

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balanç de l'any 2023



Fotografia: @fran_broch

Amb la finalitat de complir la seua cita anual, el present informe es dedica a examinar els factors que han afectat el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) al llarg de l'any 2023. Durant l'últim any, l'economia global s'ha enfrontat a desafiaments com les interrupcions persistents en les cadenes de subministrament, les pressions inflacionàries i l'ajust de la política monetària. A més, la demanda del comerç internacional i, per tant, del transport marítim ha experimentat un creixement moderat, amb una marcada desacceleració en la segona mitat de l'any deguda a l'alentiment econòmic en diverses regions clau. Per tant, juntament amb altres aspectes analitzats en este informe, el comportament dels nolis ha mostrat una caiguda significativa des de l'inici de l'any, independentment de les característiques distintives de cada regió.

L'informe conclou amb un enfocament específic en Valènciaport, i ha situat l'evolució del VCFI dins del context dels volums de trànsit del port i l'activitat exportadora del seu hinterland. A més d'examinar el comportament general de l'índex, s'investiga l'augment de les tarifes en tres dels principals mercats de Valènciaport: els Estats Units i el Canadà, l'Orient Llunyà i el Mediterrani Occidental. D'esta manera, es presenta l'evolució de les tarifes per regió, que destaca les característiques úniques de cada ruta comercial, la dinàmica econòmica d'estos mercats i el seu impacte a nivell global.



METODOLOGIA del VCFI

Conceptualment, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) és un índex quantitatiu que permet mesurar i comparar de manera objectiva les dades relatives als nolis marítims des del port de València. Este índex ha sigut creat a partir de la informació obtinguda de fonts de dades primàries, formades per onze panelistes de primer nivell que operen en el port de València, incloent-hi transitaris i navilieres (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, Grimaldi, Grupo Raminatrans, ONE, MSC, Savino del Bene, TIBA, White Line Shipping).

L'índex compost es calcula després de rebre i revisar les dades mensuals de les tarifes de nolis d'exportació per a cadascun dels ports, obtenint la mitjana ponderada de les tarifes mitjanes de noli de cada port.

Els índexs individuals es calcularan a través de les tarifes en 42 ports, que representen aproximadament el 60% del tràfic total d'exportació de TEU de Valenciaport el 2017, agregat en 13 zones geogràfiques, com es mostra en la taula següent.

Àrea geogràfica VCFI	Punts de referència
MEDITERRÀNIA OCCIDENTAL	Casablanca (DT.), Al-Djazair (DZ), Tunísia (TN)
EUROPA ATLÀNTICA	Felixstowe (GB), Hamburg (DE), Anvers (BE)
MEDITERRÀNIA ORIENTAL	Alexandria (EG), Ashdod (IL), El Pireu (GR), Istanbul (TR)
EXTREM ORIENT	Xangai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tòquio (JP), Kaohsiung (TW), Bangkok (TH), Ho Chi Minh (VN)
ORIENT MITJÀ	Jeddah (SA), Jebel Ali (AE)
EUA CANADÀ ATLÀNTIC	Nova York (US), Mont-real (CA), Houston (US), Miami (US)
CENTREAMÈRICA I EL CARIB	Veracruz (MX), Cartagena (CO), Altamira (MX), Caucedo (DO)
LLATINOAMÈRICA ATLÀNTICA	Santos (BR), Buenos Aires (AR)
AFRICA OCCIDENTAL	Luanda (AO), Bata (GQ), Dakar (SN)
AFRICA COSTA ORIENTAL	Durban (ZA), Port Elisabeth (ZA)
LLATINOAMÈRICA PACÍFICA	Callao (PE), San Antonio (CL)
SUBCONTINENT INDI	Nhava Sheva (IN), Kandla (IN)
PAÏSOS BÀLTICS	Sant Petersburg (RU), Helsinki (FI)

Per a calcular l'índex, les dades individuals (última dada del mes en curs) corresponents a les tarifes de nolis d'exportació (en dòlars o euros per TEU) es recolliran mensualment de cadascun dels 42 ports considerats. Com els nolis d'algunes rutes marítimes es negocien en dòlars, per a la conversió a euros s'utilitzaran els tipus de canvi publicats mensualment pel Banc Central Europeu. Els conceptes que s'inclouen en el noli final que proveeixen els panelistes són els següents:

- Bunker Adjustment Factor (BAF)/ Fuel Adjustment Factor (FAF)/ Low Sulphur Surcharge (LSS)
- Emergency Bunker Surcharge (EBS)/ Emergency

Bunker Additional (EBA)

- Currency Adjustment Factor(CAF)/ Yen Appreciation Surcharge (YAS)
- Peak Season Surcharge(PSS)
- War Risk Surcharge(WRS)
- Port Congestion Surcharge (PCS)
- Suez Canal transit Fee/Surcharge (SCS)/ Suez Canal Fee (SCF)/ Panama Transit Fee (PTF)/ Panama Canal Charge (PCC).



El càlcul de l'índex es materialitza a partir de la següent fórmula:

$$f_j = \sum_{i=1}^n \frac{t_{ij}}{n}$$

$$VCFI = \sum_{j=1}^m k_j * f_j$$

Considerant:

f_j = noli mitjà per a Port j

t_{ij} = noli informat pel panelista i per al Port j

n = nombre de panelistes per al Port j

k_j = factor de ponderació per al Port j

En primer lloc, es calcula el noli mitjà per port

(f_j) a partir de les dades rebudes per a este port per tots els panelistes. En segon lloc, al noli mitjà se li aplica un factor de ponderació en funció del pes del port, que donarà com a resultat l'índex final.

Com l'objectiu és representar l'evolució dels nolis al llarg del temps, s'ha optat per no mostrar l'evolució en valors absoluts, sinó presentar-lo en forma de número índex, el VCFI. Aquesta és una mesura estadística que recull l'evolució d'un període per a una magnitud concreta, en aquest cas seran els nolis, respecte a un període base o de referència. La base de l'índex compost serà de 1.000 punts i la base del període coincidirà amb l'inici de la publicació, és a dir, gener de 2018.

Este índex pretén ser un índex de referència en el Mediterrani Occidental, igual que el Shanghai Containerized Freight Index ho és per a l'àrea asiàtica. Es farà un seguiment de la pertinència i utilitat pràctica de la publicació del VCFI, analitzant les noves necessitats i prioritats i desenvolupant nous indicadors estadístics complementaris.

L'objectiu del VCFI és aportar informació de valor afegit sobre un factor clau per a definir la competitivitat portuària, com són els nolis marítims. La publicació del VCFI suposa un important canvi en el sector en posar a la disposició de la comunitat portuària d'informació que fins hui era confidencial. Aquest exercici de transparència ajudarà a una millor presa de decisions per part dels diversos usuaris del port.

D'una banda, aquesta informació serà d'ajuda per als carregadors, perquè comptaran amb un índex compost que marcarà la tendència de mercat. El VCFI servirà com a baròmetre de la salut del mercat en mostrar l'oferta i demanda de transport marítim per a les rutes comercials principals des de València. Això servirà als carregadors com a eina per a preveure l'evolució dels nolis amb els mercats d'interès, la qual cosa suposa un element determinant del cost de les operacions d'exportació.

D'altra banda, també serà útil per als operadors que ofereixen aquests serveis, en constituir un element de benchmarking de l'evolució dels nolis en el mercat i els seus propis.

Com a conseqüència, el VCFI afavorirà el funcionament d'un mercat més transparent i amb millor informació disponible per a la presa de decisions, que resultarà en un mercat més eficient.



VCFI: COMPORTAMENT DELS NOLIS EN 2023

En els últims anys, la indústria marítima ha sigut testimoni d'una successió d'esdeveniments que han tingut un impacte significatiu en els nivells de nolis, que han generat un entorn d'incertesa tant en l'àmbit geopolític com en l'econòmic a nivell global. Mentre que històricament l'evolució dels nolis segueix un cicle previsible, els esdeveniments extraordinaris dels últims anys, com l'esclat de la pandèmia, han desafiat qualsevol model de predicció convencional, donant lloc a nous desafiaments i transformacions en el sector marítim.

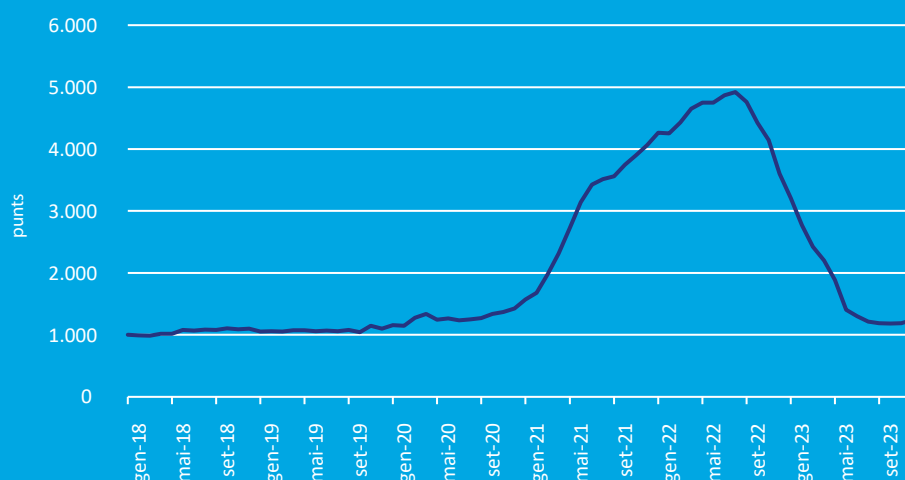
I és que, si bé els nolis van aconseguir el seu punt màxim en la primera mitat de 2022 a causa de l'esclat de la Guerra d'Ucraïna, esta tendència es va revertir en el tercer trimestre del mateix any (Gràfic 1). Això es va deure a l'afebliment en la demanda de comerç internacional i, per tant, de transport marítim, generant un desajustament en l'oferta i demanda que va resultar en una disminució en els preus dels nolis en la segona mitat de 2023. Cap a finals de 2023, els atacs als vaixells en el Canal de Suez per part de les milícies huthis de Iemen han destacat la vulnerabilitat de les rutes marítimes clau, la qual cosa ha portat a la implementació de plans de contingència i rutes alternatives, encara que més costoses i amb retards en els lliuraments, revertint així la tendència a l'alça dels nolis una vegada més.

Després de sis anys de seguiment del VCFI, és interessant repassar amb un major nivell de detall les principals etapes que han marcat la seua evolució. Inicialment, el comportament del VCFI va ser estable, però a la fi de 2019 va començar a anticipar els efectes de la nova legislació IMO 2020. No obstant això, este canvi va ser eclipsat per l'arribada de la pandèmia de la COVID-19, que va tindre un impacte significatiu en els nolis durant 2020. Durant l'any de la pandèmia, es van poder distingir dos períodes diferents. En el primer semestre, va haver-hi una forta volatilitat en els nolis a causa de la desacceleració, i fins i tot paralització, de l'activitat econòmica i comercial, la qual cosa va provocar un desequilibri en l'oferta de capacitat. En el segon semestre, els nolis van experimentar un intens creixement, impulsat en part per l'augment del comerç marítim i els efectes del bloqueig del vaixell Ever Given en el Canal de Suez.

Quant a l'any 2022, s'identifiquen dos etapes clarament definides. La primera va estar marcada per l'esclat de la Guerra a Ucraïna, que va impactar en els preus de l'energia i les matèries primeres, així com en l'economia mundial. Durant esta etapa, el VCFI va aconseguir el seu nivell rècord en la primera mitat de l'any, però a partir del tercer trimestre es va observar una caiguda en els

Gràfic 1|

Evolució mensual
punts VCFI,
2018-2023



Font: Elaboració pròpia



preus dels nolis, que va continuar fins a final d'any. Com hem introduït anteriorment, esta tendència a la baixa ha persistit durant la major part de 2023, i s'ha situat el VCFI en nivells similars als anteriors a la pandèmia. No obstant això, en l'últim tram de l'any, i en concret, a partir de novembre, el VCFI ha tornat a la seua tendència alcista novament a causa de les tensions en el Canal de Suez provocades per la Crisi del Mar Roig. Al tancament de 2023, el VCFI havia aconseguit un creixement acumulat del 23,99%, i es va situar en 1.239,93 punts.

En un mercat tan globalitzat com el marítim, el benchmarking del VCFI amb els principals índexs de referència en el sector proporciona informació valuosa per a comprendre els patrons de comportament comuns en l'evolució dels nolis i la seua relació amb les dinàmiques de l'entorn i els fluxos de comerç associats. Per exemple, en comparar el VCFI amb el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), que mostra els preus dels nolis de transport de contenidors des dels principals ports xinesos, s'observen tendències similars (Gràfic 2). Durant l'any 2023, tots dos índexs mostren una tendència a la baixa, atribuïda a l'afebliment i retracció en la demanda de comerç internacional i, per tant, de transport marítim a escala global.

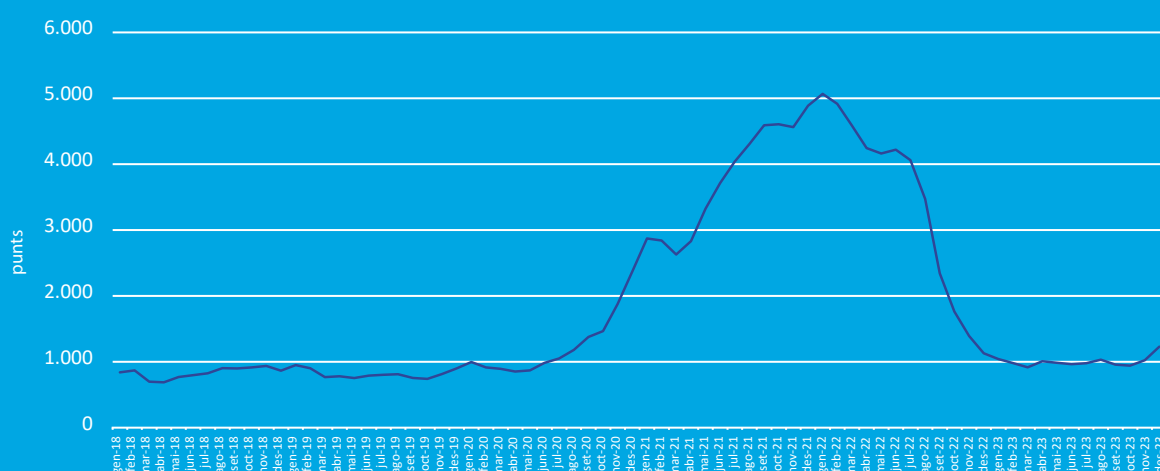
Esta disminució en els preus dels nolis es va mantindre quasi fins al final de l'any. No obstant això, esta tendència es va invertir en l'última part de l'any, especialment després de l'esclat de les tensions en el Canal de Suez.

Encara que el VCFI segueix en termes generals la mateixa tendència que l'SCFI, és important assenyalar el desfament temporal entre tots dos índexs. Això es deu al fet que l'SCFI arreplega els nolis de les principals rutes des d'on s'origina aproximadament el 30% del trànsit marítim mundial, principalment des de la Xina. D'altra banda, el VCFI té una cobertura més diversa, incloent-hi rutes interoceàniques principals, rutes de retorn i rutes regionals. Com a resultat, el VCFI reflectix en cascada els efectes de les grans rutes i pot experimentar canvis en el preu dels nolis amb un cert retard en comparació amb l'SCFI.

Un dels principals determinants de l'evolució dels nolis és la conjuntura econòmica internacional, la qual marca el comportament, tant de la demanda com de l'oferta de capacitat, en el mercat del transport marítim. A continuació, es resumixen alguns dels principals indicadors conjunturals que, en major o menor grau, han condicionat el comportament dels preus dels nolis l'any 2023.

Gràfic 2|

Evolució mensual
punts SCFI,
2018 2023



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades d'Alphaliner



ANÀLISI GLOBAL: EL MERCAT DE TRANSPORT MARÍTIM

La conjuntura econòmica en 2023 ha sigut convulsa, i ha estat caracteritzada per una sèrie de disruptcions que han exercit pressió sobre l'estabilitat econòmica global. Després de la pandèmia de COVID-19 i la invasió russa d'Ucraïna, l'economia global continua enfrontant-se a un procés de recuperació lent i desigual. A principis d'enguany, es va observar un repunt en l'activitat econòmica, impulsat en gran manera per la gradual reobertura de les economies després dels tancaments relacionats amb la pandèmia. Este impuls, combinat amb esforços per reduir la inflació des dels nivells màxims aconseguits l'any anterior, va proporcionar un indici d'esperança per a l'estabilitat econòmica mundial. Amb això, s'ha pogut observar una recuperació econòmica moderada en comparació amb períodes anteriors. No obstant això, malgrat estos avanços, l'economia global continua operant per davall de la seua trajectòria prèvia a la pandèmia.

Cal destacar que són diverses forces les que estan actuant com a frens per a la recuperació. Algunes d'elles estan arrelades en les conseqüències a llarg termini de la pandèmia i el conflicte a Ucraïna. Unes altres són de naturalesa més cíclica, com els efectes de l'enduriment de la política monetària per a contindre la inflació, la retirada gradual del suport fiscal en un context d'elevat endeutament i els fenòmens meteorològics extrems que estan impactant cada vegada més en l'activitat econò-

mica. A més, una sèrie d'esdeveniments disruptius han irromput directament en les perspectives econòmiques per a l'any en qüestió com han sigut les turbulències bancàries significatives ocorregudes als Estats Units, inclòs el col·lapse del Silicon Valley Bank, banc de capçalera del sector tecnològic, al març de 2023. Així com, la Crisi del Mar Roig, ocorreguda el 7 d'octubre del mateix any, que ha generat noves tensions geopolítiques que han afectat l'estabilitat econòmica a la regió. A tot això s'hi suma la notable crisi energètica a Europa a causa del tall del subministrament de gas procedent de Rússia, la qual cosa ha portat a augments pronunciats en els preus del gas i l'electricitat, que han causat una greu pèrdua de poder adquisitiu real a la regió.

En este context, la incertesa persistent continua sent un desafiament clau. El nivell d'incertesa econòmica, monitorat per l'Índex d'Incertesa de la Política Econòmica (EPU, per les seues sigles en anglés), reflectix de manera sintètica l'evolució mensual d'incertesa existent sobre la situació política i econòmica a escala mundial. Podem observar que per a l'any 2023 l'índex s'ha estabilitzat, i ha aconseguit quotes més baixes respecte a les aconseguides l'any anterior. Continua situant-se per davall dels nivells mostrats l'any 2020, després de l'esclat de la crisi sanitària de la COVID-19, però lleugerament per damunt de l'any 2021 (Gràfic 3). La incertesa afectant les decisions econòmiques com les polítiques, i la seua evolució

Gràfic 3|

Evolució de l'Índex d'incertesa global



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes pel Fons Monetari Internacional



està influenciada per esdeveniments globals i tendències a llarg termini com les guerres, pandèmies, les crisis financeres i les respostes dels governs i les institucions financeres. Així com, les tensions polítiques i la incertesa en les relacions entre països, que afecten la cooperació, els acords comercials i la seguretat global.

Així mateix, es destaca la moderació/notable rebaixa en el nivell dels preus, sobretot respecte a l'any anterior, però no la suficient com per aconseguir l'objectiu del 2% del BCE, com s'apunta per part del Fons Monetari Internacional (FMI). En este sentit, la inflació mundial va disminuir a 6,9% en 2023 respecte a l'any anterior, segons la dada projectada per l'FMI, 1,8 punts bàsics menys que en la mateixa lectura del 2022 (**Gràfic 4**). Es preveu una reducció constant a 5,8% en 2024. En esta línia, els mercats financers en general van mantindre una certa estabilitat, però es van registrar moments de volatilitat, especialment en resposta a esdeveniments geopolítics i econòmics.

Els riscos per a les perspectives estan més equilibrats a causa de la resolució de les tensions pel topall del deute dels Estats Units i a l'actuació decisiva de les autoritats suïsses i estatunidenques per a contindre la turbulència financera. La crisi del sector immobiliari de la Xina podria aprofundir-se, amb repercussions a escala internacional, especialment per als exportadors de matèries primeres. En la resta del món, les expectatives d'inflació a curt termini han augmentat i podrien contribuir — juntament amb l'estretor en els mercats laborals— al fet que es prolonguen les pressions sobre la inflació subjacent i que es necessiten taxes de política monetària més

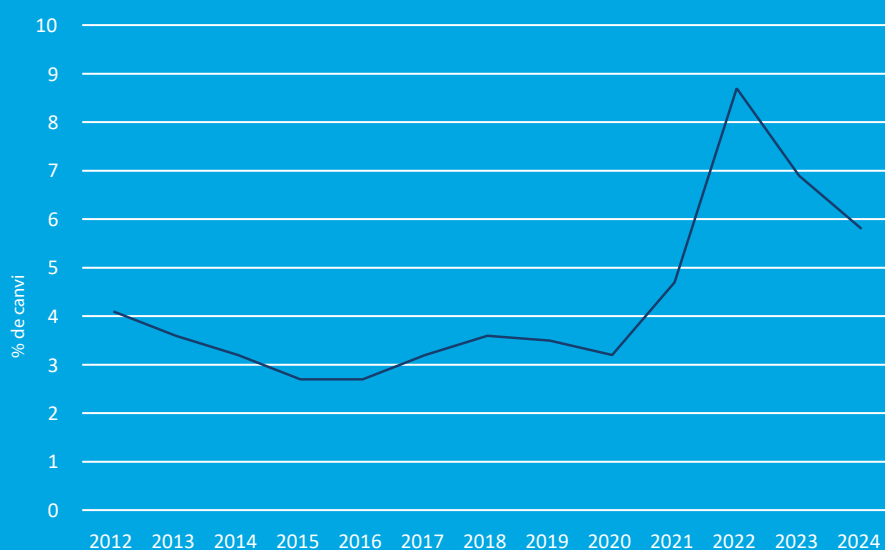
altes del que es preveu. Si ocorren nous xocs climàtics i/o geopolítics, podrien provocar alces addicionals dels preus dels aliments i de l'energia.

Per part seua, els principals bancs centrals van fer un canvi significatiu en l'estratègia en la seua lluita contra la inflació. Davant esta pressió inflacionària, les autoritats monetàries van optar per una tàctica proactiva, i van implementar pujades de tipus d'interés com a mesura preventiva. Esta decisió reflectix un gir cap a polítiques monetàries més restrictives, destinades a contindre l'augment dels preus i preservar l'estabilitat econòmica a llarg termini. Estes decisions han sigut motivades principalment per la necessitat de controlar la inflació i mantindre l'estabilitat financera. L'augment gradual dels tipus d'interés constitueix un pas cap a la normalització de les polítiques monetàries després d'anys d'estímuls extraordinaris. Encara que estes mesures poden generar incertesa en els mercats financers i tindre implicacions en sectors com l'immobiliari i el financer, també reflectixen la capacitat d'adaptació de les economies a les noves realitats.

Amb tot açò, no hi ha dubte en què el panorama conjuntural l'any 2023 ha sigut summament complex. Segons les últimes dades recopilades en l'informe World Economic Outlook elaborat per l'FMI i recollits en el **Gràfic 5**, el del Producte Interior Brut (PIB) en 2023 va experimentar una baixada del 3% per al conjunt de l'economia mundial, xifra que se situa per damunt del creixement de les economies avançades (1,5%), que ha experimentat un decreixement en comparació amb l'any anterior (2,7% en 2022). Però per davall de l'increment econòmic de

Gràfic 4|

Taxa d'inflació, preus mitjans al consum



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes pel Fons Monetari Internacional



Gràfic 5]

Creixement general del PIB i comerç

■ PIB
■ Comerç

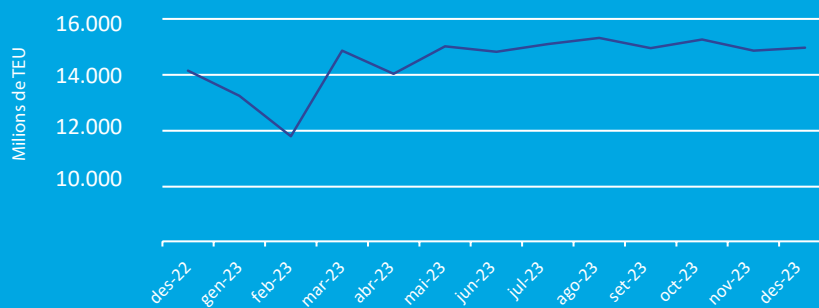
Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes pel Fons Monetari Internacional



Gràfic 6]

Evolució del volum mundial de contenidors en TEU

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes per Container Trade Statistics



les economies de mercats emergents i en desenvolupament (4%) que ha incrementat 0,1% respecte a l'any previ. En la mateixa línia, i segons l'última actualització de perspectives de l'economia mundial elaborades per l'FMI, el creixement mundial projectat registra al seu torn un descens estimat del 2,9% per a 2024. Cal destacar, però, que les perspectives econòmiques recollides per l'FMI al començament d'any pronosticaven per a 2022 i 2023 un creixement del PIB del 3,4% i 2,9% respectivament per al conjunt de l'economia mundial, xifra que se situa en un 0,1% i 0,1%, respectivament, per davall dels pronòstics en l'última actualització de les projeccions econòmiques de l'FMI.

El comerç de béns i serveis, per la seua banda, presenta un elevat nivell de correlació amb el creixement del PIB. Així doncs, segons l'última estimació anual, elaborada per l'FMI, el comerç mundial va créixer un 1,8%, la qual cosa correspon a un multiplicador del PIB de, 3,5 punts bàsics per davall de l'any anterior. S'ha observat un creixement menor tant en el PIB com en el comerç mundial per a este últim any. El manteniment d'un elevat nivell dels preus inclòs el de l'energia, sumat a una consegüent pèrdua del poder adquisitiu de la població

i les conseqüències econòmiques dels fets disruptius esdevinguts durant l'any, com, la falta de subministrament, problemes logístics i tensions geopolítiques han desaccelerat el comerç mundial fins a arribar a una notable retracció econòmica.

Com a conseqüència directa de l'alentiment del comerç internacional i, per consegüent, de la demanda de mercaderies manejades per via marítima, el volum global del trànsit portuari va continuar disminuint fins al mes de febrer, quan es va començar a notar una recuperació dels volums de contenidors, passant d'11.839.371 TEU a 14.862.905 TEU, un augment del 26%. Este mateix mes, amb els atacs de Hamàs i l'inici de la Crisi del Mar Roig van disminuir lleugerament els volums, tal com reflecteixen les dades de Container Trade Statistics (Gràfic 6). Si bé és cert que durant la primera part de l'any va continuar la tendència a la baixa, es denota una recuperació i estabilitat en els trànsits de contenidors a partir del mes d'abril.

En general, l'any 2023 va estar marcat per un augment gradual però constant en el trànsit de contenidors en comparació amb anys anteriors. Este creixement s'atri-



buix en part a la recuperació econòmica en moltes parts del món, que va impulsar la demanda de béns i productes manufacturats. A més, l'expansió del comerç electrònic i la creixent integració de les cadenes de subministrament globals també van contribuir a este augment en el transport de contenidors.

No obstant això, este creixement no va estar exempt de desafiaments i fluctuacions. Es van observar colls de botella en els principals ports i rutes marítimes a causa de la congestió, els retards en el lliurament i l'escassetat de contenidors. Estos problemes logístics es van veure exacerbats per les interrupcions en la cadena de subministrament, incloses les conseqüències residuals de la crisi al Mar Roig a l'inici de l'any.

A més, les tensions comercials entre les principals economies mundials també van influir en l'evolució del trànsit de contenidors. Les disputes comercials i les polítiques proteccionistes van afectar la confiança dels inversors i l'estabilitat del comerç internacional, la qual cosa va generar incertesa i volatilitat en els fluxos de mercaderies. Malgrat estos desafiaments, no hi ha cap dubte que el transport marítim va continuar sent un pilar fonamental del comerç mundial l'any 2023.



Anàlisi de l'Oferta

Pel que respecta a l'oferta de capacitat, en el transcurs de l'últim any, la flota global de vaixells portacontenidors en estat d'inactivitat comercial no va experimentar l'esperat creixement substancial per les condicions del mercat. Malgrat l'addició de més de 2 milions de TEU de nova capacitat a la flota, la combinació d'una demanda feble i tarifes de noli en declivi no va impactar significativament la utilització de capacitat, que es va mantindre sorprenentment forta.

En concret, a principis de 2023, amb un nivell lleugerament elevat d'inactivitat la flota comercialment ociosa va aconseguir fins a 850.000 TEU (equivalent al 3,3% de la flota total) al febrer, les navilieres van aconseguir travessar el període tradicionalment baix entre l'Any Nou Xinès i el començament de la temporada alta d'estiu sense realitzar una reducció substancial en la flota. A l'octubre de 2023, la inactivitat comercial va experimentar un modest augment, ja que diverses navilieres van implementar cancel·lacions de viatges per a evitar una disminució excessiva de les tarifes de noli enmig de la disminució dels volums de càrrega. L'últim trimestre de l'any va estar marcat per esdeveniments globals inesperats, com les desviacions en les rutes de Suez i el Mar Roig cap al Cap de Bona Esperança, així com les sequeres

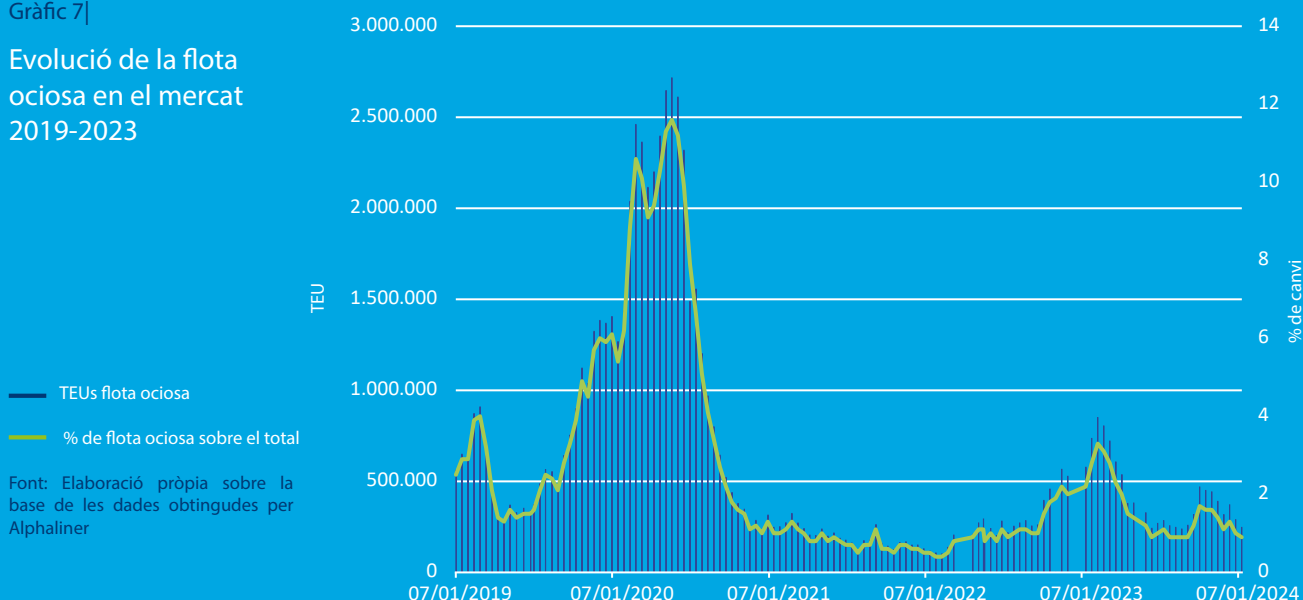
que van obligar el Canal de Panamà a reduir els espais de pas, generant majors temps d'espera i desviacions en la cadena de subministrament marítima.

Estes interrupcions van pressionar a l'alça els nolis en l'últim trimestre. Encara que continua sent incert si estes desviacions persistiran i continuaran generant una major demanda de vaixells a llarg termini, es planteja la possibilitat que, en absència d'esdeveniments disruptius similars, la inactivitat dels vaixells podria tornar més endavant l'any 2024.

El lliurament programat de 3 milions de TEU en nous vaixells podria potencialment crear una situació d'excés de capacitat, fins i tot si s'implementen mesures com una desacceleració addicional de les velocitats dels vaixells i un augment en el desballestament. Segons els informes quinzenals d'Alphaliner, s'observa que la flota global de vaixells inactius va registrar una mitjana al voltant de 430.000 TEU en 2023, que reflectia un augment d'aproximadament 160.000 TEU en comparació amb l'any 2022 (Gràfic 7). Malgrat l'augment interanual, esta xifra es considera relativament baixa en relació amb la flota mundial total, que està ràpidament acostant-se als 29 milions de TEU.

Gràfic 7|

Evolució de la flota ociosa en el mercat 2019-2023



Per a abordar l'excés de capacitat en la indústria naviliera, les companyies estan considerant mesures com reduir la velocitat dels vaixells, retirar els més antics i *blank sailings*. Durant el període de 2021 i 2022, encara que s'hi van afegir més viatges per a satisfer la demanda, els problemes en la cadena de subministrament van causar congestió en els ports, que resultaren en cancel·lacions malgrat l'augment de la capacitat. Les "travessies en blanc" o *blank sailings* estratègiques van jugar un paper crucial a mantindre les tarifes de noli per damunt del punt d'equilibri. En 2023, els *blank sailings* van continuar per a estabilitzar les tarifes i pressionar a l'alça en unes certes rutes, impulsades per la demanda creixent i decisions de les navilieres. L'expansió constant de la capacitat d'enviament està superant la demanda, generant pressió en corredors ja saturats.

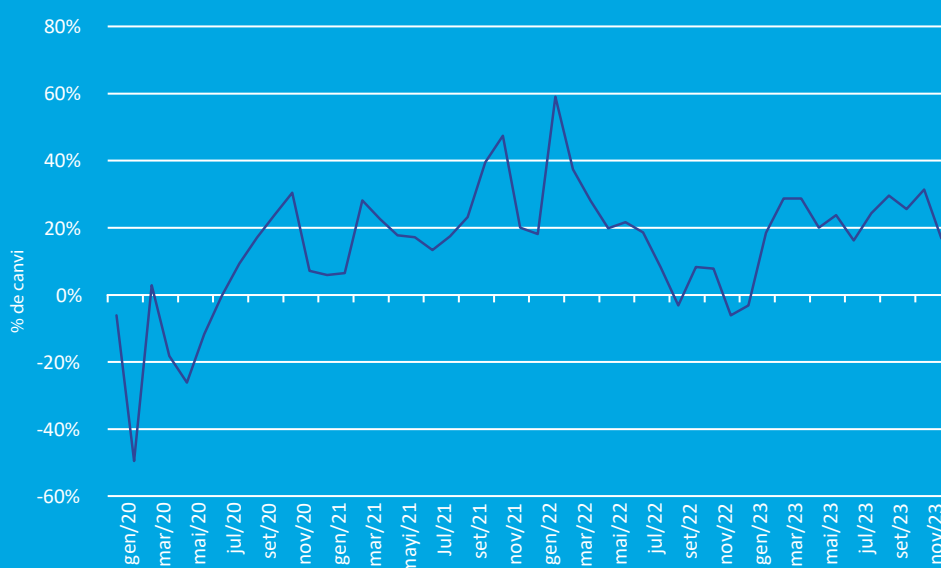
Segons les dades proporcionades per Sea Intelligence sobre la base de les dades de Container Trade Statistics (CTS), en els últims mesos de 2023 el creixement dels contenidors buits ha sigut aproximadament del 20%, destacant l'impacte dels desequilibris comercials en la necessitat de reposicionar contenidors buits. Encara que els TEU globals van augmentar un 2,5% en comparació amb 2019, el creixement en TEU Milles va ser del 4,2%, el que indica un augment en la distància recorreguda pels contenidors. Això suggerix una major demanda de moviment de contenidors buits en comparació amb els complets, amb un creixement que supera significativament la taxa dels contenidors plens. El Gràfic 8 adjunt mostra clarament esta tendència, evidenciant el creixement del moviment de contenidors buits en relació amb l'any 2019.

La crisi al Mar Roig, que va començar a la fi de 2023, ha generat significativa incertesa en les actuals xarxes de servicis, especialment en les rutes d'Àsia a Europa. Segons les dades de l'informe de Perspectives de Capacitat Comercial de Sea Intelligence, es destaca la magnitud de la crisi en comparació amb la volatilitat normal i les interrupcions del mercat en els últims anys. El Gràfic 9 mostra clarament moments clau, com l'Any Nou Xinès o Setmana Daurada, en què les reduccions de capacitat s'ajusten a les disminucions de la demanda associades amb estes festivitats, considerant-se comportaments normals del mercat. També es ressalten esdeveniments passats, com l'impacte primerenc de la pandèmia i l'incident de l'"Ever Given", que van provocar reduccions sobtades de capacitat.

La recent crisi tindrà un impacte significatiu en diverses rutes comercials, i serà particularment problemàtic el comerç de l'Extrem Orient a la costa este d'Amèrica del Nord. El canvi a la ruta del Canal de Suez, a causa de la sequera en el Canal de Panamà, fa inviable tornar a la ruta anterior. A més, afecta els temps de trànsit en les rutes africanes, que augmentaran considerablement. Es requeriran vaixells addicionals per a mantindre l'eixida setmanal, i s'estimen entre 1,5 i 1,7 milions de TEU, el que representa del 5,1% al 6,0% de la capacitat total de vaixells portacontenidors mundial. L'absorció d'esta capacitat addicional podria implicar velocitats més altes de navegació.

Gràfic 8|

Creixement de TEU*Milles
Buits vs. 2019



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes Sea Intelligence

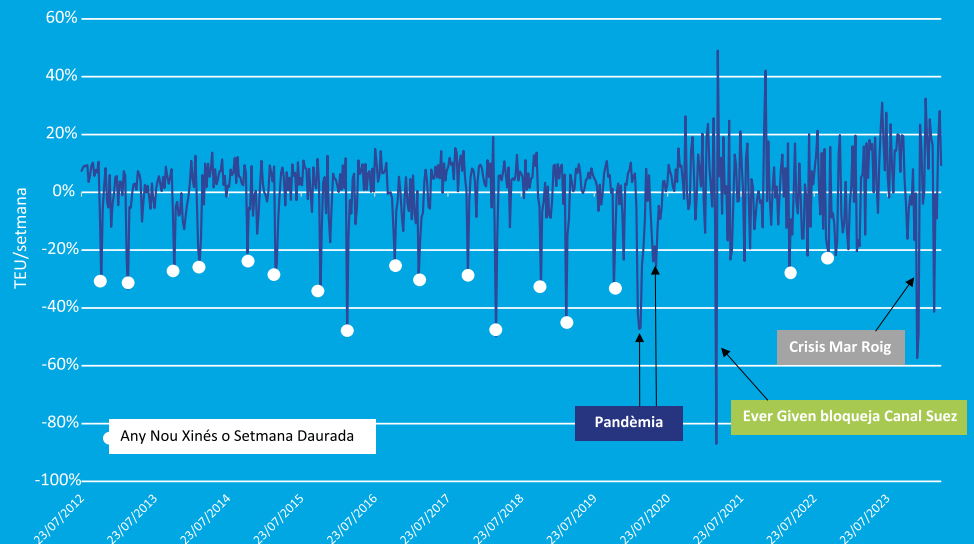


Quant a les principals rutes comercials (Gràfic 10), es destaca un notable creixement en les rutes marítimes de contenidors entre Orient Llunyà i Amèrica del Nord durant el període de 2018 a 2023. Segons dades proporcionades per la consultora Alphaliner, la capacitat de la flota en estes línies ha experimentat un augment del 19% en tan sols cinc anys. La grandària mitjana dels vaixells operats entre Extrem Orient i Amèrica del Nord ha augmentat a 9.622 TEU, en comparació amb els 8.225 TEU registrats en 2018. A més, s'observa un creixement del 18,54% en les rutes marítimes entre Europa i Amèrica del Nord, seguit per un augment del 9,26% en les rutes entre Orient Llunyà i Europa.

De cara a l'any 2024, és important considerar l'impacte de l'adhesió del transport marítim al règim de comerç de drets d'emissió (MTS) de la Unió Europea, que provocarà canvis significatius en les estratègies de combustible a Europa. Este canvi obligarà les línies navilieres a ponderar els beneficis d'adquirir "assignacions" de carboni enfront de la reducció d'emissions. Segons Alphaliner, dades recopilades a finals de novembre indiquen que almenys 10,5 milions de TEU de capacitat es veuran afectats per esta nova regulació, la qual cosa representa més del 37% de la flota portacontenidors. La majoria d'esta capacitat afectada es troba en la ruta entre Orient Llunyà i Europa, on operen aproximadament 5,7 milions de TEU.

Gràfic 9|

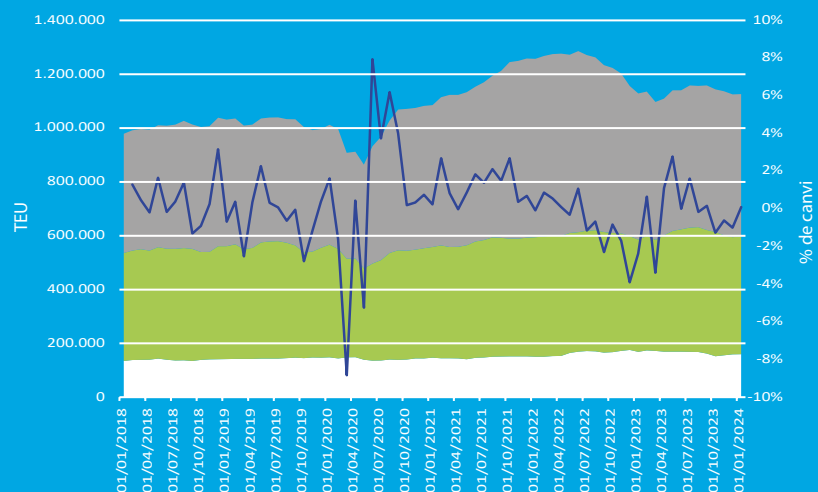
Desviació setmanal de la capacitat



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes per Sea Intelligence

Gràfic 10|

Capacitat setmanal desplegada en les principals rutes comercials Est-Oest (TEU)



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes en Alphaliner



Un element clau que sorgix de la dinàmica entre l'oferta i la demanda en el transport marítim és el nivell de congestió en els ports, donat el seu impacte en les xarxes de subministrament a escala global. Durant l'any 2022, el sector va enfrontar desafiaments considerables quant a la congestió i els prolongats temps d'espera per a l'alliberament de mercaderies en els ports. No obstant això, al començament de 2023, s'hi va evidenciar una millora en la congestió, com reflecteix el **Gràfic 11**. Esta millora en la congestió s'atribueix en gran part a la baixa demanda, ja que després de més de dos anys de congestió portuària generalitzada s'ha començat a notar una certa normalització. Això es reflecteix en una disminució de les tensions en els principals enclavaments portuaris internacionals, segons es destaca en l'informe "Ports and Terminals Insight" de la consultora Drewry.

No hi ha cap dubte que, en el seu conjunt, s'ha avançat en la mitigació dels punts crítics associats amb la congestió a escala mundial. Si bé això representa una notícia encoratjadora per a l'eficiència de la cadena de subministrament, l'amenaça d'interrupcions continua sent una preocupació, com s'ha evidenciat amb les restriccions de gran importància en el Canal de Panamà o l'inici del conflicte al Mar Roig. A finals d'any, s'ha observat

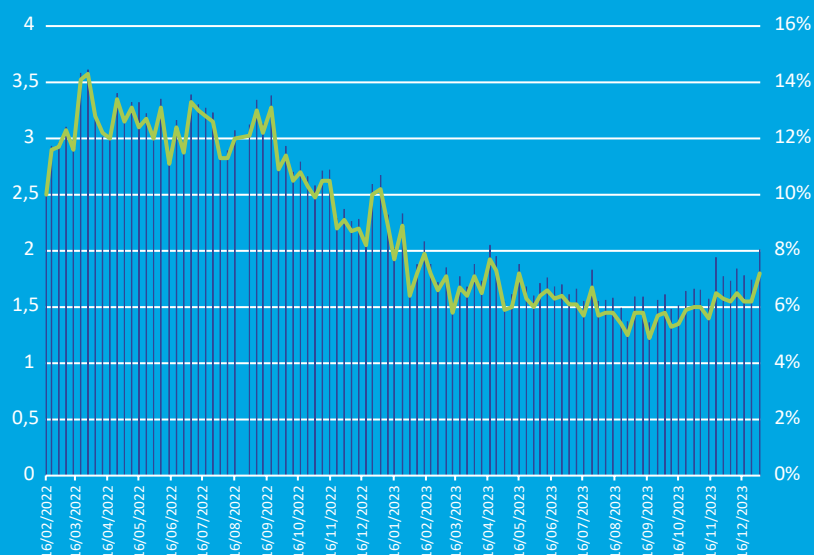
un lleuger augment en la congestió portuària mundial, que afecta aproximadament el 5,4% de la flota total, amb una capacitat d'1,51 milions de TEU, segons dades de Linerlytica, per damunt dels registres setmanals de mitjan any.

Quant a la congestió en els ports estatunidencs, les restriccions en l'ús del Canal de Panamà, exacerbades per la sequera, han tingut un impacte significatiu en el flux de trànsit. La reducció del nombre d'espais diaris de trànsit neo-panamax en el Canal de Panamà des de l'1 de gener de 2023, juntament amb els nous càrrecs per trànsits anunciats per diverses navilieres, són indicatius d'estos desafiaments. Mentrestant, en el nord d'Europa, els ports de contenidors han gestionat eficaçment els retards de vaixells relacionats amb el conflicte al Mar Roig. En este sentit, s'ha observat un increment en el desviament de vaixells des del Canal de Suez cap al Cap de Bona Esperança per a evitar el conflicte. Pel que refereix als ports xinesos, cap a finals d'any, el port de Xangai encapçala la llista dels més congestionats, amb més de 70 vaixells en espera, seguits pel port de Busan, amb més de 30 vaixells en fondeig.

Gràfic 11|

Congestió global

— Milions de TEU
— % de la flota



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes per Linerlytica



Considerant que els nivells de congestió són determinants per a la fiabilitat dels horaris en el transport marítim, l'any 2023 va mostrar una clara tendència cap a la millora en este aspecte. Al llarg de l'any, s'hi van destacar fluctuacions notables en la fiabilitat dels horaris (Gràfic 12). Els mesos de febrer, març i abril van registrar augments significatius en la fiabilitat, i aconseguiren el seu punt més alt a l'abril amb un 64,2%, la qual cosa representa un notable increment interanual de quasi 30 punts percentuals. No obstant això, cap al final de l'any, s'hi van observar descensos mensuals, especialment al juny i desembre, este últim influït per la crisi al Mar Roig. Malgrat estes variacions, la demora mitjana per a les arribades tardanes va continuar disminuint en general durant tot l'any, indicant una millora global en l'eficiència operativa del transport marítim.

D'altra banda, el preu del combustible és un factor crític en l'anàlisi dels preus del transport marítim a causa del seu impacte significatiu en les despeses operatives de les companyies navilieres. Des d'abril de 2023, la indústria del combustible ha enfrontat retallades en el subministrament, tant per mesures de l'OPEP com per reduccions voluntàries addicionals adoptades per Aràbia Saudita. Estes accions es donen en un context on la demanda global de combustible està en nivells històrics, la

qual cosa podria generar pressions addicionals sobre els consumidors i representar una amenaça per a la recuperació econòmica.

D'acord amb les dades proporcionades per Ship&Bunker sobre els costos de bunkering en els principals ports del món (Gràfic 13), el preu mitjà del combustible IFO 380 ha experimentat un augment significatiu. En comparació amb desembre de l'any anterior, ha augmentat un 12,6%, i ha abastat els 508,63\$. Observant la seua evolució al llarg de l'any, es va registrar un increment del 4,23% de gener a maig, seguit d'un augment del 3,18% de juny a desembre.

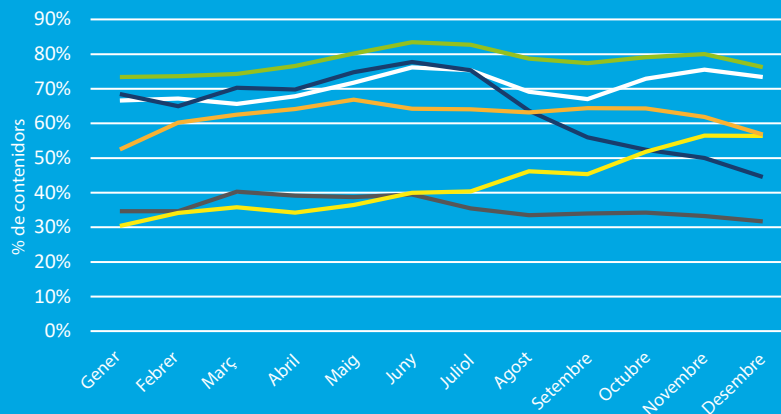
D'altra banda, el VLSFO ha mostrat una disminució del 2,28%, passant de 646,89\$ al desembre de 2022 a 632,14\$ al desembre de 2023. De gener a maig, va experimentar una disminució del 14,87%, seguida d'un augment del 5,67% de maig a desembre.

Quant al MGO, ha disminuït en un 14,4%, i s'ha situat en 853,36\$ al desembre de 2023 enfront dels 996,80\$ de l'any anterior. De gener a maig, es va reduir en un 26,06%, seguit d'un augment del 9,64% en els mesos següents, i va ser esta la pujada més pronunciada entre els tres tipus de combustibles esmentats.

Gràfic 12|
Fiabilitat del Schedule



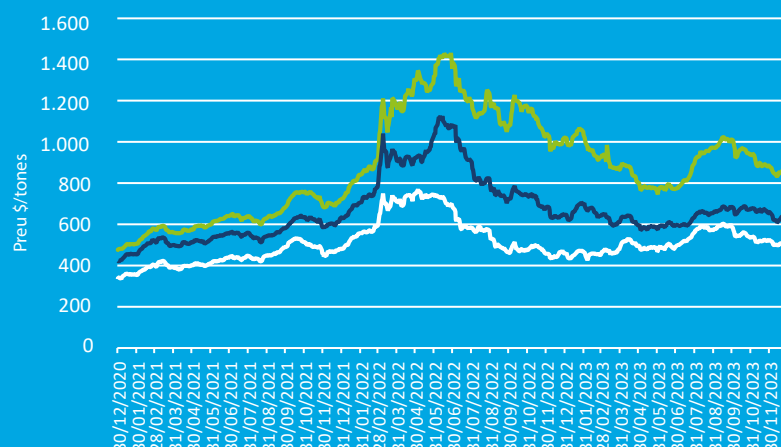
Font: Elaboració pròpia en base a les dades obtingudes per Sea Intelligence



Gràfic 13|
Evolució del preu del bunkering



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes per Ship&Bunker



Anàlisi regional: el cas de Valenciaport

Després de l'anàlisi de la dimensió internacional de l'economia i el comerç i la seua translació al mercat marítim que, sens dubte, tenen un efecte majúscul en l'evolució del VCFI, és interessant delimitar l'àmbit de l'estudi, considerant els aspectes de caràcter més regional. En este sentit, entendre l'evolució de l'economia espanyola i, en particular, les indústries que conformen el teixit exportador i importador del hinterland de Valenciaport, així com la dels països del seu foreland, és imprescindible per a contextualitzar la demanda de transport i els seus efectes sobre els preus.

En primer lloc, i atesa l'evolució de l'economia espanyola durant l'any 2023, d'acord amb les dades provisionals de l'Institut Nacional d'Estadística d'Espanya (INE), el Producte Interior Brut en termes de volum va créixer un 2,5%. Esta xifra suposa una normalització dels elevats creixements registrats en el període de recuperació postpandèmia i supera substancialment les previsions que es manejaven a principis de l'any, pròximes a l'1,3%. En termes trimestrals, i després de la reducció del ritme de creixement de l'activitat del tercer trimestre, en l'últim quart de l'any el PIB va créixer al 0,6%, per damunt de l'esperat, considerant el complex entorn internacional i la situació econòmica d'algun dels principals socis d'Espanya. Atenent els seus components, la major contribució al creixement va vindre pel costat de la demanda interna (1,7 punts percentuals), comparats amb els 0,8 punts percentuals que aporta el sector exterior. Efectivament, el bon comportament del mercat laboral i les pujades de les rendes dels treballadors han propiciat que el creixement del consum privat siga el motor del creixement, enfront d'una inversió estancada que patix les conseqüències del context econòmic.

Per comunitats autònomes, i fixant l'atenció a les províncies més representatives del hinterland natural de Valenciaport, pot observar-se un patró similar al del conjunt d'Espanya, on després dels anys d'expansió postpandèmia, la taxa de creixement tendix a acostar-se a la del període previ, i són els casos de Múrcia i el de la Comunitat València en els quals el creixement de 2023 està més allunyat d'eixa referència.

Com ja va ocórrer l'any 2022, la inflació ha sigut protagonista també durant este any 2023 (Gràfic 14). Com es veu en el gràfic, durant el 2023 i fruit de l'enduriment monetari i les mesures fiscals per a reduir la càrrega fiscal de determinats productes, la inflació ha seguit una tendència decreixent, si bé en el cas d'Espanya, esta tendència es va frenar en la segona mitat de l'any i la inflació roman estancada al tancament de l'any entorn al 3% i per primera vegada en més de 14 mesos, per damunt de la mitjana de la Zona Euro, on l'ajust de preus ha sigut més costós. En el tancament de l'any, la taxa de la inflació subjacent, és a dir, l'índex general sense els components que es consideren més volàtils com són els aliments no elaborats ni productes energètics se situa a finals d'any en un 4%, molt per davall del nivell de l'any anterior, però encara per damunt dels índexs generals. Amb este comportament dels preus, l'any 2024 es planteja encara amb un elevat risc inflacionari el que afectarà els processos de normalització dels tipus d'interés i que, per tant, pot condicionar l'activitat econòmica.

El modest comportament de la inversió en l'evolució del Producte Interior Brut queda reflectida en l'evolució de l'Índex de Producció Industrial, que mostra l'evolució en el volum de producció de la indústria, exclosa la construcció i, per tant, la producció de béns finals susceptibles de ser exportats. Segons les dades de l'INE (Gràfic

Taula 1|

Creixement del PIB real per CCAA (% de variació anual)

Variació anual (%)	Comunitat Valenciana	Aragó	Castella-la Manxa	Madrid	Múrcia
Mitjana 2014-2019	2,6	1,9	1,9	3,3	3
2020	-10,9	-8,7	-7,7	-11	-9,1
2021	5,6	4,4	4,8	5,4	5
2022	5,5	5	4,3	5,7	5
2023 (Est)	2,2	2,3	2,0	3,0	2,1

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades d'INE i estimacions de BBVA Research per a 2023



15) i per al cas concret del conjunt d'Espanya l'any 2023, este índex va disminuir en mitjana un 4,2%, 1,8 punts percentuals per davall de l'any anterior, que va experimentar un increment del 2,4%. A més, al desembre de 2023, la producció industrial va registrar una variació del -0,2% en comparació amb el mateix mes de l'any anterior, sent 1,1 punts percentuals inferior a la xifra de novembre. En termes econòmics, les principals províncies del Hinterland de Valenciaport van experimentar en la seua majoria una disminució en 2023 en comparació amb l'any anterior. Destaquen la caiguda del 18,8% a Múrcia i la disminució del 9,7% a la Comunitat Valenciana. Per contra, Aragó va ser l'única entre les cinc províncies que va registrar un lleuger augment respecte a 2022, encara que va ser de tan sols el 0,3%.

Posant el focus en l'evolució del comerç internacional a Espanya, segons dades de l'Agència Espanyola d'Administració Tributària (AEAT), les exportacions espanyoles de mercaderies van aconseguir en 2023 un valor de

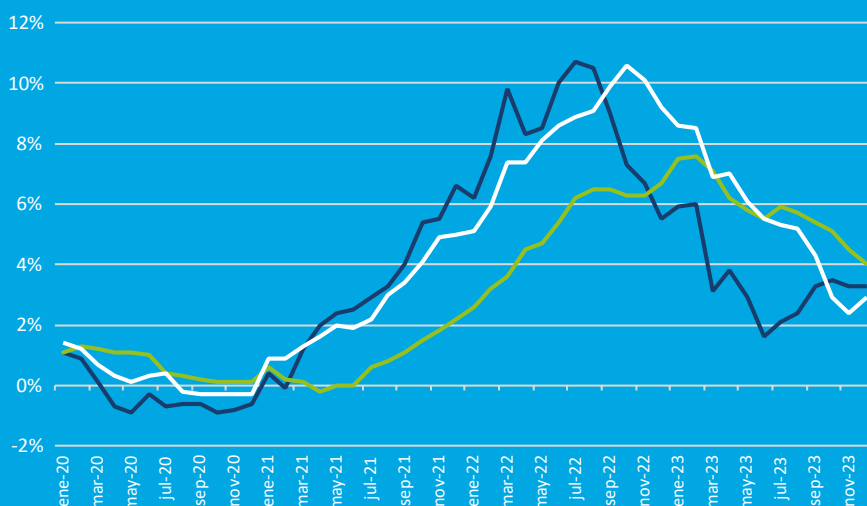
383.688 milions d'euros, la qual cosa representa un 1,4% menys que l'any anterior. Per part seua, les importacions van aconseguir els 424.248 milions d'euros, el -7,2% que el valor registrat en 2022. Esta major contracció en les importacions que l'exportació es tradueix en una reducció molt significativa del dèficit comercial, que ha passat a representar el 2,8% del PIB enfront del 5,1% de l'any anterior. L'evolució d'estes dades esta condicionada tant per les variacions en el volum de mercaderies intercanviades com en el seu preu, de manera que resulta interessant analitzar també les dades en tones i que serviran com a aproximació per a la demanda de transport. En este sentit, i com a mostra el **Gràfic 16**, les exportacions de béns de 2023 van aconseguir els 173 milions de tones, la qual cosa suposa un retrocés del 2,7% respecte al 2022. Per part seua, el retrocés en les importacions encara és major, i es xifra en un 5,6%, que les situa en un valor pròxim als 247 milions de tones.

Gràfic 14|

Taxa anual de l'IPC (en %)

- IPC harmonitzat general
- IPC harmonitzat subjacent
- IPC harmonitzat Zona Euro

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística (INE)

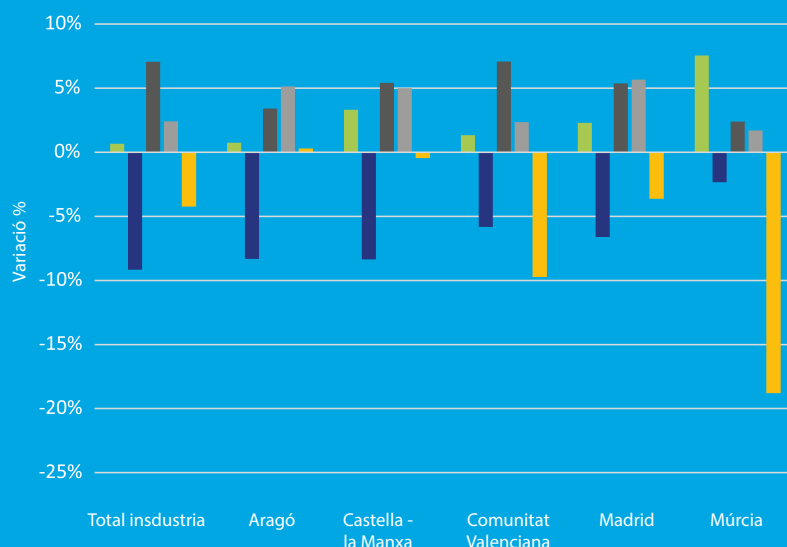


Gràfic 15|

Variació anual en l'Índex de Producció Industrial (IPI) d'Espanya i principals Comunitats autònomes del Hinterland de Valenciaport

- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades obtingudes per l'Institut Nacional d'Estadística (INE)

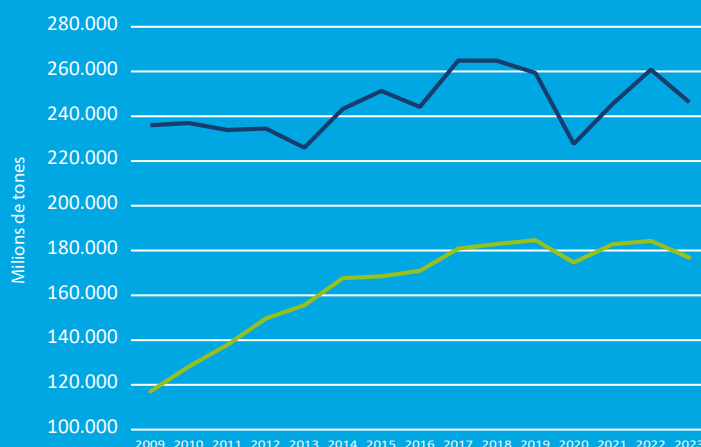


Gràfic 16|

Evolució de les importacions i exportacions de béns (milions de tones)

— Volum béns importats
— Volum béns exportats

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades proporcionades per Datacomex



En el que referix a l'activitat d'importació i exportació de béns de les comunitats autònomes del hinterland natural de Valenciaport, (Taula 2) s'hi troben comportaments dispars; així mentre Aragó, Madrid o Múrcia creixen en nivell d'exportacions, Castella-la Manxa i, especialment la Comunitat Valenciana reduïxen les seues exportacions. En importacions, la caiguda és més generalitzada i només creix Aragó, el sector de l'automòbil de la qual genera un efecte tractor per al sector exterior molt significatiu tant en termes d'exportació de vehicles acabats com en el d'aprovisionament de components.

A més, és important destacar la rellevància del transport marítim en la distribució de mercaderies en les comunitats autònomes del hinterland de Valenciaport. Dos gràfics representatius mostren la quota modal del transport marítim tant per a exportació com per a importació (Gràfic 17). És notable que comunitats com la Comunitat Valenciana, Madrid i Múrcia presenten una quota modal del transport marítim per a exportació per damunt del 50%, i encara major per a la importació, sense descendir-ne del 70%. Això subratlla la importància estratègica del transport marítim en estes regions per a l'intercanvi comercial internacional.

Taula 2|

Evolució en el volum d'exportacions i importacions per CCAA (milions de tones)

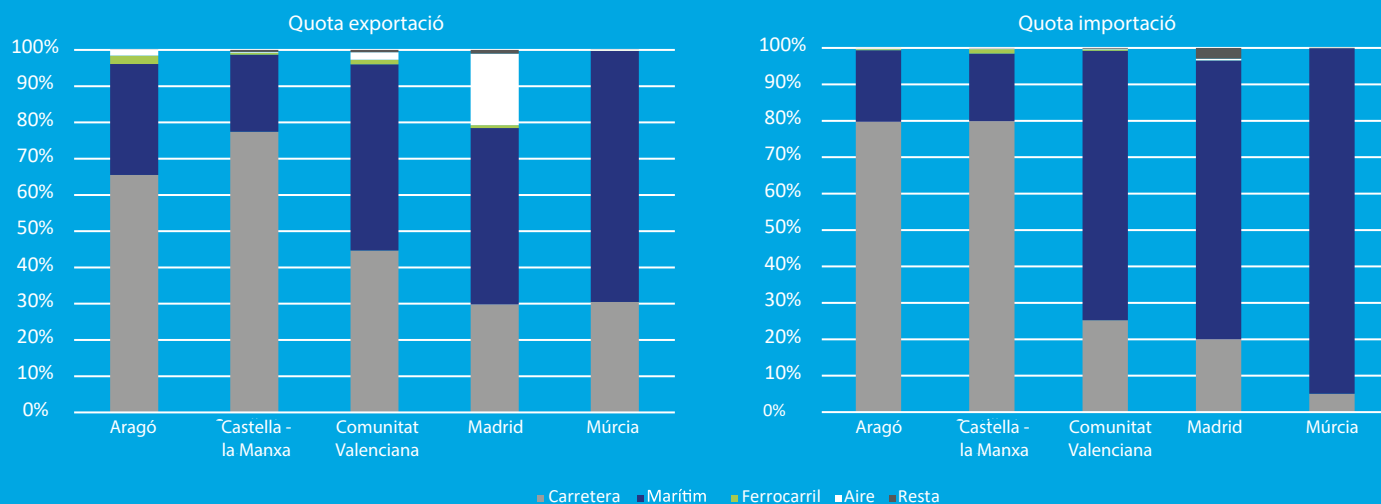
Variació anual (%)		C. Valenciana	Aragó	Castilla-La Manxa	Madrid	Múrcia
Volum exportacions	2019	25,0	5,2	4,3	10	13,2
	2020	24,1	5,3	4,1	9,9	12,9
	2021	25,9	5,9	4,8	11,4	10,9
	2022	24,6	5,7	4,5	11,7	10,9
	2023	21,4	5,9	4,1	13,7	12,1
Volum importacions	2019	25,1	4,7	2,4	15,6	24,1
	2020	22,7	4,7	2,4	23,9	22,0
	2021	26,7	4,9	2,9	26,9	19,4
	2022	26,6	4,7	3,2	33,4	24,4
	2023	19,4	5,5	3,3	29,9	23,9

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades de Datacomex



Gràfic 17|

Quota modal del volum d'exportacions i importacions per CCAA (milions de tones, 2023)



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades de Datacomex

De manera similar, en analitzar el desenvolupament dels principals agregats macroeconòmics dels principals països que componen el Foreland de Valenciaport (Taula 3), s'aprecien en línies generals taxes de creixement econòmic moderades. Un aspecte notable és l'augment significatiu dels índexs d'inflació, que aconseguixen en alguns casos més del 8% en l'últim any. Respecte al comerç exterior, s'hi destaca una disminució en l'evolució de les exportacions (% del PIB) d'Algèria (-17,8%), atribuïda principalment a la suspensió del Tractat d'Amistat amb Espanya en 2022. En contrast, s'observa un creixement en l'evolució de les importacions (% del PIB) d'Algèria (14,3%) i Aràbia Saudita (11%) respecte a l'any anterior.

En examinar el conjunt de trànsits a Valenciaport durant l'any 2023, s'hi va registrar un volum total que va superar els 77 milions de tones, la qual cosa representa una disminució del 2,77% en comparació amb l'any anterior. Quant a la càrrega contenidoritzada, esta va aconseguir els 4,8 milions de TEU, el que reflectix una reducció del 5,05% en relació a l'exercici previ. Així mateix, pel que fa als TEU plens des de Valenciaport (Gràfic 18), els moviments de càrrega es van establir en 870.031 TEU, experimentant una disminució del 5,77%.

Taula 3|

Evolució en els principals agregats macroeconòmics del Foreland de Valenciaport (% de canvi)

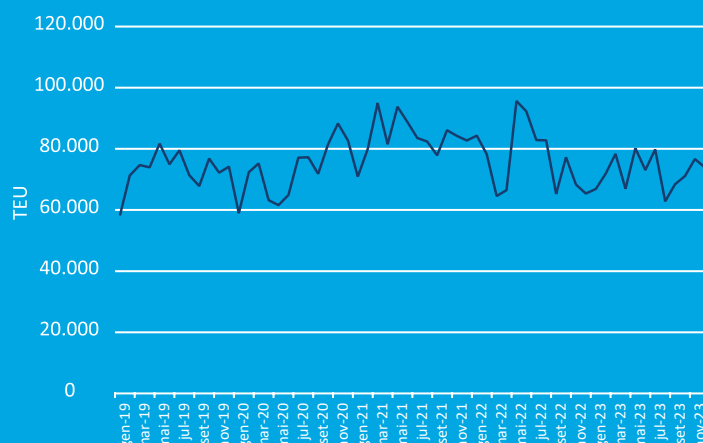
	Algèria	Xina	Itàlia	Marroc	Aràbia Saudita	Emirats Àrabs Units	Regne Unit	Estats Units
PIB (% de canvi anual)	3,835	5,01	0,673	2,385	0,762	3,384	0,48	2,085
IPC (% de canvi anual)	8,955	0,658	5,986	6,302	2,473	3,115	7,656	4,084
Evolució exportacions (% del PIB)	-17,755	-2,216	-0,035	-9,965	-3,491	2,551	-4,774	0,924
Evolució importació (% del PIB)	14,345	-3,035	-1,783	-5,915	11,035	5,223	-4,758	-3,347

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades del Fons Monetari Internacional



Gràfic 18|

Evolució de TEU plens des de Valenciaport 2019-2023



Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades de l'Autoritat Portuària de València

Per part seua, les exportacions en contenidor mostren un abast global, amb els Estats Units, Espanya, la Xina, Mèxic i Aràbia Saudita com els cinc principals socis d'exportació, i representen conjuntament el 39% de les destinacions d'exportació. Hi ha hagut una disminució ge-

neralitzada en el volum de contenidors en comparació amb l'any anterior. És especialment notable el marcat descens en els volums de càrrega cap a l'Aràbia Saudita, els Estats Units i la Xina en l'últim any, amb caigudes del 29,37%, 19,56% i 14,16%, respectivament (Taula 4).

Taula 4|

Evolució del flux de càrrega de les principals destinacions d'exportacions en format de mercaderia contenitoritzada (TEU)

	2021	2022	2023	% del total	Var. 2022-2023
Estats Units	145.953	143.216	115.197	13,24%	-19,56%
Espanya	80.106	75.736	104.325	11,99%	37,75%
Xina	73.451	55.700	47.812	5,50%	-14,16%
Mèxic	35.004	35.539	39.029	4,49%	9,82%
L'Aràbia Saudita	48.683	48.403	34.188	3,93%	-29,37%
Emirats Àrabs Units	38.449	36.902	33.440	3,84%	-9,38%
Marroc	32.019	25.759	23.180	2,66%	-10,01%
Canadà	24.285	26.811	22.516	2,59%	-16,02%
Índia	25.774	23.003	20.654	2,37%	-10,21%
Turquia	19.359	20.361	19.886	2,29%	-2,33%
El Brasil	20.811	21.585	19.125	2,20%	-11,40%
R. Dominicana	21.456	17.224	18.824	2,16%	9,29%
Resta	515.753	468.832	371.855	42,74%	-20,68%
Total	1.081.103	999.071	870.031	100,00%	-12,92%

Font: Elaboració pròpia sobre la base de dades proporcionades per l'APV



En analitzar els nolis per regions en els diferents subíndexs, és a dir, distingint per l'àrea del Mediterrani Occidental, Orient Llunyà i EUA i el Canadà, s'observa una disminució generalitzada en els nivells de nolis en les tres àrees, en continuïtat amb la tendència a la baixa experimentada en la segona mitat de 2023. Malgrat esta tendència descendent, el **Gràfic 19** mostra alguns pics tant a l'alça com a la baixa en diferents moments i regions.

Quant a la regió de l'Orient Llunyà, s'hi pot observar una disminució en l'evolució dels nolis al llarg de 2023, la qual cosa reflectix el moment conjuntural que enfronta l'economia xinesa. En este context, la demanda agregada ha experimentat un marcat afebliment en els últims mesos, la qual cosa ha afectat negativament la recuperació econòmica global. Esta desacceleració econòmica a la Xina es deu a diversos factors, com els canvis en els patrons de consum a nivell mundial després de la pandèmia i la disminució de la demanda dels seus productes, motivada pels alts preus de l'energia, l'augment dels tipus d'interés i la inflació sostinguda, entre altres. Cal ressaltar especialment l'increment observat cap a finals d'any, relacionat estretament amb els atacs al Mar Roig i els desviaments en les rutes a conseqüència d'estos.

En este context, encara que l'any va començar amb 2.456,53 punts, en finalitzar l'any 2023 l'índex es va situar en 1.096,39 punts. Es destaquen entre totes les disminucions el descens del -33,06% al juny, i del 43,08% al novembre, seguit d'una reducció del 9,64% al desembre de 2023. En conjunt, els preus del transport marítim cap a esta àrea han experimentat un creixement del 9,6% des de l'inici de la sèrie al gener de 2018, xifra que està considerablement per davall dels tancaments dels anys 2022 i 2021, que van ser del 137,20% (2.372,04 punts) i 274,30% (3.742,98 punts),

respectivament, i s'estan aproximant als valors anteriors a la pandèmia. Abans de l'esclat de la pandèmia, el creixement acumulat des de l'inici de la sèrie va ser del 3,50%, amb un índex de 1.034,96 punts. És important ressaltar també l'evolució dels enviaments de contenidors plens des de Valenciaport cap a la Xina, el principal soci comercial del port valencià en esta regió. En el transcurs de l'any 2023, estos enviaments van disminuir un -14,16% en comparació amb l'any anterior, i van aconseguir un total de 47.812 TEU gestionats (tant en càrrega com en descàrrega).

Quant al comportament dels nolis en l'àrea dels Estats Units i el Canadà durant l'any 2023, una de les rutes que ha mostrat una major dinàmica en temps recents, s'evidencien disminucions generalitzades al llarg de l'any. Destaca especialment la caiguda del 45,46% el mes de juny. És rellevant assenyalar que cap a finals d'any, al setembre i octubre, s'hi van registrar augments en el nivell dels nolis del 4,22% i 7,98% respectivament, seguits per descensos del 8,20% i 5,13% al novembre i desembre. Al tancament de desembre, l'índex es va situar en 1099,93 punts, amb un creixement acumulat del 9,99% des de l'inici de la sèrie.

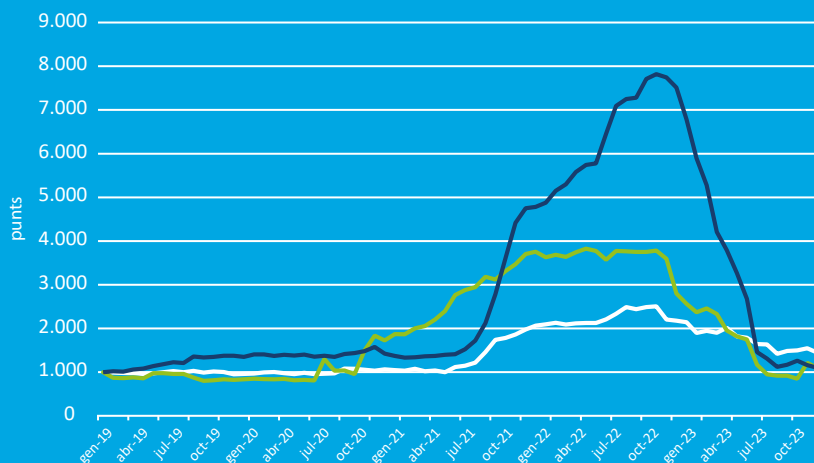
Este comportament es dona en línia amb l'exposat anteriorment en el present informe, alts nivells d'incertesa i l'augment dels preus del combustible, seguits d'una marcada desacceleració en els nivells de demanda, la qual cosa ha portat a una normalització en els patrons de compra dels consumidors. En relació als Estats Units, que és el principal país en el moviment de contenidors de càrrega des de Valenciaport, durant l'any 2023 s'han expedit un total de 115.197 TEU, la qual cosa representa una caiguda del -19,56% respecte al conjunt de l'any 2022, el qual va tancar amb un total de 143.216 TEU de càrrega.

Gràfic 19|

Evolució dels principals subíndexs de nolis any 2018-2023

— Mediterrània Occidental
— Orient Llunyà
— els EUA i el Canadà

Font: Elaboració pròpia



De manera similar, pel que fa al Mediterrani Occidental, un subíndex amb característiques més regionals en comparació amb les grans rutes marítimes, segueix la mateixa tendència a la baixa observada en els altres dos subíndexs. Es registra una disminució generalitzada en la majoria dels mesos, i va abastar una caiguda del 13,20% a l'agost, seguida d'augment del 4,64%, 0,94% i 3,41% al setembre, octubre i novembre respectivament. No obstant això, al desembre s'experimenta una baixada del 6,49%, i se situa en 1.447,90 punts, amb un creixement acumulat del 44,79% des de l'inici de la sèrie. És interessant assenyalar la diferència respecte als anys 2022 i 2021, on l'índex va tancar en 1.897,94 i 2.117,26 punts respectivament, el que representa un creixement acumulat del 89,79% i 111,73%. Encara que l'índex encara està lluny, s'acosta cada vegada més als valors registrats en 2020 i 2019, amb 1.116,11 i 970,92 punts respectivament. La variació en la trajectòria del VCFI en esta àrea per a l'any 2023 es deu principalment a la situació conjuntural marcada per l'afebliment en els nivells de demanda.

Quant a la demanda, s'observa una reducció del -10,01% en les exportacions des de Valenciaport al Marroc, amb un total de 23.180 TEU, en comparació amb els 25.759 TEU canalitzats l'any 2022. Així mateix, les exportacions a Algèria han experimentat una disminució del -95,38%, i han abastat els 450 TEU, en contrast amb els 9.749 TEU de l'any anterior. Esta caiguda es deu a la decisió presa pel Govern d'Algèria a mitjan 2022 de suspendre el tractat de comerç amb Espanya, la qual cosa ha provocat una important reducció en els fluxos comercials amb eixe país des de Valenciaport.

Un factor crucial per a comprendre el desenvolupament de cada regió són les particularitats de cada país, juntament amb la dinàmica pròpia de la seua economia, així com les característiques individuals de cada sistema portuari i les especificitats de les rutes comercials de contenidors que connecten estos països. Estos elements tenen un impacte directe en l'evolució de la situació. En termes de dinamisme econòmic i comercial, les principals variables econòmiques per a cada regió (reflectides en les [Taules 5, 6 i 7](#)) mostren una tendència positiva en la seua evolució, tant en el creixement econòmic com en el comerç exterior. No obstant això, és important assenyalar la contracció tant en el volum d'exportacions del continent asiàtic (amb èmfasi a la Xina, Hong Kong,

Vietnam i Taiwan) com en el d'importacions (on es destaca novament la Xina, Hong Kong, Vietnam i s'afeg el Japó). Estes caigudes estan influenciades per la conjuntura particular de la regió, on l'activitat comercial s'ha vist afectada per la desacceleració econòmica, com s'ha explicat prèviament. De la mateixa manera, en l'àrea dels Estats Units i el Canadà, és rellevant ressaltar la disminució en les importacions en un 3,35% i 0,89% respectivament, a causa de la marcada desacceleració en els nivells de demanda. Quant a l'àrea del Mediterrani Occidental, destaca la disminució en els nivells d'exportació d'Algèria, així com tant d'exportació com d'importació al Marroc, reduccions que estan relacionades amb factors econòmics, canvis en la demanda global i la crisi al Mar Roig.

Per consegüent, més enllà de les característiques distintives de cada regió, la disminució en els nivells de preus dels nolis, que s'acosten cada vegada més als nivells anteriors a la pandèmia, ha servit com un indicador de confiança de la situació econòmica i conjuntural actual. En este context, després d'un 2022 marcat per una lenta desacceleració de les tensions en les cadenes de subministrament, els colls de botella s'han alleujat pràcticament íntegrament en 2023. Davant un entorn caracteritzat per una gran incertesa, tant en termes geopolítics com econòmics a escala internacional, és probable que es requereixca més temps per a aconseguir un equilibri entre l'oferta i la demanda en el transport marítim.



Taula 5 |

Orient Llunyà: principals variables econòmiques en 2023 (variació anual)

	Xina	Hong Kong	Singapur	Corea del Sud	Japó	Vietnam	Tailàndia	Taiwan	Malàisia
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	5,01	4,39	1,04	1,45	1,96	4,70	2,70	0,84	3,96
Evolució exportacions (com % del PIB)	-2,22	-9,26	4,35	2,53	1,05	-2,32	-2,72	3,63	0,70
Evolució importacions (com % del PIB)	-3,04	-8,18	12,97	0,03	-2,27	-0,94	2,13	0,02	2,93

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades del Fons Monetari Internacional (FMI)

Taula 6 |

Els Estats Units i el Canadà: principals variables econòmiques en 2023 (variació anual)

	Els EUA	Canadà
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	2,09	1,29
Evolució exportacions (com % del PIB)	0,92	4,44
Evolució importacions (com % del PIB)	-3,35	-0,89

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades del Fons Monetari Internacional (FMI)

Taula 7 |

Mediterrani Occidental: principals variables econòmiques en 2023 (variació anual)

	el Marroc	Tunísia	Algèria
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	2,4	1,3	3,8
Evolució exportacions de béns (% de variació)	-9,97	7,00	-17,76
Evolució importacions de béns (% de variació)	-5,92	4,20	14,35

Font: Elaboració pròpia sobre la base de les dades del Fons Monetari Internacional (FMI)





Editat en juny de 2024 per:



Panelistes:

