

Informe Anual del

# Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2022



Fotografía: @fran\_broch

Cumpliendo con su cita anual, y tras cinco años desde el inicio de su monitorización en el año 2018, el presente informe del *Valencia Containerised Freight Index* (VCFI) tiene como objetivo analizar los factores que explican la evolución de los fletes de exportación desde Valenciaport a lo largo del año 2022. Y es que, si bien todo apuntaba a que el año 2022 podría ser el año de recuperación económica a nivel mundial tras la pandemia generada a raíz de la COVID-19, dicho pronóstico se ha visto truncado por la invasión rusa de Ucrania y su consecuente impacto sobre el nivel de precios de la energía y las materias primas.

En este sentido, la demanda de comercio internacional, y, por ende, de transporte marítimo, se ha retraído con fuerza en la segunda mitad del año 2022. En consecuencia, y junto con otros factores -tanto de oferta como de demanda- que quedan analizados en el presente informe, el comportamiento de los fletes, más allá de las peculiaridades distintivas de cada región, ha estado marcado por dos etapas bien diferenciadas. Si bien a priori se han llegado a alcanzar niveles récord, a partir de la segunda mitad del año 2022 han mostrado una acentuada caída, aunque sin llegar a los niveles prepandémicos, lo que ha sido un indicador preciso de la situación económica y coyuntural del momento.

Asimismo, el informe concluye con el caso específico de Valenciaport, contextualizando la evolución del VCFI en base al comportamiento de los tráficos del puerto y del dinamismo exportador de su hinterland. Además de analizar el comportamiento general del índice, se estudia el aumento de los fletes en tres de los mercados principales de Valenciaport, como son Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y el Mediterráneo Occidental. De esta manera se muestra la evolución de los fletes por área, reflejando las particularidades de cada ruta comercial, el dinamismo económico de dichos mercados y su actividad a nivel internacional.





## Jean-Paul Rodrigue

Dpto. de Estudios Globales y Geografía, Hofstra University, Nueva York, Estados Unidos. Miembro distinguido, Hagler Institute for Advanced Study / Departamento de Administración Marítima, Texas A&M University-Galveston.

### Economía Marítima

# LA ECONOMÍA MARÍTIMA EN EL AÑO 2022

## El transporte marítimo en contenedor: Alejándose del “gran enredo”

2022 se presentó a priori como el año en que la industria marítima volvería a un mínimo de normalidad tras dos años turbulentos y perturbadores. Poniendo el foco unos años atrás, si bien en el 2020 se llegó a temer el riesgo de que las cadenas globales de suministro y el sector del transporte marítimo experimentaran una caída a una escala superior a la de la crisis financiera de 2008-09, el 2021 fue testigo de una reversión completa de la situación, con aumentos de la demanda y problemas de gestión de la capacidad en los puertos a lo largo de las principales rutas marítimas, lo que dio lugar a lo que podría denominarse el “gran enredo”. El mismo implicó una serie de impactos que tuvieron lugar en la industria portuaria y del transporte marítimo desde la segunda mitad de 2020 hasta principios de 2022, como, por ejemplo, en los principales puertos de entrada, donde los buques tuvieron que esperar fondeados a menudo durante días, a la espera de un puesto de atraque disponible.

A su vez, la disminución en la rotación de contenedores dio lugar a un bucle de retroalimentación negativo. En este sentido, y dado que los contenedores tenían que pasar más tiempo siendo transportados en las terminales o en el interior del puerto debido a la falta de capacidad, algunos procesos y eslabones de la cadena de transporte vieron reducida su velocidad y fluidez. Llegados a este punto, se necesitaban más activos para prestar el mismo nivel de servicio, hecho que agravaba aún más los niveles de congestión. Y es que, la congestión limita indudablemente la capacidad de una termi-

nal para manipular buques. Dichas tensiones limitaron la capacidad del transporte marítimo, dando lugar a que las tarifas y rentabilidades del año 2021 se vieran incrementadas. Al mismo tiempo, la escasez de capacidad, impulsada por la caída de la rotación de los activos, dio lugar a un bucle de retroalimentación positiva que implicó inversiones, nueva competencia y búsqueda de alternativas de transporte marítimo. Además, el mismo se asoció a una oleada de nuevos pedidos de buques, y, en consecuencia, con un incremento en los niveles de capacidad. Dada esta situación de exceso de capacidad, la reducción en los niveles de precios de los fletes está siendo una realidad, y lo seguirá siendo en un futuro previsible.

## Convergencia entre el transporte marítimo y las cadenas de suministro globales

El inicio de la pandemia de la COVID-19 provocó perturbaciones sin precedentes, que afectaron a las cadenas globales en su conjunto, lo que puso en entredicho la convergencia entre el transporte marítimo y las cadenas mundiales de suministro, así como su interdependencia. Entre los diferentes indicadores que evalúan las cadenas de suministro y sus interrupciones, el Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) es una medida exhaustiva que incluye 27 variables mensuales, las cuales reflejan los sucesos acontecidos dentro de las cadenas de suministro y los costes de transporte en los sectores marítimo y de carga aérea.



Por lo que refiere a la metodología del indicador en cuestión, el mismo está normalizado, de modo que el cero indica un valor medio. Además, cualquier desviación se relaciona con un nivel de estrés, y la magnitud de la desviación indica la gravedad. Los valores positivos representan el número de desviaciones estándar del índice por encima de la media, lo que implica que las cadenas de suministro están bajo presión. Los valores negativos se muestran cuando las cadenas de suministro funcionan bien y experimentan interrupciones o presiones limitadas.

A lo largo de los últimos 25 años, se han producido varias perturbaciones en la cadena de suministro de una magnitud que ha afectado al GSCPI (Gráfico 1). Un acontecimiento económico como la crisis financiera de 2008-09 (4) redujo sustancialmente el índice a través de la destrucción de la demanda, dejando una situación de capacidad adicional y mayor fluidez. Por el contrario, las perturbaciones naturales, como las inundaciones de Tailandia (7) o el terremoto de Sendai (2011), se asocian a repuntes del índice debido a la escasez de piezas y productos acabados que generan en consecuencia.

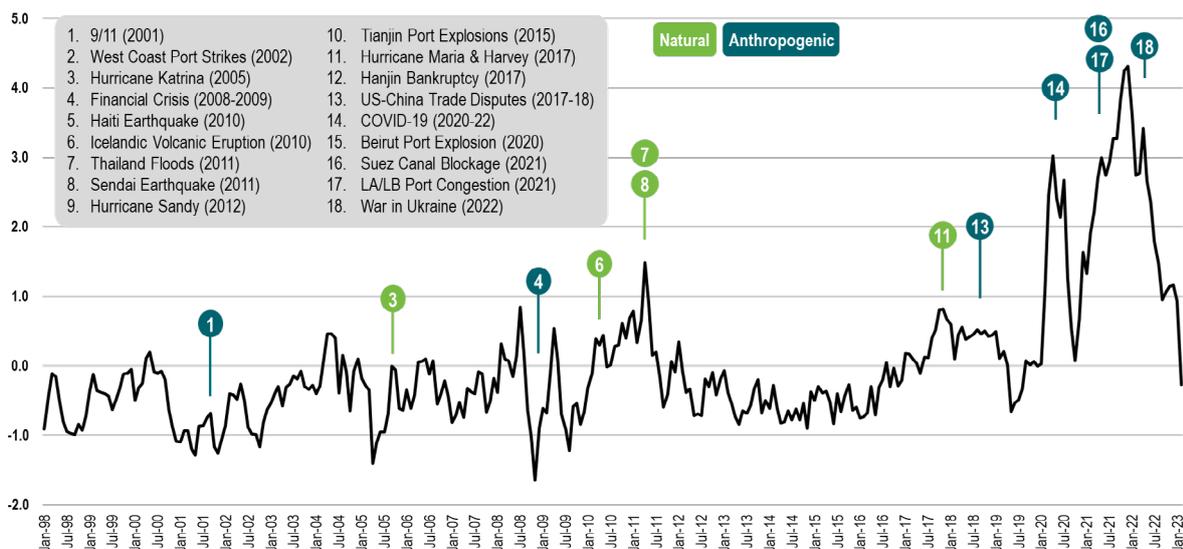
El GSCPI subió a principios de 2020 (14) y retrocedió en otoño del mismo año, cuando China reanudó su actividad manufacturera en el segundo semestre de dicho año. Fue entonces cuando surgió una divergencia, en la que la industria naviera y portuaria no pudo hacer frente al aumento de tráfico en varias rutas comerciales.

Un motor importante fue el cambio en los patrones de consumo en los principales mercados de importación, especialmente en Estados Unidos y Europa. Mientras que los consumidores estadounidenses suelen destinar alrededor del 69% de sus gastos de consumo a servicios, la pandemia provocó un descenso de alrededor del 65% en el segundo semestre de 2020, destinando el gasto extra al consumo de bienes, especialmente de bienes duraderos. Este cambio fue lo suficientemente sustancial como para ejercer una presión significativa sobre las cadenas de suministro.

A finales de 2020, la creciente congestión portuaria provocó un nuevo repunte en el GSCPI, especialmente en Los Ángeles/Long Beach (15). Esto se vio agravado por el bloqueo del Canal de Suez en marzo de 2021 (16), de modo que las tarifas de transporte de contenedores a lo largo de las principales rutas comerciales aumentaron cuatro o cinco veces por encima de su tendencia a largo plazo. A finales de 2021 y principios de 2022, el índice entró en declive, pero la guerra de Ucrania creó perturbaciones adicionales, especialmente en los sectores energético y agrícola (18). Seguidamente, el índice reanudó su tendencia a la baja, ya que el ciclo inflacionista estaba teniendo un efecto moderador sobre la demanda. Además, las tarifas del transporte marítimo de contenedores disminuyeron sustancialmente con la caída de la demanda, la menor congestión portuaria y el exceso de capacidad. En los inicios de 2023, el índice volvió a los niveles anteriores a la pandemia.

Gráfico 1|

### Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) y principales perturbaciones en la cadena de suministro



Fuente: Banco de la Reserva Federal de Nueva York, Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI).



## Divergencia en las tasas de crecimiento de los puertos de contenedores

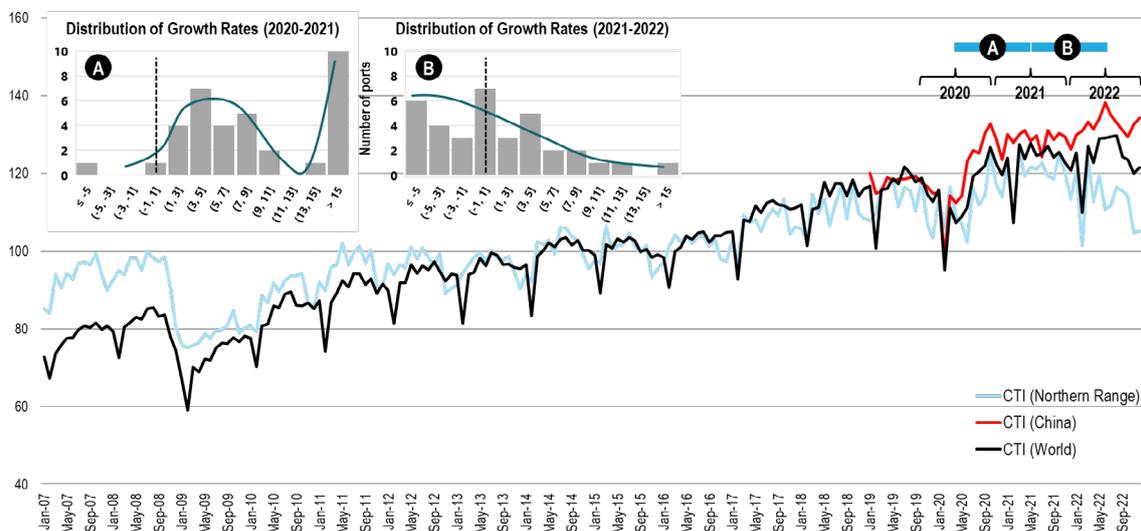
La demanda derivada del transporte marítimo se refleja directamente en el rendimiento portuario y está sujeta a diversos ciclos, que van desde los ciclos económicos a largo plazo hasta la estacionalidad a corto plazo. El Container Throughput Index (CTI) realiza un seguimiento del tráfico mensual de 82 puertos que abarcan más del 60% del tráfico mundial de contenedores en los principales mercados. Atendiendo a la evolución del CTI desde 2007 (Gráfico 2), en primer lugar, cabe subrayar el carácter cíclico anual del transporte marítimo, con una temporada alta, por lo general a finales del verano, y una temporada baja, con una pausa en febrero, que coincide con el Año Nuevo chino. Esto se asocia principalmente con los ciclos de venta al por menor en Norteamérica y Europa, con una alta demanda en la última parte del año y una menor demanda en los primeros meses anuales.

Los efectos de la crisis financiera de 2008-09 son evidentes, con un pronunciado descenso del CTI y una lenta recuperación a lo largo de 2010 y 2011. Seguidamente, el índice reanudó un crecimiento continuo a lo largo del 2010, con el incremento de la demanda, la externalización y la deslocalización como motores clave. El inicio de la COVID-19 se tradujo inicialmente en un fuerte descenso del CTI en los inicios de 2020, pero con un destacable repunte a finales de ese mismo año. Un análisis más detallado de la distribución de las tasas de crecimiento de los contenedores de los 35 mayores puertos

del mundo indica una reversión completa del patrón entre 2020 y 2022. La distribución de las tasas de crecimiento entre 2020 y 2021 (A) subraya una dualidad con un grupo de puertos con tasas medias de crecimiento en el rango del 1% al 9%, mientras que otro grupo experimentó tasas de crecimiento superiores al 15%. Este último grupo representa las principales puertas de entrada del comercio en América del Norte, Europa y Asia, con los principales centros de transbordo. Este grupo también se asoció con los puertos que más contribuyen a los grandes atascos y retrasos a lo largo de las principales rutas marítimas.

A continuación, para 2021-2022 la distribución cambia completamente (B), con la mayoría de los puertos experimentando un crecimiento nulo o negativo. Una vez más, este hecho se produce sobre todo en las principales puertas de entrada del comercio y en los centros de transbordo intermedios que experimentan mayores niveles de congestión. Tras el repunte de 2021, se produce un efecto deflacionista debido a la eliminación del exceso de demanda junto con los componentes de estímulo de la misma, y, por ende, las presiones inflacionistas. Así pues, 2022 representó un cambio de paradigma tan importante como la pandemia de la COVID-19. Sin lugar a duda, las divergencias y los desajustes en el mercado del transporte marítimo llevan asociados riesgos e incertidumbre significativos.

Gráfico 2|  
Container Throughput Index (2007-2022) y  
distribución de las tasas de crecimiento anual en  
determinados puertos de contenedores (2020-2022)



Fuente: RWI/ISL Container Throughput Index.



## Riesgos emergentes y retos de resiliencia

La convergencia observada entre las cadenas de suministro y el transporte marítimo, y la divergencia en las tasas de crecimiento portuario que se viene observando desde 2020, incitan a considerar la resiliencia y la gestión de riesgos como un eje central para los próximos años. Entre los más frecuentes cabe citar:

- **La incertidumbre en China.** El contexto macroeconómico y el papel de China en las cadenas globales de suministro se encuentran en un cambio de paradigma. El sector inmobiliario nacional, que ha sido un fuerte factor de crecimiento y vector de acumulación de riqueza, ha entrado en un ciclo deflacionista, con la quiebra de varios grandes constructores inmobiliarios como señal de alarma. Los responsables de la cadena de suministro, sobre todo de compras, están reevaluando gradualmente su estrategia en China y buscando opciones y alternativas de deslocalización. Además, China ha entrado en una crisis demográfica con tasas de natalidad deprimidas, de modo que el envejecimiento de la población tendrá notables consecuencias con respecto a la demanda interna y la disponibilidad de mano de obra.
- **El riesgo de la descarbonización.** El impulso hacia la descarbonización de la industria marítima ha sido continuo. Para los recintos portuarios, esto representa un riesgo menor, ya que implica sobre todo la electrificación de los equipos, la estructura de los activos y el ciclo de vida en la industria marítima. En el caso del transporte marítimo, los riesgos son significativamente mayores, ya que conllevan fuertes inversiones en activos de buques con una nueva tecnología de propulsión y combustibles relacionados (como el GNL, amoníaco e hidrógeno, entre otros). Además, algunos indicadores clave de desempeño como el ESG (Environmental, Social & Governance o Medio ambiente, Sociedad y Gobernanza traducido al castellano) impulsan medidas de asignación de recursos. Teniendo en cuenta el nivel de emisiones de carbono de la industria, que es inferior al 5% del total mundial, los riesgos son elevados y los beneficios relativamente bajos.
- **El riesgo del mercado.** La evaluación de la futura demanda mundial y regional sigue siendo un reto permanente para la industria marítima. Una evaluación incorrecta de la demanda del mercado y del potencial de crecimiento puede dar lugar a un exceso de capacidad o a una escasez de la misma.

El despliegue y el aumento de capacidad pueden tardar de dos a tres años en hacerse realidad una vez tomada la decisión de invertir, y cualquier cambio significativo del mercado puede ser un factor de riesgo. Desde 2020, las condiciones del mercado han mermado la fiabilidad y la certidumbre de las inversiones, lo que ha dado lugar a asignaciones de activos erróneas.

- **El riesgo de la digitalización.** La aplicación de las tecnologías de la información en el sector marítimo, especialmente en lo que respecta a las transacciones y la documentación, ha experimentado un cambio de paradigma desde 2020. Hay beneficios innegables relacionados con la eficiencia de las transacciones, incluyendo la precisión y la transferibilidad, pero también están surgiendo nuevos retos. Por ejemplo, a finales de 2022, Maersk anunció que se retiraba de su plataforma blockchain TradeLens debido principalmente a problemas de colaboración entre los diferentes participantes en la cadena logística. Esto supuso un revés en las grandes expectativas previas sobre una digitalización más completa de las cadenas de suministro marítimas. Los problemas de ciberseguridad también se han vuelto frecuentes y seguirán siendo un riesgo permanente cuyas implicaciones son difíciles de evaluar.

Al igual que la crisis financiera de 2008-09 incitó a los actores a reevaluar los riesgos financieros relacionados con el transporte marítimo y los activos portuarios, en particular el valor de los activos de las terminales, las secuelas del "gran enredo" de 2021 están incitando a los actores a reevaluar los riesgos de la cadena de suministro, lo cual incluye el transporte marítimo. En relación con ello, el concepto de resiliencia está cada vez más presente, aunque se está llevando a la práctica de manera parcial, puesto que el uso de la misma conlleva una serie de costes adicionales que pueden ir en contra de las tendencias que han beneficiado a la industria marítima en las últimas décadas, como es el caso particular de las economías de escala.



# METODOLOGÍA del VCFI

Conceptualmente, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) es un índice cuantitativo que permite medir y comparar de forma objetiva los datos relativos a los fletes marítimos desde el puerto de Valencia. Dicho índice ha sido creado a partir de la información obtenida de fuentes de datos primarias, formados por once panelistas de primer nivel que operan en el puerto de Valencia, incluyendo transitarios y navieras (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, Grimaldi, Grupo Raminatrans, ONE, MSC, Savino del Bene, TIBA, White Line Shipping).

El índice compuesto se calcula después de recibir y chequear los datos mensuales de las tarifas de fletes de exportación para cada uno de los puertos, obteniendo la media ponderada de las tarifas medias de flete de cada puerto.

Los índices individuales se calcularán a través de las tarifas en 42 puertos, que representan aproximadamente el 60% del tráfico total de exportación de TEU de Valencia-port en 2017, agregado en 13 zonas geográficas, como se muestra en la tabla a continuación.

Área geográfica VCFI	Puertos de referencia
<b>MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL</b>	Casablanca (MA), El Djazair (DZ), Túnez (TN)
<b>EUROPA ATLÁNTICA</b>	Felixstowe (GB), Hamburgo (DE), Amberes (BE)
<b>MEDITERRÁNEO ORIENTAL</b>	Alejandro (EG) Ashdod (IL) El Pireo (GR) Estambul (TR)
<b>LEJANO ORIENTE</b>	Shanghai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tokyo (JP), Kaohsiung (TW), Bangkok (TH), Ho Chi Minh (VN)
<b>ORIENTE MEDIO</b>	Jeddah (SA), Jebel Ali (AE)
<b>EEUU - CANADÁ ATLÁNTICO</b>	Nueva York (US), Montreal (CA), Houston (US), Miami (US)
<b>CENTROAMÉRICA Y CARIBE</b>	Veracruz (MX), Cartagena (CO) Altamira (MX), Caucedo (DO)
<b>LATINOAMÉRICA ATLÁNTICA</b>	Santos (BR), Buenos Aires (AR)
<b>ÁFRICA OCCIDENTAL</b>	Luanda (AO), Bata (GQ), Dakar (SN)
<b>ÁFRICA COSTA ORIENTAL</b>	Durban (ZA), Port Elisabeth (ZA)
<b>LATINOAMÉRICA PACÍFICA</b>	Callao (PE), San Antonio (CL)
<b>SUBCONTINENTE INDIO</b>	Nhava Sheva (IN), Kandla (IN)
<b>PAÍSES BÁLTICOS</b>	San Petersburgo (RU), Helsinki (FI)

Para calcular el índice, los datos individuales (último dato del mes en curso) correspondientes a las tarifas de fletes de exportación (en dólares o euros por TEU) se recogerán mensualmente de cada uno de los 42 puertos considerados. Como los fletes de algunas rutas marítimas se negocian en dólares, para la conversión a euros se utilizarán los tipos de cambio publicados mensualmente por el Banco Central Europeo. Los conceptos que se incluyen en el flete final que proveen los panelistas son los siguientes:

- 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 cálculo del índice se materializa a partir de la siguiente fórmula:

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

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

donde:

$f_j$  = flete promedio para Puerto j

$t_{ij}$  = flete informado por el panelista i para el Puerto j

$n$  = número de panelistas para el Puerto j

$k_j$  = factor de ponderación para el Puerto j

En primer lugar, se calcula el flete promedio por puerto ( $f_j$ ) a partir de los datos recibidos para dicho puerto por todos los panelistas. En segundo lugar, al flete promedio se le aplica un factor de ponderación en función del peso del puerto, dando como resultado el índice final.

Como el objetivo es representar la evolución de los fletes a lo largo del tiempo, se ha optado por no mostrar su evolución en valores absolutos, sino presentarlo en forma de número índice, el VCFI. Esta es una medida estadística que recoge la evolución de un periodo para una magnitud concreta, en este caso serán los fletes, respecto a un periodo base o de referencia. La base del índice compuesto será de 1.000 puntos y la base del periodo coincidirá con el inicio de la publicación, es decir, enero de 2018.

Este índice pretende ser un índice de referencia en el Mediterráneo Occidental, al igual que el *Shanghai Containerized Freight Index* es para el área asiática. Se hará un seguimiento de la pertinencia y utilidad práctica de la publicación del VCFI, analizando las nuevas necesidades y prioridades y desarrollando nuevos indicadores estadísticos complementarios.

El objetivo del VCFI es aportar información de valor añadido sobre un factor clave para definir la competitividad portuaria, como son los fletes marítimos. La publicación del VCFI supone un importante cambio en el sector al poner a disposición de la comunidad portuaria de información que hasta la fecha era confidencial. Este ejercicio de transparencia ayudará a una mejor toma de decisiones por parte de los diferentes usuarios del puerto.

Por un lado, esta información será de ayuda para los cargadores, pues contarán con un índice compuesto que marcará la tendencia de mercado. El VCFI servirá como barómetro de la salud del mercado al mostrar la oferta y demanda de transporte marítimo para las principales rutas comerciales desde Valencia. Esto servirá a los cargadores como herramienta para prever la evolución los fletes con sus mercados de interés, lo que supone un elemento determinante del coste de sus operaciones de exportación.

Por otro lado, también será útil para los operadores que ofertan dichos servicios, al constituir un elemento de benchmarking de la evolución de los fletes en el mercado y los suyos propios.

Como consecuencia, el VCFI favorecerá el funcionamiento de un mercado más transparente y con mejor información disponible para la toma de decisiones, dando como resultado un mercado más eficiente.



# VCFI: COMPORTAMIENTO DE LOS FLETES EN 2022

El año 2022 ha revertido la tendencia alcista de los fletes iniciada en el 2020 y que a mediados de 2021 alcanzó niveles récord por los ya de sobra conocidos factores que explotaron en el ámbito de la coyuntura económica y de la geopolítica internacional. En este sentido, los fletes han mostrado una tendencia decreciente, viéndose intensificada en la segunda mitad del año. En esta tendencia, se plasman los efectos de la desaceleración económica como consecuencia directa del debilitamiento en la economía global. Esta recesión se debe, entre otras razones, al aumento en los niveles de inflación como consecuencia directa de las tensiones geopolíticas existentes (Gráfico 3). En el caso del VCFI, dado su carácter regional, el descenso de los fletes ha sido más tardío que en otros índices con características más globales, sin embargo, y desde el momento en que se ha producido la primera caída en los niveles de los fletes, la tendencia ha sido marcadamente descendente.

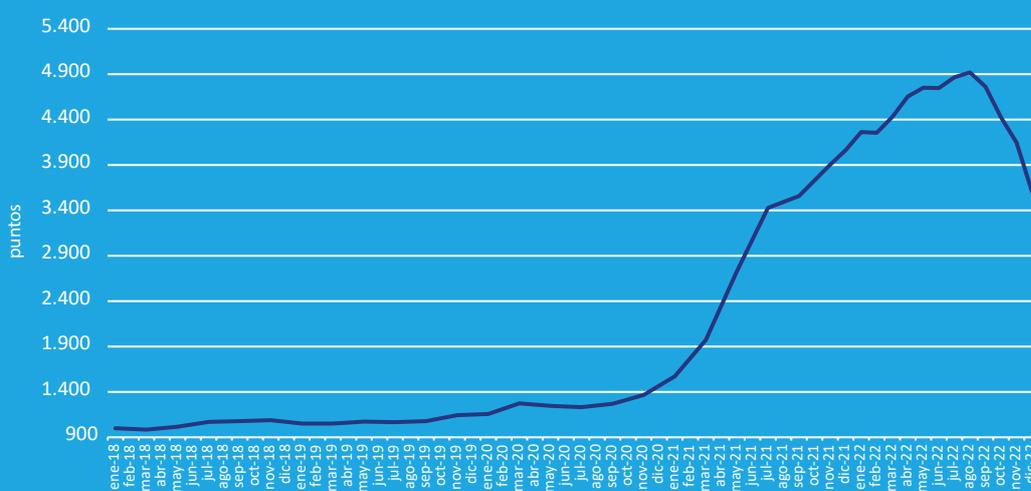
Analizando el VCFI desde sus inicios, el comportamiento del mismo fue estable, con unos fletes contenidos durante gran parte de los primeros dos años mientras que, a finales del año 2019, el índice ya empezó a anticipar los efectos de la entrada en vigor de la nueva legislación IMO 2020. Sin embargo, lo que esperaba que

fuera a ser un cambio de gran magnitud y que suscitó una cierta preocupación acerca de la evolución del comportamiento de los fletes, fue totalmente eclipsado por la llegada de la pandemia de la COVID-19, en dónde se pudieron distinguir entre dos periodos. En el primer semestre, una caída en el nivel de precio de los fletes dada la ralentización de la actividad económica a nivel global y, en segunda instancia, un intenso crecimiento, provocado en gran medida por el incremento del comercio por vía marítima.

Por su parte, y por lo que refiere al año 2022, se distinguen dos etapas bien diferenciadas. A nivel geopolítico coinciden el estallido de la Guerra en Ucrania y su consecuente impacto sobre el nivel de precios de la energía y las materias primas, entre otros factores endógenos. La segunda etapa, influida por la anterior, se caracteriza por el debilitamiento y retracción de la economía mundial. Así pues, y en la primera mitad del año, el VCFI ha alcanzado su nivel récord, llegando a los 4.918,77 puntos, lo que representa un crecimiento acumulado de 391,98% desde el inicio de la serie histórica. Sin embargo, a partir del tercer trimestre del año 2022, y en concreto, del mes de septiembre, se observa una caída en el nivel de precios de los fletes, prosiguiendo hasta el cierre del año.

Gráfico 3|

Evolución mensual puntos VCFI, 2018-2022



Fuente: elaboración propia.



Con esto, el VCFI del año 2022 cierra el año con 3.603,07 puntos, lo que representa un crecimiento acumulado desde el inicio de la serie en 2018 del 260,31%. Este dato se encuentra por debajo de los valores alcanzados al cierre del año 2021, en el que se alcanzaron los 4.063,59 puntos, pero por encima del cierre del año 2020, con 1.423,20 puntos.

En un mercado tan globalizado como el marítimo, el benchmarking del VCFI con los principales índices de referencia en el mercado permite identificar patrones de comportamiento comunes en la evolución de los diferentes índices, compatibles con las dinámicas de mercado y con los flujos de comercio asociados. Así pues, tomando como referencia el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)<sup>1</sup>, el cual muestra los precios de los fletes de transporte de contenedores desde los principales puertos chinos, se percibe la misma tendencia alcista en los inicios del año 2022, a priori atribuida a los efectos de la Guerra en Ucrania en la inflación y el coste de la energía, seguida de una pérdida en el fuelle del incremento, intensificada en el último trimestre del año, como consecuencia directa de la retracción en la economía a nivel mundial (Gráfico 4). Sin embargo, y aún cuando el VCFI utiliza una metodología muy similar al SCFI, este último tiene un componente más global y responde de una manera más inmediata al mercado, por lo que los tiempos no son los mismos. De manera

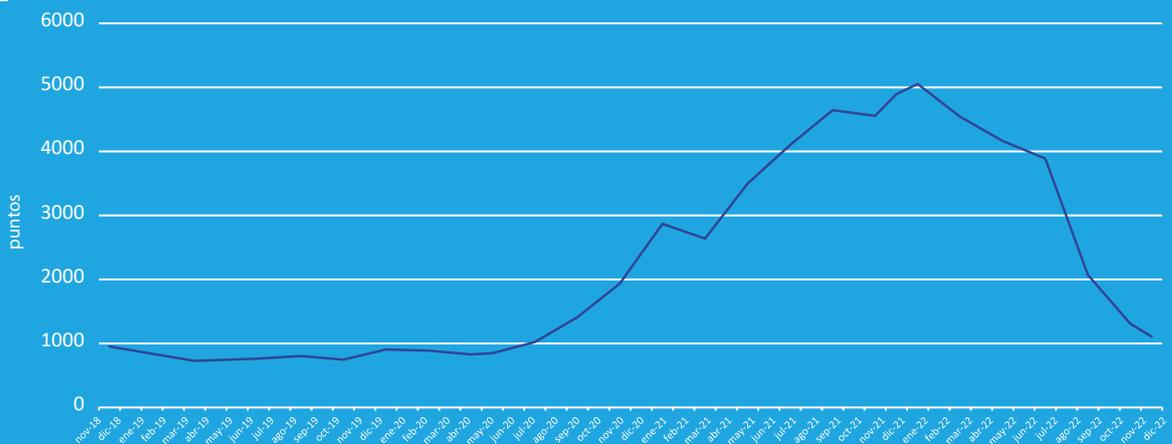
contraria, el VCFI es un indicador local el cual pretende orientar sobre la evolución del flete de exportación desde el Puerto de Valencia y ser el punto de referencia para determinadas rutas marítimas desde el Mediterráneo. Analizando ambos índices en su conjunto se puede observar un perfil similar, pero con varios retardos en el caso del índice valenciano.

## Análisis Global: Mercado de Transporte Marítimo

Uno de los principales determinantes de la evolución de los fletes es la coyuntura económica internacional, la cual marca el comportamiento, tanto de la demanda como de la oferta de capacidad, en el mercado del transporte marítimo. Si bien el detalle del análisis macroeconómico puede consultarse en la primera sección del presente informe, así como en los análisis de coyuntura económica en el marco de la Cátedra Valenciaport de Economía Portuaria APV-UV<sup>2</sup>. A continuación, se resumen algunos de los principales indicadores coyunturales, que, en mayor o menor medida, han condicionado el comportamiento de los precios de los fletes en el año 2022.

Gráfico 4|

Evolución mensual puntos SCFI, 2018 - 2022



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Alphaliner

<sup>1</sup> El SCFI es la referencia metodológica utilizada para el diseño y elaboración del VCFI

<sup>2</sup> Para más información, consultar los informes de situación económica internacional en: <https://www.valenciaport.com/negocio/informe-de-coyuntura-economica/>



En este sentido, la coyuntura económica en 2022 ha sido compleja, estando caracterizada por una desaceleración generalizada en la actividad económica, y más acentuada de lo previsto, con la inflación más alta registrada en varios decenios. A tal efecto, la crisis del coste de vida, el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones, la invasión de Ucrania por parte de Rusia y la persistencia de la pandemia en algunas zonas, han incidido notablemente en dichas perspectivas. No en vano, el nivel de incertidumbre económica, monitorizado por el Índice de Incertidumbre de la Política Económica (EPU, por sus siglas en inglés), y que refleja de manera sintética la evolución mensual de incertidumbre existente sobre la situación política y económica a nivel mundial, ha alcanzado cuotas excepcionalmente altas, aunque situándose por debajo de los niveles mostrados en el año 2020, y tras el estallido de la crisis sanitaria de la COVID-19, pero por encima del año 2021 (Gráfico 5).

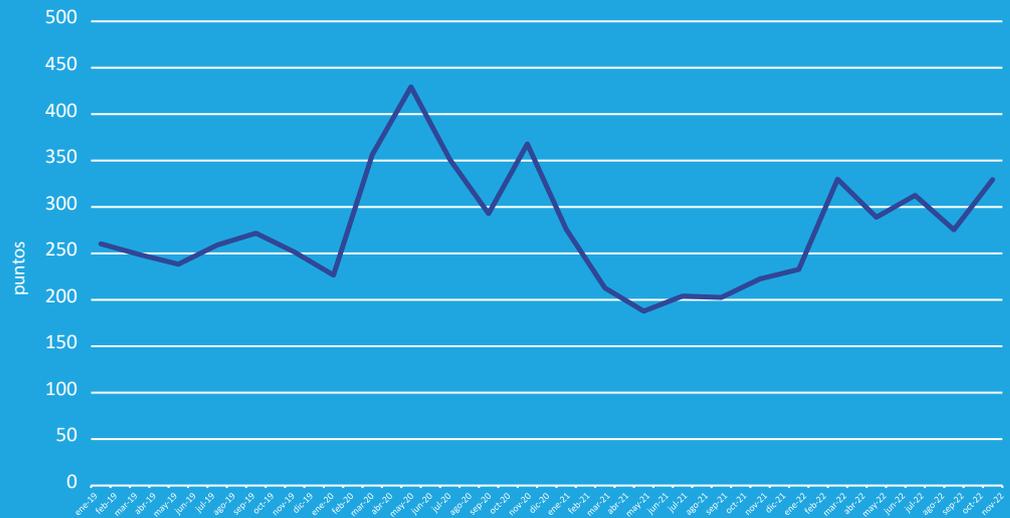
Asimismo, y como se ha venido comentado, uno de los principales hechos destacables en el año 2022 ha sido el elevado nivel de inflación, experimentando la subi-

da de precios a nivel global más rápida de los últimos veinte años, como se apunta por parte del Fondo Monetario Internacional (FMI). En esta línea, a mediados de 2021 ya tuvo lugar una notable ola inflacionaria, dadas las interrupciones constantes de la cadena de suministro que retrasaban la entrega del stock y contraían la oferta, llegando el mundo a registrar una inflación del 4,7%. Sin embargo, el estallido de la guerra en Ucrania distorsionó las previsiones económicas y convirtió la inflación en una amenaza persistente, de este modo, al cierre de marzo, la ofensiva rusa ya se hacía notar en la subida de precios, especialmente, con respecto al nivel de precios de la energía y las materias primas. Con todo esto, el año 2022 concluyó con una inflación global del 8,8% respecto al año anterior, según el dato proyectado por el FMI, 4,1 puntos básicos más que en la misma lectura del 2021 (Gráfico 6).

Con todo esto, no cabe duda en que el panorama coyuntural en el año 2022 ha sido sumamente complejo. Según los últimos datos recopilados en el informe World Economic Outlook elaborado por el FMI y recogidos en

Gráfico 5|

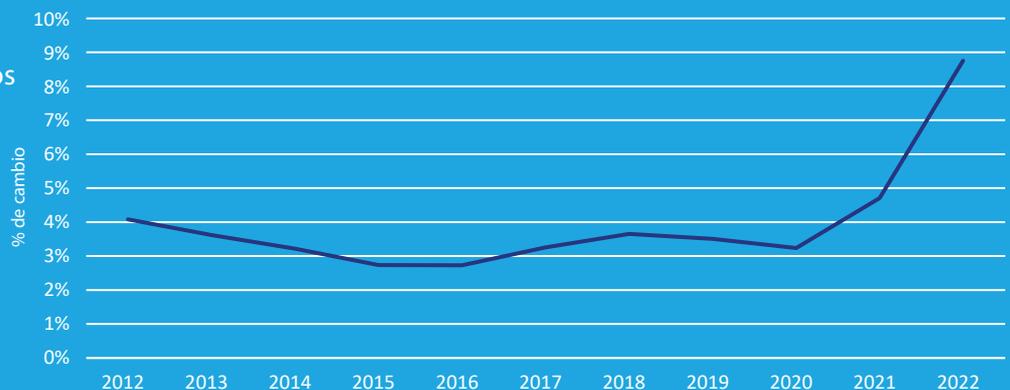
### Evolución del Índice de Incertidumbre Global



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Economic Policy Uncertainty.

Gráfico 6|

### Tasa de inflación, precios medios al consumo



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).



el **Gráfico 7**, el del Producto Interior Bruto (PIB) en 2022 experimentó una subida del 3,4% para el conjunto de la economía mundial, cifra que se sitúa por encima del crecimiento de las economías avanzadas (2,7%) pero por debajo del incremento económico de las economías de mercados emergentes y en desarrollo (3,9%). En la misma línea, y según la última actualización de perspectivas de la economía mundial elaboradas por el FMI, el crecimiento mundial proyectado registra a su vez un descenso estimado de 2,9% para 2023. Cabe destacar, sin embargo, que las perspectivas económicas recogidas por el FMI a comienzos de año pronosticaban para 2022 y 2023 un crecimiento del PIB del 4,4% y 3,8% respectivamente para el conjunto de la economía mundial, cifra que se sitúa en un 1% y 0,9% respectivamente por debajo de lo pronosticado en la última actualización de las proyecciones económicas del FMI.

El comercio de bienes y servicios, por su parte, presenta un elevado nivel de correlación con el crecimiento del PIB. Así pues, según la última estimación anual, elaborada por el FMI, el comercio mundial creció un 5,4%, lo que corresponde a un multiplicador del PIB de 1,59%, el mayor valor registrado durante la última década. En cuanto a la evolución intermensual, si bien es cierto que los volúmenes comerciales impulsaron un sólido crecimiento en el primer semestre del año por la inyección de estímulos a la demanda, el incremento en el nivel de los precios ha desacelerado el comercio mundial hasta llegar a una importante retracción económica durante la segunda mitad de 2022.

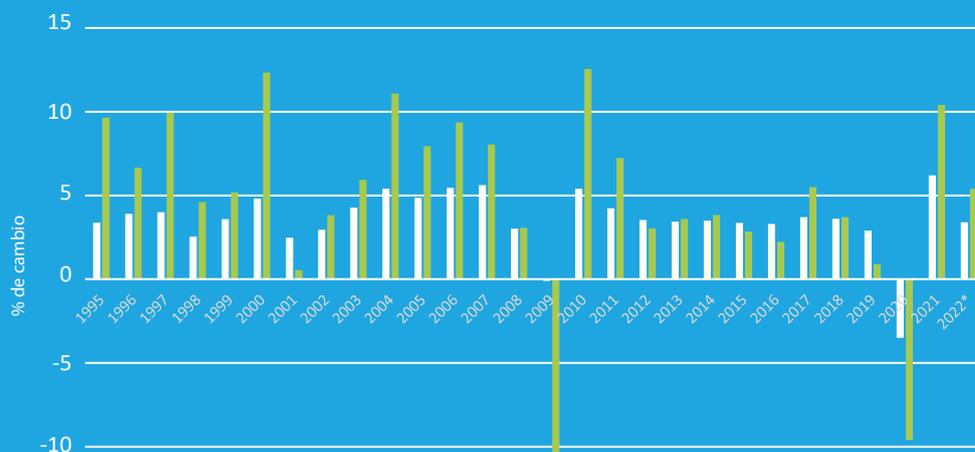
Como consecuencia directa de la ralentización del comercio internacional durante la segunda mitad del año, y, por consiguiente, de la demanda de mercancías manejadas por vía marítima, el volumen global del tráfico portuario ha disminuido, como reflejan los datos de Container Trade Statistics (**Gráfico 8**), mostrando una tendencia a la baja en el segundo semestre de 2022. Si bien es cierto que durante la primera parte del año continuó la tendencia alcista tras la recuperación experimentada durante 2021, como es habitual en el mercado de contenedores, el inicio del Año Nuevo chino marca un punto de inflexión en la volatilidad del comercio internacional de contenedores debido al impacto de la reducción de la actividad económica en China sobre el mercado del transporte y el tráfico portuario.

Asimismo, la recuperación del tráfico de contenedores se vio a priori bruscamente interrumpida por la invasión de Ucrania, y, a mediados de año, por las perturbaciones de las cadenas de suministro, debido entre otros factores a los bloqueos vinculados a la política de cero-COVID en China, repercutiendo así en el volumen de tráfico de contenedores. Aun cuando parecía que las presiones en las cadenas de suministro remitían, tras el acusado descenso del tráfico en el mes de octubre se presagió una fase de debilidad económica mundial. Como se ha venido mencionando, esta recesión está vinculada al aumento de los costes energéticos y la elevada inflación tanto general como posteriormente, la subyacente, suscitando una caída en el tráfico manipulado a partir del último trimestre del año.

Gráfico 7|

### Crecimiento general del PIB y comercio

■ PIB  
■ Comercio



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).



Del mismo modo, y en base a los datos obtenidos por Container Trade Statistics (CTS), el crecimiento de la demanda de contenedores durante el año 2022 ha sido más débil que en 2020, el mismo año de la pandemia, con una caída tres veces mayor (Gráfico 9). Además, la fuerte caída en los últimos cuatros meses del año ha tenido un gran impacto en los resultados de todo el año, de modo que la demanda en TEU para el conjunto del año 2022 ha caído en un 3,9%.

En la misma línea, es importante señalar que, generalmente, la distribución regional de la demanda de contenedores ha sido desigual, concentrándose en mayor medida en la zona de América del Norte. Al distinguir entre las rutas comerciales, la evolución del volumen de comercio desde Extremo Oriente a Europa y EE. UU.

muestra una ralentización a partir de la segunda mitad del año (Gráfico 10 y 11). Según afirma Sea Intelligence, y en comparación con los niveles prepandemia, el crecimiento del volumen en la Costa Oeste de EE. UU se contrajo a partir del tercer trimestre del año, continuando una tendencia a la baja hasta finales de año. En cambio, los puertos de la Costa Este de EE. UU. muestran la tendencia contraria, manejando un volumen considerablemente mayor. A tal efecto, se observa un claro desplazamiento de volúmenes de manipulación de los puertos de la Costa Oeste a los de la Costa Este. En esta misma línea, y tal como muestra el Gráfico 12, el flujo de comercio entre Norte América y Europa muestra la anteriormente mencionada desaceleración del volumen de comercio a partir de la segunda mitad del año.

Gráfico 8|

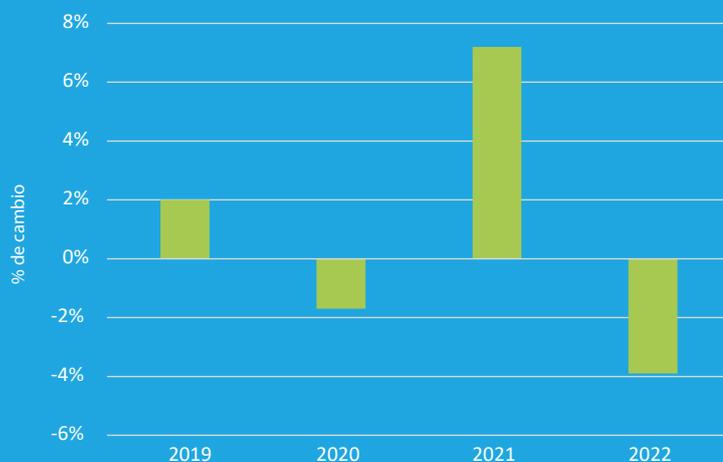
### Evolución del volumen mundial de contenedores en TEU



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Container Trade Statistics (CTS).

Gráfico 9|

### Crecimiento global de TEU



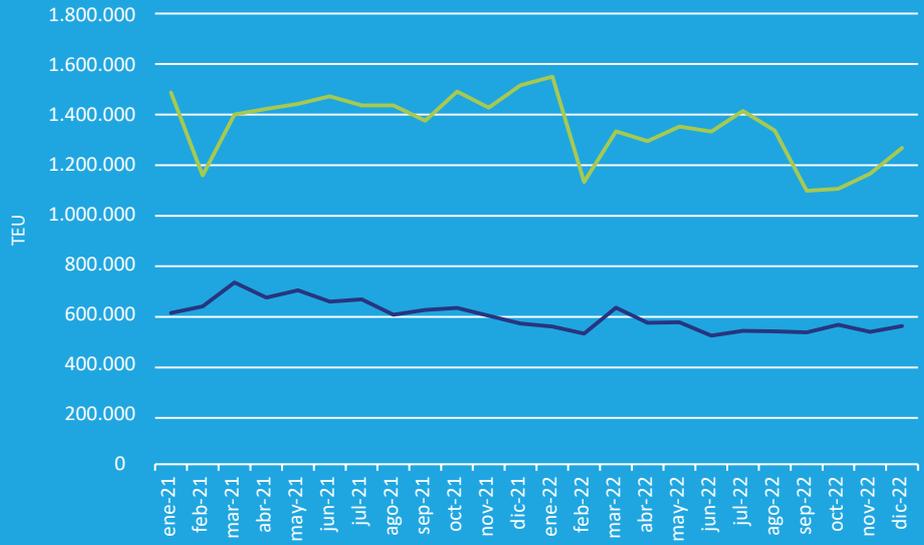
Fuente: elaboración propia.  
Datos: Container Trade Statistics (CTS)



Gráfico 10|

Volúmenes comerciales entre Europa y Extremo Oriente, año 2021-2022

— Europa - Extremo Oriente  
— Extremo Oriente - Europa



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Container Trade Statistics (CTS)..

Gráfico 11|

Volúmenes comerciales entre Norte América y Extremo Oriente, año 2021-2022

— Extremo Oriente - Norte América  
— Norte América - Extremo Oriente

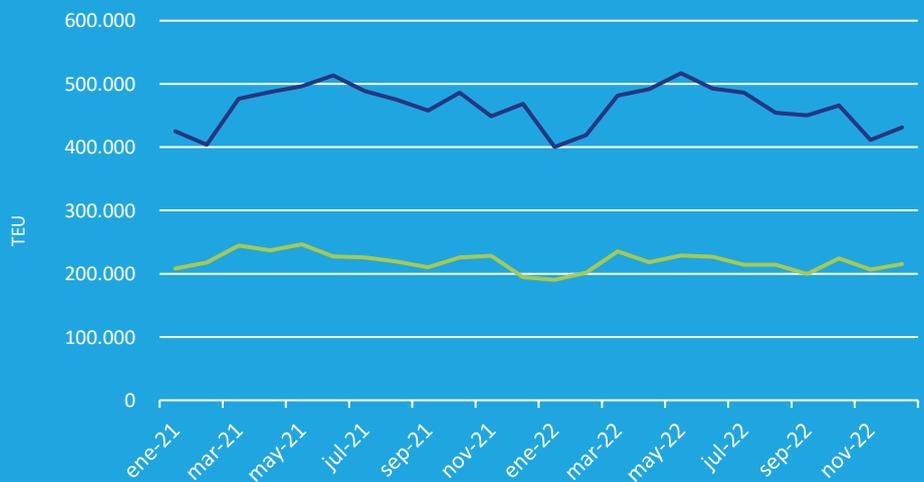


Fuente: elaboración propia.  
Datos: Container Trade Statistics(CTS).

Gráfico 12|

Volúmenes comerciales entre Europa y Norte América, año 2021-2022

Fuente: elaboración propia.  
Datos: Container Trade Statistics (CTS).



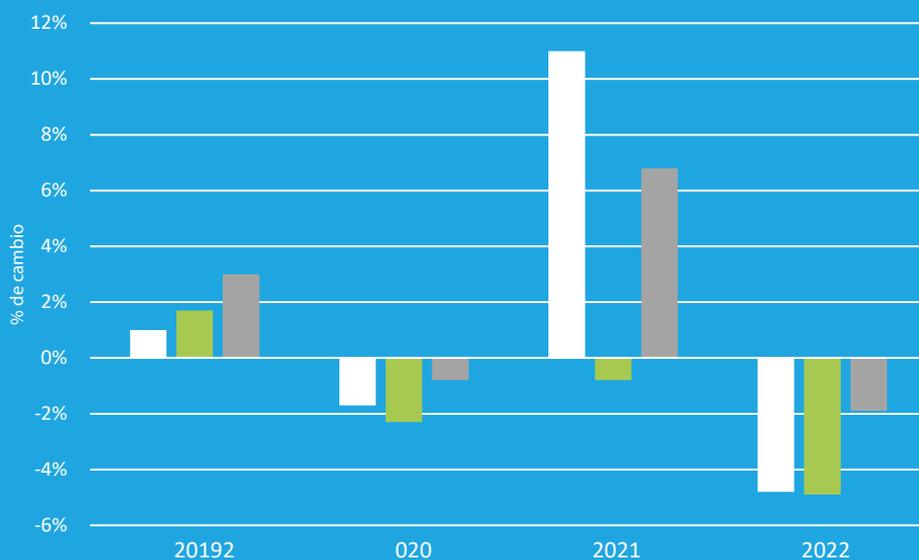
Llegados a este punto, otro hecho destacable es el desequilibrio entre las diferentes tipologías de rutas existentes, conocidas como *head-haul* (transporte de ida), *back-haul* (transporte de mercancía a terceros/flete de retorno) y regionales. En esta línea, al observar la evolución de la demanda cuando se considera de manera exclusiva los TEU movidos en las rutas *head-haul* a lo largo del año 2022 (Gráfico 13), se observa una caída del -5,1%, del mismo modo, y por lo que refiere a los *back-haul*, el descenso es del -4,9%, de modo que, casi coincidiendo con la caída en los *head-haul* vaticina un paso hacia atrás en la mejora de los desequilibrios comerciales. Por su parte, la caída del segmento del transporte regional ha sido del -1,9%.

Al observar la evolución de los diferentes segmentos de carga con respecto al año 2019 (Gráfico 14), se observa que las rutas regionales fueron las que mejor resistieron a la pandemia. Por su parte, los *back-haul* han sido los que peores resultados obtuvieron, de modo que para el año 2022 el movimiento de carga fue inferior que con respecto al año 2019. La demanda global de TEUs ha aumentado durante el cómputo de los tres años anteriores de manera casi imperceptible, en un 1,5%. Con todo esto, desde Sea Intelligence se apunta el hecho de que los datos de la demanda muestran que 2022 es uno de los peores años en la historia del transporte marítimo de contenedores.

Gráfico 13|

Crecimiento de TEU por tipología de rutas

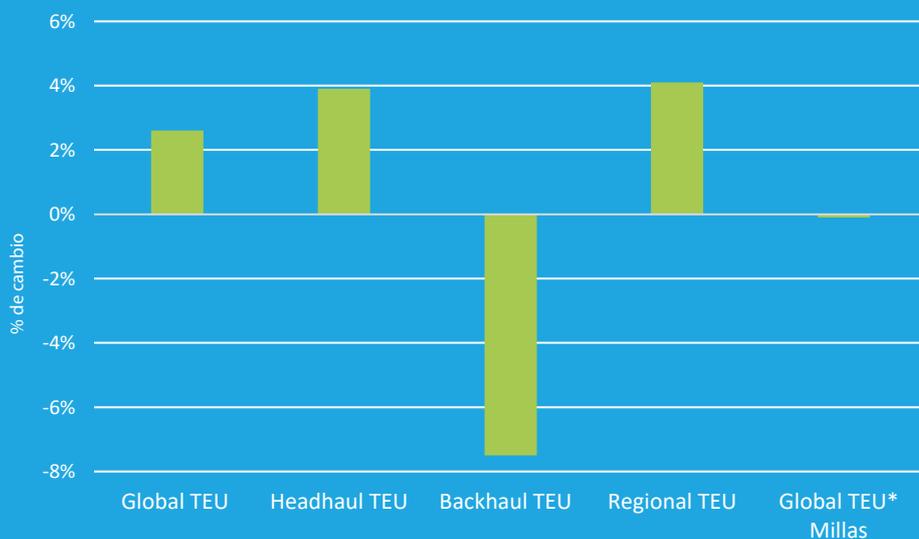
- Crecimiento headhaul en TEU
- Crecimiento backhaul en TEU
- Crecimiento regional en TEU



Fuente: elaboración propia.  
 Datos: Container Trade Statistics (CTS) y Sea Intelligence.

Gráfico 14|

Crecimiento de TEU en 2022 en comparación con 2019



Fuente: elaboración propia.  
 Datos: Container Trade Statistics (CTS) y Sea Intelligence.



En esta línea y por lo que refiere a las tarifas por tipo de ruta, si bien en los inicios del año 2022 se observó un incremento de las mismas, tanto en los *back-haul* como en los *head-haul*, en el último trimestre del 2022 han ido cayendo ambas cotas. Además, la caída en el nivel de precios de los *head-haul* ha tenido una mayor fuerza. De este modo se ha estrechado el *gap* existente entre los dos tipos, mejorando así los desequilibrios existentes al cierre del año.

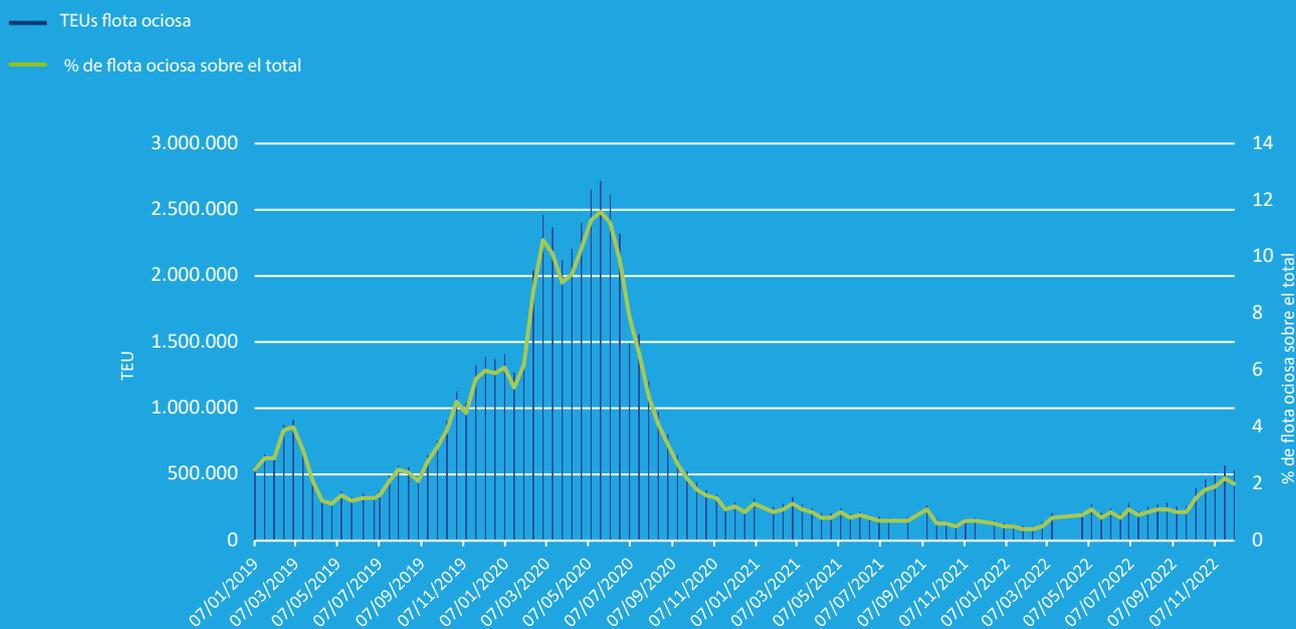
Por su parte, la oferta de capacidad no ha podido ajustarse a la coyuntura económica, ya que como se ha venido comentado, el 2022 ha estado marcado por una importante volatilidad, cerrando el año con una ralentización en la actividad económica internacional. En este sentido, y según datos de Alphaliner, aun cuando el número de entrega de nuevos buques alcanzaron los 1.009.923 TEU (un descenso del 7% en comparación con 2021), la retirada de buques, por su parte, se mantuvo por debajo de los niveles del año 2021, alcanzando así los 10.379 TEU (un descenso del 37,18% en comparación con 2021). Con todo esto, la diferencia entre estas dos cifras muestra que la flota efectiva entregada a lo largo de 2022 ha sido superior a 999.544 TEU. En definitiva, y como bien se apunta desde Alphaliner, la capacidad

disponible en 2022 cerró con 25,9 millones de TEU, un aumento de aproximadamente el 2% en comparación con el año anterior (25,4 millones de TEU en 2021).

En definitiva, en 2022 las navieras han mantenido una alta capacidad desplegada para satisfacer la demanda en la primera mitad del año, empleando casi todos los buques disponibles, de modo que la flota comercialmente inactiva se ha mantenido en mínimos y restringida en la mayoría de los casos a causas operativas (Gráfico 15). Y es que, observando la evolución de los niveles de la flota ociosa en el año analizado, a comienzos de este, la fuerte demanda del mercado y los elevados fletes incitaban a los transportistas a mantener y desplegar toda la flota disponible, con algunos repuntes típicos del Año Nuevo chino o el aprovechamiento del periodo vacacional para poner fuera de servicio los buques para su mantenimiento y reparación de cara a la temporada alta de verano. Sin embargo, durante el segundo semestre del año, el debilitamiento de la demanda de carga y los anuncios de los transportistas sobre la suspensión de la navegación en algunas de las principales rutas comerciales este-oeste, junto con la "Semana Dorada" (Golden Week), implicaron un aumento significativo de la inactividad de los portacontenedores.

Gráfico 15]

### Evolución de la flota ociosa en el mercado año 2019-2022



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Alphaliner.



Un factor importante resultante de la interacción entre la oferta y la demanda en el transporte marítimo es el nivel de congestión portuaria, debido a su impacto en las cadenas mundiales de suministro. Tras dos años de congestión portuaria generalizada, los tiempos de espera han mostrado claros signos de mejora en el segundo semestre de 2022 (Gráfico 16). Aun cuando las interrupciones de las cadenas de suministro han continuado a lo largo de este último año, cuyos factores ya han sido mencionados anteriormente, los niveles de congestión mostraron una tendencia a la baja vinculada a la caída de la demanda a mediados de año, aunque no se ha llegado a alcanzar las cifras prepandemia.

En este sentido, cabe destacar la disminución de la congestión portuaria en los puertos chinos durante 2022, aunque, aun con un número considerable de buques en fondeo. Al menos 800 buques han estado amarrados en los puertos chinos cada semana durante 2022 y, en algunas semanas, ese número ha superado los 1.000 buques, según Breakwave Advisors. Al ampliarse las medidas de bloqueo por la COVID-19 de Shanghái a más ciudades chinas, incluidas diversas zonas de Pekín, la congestión portuaria repuntó en los puertos del norte de China. A raíz de dichas medidas de bloqueo, las operaciones en puertos como el de Shenzhen fueron limitadas, y los transportistas tuvieron que aceptar prolongados tiempos de espera en el puerto para cambiar de ruta. Por ello, durante el bloqueo, la carga de Shenzhen se redirigió a los puertos de Qingdao, Ningbo-Zhoushan,

Tianjin y Shanghái. Además, en el último mes del año, el aumento de las tasas de infección por la COVID-19 después de que el gobierno suavizara las restricciones han repercutido en los niveles de congestión.

Además, y aun cuando durante el 2022 la mayor parte de la congestión global se ha concentrado en los puertos estadounidenses, a finales de año los niveles han ido a la baja, pero de manera ralentizada puesto que las protestas de los trabajadores portuarios y de transporte terrestre han ejercido presión por diferentes causas. También cabe destacar que, a finales de año, el nivel de congestión de la Costa Este aumentó ligeramente debido al huracán Nicole. Aun así, el recuento de buques en fondeo de los puertos de Los Ángeles y Long Beach (LA-LB) han alcanzado el nivel más bajo en más de dos años.

Por lo que concierne a la congestión global de las terminales europeas, de manera similar a los puertos estadounidenses, han sufrido una lenta disminución de los niveles de congestión. El deterioro fue especialmente notable en los puertos del mar del Norte de Europa, vinculado en parte con las huelgas portuarias y el bajo nivel del agua en el río Rin a mediados de año. Entre dichos puertos con peor situación se encuentran Rotterdam, Hamburgo, Bremerhaven y Southampton, mientras que los puertos españoles tuvieron menos problemas operativos en líneas generales. Aun así, los puertos europeos se estabilizaron a finales de año en lo que a congestión portuaria se refiere.

Gráfico 16|

## Congestión global



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Lynerlitica.



Uno de los efectos de la congestión en los puertos se traduce en el aumento de los tiempos necesarios para completar las rotaciones de los buques y ante la imposibilidad de cubrir lo establecido en los *Schedules*, las navieras se ven obligadas a cancelar escalas e incluso viajes completos. En este sentido, y por lo que refiere a los últimos meses del año, la eliminación de capacidad de las líneas navieras a través de la cancelación de servicios o *blank sailings* ha sido resultado de la bajada en la demanda en la segunda mitad de año. De manera paralela a ello, la fiabilidad de los *Schedules* de las líneas mundiales de contenedores experimentó una mejora considerable en el segundo semestre de 2022, a medida que el tensionamiento de la cadena de suministro empezó a remitir, por la caída en la demanda de bienes.

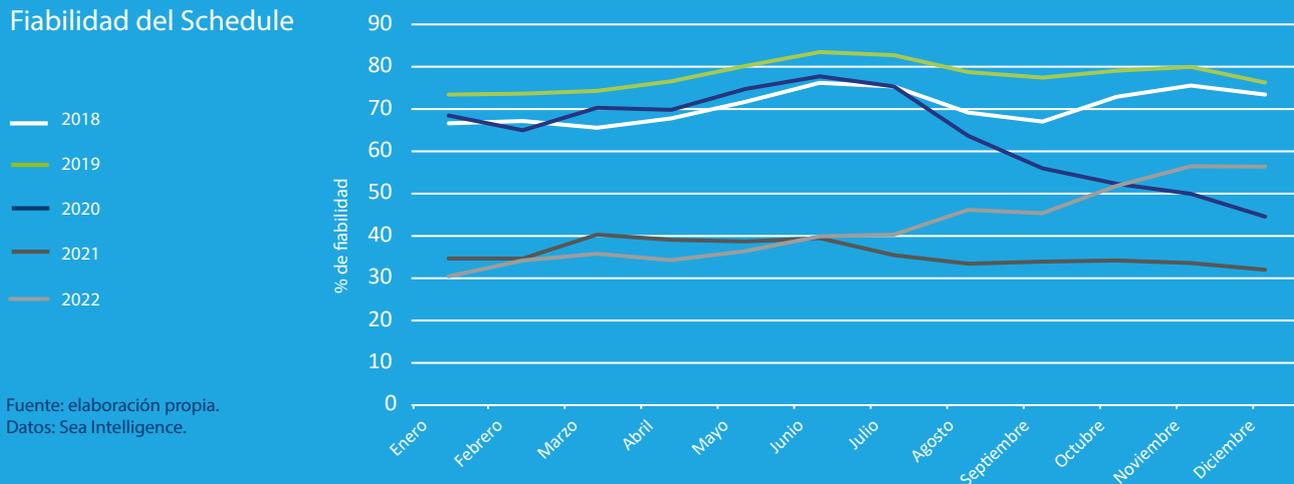
En este sentido, en lo que respecta a la fiabilidad de los *Schedules*, condicionada principalmente por la evolución de los niveles de congestión y proporcionada por las compañías marítimas para sus servicios, en el año 2022 aumentó en un 42,3% superando la cifra alcanzada

en 2021, con un valor del 35,8%, pero sin llegar todavía a los valores de 2020 y 2019, con valores del 64% y 78% respectivamente (Gráfico 17). Por su parte, en lo que respecta al retraso medio de las llegadas tardías de buques ha ido disminuyendo constantemente desde principios de año, sin embargo, en diciembre de 2022, el retraso medio aumentó ligeramente, y alcanzó los 5,43 días.

Otro aspecto clave para entender la evolución de los fletes, dado su impacto directo en los costes de explotación de las navieras, es el precio del combustible (Gráfico 18). En este sentido, y como se ha mencionado con anterioridad, cabe resaltar que el mercado mundial del *bunkering*, tras tocar fondo en el año 2020 y a raíz del inicio de la pandemia provocada por la COVID-19, reanudó su tendencia al alza en 2021. Ya entrado el año 2022, y raíz de la invasión del Rusia a Ucrania, el precio del combustible incrementó, aún con más fuerza, llegando a alcanzar un nivel récord en los meses de mayo y junio. Sin embargo, a partir de julio el precio comenzó a disminuir, llegando a alcanzar los niveles previos a la invasión.

Gráfico 17|

## Fiabilidad del Schedule



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Sea Intelligence.

Gráfico 18|

Evolución del precio del *bunkering*

Fuente: elaboración propia.  
Datos: Ship&Bunker.



Así, según los datos ofrecidos por Ship&Bunker relativos al coste del *bunkering* (repostaje de buques en mar) en los veinte principales puertos del mundo, el precio medio del combustible IFO 380 (Intermediate Fuel Oil) se ha situado en 451,73\$ frente a 467,54\$ en el mes de diciembre del año anterior, lo que representa una caída del -3,4%. Si se observa la evolución durante el año, los primeros meses del año correspondientes de enero a mayo, el precio medio del combustible IFO380 sufrió un incremento del 41,8%, mientras que de junio a diciembre se produjo una caída del -39,1% de mayo a diciembre.

Por su parte, el VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) ha aumentado un 7,02%, pasando de 604,43\$ en el mes de diciembre de 2021 a 646,89\$ en el mes de diciembre de 2022. Asimismo, desde el mes de enero a mayo se produjo un incremento del 41,5% del precio medio del VLSFO, mientras que los meses de mayo a diciembre resultaron en una caída del -31,8%.

Por lo que respecta al MGO (Marked Gas Oil) ha incrementado en un 42,2%, situándose en 996,80\$ en el mes de diciembre de 2022 frente a los 700,78\$ del mismo mes del año anterior. De enero a mayo el MGO se incrementó en un 63,2% y en los meses siguientes se redujo en un -22,7%, lo que supone una caída menos pronunciada que los dos combustibles mencionados anteriormente.

## Análisis regional: el caso de Valenciaport

Tal como se analiza en la primera sección del informe, y si bien la coyuntura económica internacional es la que ha definido la situación del mercado marítimo global en 2022, el carácter regional del VCFI hace necesario revisar la evolución de los tráficos de exportación e importación de Valenciaport. Estos han estado marcados por el dinamismo que ha mostrado la economía española y, en particular, las industrias que conforman el tejido exportador del Hinterland de Valenciaport, así como internacional, determinadas por la evolución de los países que conforman el Foreland o área de influencia de Valenciaport.

Siguiendo en esta línea, y atendiendo a la evolución de la economía española con respecto al conjunto del año 2022, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística de España (INE), el PIB a precios corrientes se ha situado en 1.327.108 millones de euros, lo que significa un incremento del 10% con respecto al PIB del cierre del año 2021. En precios constantes, es decir sin tener en cuenta el crecimiento de los precios, el PIB español cre-

ció en 2022 un 5,5%. En términos trimestrales, y tras una contracción del 0,01% durante el primer trimestre, tanto en el segundo como en el tercer trimestre el PIB ha crecido en un 0,2%. Además, y según el INE, se recogen dos lecturas bien diferenciadas para el conjunto del año 2022; por una parte, la economía se mantuvo "robusta" tras registrar un primer semestre de alto crecimiento impulsado por el alza de la actividad, y, por otro lado, la que se desprende de una segunda mitad de año de desaceleración por la inflación y las políticas monetarias restrictivas. Con esto, la contabilidad nacional acumula dos años consecutivos de progreso después de que en el año 2021 volviera a mostrar tasas positivas tras el hundimiento del PIB del 11,3%, provocado a raíz de la pandemia por la COVID-19 en el año 2020.

Por su parte, la demanda nacional aportó 2,8 puntos al crecimiento del PIB en 2022, cifra 2,4 puntos inferior a la de 2021, mientras que la demanda externa contribuyó con 2,6 puntos, lo que resulta en 2,3 puntos por encima del ejercicio anterior, dado el dinamismo en las exportaciones, tal y como se apunta por parte del INE. Como ya se ha comentado en el apartado anterior del presente Informe, otro de los principales retos con los que ha tenido que lidiar la economía mundial, y en este caso concreto, la economía española durante el año 2022, ha sido la inflación (Gráfico 19). Así pues, la misma repuntó con fuerzas en los últimos meses del año, influida por la situación geopolítica y su impacto sobre los precios de la energía, llegando a alcanzar tasas por encima del 10% en los meses de junio, julio y agosto. De manera paralela, la tasa de variación anual de la inflación subyacente (índice general sin alimentos no elaborados ni productos energéticos) se situó a finales de año en un 7,0%, la más alta desde noviembre de 1992.

Tomando como referencia el Índice de Producción Industrial (IPI), el cual muestra la evolución en el volumen de producción de la industria, excluida la construcción y, por tanto, la producción de bienes finales susceptibles de ser exportados, según los datos del INE (Gráfico 20) y para el caso concreto del conjunto de España en el año 2022, el mismo incrementó en una media del 2,9%, por debajo de lo que lo hizo en 2021, alcanzando un incremento del 7%. Además, y por lo que respecta al último mes de 2022, la producción industrial se desplomó un 3,4% respecto a diciembre del año anterior, el segundo descenso interanual consecutivo y el más pronunciado desde febrero de 2021, cuando cayó en un 3,6%. En lo que respecta al IPI de las principales provincias del Hinterland de Valenciaport en términos económicos, las comunidades que registraron un mayor incremento en el año 2022 con respecto al año anterior fueron la Comunidad de Madrid (5,7%), seguida de Aragón (5,1%). Sin embargo, la comunidad que registró un menor aumento con respecto al año 2021 fue la Región de Murcia con un incremento del 1,7%.



Poniendo el foco en la evolución del comercio internacional de España (Gráfico 21), según los datos proporcionados por la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT), las exportaciones españolas de mercancías alcanzaron en 2022 un valor de 389.208,9 millones de euros, incrementándose un 22,9% respecto al año anterior. Las importaciones, por su parte, alcanzaron los 457.321,2 millones de euros de enero a diciembre de 2022, lo que supone un crecimiento interanual del 33,4% respecto a 2021. En este sentido, el país revela una situación de déficit comercial puesto que la tasa de

cobertura es del 85,1%. Por su parte, y en términos de volumen, las exportaciones de bienes de 2022 alcanzaron 184 millones de toneladas, un incremento del 0,9% con respecto al año anterior, pero situándose todavía por debajo de las cifras de la prepandemia, puesto que en 2019 se llegó a 185 millones de toneladas. Por el contrario, las importaciones crecieron hasta 261 millones de toneladas, un 6,3% superior al año anterior, llegando a alcanzar las cifras previas a la pandemia (260 millones de toneladas).

Gráfico 19|

Tasa anual del IPC

— IPC armonizado general  
— IPC armonizado subyacente

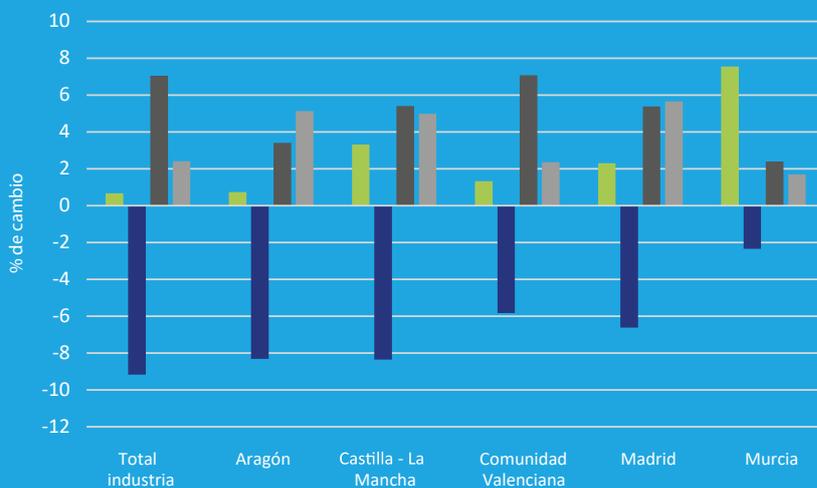


Fuente: elaboración propia.  
Datos: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Gráfico 20|

Variación anual en el Índice de Producción Industrial (IPI) de España y principales Comunidades Autónomas del Hinterland de Valenciaport

■ 2019  
■ 2020  
■ 2021  
■ 2022



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Instituto Nacional de Estadística (INE).

Gráfico 21|

Evolución de las importaciones y exportaciones de bienes

— Volumen de bienes exportados  
— Volumen de bienes importados



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Datacomex.



Respecto a la evolución que han tenido las provincias del Hinterland en términos económicos (Tabla 1), se observa, para el conjunto del año 2022 un crecimiento de la tasa de variación del PIB generalizado, siendo para el caso de Madrid y Aragón una tasa de crecimiento mayor que la del 2021, con un 5,7% y 5% respectivamente. Para el resto de las provincias, se observa una ligera ralentización en el crecimiento, aunque en todos los casos contemplados la misma está por encima de los niveles prepandemia, por lo que se puede afirmar que, para el conjunto de provincias analizadas, la evolución en las tasas de variación anual del PIB ha sido positiva en su totalidad.

En lo que refiere a la actividad de importación y exportación, de manera generalizada ha habido una ralentización con respecto al año anterior (Tabla 2). En cuanto

al volumen de exportaciones, a excepción de Castilla la Mancha la cual registró una de las tasas de crecimiento más elevadas (20,3%), el resto de las comunidades observadas han presentado tasas de crecimiento mucho menores, incluso caídas de cerca del 4%, como es el caso de la Comunidad Valenciana y Aragón (disminuciones del 3,1% y 3,9%, respectivamente). De manera similar, y en lo que concierne a la evolución del volumen de importaciones, tanto la Comunidad Valenciana como Aragón mostraron signos de decrecimiento, con caídas de un 0,6% y 5,3% respectivamente.

Del mismo modo, atendiendo a la evolución de los principales agregados macroeconómicos de los países más relevantes que conforman el Foreland de Valenciaport (Tabla 3), de manera generalizada se observan tasas de crecimiento moderadas en la actividad económica.

Tabla 1 |

## Crecimiento del PIB real por CC.AA. (% de variación anual)

	Comunidad Valenciana	Aragón	Castilla la Mancha	Madrid	Murcia
Media 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

Fuente: elaboración propia.

Datos: Instituto Nacional de Estadística (INE) y Funcas.

Tabla 2 |

## Evolución en el volumen de exportaciones e importaciones por CC.AA. (millones de toneladas)

		C. Valenciana	Aragón	Castilla-La Mancha	Madrid	Murcia
Volumen exportaciones	2019	25,0	5,2	4,32	10,05	13,22
	2020	24,1	5,3	4,08	9,86	12,93
	2021	25,9	5,9	4,76	11,43	10,93
	2022	25,1	5,6	5,73	11,68	11,50
Volumen importaciones	2019	25,1	4,7	2,43	15,63	24,12
	2020	22,7	4,7	2,45	23,93	22,00
	2021	26,7	4,9	2,92	26,87	19,39
	2022	26,6	4,7	3,23	33,31	24,99

Fuente: elaboración propia.

Datos: Datacomex



En este sentido, una de las tendencias más destacables son las elevadas tasas de inflación, en algunos de los casos llegando a incrementarse por encima del 8% en este último año. En lo que respecta a la evolución tanto de exportaciones como de importaciones, cabe destacar el volumen de crecimiento de las exportaciones de Marruecos (24,1%) y la tasa de crecimiento de las importaciones en los Emiratos Árabes Unidos (15,5%) con respecto al año 2021.

Analizando los tráficos de Valenciaport en su conjunto, en el año 2022 se situaron por encima de los 79 millones de toneladas, lo que supone una bajada del 6,92% con

respecto a 2021. En este mismo sentido, la carga contenerizada llegó a alcanzar los 5,1 millones de TEU, suponiendo una reducción del 9,85% respecto al año anterior. A su vez, y por lo que refiere a la evolución de TEU llenos desde Valenciaport (Gráfico 22), los movimientos de carga se situaron en 999.071 TEU, experimentando un descenso del 7,59%.

Por otro lado, las exportaciones en contenedor tienen un carácter global, siendo los 5 principales socios de exportación Estados Unidos, España, China, Arabia Saudí y Emiratos Árabes Unidos, que juntos representan el 36% de los destinos de exportación. En este sentido, se

Tabla 3 |

## Evolución en los principales agregados macroeconómicos del Foreland de Valenciaport (% de cambio)

	Argelia	China	Italia	Marruecos	Arabia Saudita	Emiratos Árabes Unidos	Reino Unido	Estados Unidos
PIB (% de cambio anual)	4,7	3,2	3,2	0,8	7,6	5,1	3,6	1,6
IPC (% de cambio anual)	9,7	2,2	8,7	6,2	2,7	5,2	9,1	8,1
Evolución exportaciones (% del PIB)	4,3	1,1	8,4	24,1	6,9	9	5,2	3,8
Evolución importaciones (% del PIB)	-4,2	-4,7	11,7	2	1,9	15,5	9,9	7,8

Fuente: elaboración propia.

Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Gráfico 22 |

## Evolución de TEU llenos desde Valenciaport, año 2019-2022

Fuente: elaboración propia.  
Datos: Autoridad Portuaria de Valencia.

ha producido una caída generalizada en el volumen de contenedores respecto al año anterior, donde cabe destacar un claro descenso en el volumen de TEUS de exportación de un 24,4% con China para este último año (Tabla 4).

Al analizar los fletes de los distintos sub-índices, es decir, distinguiendo por las áreas del Mediterráneo Occidental, el Lejano Oriente y EE. UU. y Canadá, a modo general se observa una tendencia alcista. Más concretamente,

en el primer semestre se muestran picos heterogéneos según el momento y el lugar mientras que en la segunda mitad del año la bajada en los niveles de los fletes es generalizada para las tres áreas, en línea con la evolución del VCFI a nivel global (Gráfico 23).

Focalizando por áreas, en el caso de Lejano Oriente se observa una tendencia decreciente en la evolución de los fletes a lo largo del año 2022 atendiendo de este

Tabla 4 |

### Evolución del flujo de exportación de los principales destinos de exportaciones en formato de mercancía contenedorizada (TEU)

	2020	2021	2022	% del total	Var. 2021-2022
Estados Unidos	123.144	145.953	143.216	14,33%	-1,9%
España	74.470	80.106	75.736	7,58%	-5,5%
China	72.768	73.451	55.700	5,58%	-24,2%
Arabia Saudí	50.022	48.683	48.403	4,84%	-0,6%
U.E Árabes	29.031	38.449	36.902	3,69%	-4,0%
Méjico	28.129	35.004	35.539	3,56%	1,5%
Reino Unido	23.467	25.820	30.247	3,03%	17,1%
Canadá	21.133	24.285	26.811	2,68%	10,4%
Marruecos	27.213	32.019	25.759	2,58%	-19,6%
Israel	15.527	21.285	23.234	2,33%	9,2%
India	21.000	25.774	23.003	2,30%	-10,8%
Brasil	19.765	20.811	21.585	2,16%	3,7%
Resto	443.621	509.463	452.936	45,34%	-11,1%
<b>Total</b>	<b>949.290</b>	<b>1.081.103</b>	<b>999.071</b>	<b>100,00%</b>	<b>-7,6%</b>

Fuente: elaboración propia.  
Datos: Datacomex

Gráfico 23 |

### Evolución de los principales sub-índices de fletes, año 2018-2022



modo al momento coyuntural por el que ha atravesado el continente asiático en la mayor parte del año, y que afecta de manera directa a los niveles de demanda. Con una ralentización generalizada en la economía china a raíz de los cambios en los patrones de consumo mundiales después de la pandemia y de la reducción de la demanda de productos del país asiático debido a los elevados precios de la energía, la subida de los tipos de interés, la inflación sostenida y los efectos negativos de la guerra en Ucrania. En este sentido, y si bien el año inició con 3.827,93 puntos, al cierre del año 2022 la lectura ha sido de 2.372,04 puntos. Entre todos los movimientos a la baja, se destaca la caída del -22,11% en el mes de octubre, seguida de una bajada del -8,43% en noviembre y del -7,51% en diciembre del 2022. Con todo esto, los precios del transporte marítimo con esta área acumulan un crecimiento desde el inicio de la serie en enero del 2018 del 137,20%, el cual se encuentra por debajo del cierre del año 2021 y 2020, con un 274,30% (3.742,98 puntos), y 176,34% (2.763,37 puntos), aunque lejos los valores prepandemia, en donde el crecimiento acumulado desde el inicio de la serie fue del 3,50% con una lectura del índice de 1.034,96 puntos.

También merece la pena destacar la evolución en los tráficos de exportación de TEU llenos desde Valenciaport a China, principal socio comercial del enclave valenciano en esta área y para el conjunto de los tráficos de contenedores llenos desde Valenciaport, el cual a lo largo del año 2022 disminuyó en un 11,32% con respecto al año anterior, llegando a alcanzar un total de 530.902 TEU gestionados (tanto de carga como de descarga), y propiciando que se dé una mayor presión sobre los precios del transporte a la baja, dado el debilitamiento en la demanda, y, por consiguiente el desequilibrio entre el binomio oferta-demanda de transporte marítimo.

Por lo que responde al comportamiento de los fletes en los países de Estados Unidos y Canadá durante el año 2022, una de las rutas que más dinamismo ha estado experimentando en los últimos tiempos, se observan dos etapas bien diferenciadas, en donde se distingue un crecimiento persistente hasta el mes de agosto, llegando a alcanzar su máximo, con 7.817,65 puntos y un crecimiento acumulado desde el inicio de la serie en el año 2018 del 681,76%. Sin embargo, a partir del mes de septiembre y hasta finales del año 2022 la tendencia ha sido a la baja, de modo que para el mes de diciembre se ha contabilizado un decrecimiento del -13,09%, situándose el índice en los 5.893,55 puntos, y acumulando un crecimiento del 489,36%, el cual se encuentra incluso por encima del crecimiento acumulando al cierre del año 2021, con una tasa del 457,93% y alcanzando los 5.579,27 puntos.

Indudablemente, dicho comportamiento es el resultado de un escenario económico, el cual, en línea con lo que

se ha venido comentado a lo largo del presente informe, ha estado marcado en gran parte por altos niveles de incertidumbre. Por su parte, y si bien Estados Unidos es el principal país en el movimiento de contenedores de carga desde Valenciaport, y como se comentaba, una ruta con un nivel de demanda muy elevado, durante el año 2022 se han expedido un total de 143.216 TEU, lo que muestra una ligera caída del -1,87% con respecto al conjunto del año 2021, el cual cerró con un total de 145.953 TEU de carga.

Del mismo modo, y por lo que respecta al Mediterráneo Occidental, subíndice que presenta unas características mucho más regionales que los anteriores, que forman parte de grandes rutas marítimas, la tendencia observada también responde a dos etapas diferenciadas. Así pues, en la primera mitad del año, y a excepción de los meses de febrero y junio, se observa un incremento en el precio de los fletes, alcanzando en julio un valor de 2.487,88 puntos, con un crecimiento acumulado del 148,79%. Sin embargo, y a partir del mes de agosto hasta el cierre del año 2022, el comportamiento de los fletes ha sido a la baja, situándose en los 1.897,94 puntos, acumulando un crecimiento desde el inicio de la serie de 89,79%. Además, y al comparar con el cierre de los años previos, resulta interesante destacar la diferencia con respecto al año 2021, momento en que el año cerró con 2.117,26 puntos y un crecimiento acumulado del 111,73%. Sin embargo, la lectura del índice queda aún lejos de los valores que se computaron en el año 2020 y 2019, con 1.116,11 y 970,92 puntos respectivamente. Indudablemente, el cambio en la trayectoria del VCFI en dicha área y para el año 2022 responde a la coyuntura del momento, a priori marcada por un incremento en los niveles de precios, y en segunda instancia, por un debilitamiento en los niveles de demanda.

Por su parte, la exportación desde Valenciaport a Marruecos se ha reducido en un 19,55%, alcanzando los 25.759 TEU, en comparación con los 32.019 TEU canalizados en el año 2021. Por su parte, las exportaciones a Argelia han disminuido en un -59,22%, situándose en los 9.749 TEU, en comparación con los 23.909 TEU del año 2021. Dicha caída responde a la decisión tomada por parte del Gobierno de Argelia de suspender el tratado de comercio suscrito con España, lo cual ha venido dando pie a una importante retracción en los flujos de comercio con dicho país desde Valenciaport.

Un determinante a la hora de entender la evolución de cada zona son las peculiaridades de cada país, así como el propio dinamismo de su economía, además de la idiosincrasia de cada sistema portuario y características de las rutas comerciales de contenedor que unen ambos países y que influyen de manera directa en la evolución. Por lo que refiere al dinamismo económico y comercial, las principales variables económicas para cada área



(Tabla 5, Tabla 6 y Tabla 7) evidencian una tendencia positiva en la evolución, tanto del crecimiento económico como del comercio exterior, sin embargo, y como excepción, cabe destacar la retracción en el volumen de importaciones del continente asiático (destacando China, Hong Kong, Taiwan), dada su coyuntura particular, en donde la actividad comercial se ha visto retraída por la política 0-COVID así como los diferentes brotes acontecidos, tal y como se ha venido explicando. Del mismo modo, por lo que respecta al área del Mediterráneo Occidental, se destaca la caída en los niveles de importación de Argelia, el cual, tal y como se ha visto también reflejado en los datos mencionados anteriormente, se debe en parte a la suspensión de las relaciones comerciales con España, importante socio comercial.

Por lo tanto, más allá de las peculiaridades de cada área, la caída en los niveles de precio de los fletes en la segunda parte del año 2022, aunque lejos de encontrarse

en los niveles previos a la pandemia, ha sido, sin lugar a duda, un fiel barómetro de la situación económica y coyuntural del momento. En este sentido, tras un 2021 marcado por los tensionamientos en las cadenas de suministro, derivando en altos niveles de congestión portuaria, los cuellos de botella se han visto aliviados en el año 2022, a la vez que la oferta de capacidad se ha visto incrementada. Si embargo, y por su parte, la demanda se ha visto debilitada evidenciando una posible recesión económica. Con todo esto, ante un escenario de alta incertidumbre, tanto a nivel geopolítico como en la economía internacional, cabrá esperar para que se termine de dar un ajuste entre la oferta y la demanda de transporte marítimo.

Tabla 5 |

## Lejano Oriente: principales variables económicas en 2022 (variación anual)

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Tailandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	3,03	-0,85	3,02	2,59	1,75	7,00	2,84	3,31	5,40
Evolución exportaciones (como % del PIB)	1,11	-8,27	4,35	3,66	4,37	2,10	1,66	-4,21	2,08
Evolución importaciones (como % del PIB)	-4,67	-7,62	9,16	2,74	4,94	0,04	6,19	1,81	5,26

Fuente: elaboración propia.

Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Tabla 6 |

## Estados Unidos y Canadá: principales variables económicas en 2022 (variación anual)

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	1,64	3,30
Evolución exportaciones (como % del PIB)	3,85	0,54
Evolución importaciones (como % del PIB)	7,82	7,44

Fuente: elaboración propia.

Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Tabla 7 |

## Mediterráneo Occidental: principales variables económicas en 2022 (variación anual)

	Marruecos	Túnez	Argelia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	5,7	3,0	3,4
Evolución exportaciones de bienes (% de variación)	10,63	13,80	5,20
Evolución importaciones de bienes (% de variación)	2,27	5,46	1,65

Fuente: elaboración propia.

Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).





Editado en mayo de 2023 por:



Panelistas:

