CMA CGM CSCL UASC	ZIM	
HMM	Evergreen				
K Line	G6 Alliance* Hapag Lloyd NYK OOCL APL MOL HMM				CSAV
Maersk					
MSC		Hamburg Sud			
MOL	ZIM				
Nedlloyd			CSCL		
NOL		ZIM	Hamburg Sud	ZIM	
Norasia	CMA CGM				
OOCL	CSAV				
P&O	ZIM	ZIM	ZIM	ZIM	ZIM
Sealand					
Torm Liner Service					
UASC					
Yang Ming	ZIM	ZIM	ZIM	ZIM	ZIM
Zim					

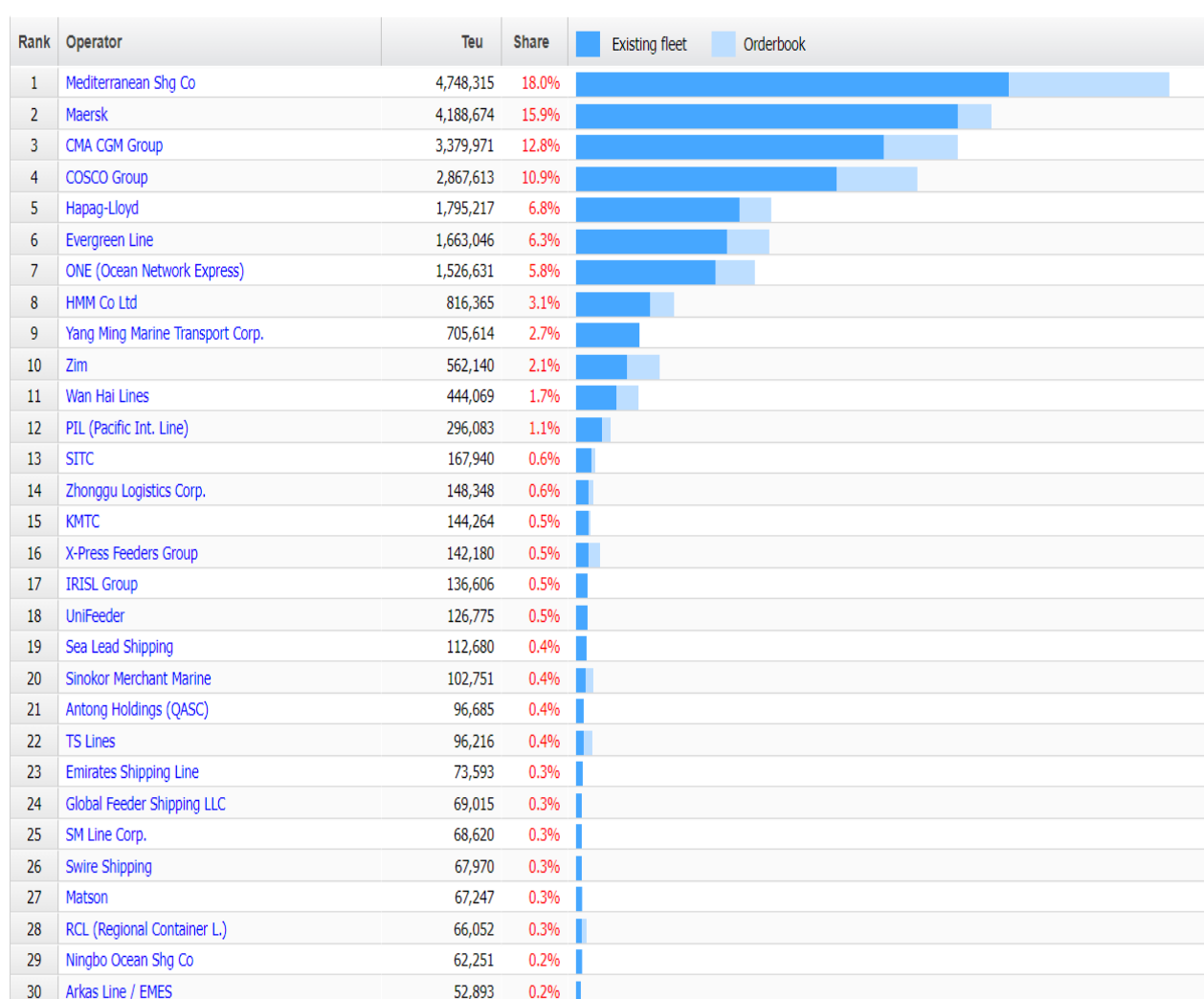
Fuente: Evolución de las alianzas: adaptado y actualizado de PortEconomics. (Sanchez, 2019)

Los fletes y los recargos también se ven influenciados por este fenómeno, por ende, se deberían examinar sus efectos en otros componentes de la cadena de suministro del transporte marítimo, como las frecuencias de navegación, los tiempos de tránsito, los puertos de escala y la calidad de los servicios; esos factores determinan la fiabilidad y la previsibilidad de los servicios y son consideraciones esenciales para los cargadores.

El aumento constante del tamaño de los buques y la consolidación en el sector del transporte marítimo regular han dado lugar a una **estructura de mercado oligopólica** en varias rutas comerciales, incrementado aún más las barreras de entrada a un mercado caracterizado por los altos costos de capital fijo; esto ha generado que sea prácticamente imposible para los transportistas independientes poder competir en las principales rutas comerciales, dando a los cargadores pocas opciones entre las grandes alianzas mundiales.

Estos gigantes tienen un gran poder de negociación frente a los puertos y las terminales, estos eslabones de la cadena enfrentan dificultades para adaptarse al uso de grandes buques y a la necesidad de invertir en infraestructura; los puertos han optado por incorporar a las alianzas en sus **estructuras de propiedad** debido a los riesgos asociados con grandes inversiones y la necesidad de garantizar un cierto nivel de tráfico. Por lo tanto, los transportistas competidores están en una posición de desventaja para la utilización de las terminales de propiedad de empresas **rivales** en lo que respecta a los precios, la calidad y las condiciones de los servicios ofrecidos por las terminales.

FIGURA 7: listado de consorcios marítimos, marzo 2023.



Fuente: Alphaliner top 100. (Alphaliner, 2023)

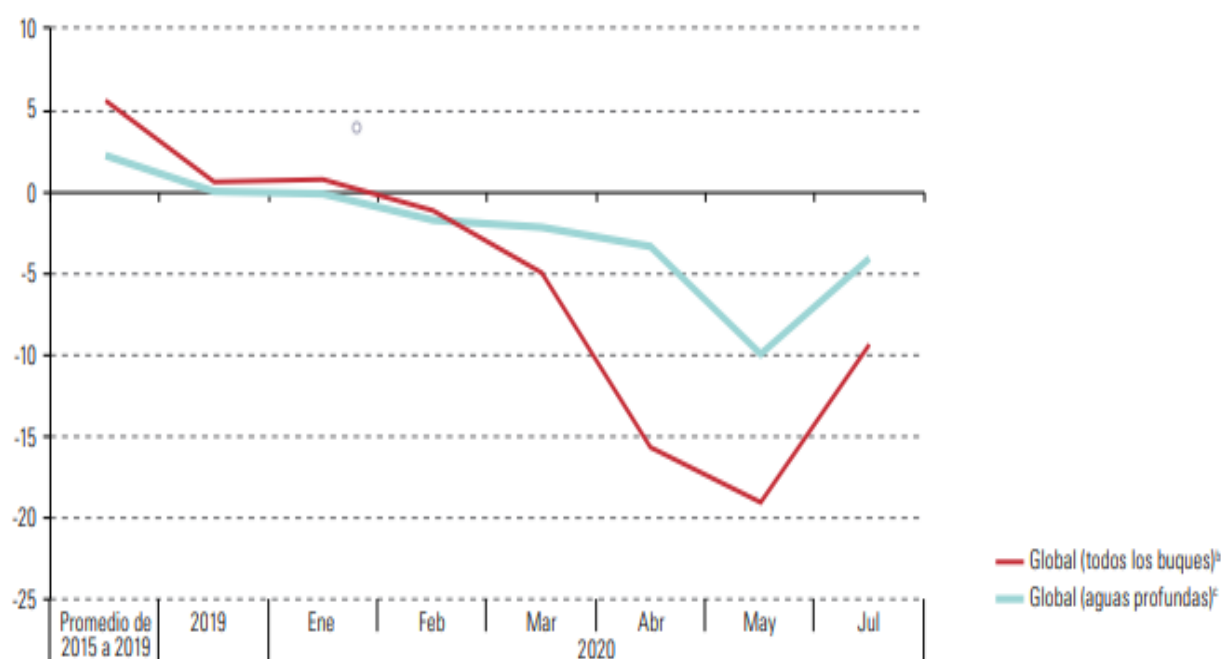
La Figura 7 recopila un listado de las compañías navieras y de cómo estas se reparten el mercado actualmente; es notable la concentración del sector⁶ y además nos revela que muchas de ellas buscan ampliar su flota en el futuro, para ello tienen buques encargados y en proceso de construcción, proceso que forma parte de las **estrategias comerciales**. Dichas estrategias incluyen diversas prácticas que las compañías navieras utilizan, una de ellas se denomina **Blank sailing**, que es la cancelación de una escala de un buque en un determinado puerto o región, o directamente de todo su recorrido, en una línea regular. Cuando esto sucede, dicha línea queda desatendida temporalmente, ya sea de forma parcial o total, con lo que dicha zona no tendrá un buque para descargar o cargar

⁶ La concentración del sector se visibiliza con claridad en la figura N°6.

la correspondiente mercancía. En otras palabras, **es una cancelación de un viaje o parte del mismo**.

En algunos casos, este inconveniente es provocado por motivos inherentes a la naviera, como pueden ser la necesidad de una reparación urgente que solo puede llevarse a cabo en un determinado puerto, un incumplimiento de contrato de algún tipo o una huelga del personal de abordó. A veces este fenómeno también se produce de manera consciente y provocada, por norma general, son las navieras quienes ‘manipulan’ la situación y alteran la gestión de sus buques para apostar por otra línea comercial o dejar huérfana a alguna otra. Los motivos que justifican ese tipo de decisiones son meramente comerciales, ya sea por obtener **mayor rentabilidad** con una nueva ruta o con vistas a **inflar artificialmente las tarifas** relativas a otra.

FIGURA 8: **blank sailing de buques de aguas profundas y de todos los tipos de buques, 2015 – 2020 (en porcentajes)**



Nota: **b** Todos los buques excepto los remolcadores.

c Buques de carga de alta mar, incluidos portacontenedores, petroleros, gaseros y graneleros.

Fuente: CEPAL⁷, sobre la base de información de Drewry. (CEPAL, 2020)

⁷ La Comisión Económica para América Latina y el Caribe es el organismo dependiente de la Organización de las Naciones Unidas responsable de promover el desarrollo económico y social de la región.

La Figura 8 muestra como las navieras administraron sus buques en respuesta a la crisis del Covid-19. Una práctica que las compañías supieron utilizar luego, para forzar una suba de precios de los fletes marítimos, ejerciendo poder sobre la oferta de sus flotas y sus respectivos itinerarios ante una demanda en alza y en busca de espacios para transportar sus contenedores.

CAPITULO III:

INCIDENCIA DE CHINA EN LA SUBA DE DICHOS PRECIOS.

En el presente capítulo analizaremos la incidencia que tuvo China en este proceso, repasando los aspectos generales de la nación, su economía, la importancia que tiene dentro del comercio internacional; también analizaremos su rol en la pandemia y por último sus estrategias de largo plazo.

3.1. CHINA A GRANDES RASGOS

3.1.1. Territorio

La República Popular China cuenta con una superficie aproximada de 9.6 millones de kilómetros cuadrados, siendo por extensión, el tercer país más grande del mundo después de Rusia y Canadá. Mantiene una frontera terrestre con un gran número de países, limitando con Corea del Norte al este, Mongolia al norte, Rusia al noreste, Kyrgyzstan, Kazakhstan, noroeste, Afganistán, Pakistán, India, Nepal y Bhután al oeste y suroeste, Tailandia, Myanmar, Laos y Vietnam al sur. También cuenta con más de 18.000 kilómetros de costa y posee alrededor de 5.400 islas.

Desde el punto de vista administrativo, China se encuentra dividida en 23 Provincias, 5 regiones autónomas (Mongolia Interior, Guangxi, Tíbet, Ningxia, Xinjiang), 4 municipalidades (Beijing, Tianjin, Chongqing y Shanghai) y 2 regiones administrativas especiales (Hong Kong y Macao). La antigua colonia inglesa de Hong Kong así como Macao, bajo el dominio portugués desde 1557, fue incorporada a China en los años 1997 y 1999 respectivamente. China se comprometió a otorgar un alto grado de autonomía a las excolonias por un plazo de cincuenta años tras la reunificación.

3.1.2. Idioma

El idioma oficial de China es el chino mandarín o “putonghua”, Es precisamente el mandarín utilizado en la capital de China sobre el que se han sentado las bases del proceso de estandarización del idioma en el país y es la lengua oficial. Coexisten algo más de 50 dialectos utilizados por las diferentes minorías étnicas.

3.1.3. Población

En el año 2022 China tuvo una población estimada de 1,410,539,758 habitantes, posicionándose como el país más poblado del planeta.

3.1.4. Fuerza laboral

La Fuerza laboral estimada en 2021 fue de 791.383 millones de personas, distribuida de la siguiente manera: **agricultura:** 27.7% - **industria:** 28.8% - **servicios:** 43.5%

3.1.5. Rol del gobierno

El poder político de la RPC se sustenta sobre tres pilares básicos: el Partido Comunista Chino (PCC), en el poder desde la fundación de la RPC en 1949, el Consejo de Estado y el Ejército de Liberación Popular.

El líder máximo de cada uno de esos tres pilares es el presidente de la República Popular China, quien ostenta los cargos de secretario general del PCC, y presidente de la Comisión Militar Central.

El papel que desarrolla el PCC dentro del Estado es fundamental, ya que tanto los cargos de poder del gobierno como los del ejército están ocupados por miembros del PCC. En cuanto a la organización del Estado, el Poder Ejecutivo lo asume tanto la Presidencia de la República como el Consejo de Estado, quienes son a su vez los órganos de gobierno encargados de representar a la RPC en el exterior.

El Consejo de Estado está dirigido por el primer ministro, quien es designado cada cinco años por el presidente de la RPC, atendiendo a las recomendaciones e indicaciones de la Asamblea Popular Nacional y las de su Comité Permanente, del cual dependen los diversos ministerios y comisiones. Asimismo, el máximo órgano de poder estatal de la RPC es la Asamblea Popular Nacional (Congreso Nacional) integrada por más de tres mil delegados y cuyos representantes se suceden cada cinco años Y se reúne en sesión plenaria con una periodicidad anual (Cada mes de marzo).

La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma se ocupa del planeamiento económico y la proposición de regulaciones, que luego considerará el Congreso en el mes de marzo siguiente cuando se reúna.

El **Comité Permanente** está compuesto por nueve miembros, entre los cuales se encuentra el actual presidente de la RPC y secretario general del PCC. El Comité Permanente conforma, junto a otros quince miembros, el Buró Político que se reúne de manera mensual para discutir temas de interés nacional. Los 24 miembros del Buró Político forman parte del Comité Central del Partido, el cual se reúne en sesión plenaria una vez al año.

3.1.6. Su Economía

Durante los últimos treinta años, la economía china ha experimentado una importante transformación. Su evolución, desde una economía de planificación centralizada a una determinada por las fuerzas del mercado, ha propiciado un proceso de crecimiento y desarrollo económico sin precedentes. Concretamente y a lo largo de este período de tiempo, el PBI chino se ha incrementado de forma continuada alcanzando cifras en torno al 10% anual, lo que ha convertido a China en la economía que mayor crecimiento ha registrado en un espacio temporal tan prolongado.

Uno de los principales problemas que presenta China a la hora de hacer negocios, es la fuerte intervención y centralización que impone el Gobierno; desde luego que ha tenido una gran política aperturista, pro mercado, si lo comparamos con la etapa más dura de su época comunista.

FIGURA 9: ficha económica de la República popular de china.



Fuente: Ministerio de relaciones exteriores, comercio internacional y culto de la república Argentina.

3.1.7. Infraestructura

Actualmente China cuenta con:

- 510 aeropuertos.
- 7 de los puertos más grandes del mundo (expresados en TEU):
 - Dalian (3.672.000)
 - Guangzhou (24.180.000)
 - Ningbo (31.070.000)
 - Qingdao (23.710.000)
 - Shanghái (47.030.300)
 - Shenzhen (28.767.600)
 - Tianjin (20.269.400)
- Es la tercera marina mercante más grande del mundo: en total 6,662 buques (graneleros 1,558, porta container 341, carga general 957, oil tanker 1061, otros 2,745).
- 110,000 km de vías navegables.

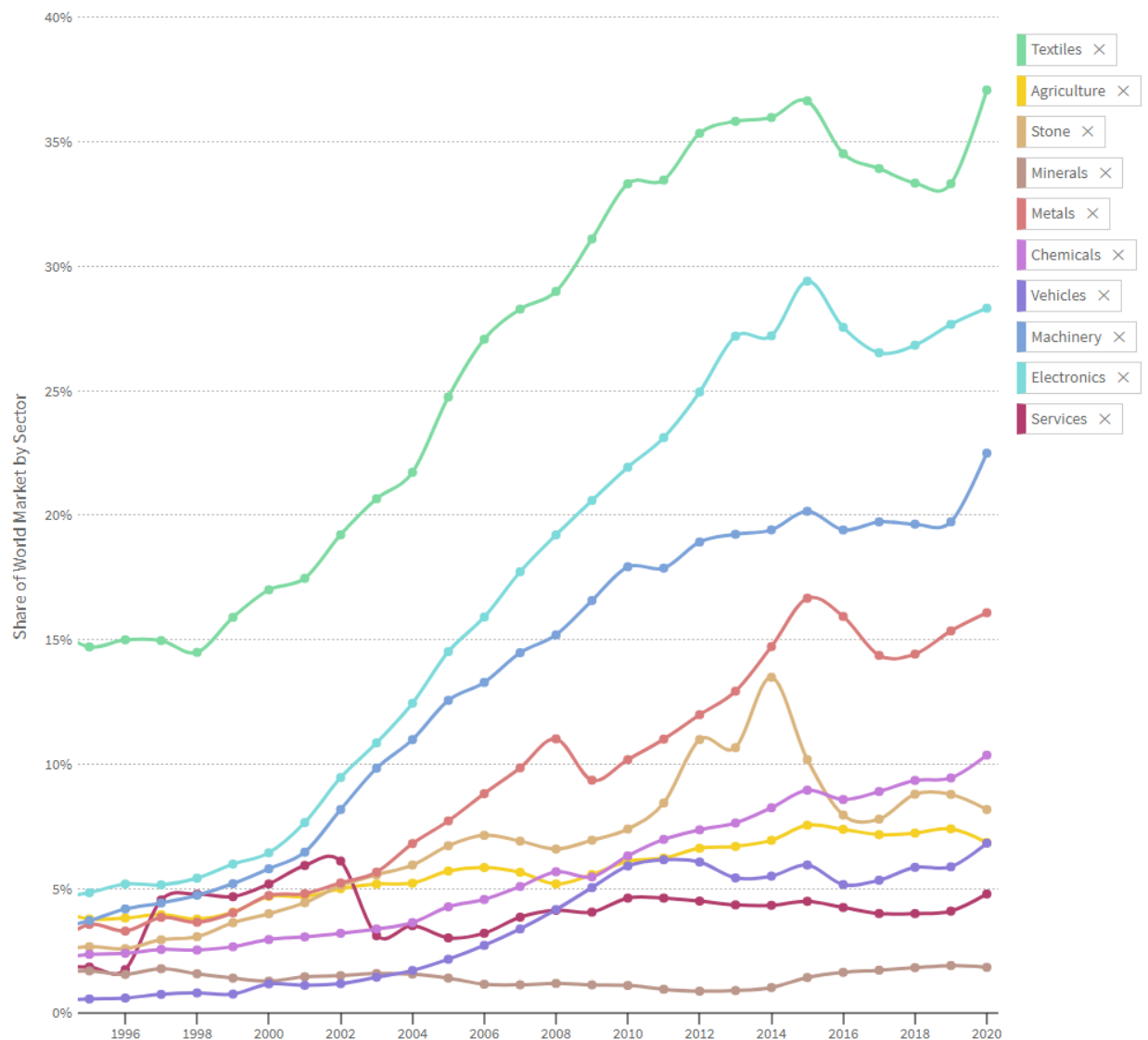
- 4,960,600 km de Rutas.
- 131,000 km de Vías de Ferrocarriles.

3.2.LA IMPORTANCIA DE CHINA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL:

En las últimas décadas, la República Popular China ha experimentado un fuerte crecimiento económico que ha sido consistente con el papel fundamental que juega en el comercio internacional. El gigante asiático ha aumentado su participación en las importaciones y exportaciones a nivel global, llegando a convertirse en uno de los principales proveedores de las economías más importantes y otorgándosele el título de “fábrica del mundo”.

La figura 10 nos muestra el crecimiento y la evolución de la cuota de mercado, de los principales productos exportados por China desde 1995 hasta el 2020 incluido; los datos son claros y reflejan el impacto positivo de las medidas implementadas por el gobierno durante el tiempo.

FIGURA 10: cuota de mercado global por sector, 1995 a 2020 (en porcentaje).



Fuente: Atlas of economic complexity. (Harvard, 2023)

La planificación económica de China incluyó como bases a la industrialización, el desarrollo de infraestructura, y la expansión y diversificación de sus exportaciones; lo cual ha logrado posicionarla como el **principal exportador del mundo** (por monto total en dólares); y **segunda** respectivamente en el ranking de importaciones. (Agencia Central de Inteligencia, 2023)

- Principales exportaciones: Equipos de radiodifusión, computadoras, circuitos integrados, maquinaria de oficina y teléfonos.

- Principales socios en las exportaciones: Estados Unidos 17%, Hong Kong 10%, Japón 6%
- Principales importaciones: petróleo crudo, circuitos integrados, hierro, gas natural, automóviles y oro.
- Principales socios en las importaciones: Corea del Sur 9%, Japón 8%, Australia 7%, Alemania 7%, US 7%, Taiwán 6%

3.3. POLÍTICA DE CERO COVID

La política de “cero COVID” implementada por China nació del esfuerzo por controlar el brote inicial en la ciudad de Wuhan; las personas que tienen el virus son aisladas o enviadas a hospitales, según la gravedad de su caso. Cualquier persona que se considere que haya tenido un contacto cercano, lo cual puede definirse de manera muy amplia, también es aislada. También se exige el uso de una aplicación de rastreo para ingresar a lugares públicos, que emite códigos de salud al estilo de un semáforo, por lo que cruzarse con una persona infectada o visitar una zona considerada de alto riesgo puede causar que el código de salud de alguien cambie de “verde” (que significa estar seguro) a “amarillo”, lo que podría requerir cuarentena o la aplicación exhaustiva de pruebas. En algunos lugares se exigen pruebas regulares de COVID-19, independientemente de si hubo o no una posible exposición.

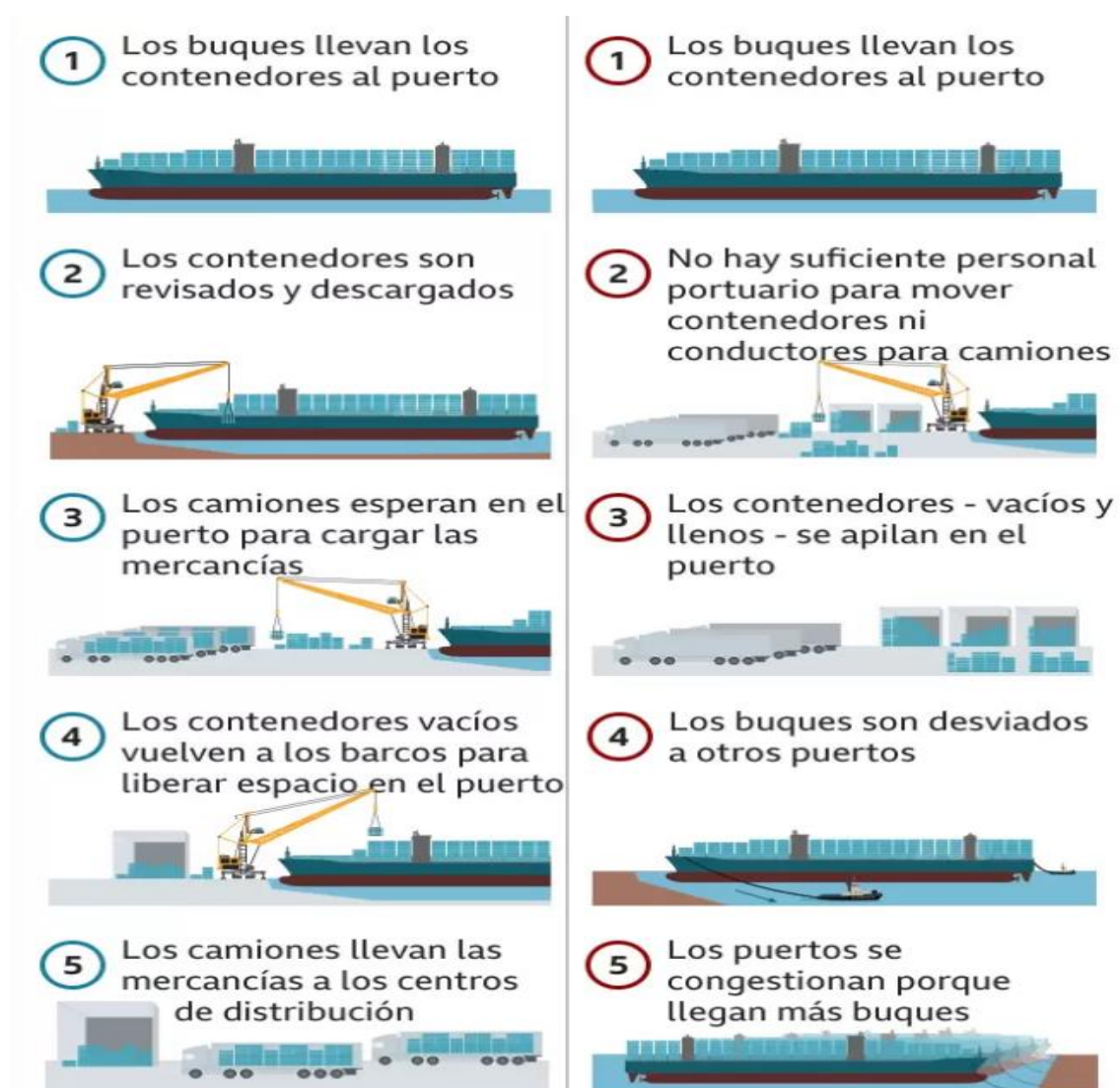
Cuando los brotes se consideran suficientemente graves, el gobierno puede confinar ciudades enteras, restringiendo la circulación de las personas por un largo periodo de tiempo y de una manera muy rigurosa. Esto se traduce en la parálisis total de toda dinámica social, económica y productiva, como sucedió con Shanghái durante casi dos meses y muchas otras ciudades más; dicha paralización impacta severamente toda cadena de suministro que ya previamente se encontraba afectada por las demoras que generaban los estrictos protocolos de bioseguridad.

De una manera inevitable los confinamientos afectaron a los puertos y terminales más grandes del mundo, causando atascos operativos jamás vistos y con poco margen para la toma de decisiones; no existía la forma de reemplazar al capital humano para el trabajo cuando estos enfermaban o se les detectaba como potenciales contagios. Esto derivó en un retraso de toda la cadena de suministros y de logística a nivel global, ya que por ejemplo el puerto de Shanghái representó durante 2021 el 17% del tráfico de contenedores de China y el 27% de las exportaciones de dicho país; pero fue cerrado de manera total

por la irrupción de un número muy bajo de contagios. Estos confinamientos dificultaron la llegada de los camiones que tenían que llevarse las mercancías por carretera o distribuirlas a las fábricas cercanas, además de generar congestiones de grandes buques en las terminales y vías navegables.

“Las restricciones afectan principalmente a las carreteras que llegan y salen del puerto, lo que resulta en una acumulación de contenedores y una reducción del 30% en la productividad” Mike Kerley, gestor de inversiones de la firma Janus Henderson, haciendo referencia al puerto de Shanghái.

FIGURANº11: **demoras en los puertos debido a los protocolos de bioseguridad.**

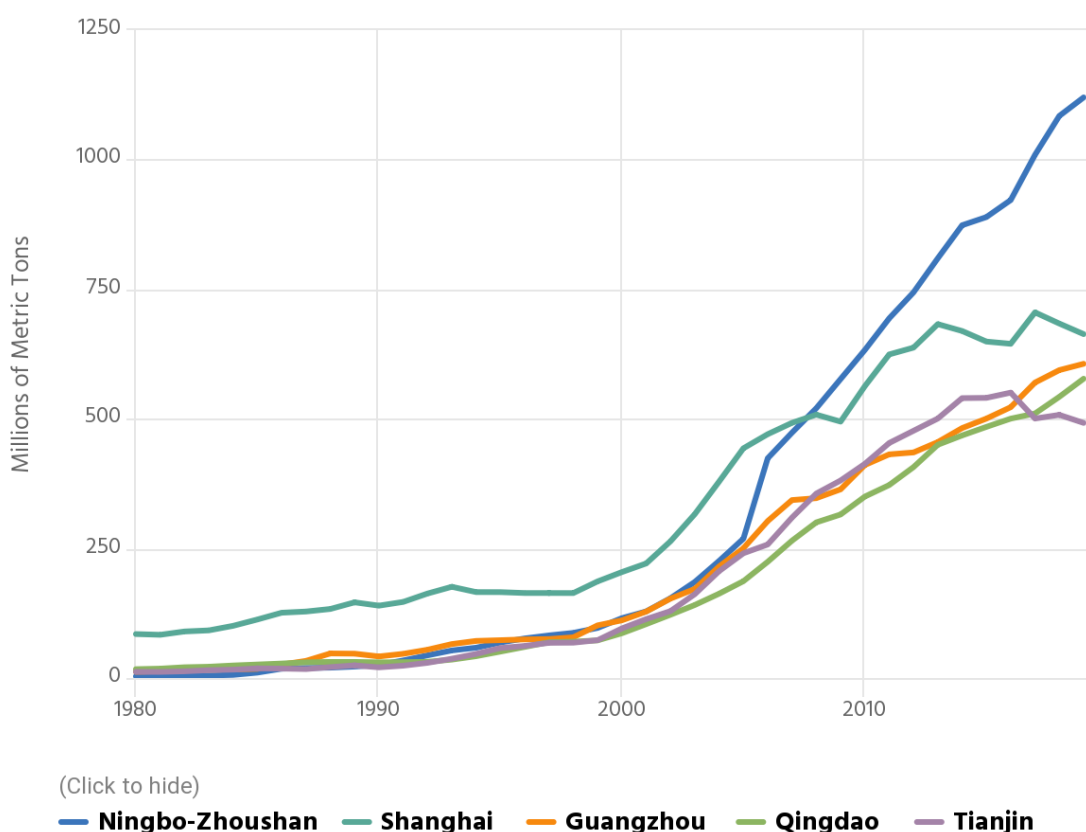


Fuente: ilustración elaborada para la sección Reality Check de la cadena BBC. (BBC, 2021)

3.4. PLAN DE 65 AÑOS: ESTRATEGIA ECONOMICA GLOBAL DE LARGO PLAZO

En 1981 el partido comunista elaboro un plan de desarrollo económico, el cual requería ampliar la capacidad de los principales puertos costeros e interiores, con especial atención al transporte de carbón. Se ocuparon de estimular el crecimiento de los puertos chinos y han buscado durante mucho tiempo desarrollar puertos capaces de satisfacer la creciente demanda de materias primas de China y facilitar el crecimiento económico impulsado por las exportaciones.

FIGURA N°12: TOTAL DE FLETES MANEJADOS POR LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CHINA, 1980-2019.



Fuente: Chinese National Bureau of statistics. (China Power, 2021)

A través de las décadas, China logró dicho desarrollo y alcanzar los objetivos que se propusieron (como hemos visto en la figura N°10); pero en los últimos años, los líderes chinos han articulado una visión **más amplia** destinada a transformar a China en una potencia marítima mundial capaz de promover **los intereses militares y comerciales** de

la nación en el mar.

En el centro de muchos proyectos portuarios en el extranjero se encuentra **la Ruta Marítima de la Seda (MSR)**, lanzada en 2013, la cual constituye la iniciativa más amplia y ambiciosa de Beijing para apuntalar su influencia económica y política mundial mediante la mejora de la conectividad entre China y otros países.

Desde el gigante asiático se han direccionado los esfuerzos para ser parte accionista de numerosos puertos estratégicos, por medio de influencias y acciones un tanto cuestionables⁸; además de apoyar el crecimiento de la flota mercante que poseen las navieras que responden al estado, y por supuesto del manejo de un recurso indispensable en el transporte marítimo como lo es el contenedor.

Se calcula que la producción de contenedores y chasis está dominada por tres fabricantes con sede en China que controlan colectivamente casi el 90% del suministro mundial de contenedores y chasis intermodales; y el 100% de la provisión de los refrigerados.

⁸ Cancelación de deudas con el estado chino, a cambio de ser parte accionista de las terminales. Generalmente sucede en países con altos índices de corrupción o con necesidades.

CONCLUSION

El objetivo general de la presente investigación fue analizar la suba no estacional de precios en los fletes marítimos, que se ha generado en medio del contexto pandémico, es decir en el periodo 2019-2022 a partir de dos variables: rol de las navieras e incidencia de China.

Para ello, nos propusimos en primer lugar describir las variables generales que influyen en los precios de los fletes marítimos. Al respecto, pudimos observar que existen numerosas variables operativas que afectan el precio, pero son los recargos la opción de ajuste por excelencia y que no pueden ser previstos.

En segundo lugar, identificamos el rol de las navieras en la suba de precios y pudimos conocer que integran un sector oligopólico muy consolidado, el cual concentra un poder que condiciona a algunas naciones. También encontramos que, mediante la administración operativa de sus buques, pudieron ajustar la demanda global, generando así un fuerte aumento de precios.

Finalmente, indagamos sobre la incidencia de China en la suba de dichos precios. En este punto, podemos sostener que dicho país es una de las naciones más importantes y con mayor influencia sobre el comercio internacional, incidiendo fuertemente en el aumento de precios de los fletes debido a sus políticas restrictivas de confinamiento durante el periodo estudiado.

Por lo tanto, estamos en condiciones de afirmar que, nuestra hipótesis ha sido validada.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Central de Inteligencia. (16 de 03 de 2023). *the world factbook*. Obtenido de <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/china/#economy>
- Alphaliner. (19 de Marzo de 2023). *Alphaliner public top 100*. Obtenido de <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- BBC. (17 de octubre de 2021). *BBC News*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-58943545>
- CEPAL. (6 de Agosto de 2020). *Repositorio de la CEPAL*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45877/S2000497_es.pdf?seque
- CEPAL. (2020). *Repositorio de la CEPAL*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46613/1/S2000805_es.pdf
- China Power. (12 de mayo de 2021). *China power: unpacking the complexity of China's Rise*. Obtenido de <https://chinapower.csis.org/china-ports-connectivity/>
- Handabaka, A. R. (1994). *Gestion logística de la distribucion física internacioal*. grupo editorial Norma S.A.
- Hardvard. (16 de 03 de 2023). *Atlas of ecnomic complexity*. Obtenido de <https://atlas.cid.harvard.edu/countries/43/market-share>
- ISL. (2022). *Instituto de Economia y Logistica del transporte Maritimo*. Obtenido de <https://www.isl.org/en/taxonomy/term/1>
- Sanchez, R. J. (2019). *Repositorio Institucional UCA*. Obtenido de <https://repositorio.uca.edu.ar/bitstream/123456789/11019/1/formacion-precios-transporte-maritimo.pdf>
- Torralba, L. A. (18 de Marzo de 2023). *Valencia Plaza*. Obtenido de <https://valenciaplaza.com/desplome-precio-fletes-maritimos-anticipa-otra-recesion-mundial>