

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2023



Fotografía: @fran_broch

Con el fin de cumplir su cita anual, el presente informe se dedica a examinar los factores que han afectado al Valencia Containerised Freight Index (VCFI) a lo largo del año 2023. Durante el último año, la economía global se ha enfrentado a desafíos como las interrupciones persistentes en las cadenas de suministro, las presiones inflacionarias y el ajuste de la política monetaria. Además, la demanda del comercio internacional y, por ende, del transporte marítimo ha experimentado un crecimiento moderado, con una marcada desaceleración en la segunda mitad del año debido a la ralentización económica en varias regiones clave. Por lo tanto, junto con otros aspectos analizados en este informe, el comportamiento de los fletes ha mostrado una caída significativa desde el inicio del año, independientemente de las características distintivas de cada región.

El informe concluye con un enfoque específico en Valenciaport, situando la evolución del VCFI dentro del contexto de los volúmenes de tráfico del puerto y la actividad exportadora de su hinterland. Además de examinar el comportamiento general del índice, se investiga el aumento de las tarifas en tres de los principales mercados de Valenciaport: Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y el Mediterráneo Occidental. De este modo, se presenta la evolución de las tarifas por región, destacando las características únicas de cada ruta comercial, la dinámica económica de estos mercados y su impacto a nivel global.



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
MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL	Casablanca (MA), El Djazair (DZ), Túnez (TN)
EUROPA ATLÁNTICA	Felixstowe (GB), Hamburgo (DE), Amberes (BE)
MEDITERRÁNEO ORIENTAL	Alejandro (EG), Ashdod (IL), El Pireo (GR), Estambul (TR)
LEJANO ORIENTE	Shanghai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tokyo (JP), Kaohsiung (TW), Bangkok (TH), Ho Chi Minh (VN)
ORIENTE MEDIO	Jeddah (SA), Jebel Ali (AE)
EEUU - CANADÁ ATLÁNTICO	Nueva York (US), Montreal (CA), Houston (US), Miami (US)
CENTROAMÉRICA Y CARIBE	Veracruz (MX), Cartagena (CO) Altamira (MX), Caucedo (DO)
LATINOAMÉRICA ATLÁNTICA	Santos (BR), Buenos Aires (AR)
ÁFRICA OCCIDENTAL	Luanda (AO), Bata (GQ), Dakar (SN)
ÁFRICA COSTA ORIENTAL	Durban (ZA), Port Elisabeth (ZA)
LATINOAMÉRICA PACÍFICA	Callao (PE), San Antonio (CL)
SUBCONTINENTE INDIO	Nhava Sheva (IN), Kandla (IN)
PAÍSES BÁLTICOS	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 período 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 2023

En los últimos años, la industria marítima ha sido testigo de una sucesión de eventos que han tenido un impacto significativo en los niveles de fletes, generando un entorno de incertidumbre tanto en el ámbito geopolítico como en el económico a nivel global. Mientras que históricamente la evolución de los fletes sigue un ciclo predecible, los acontecimientos extraordinarios de los últimos años, como el estallido de la pandemia, han desafiado cualquier modelo de predicción convencional, dando lugar a nuevos desafíos y transformaciones en el sector marítimo.

Y es que, si bien los fletes alcanzaron su punto máximo en la primera mitad de 2022 debido al estallido de la Guerra de Ucrania, esta tendencia se revirtió en el tercer trimestre del mismo año (Gráfico 1). Esto se debió al debilitamiento en la demanda de comercio internacional y, por ende, de transporte marítimo, generando un desajuste en la oferta y demanda que resultó en una disminución en los precios de los fletes en la segunda mitad de 2023. Hacia finales de 2023, los ataques a los buques en el Canal de Suez por parte de las milicias hutíes de Yemen han destacado la vulnerabilidad de las rutas marítimas clave, lo que ha llevado a la implementación de planes de contingencia y rutas alternativas, aunque más

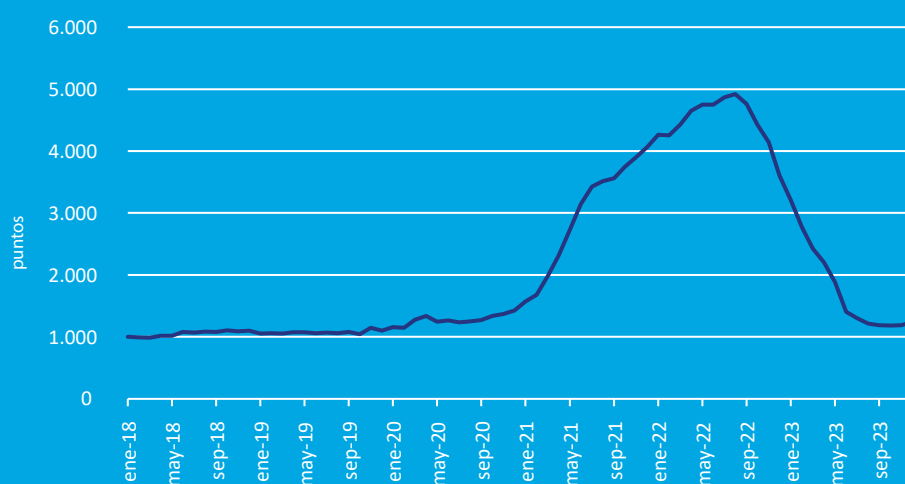
costosas y con retrasos en las entregas, revirtiendo así la tendencia al alza de los fletes una vez más.

Después de seis años de seguimiento del VCFI, es interesante repasar con un mayor nivel de detalle las principales etapas que han marcado su evolución. Inicialmente, el comportamiento del VCFI fue estable, pero a finales de 2019 comenzó a anticipar los efectos de la nueva legislación IMO 2020. Sin embargo, este cambio fue eclipsado por la llegada de la pandemia de la COVID-19, que tuvo un impacto significativo en los fletes durante 2020. Durante el año de la pandemia, se pudieron distinguir dos períodos distintos. En el primer semestre, hubo una fuerte volatilidad en los fletes debido a la desaceleración, e incluso paralización, de la actividad económica y comercial, lo que provocó un desequilibrio en la oferta de capacidad. En el segundo semestre, los fletes experimentaron un intenso crecimiento, impulsado en parte por el aumento del comercio marítimo y los efectos del bloqueo del buque Ever Given en el Canal de Suez.

En cuanto al año 2022, se identifican dos etapas claramente definidas. La primera estuvo marcada por el estallido de la Guerra en Ucrania, que impactó en los precios de la energía y las materias primas, así como en la

Gráfico 1|

Evolución mensual
puntos VCFI,
2018-2023



Fuente: elaboración propia



economía mundial. Durante esta etapa, el VCFI alcanzó su nivel récord en la primera mitad del año, pero a partir del tercer trimestre se observó una caída en los precios de los fletes, que continuó hasta fin de año. Como introducido anteriormente, esta tendencia a la baja ha persistido durante la mayor parte de 2023, situándose el VCFI en niveles similares a los anteriores a la pandemia. Sin embargo, en el último tramo del año, y en concreto, a partir de noviembre, el VCFI ha vuelto a su tendencia alcista nuevamente debido a las tensiones en el Canal de Suez provocadas por la Crisis del Mar Rojo. Al cierre de 2023, el VCFI había alcanzado un crecimiento acumulado del 23,99%, situándose en 1,239,93 puntos.

En un mercado tan globalizado como el marítimo, el benchmarking del VCFI con los principales índices de referencia en el sector proporciona información valiosa para comprender los patrones de comportamiento comunes en la evolución de los fletes y su relación con las dinámicas del entorno y los flujos de comercio asociados. Por ejemplo, al comparar el VCFI con el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), que muestra los precios de los fletes de transporte de contenedores desde los principales puertos chinos, se observan tendencias similares (Gráfico 2). Durante el año 2023, ambos índices muestran una tendencia a la baja, atribuida al debilitamiento y retracción en la demanda de comercio internacional y, por ende, de transporte marítimo a nivel global.

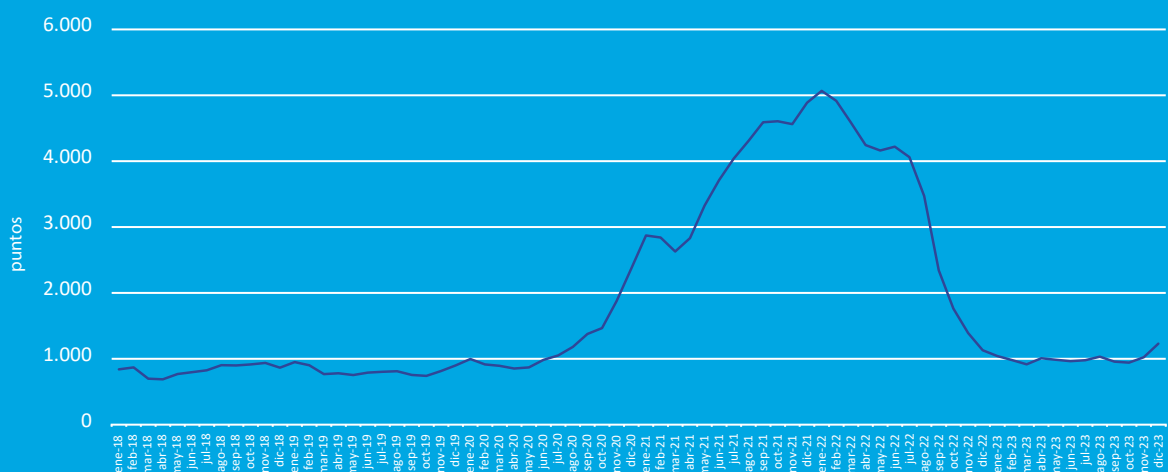
Esta disminución en los precios de los fletes se mantuvo casi hasta el final del año. Sin embargo, esta tendencia se invirtió en la última parte del año, especialmente después del estallido de las tensiones en el Canal de Suez.

Aunque el VCFI sigue en términos generales la misma tendencia que el SCFI, es importante señalar el desfase temporal entre ambos índices. Esto se debe a que el SCFI recoge los fletes de las principales rutas desde donde se origina aproximadamente el 30% del tráfico marítimo mundial, principalmente desde China. Por otro lado, el VCFI tiene una cobertura más diversa, incluyendo rutas interoceánicas principales, rutas de retorno y rutas regionales. Como resultado, el VCFI refleja en cascada los efectos de las grandes rutas y puede experimentar cambios en el precio de los fletes con un cierto retraso en comparación con el SCFI.

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. 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 2023.

Gráfico 2|

Evolución mensual
puntos SCFI,
2018 - 2023



Fuente: elaboración propia en base a los datos de Alphaliner



ANÁLISIS GLOBAL: EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La coyuntura económica en 2023 ha sido convulsa, estando caracterizada por una serie de disrupciones que han ejercido presión sobre la estabilidad económica global. Tras la pandemia de COVID-19 y la invasión rusa de Ucrania, la economía global sigue enfrentándose a un proceso de recuperación lento y desigual. A principios de este año, se observó un repunte en la actividad económica, impulsado en gran medida por la gradual reapertura de las economías después de los cierres relacionados con la pandemia. Este impulso, combinado con esfuerzos por reducir la inflación desde los niveles máximos alcanzados el año anterior, proporcionó un atisbo de esperanza para la estabilidad económica mundial. Con esto, se ha podido observar una recuperación económica moderada en comparación con periodos anteriores. Sin embargo, a pesar de estos avances, la economía global sigue operando por debajo de su trayectoria previa a la pandemia.

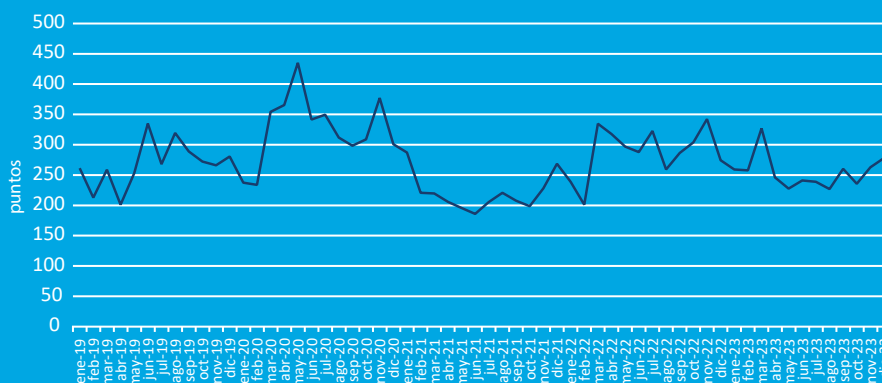
Cabe destacar que son varias fuerzas las que están actuando como frenos para la recuperación. Algunas de ellas están arraigadas en las consecuencias a largo plazo de la pandemia y el conflicto en Ucrania. Otras son de naturaleza más cíclica, como los efectos del endurecimiento de la política monetaria para contener la inflación, la retirada gradual del apoyo fiscal en un contexto de elevado endeudamiento y los fenómenos meteorológicos extremos que están impactando cada vez más

en la actividad económica. Además, una serie de eventos disruptivos han irrumpido directamente en las perspectivas económicas para el año en cuestión como han sido las turbulencias bancarias significativas ocurridas en Estados Unidos, incluido el colapso del Silicon Valley Bank, banco de cabecera del sector tecnológico, en marzo de 2023. Así como, la Crisis del Mar Rojo, ocurrida el 7 de octubre del mismo año, generando nuevas tensiones geopolíticas que han afectado la estabilidad económica en la región. A todo ello se suma la notable crisis energética en Europa debido al corte del suministro de gas procedente de Rusia, lo que ha llevado a aumentos pronunciados en los precios del gas y la electricidad, causando una grave pérdida de poder adquisitivo real en la región.

En este contexto, la incertidumbre persistente sigue siendo un desafío clave (Gráfico 3). El nivel de incertidumbre económica, monitorizado por el Índice de Incertidumbre de la Política Económica (EPU, por sus siglas en inglés), refleja de manera sintética la evolución mensual de incertidumbre existente sobre la situación política y económica a nivel mundial. Podemos observar que para el año 2023 el índice se ha estabilizado, alcanzando cuotas más bajas con respecto a las alcanzadas el año anterior. Continúa situándose por debajo de los niveles mostrados en el año 2020, tras el estallido de la crisis sanitaria de la COVID-19, pero ligeramente por encima del año 2021 (Gráfico 4). La incertidumbre afecta

Gráfico 3|

Evolución del Índice de incertidumbre global



Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional



tanto las decisiones económicas como las políticas, y su evolución está influenciada por eventos globales y tendencias a largo plazo como las guerras, pandemias, las crisis financieras y las respuestas de los gobiernos y las instituciones financieras. Así como, las tensiones políticas y la incertidumbre en las relaciones entre países, afectando la cooperación, los acuerdos comerciales y la seguridad global.

Asimismo, se destaca la moderación/notable rebaja en el nivel de los precios, sobre todo con respecto al año anterior, pero no la suficiente como para alcanzar el objetivo del 2% del BCE, como se apunta por parte del Fondo Monetario Internacional (FMI). En este sentido, la inflación mundial disminuyó a 6,9% en 2023 respecto al año anterior, según el dato proyectado por el FMI, 1,8 puntos básicos menos que en la misma lectura del 2022 (Gráfico 4). Se prevé una reducción constante a 5,8% en 2024. En esta línea, los mercados financieros en general mantuvieron cierta estabilidad, pero se registraron momentos de volatilidad, especialmente en respuesta a eventos geopolíticos y económicos.

Los riesgos para las perspectivas están más equilibrados debido a la resolución de las tensiones por el tope de la deuda de Estados Unidos y a la actuación decisiva de las autoridades suizas y estadounidenses para contener la turbulencia financiera. La crisis del sector inmobiliario de China podría profundizarse, con repercusiones a nivel internacional, en especial para los exportadores de materias primas. En el resto del mundo, las expectativas de inflación a corto plazo han aumentado y podrían contribuir —junto con la estrechez en los mercados

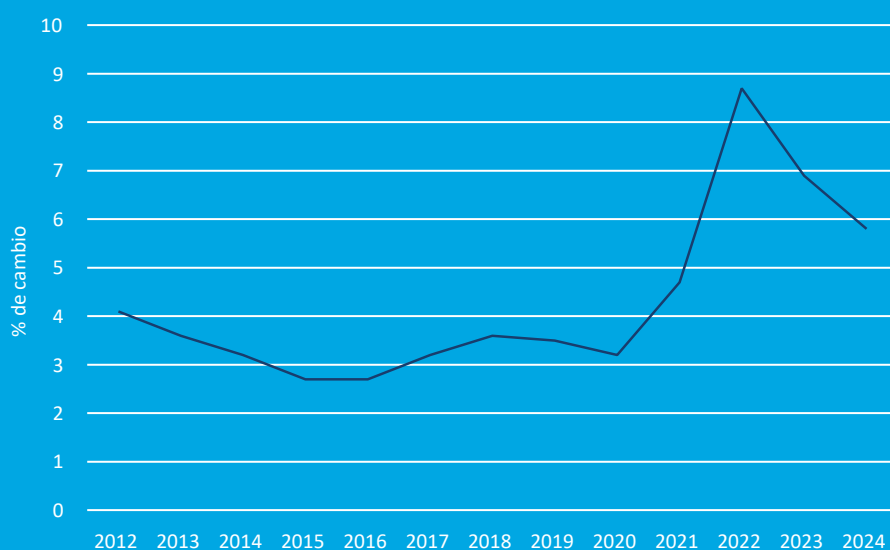
laborales— a que se prolonguen las presiones sobre la inflación subyacente y que se necesiten tasas de política monetaria más altas de lo previsto. De ocurrir nuevos shocks climáticos y/o geopolíticos, podrían provocar alzas adicionales de los precios de los alimentos y de la energía.

Por su parte, los principales bancos centrales realizaron un cambio significativo en la estrategia en su lucha contra la inflación. Ante esta presión inflacionaria, las autoridades monetarias optaron por una táctica proactiva, implementando subidas de tipos de interés como medida preventiva. Esta decisión refleja un giro hacia políticas monetarias más restrictivas, destinadas a contener el aumento de los precios y preservar la estabilidad económica a largo plazo. Estas decisiones han sido motivadas principalmente por la necesidad de controlar la inflación y mantener la estabilidad financiera. El aumento gradual de los tipos de interés constituye un paso hacia la normalización de las políticas monetarias después de años de estímulos extraordinarios. Aunque estas medidas pueden generar incertidumbre en los mercados financieros y tener implicaciones en sectores como el inmobiliario y el financiero, también reflejan la capacidad de adaptación de las economías a las nuevas realidades.

Con todo esto, no cabe duda en que el panorama coyuntural en el año 2023 ha sido sumamente complejo. Según los últimos datos recopilados en el informe World Economic Outlook elaborado por el FMI y recogidos en el Gráfico 5, el del Producto Interior Bruto (PIB) en 2023 experimentó una bajada del 3% para el conjunto de la economía mundial, cifra que se sitúa por encima del

Gráfico 4|

Tasa de inflación, precios medios al consumo



Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional



Gráfico 5|

Crecimiento general del PIB y comercio

■ PIB
■ Comercio

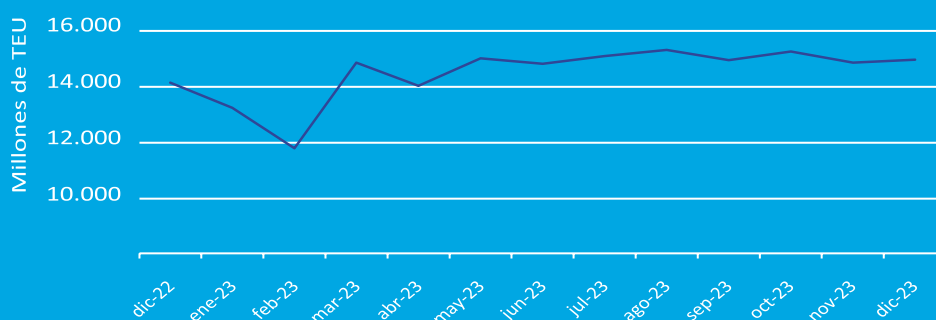
Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional



Gráfico 6|

Evolución del volumen mundial de contenedores en TEU

Fuente: elaboración propia en base a los datos obtenidos por Container Trade Statistics



crecimiento de las economías avanzadas (1,5%), que ha experimentado un decrecimiento en comparación con el año anterior (2,7% en 2022). Pero por debajo del incremento económico de las economías de mercados emergentes y en desarrollo (4%) que ha incrementado 0,1% con respecto al año previo. 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 2024. 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 3,4% y 2,9% respectivamente para el conjunto de la economía mundial, cifra que se sitúa en un 0,1% y 0,1% 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 1,8%, lo que corresponde a un multiplicador del PIB de, 3'5 puntos básicos por debajo del año anterior. Se ha observado un

crecimiento menor tanto en el PIB como en el comercio mundial para este último año. El mantenimiento de un elevado nivel de los precios incluido el de la energía, sumado a una consecuente pérdida del poder adquisitivo de la población y las consecuencias económicas de los hechos disruptivos acontecidos durante el año, como, la falta de suministro, problemas logísticos y tensiones geopolíticas han desacelerado el comercio mundial hasta llegar a una notable retracción económica.

Como consecuencia directa de la ralentización del comercio internacional y, por consiguiente, de la demanda de mercancías manejadas por vía marítima, el volumen global del tráfico portuario continuó disminuyendo hasta el mes de febrero, cuando se empezó a notar una recuperación de los volúmenes de contenedores, pasando de 11.839.371 TEU a 14.862.905 TEU, un aumento del 26%. Este mismo mes, con los ataques de Hamás y el inicio de la Crisis del Mar Rojo disminuyeron ligeramente los volúmenes, tal como reflejan los datos de Container Trade Statistics (Gráfico 6). Si bien es cierto que durante la primera parte del año continuó la tendencia a la baja, se denota una recuperación y estabilidad en los tráficos de contenedores a partir del mes de abril.



En general, el año 2023 estuvo marcado por un aumento gradual pero constante en el tráfico de contenedores en comparación con años anteriores. Este crecimiento se atribuye en parte a la recuperación económica en muchas partes del mundo, que impulsó la demanda de bienes y productos manufacturados. Además, la expansión del comercio electrónico y la creciente integración de las cadenas de suministro globales también contribuyeron a este aumento en el transporte de contenedores.

Sin embargo, este crecimiento no estuvo exento de desafíos y fluctuaciones. Se observaron cuellos de botella en los principales puertos y rutas marítimas debido a la congestión, los retrasos en la entrega y la escasez de contenedores. Estos problemas logísticos se vieron exacerbados por las interrupciones en la cadena de suministro, incluidas las consecuencias residuales de la crisis en el Mar Rojo a principios de año.

Además, las tensiones comerciales entre las principales economías mundiales también influyeron en la evolución del tráfico de contenedores. Las disputas comerciales y las políticas proteccionistas afectaron la confianza de los inversores y la estabilidad del comercio internacional, lo que generó incertidumbre y volatilidad en los flujos de mercancías. A pesar de estos desafíos, no cabe duda de que el transporte marítimo continuó siendo un pilar fundamental del comercio mundial en el año 2023.



Análisis de la Oferta

Por lo que respecta a la oferta de capacidad, en el transcurso del último año, la flota global de buques portacontenedores en estado de inactividad comercial no experimentó el esperado crecimiento sustancial por las condiciones del mercado. A pesar de la adición de más de 2 millones de TEU de nueva capacidad a la flota, la combinación de una demanda débil y tarifas de flete en declive no impactó significativamente la utilización de capacidad, que se mantuvo sorprendentemente fuerte.

En concreto, a principios de 2023, con un nivel ligeramente elevado de inactividad la flota comercialmente ociosa alcanzó hasta 850.000 TEU (equivalente al 3.3% de la flota total) en febrero, las navieras lograron atravesar el período tradicionalmente bajo entre el Año Nuevo Chino y el comienzo de la temporada alta de verano sin realizar una reducción sustancial en la flota. En octubre de 2023, la inactividad comercial experimentó un modesto aumento, ya que varias navieras implementaron cancelaciones de viajes para evitar una disminución excesiva de las tarifas de flete en medio de la disminución de los volúmenes de carga. El último trimestre del año estuvo marcado por eventos globales inesperados, como las desviaciones en las rutas de Suez y el Mar Rojo hacia el Cabo de Buena Esperanza, así como las sequías

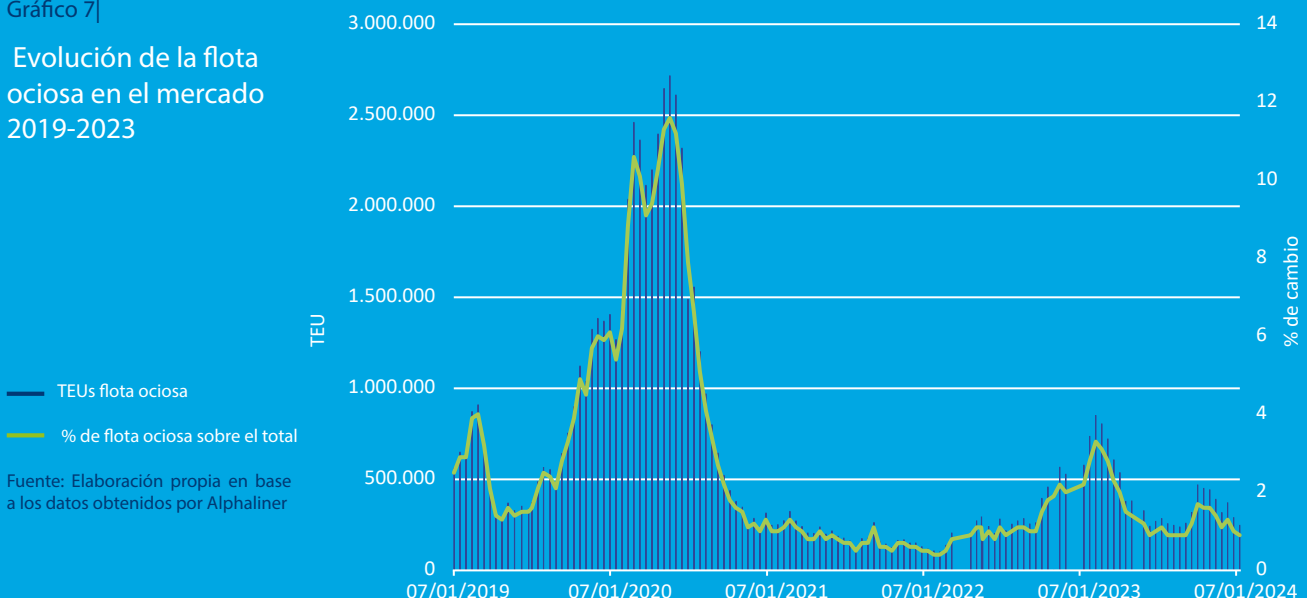
que obligaron al Canal de Panamá a reducir los espacios de paso, generando mayores tiempos de espera y desviaciones en la cadena de suministro marítima.

Estas interrupciones presionaron al alza los fletes en el último trimestre. Aunque sigue siendo incierto si estas desviaciones persistirán y continuarán generando una mayor demanda de buques a largo plazo, se plantea la posibilidad de que, en ausencia de eventos disruptivos similares, la inactividad de los buques podría regresar más adelante en el año 2024.

La entrega programada de 3 millones de TEU en nuevos buques podría potencialmente crear una situación de exceso de capacidad, incluso si se implementan medidas como una desaceleración adicional de las velocidades de los buques y un aumento en el desguace. Según los informes quincenales de Alphaliner, se observa que la flota global de buques inactivos registró un promedio de alrededor de 430.000 TEU en 2023, reflejando un aumento de aproximadamente 160.000 TEU en comparación con el año 2022 (Gráfico 7). A pesar del aumento interanual, esta cifra se considera relativamente baja en relación con la flota mundial total, que está rápidamente acercándose a los 29 millones de TEU.

Gráfico 7|

Evolución de la flota ociosa en el mercado 2019-2023



Para abordar el exceso de capacidad en la industria naviera, las compañías están considerando medidas como reducir la velocidad de los buques, retirar los más antiguos y *blank sailings*. Durante el período de 2021 y 2022, aunque se añadieron más viajes para satisfacer la demanda, los problemas en la cadena de suministro causaron congestión en los puertos, resultando en cancelaciones a pesar del aumento de la capacidad. Las “travesías en blanco” o *blank sailings* estratégicas jugaron un papel crucial en mantener las tarifas de flete por encima del punto de equilibrio. En 2023, los *blank sailings* continuaron para estabilizar las tarifas y presionar al alza en ciertas rutas, impulsadas por la demanda creciente y decisiones de las navieras. La expansión constante de la capacidad de envío está superando la demanda, generando presión en corredores ya saturados.

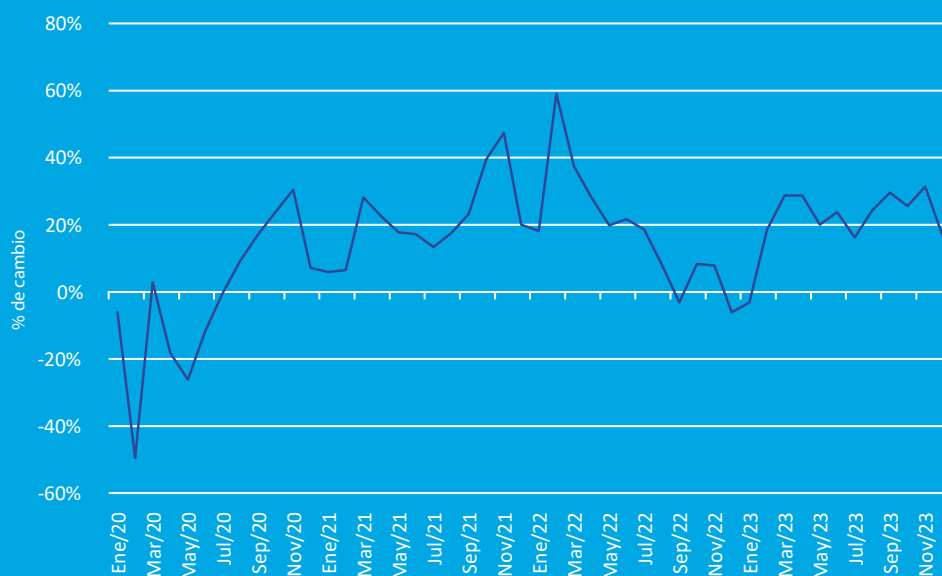
Según los datos proporcionados por Sea Intelligence en base a los datos de Container Trade Statistics (CTS), en los últimos meses de 2023 el crecimiento de los contenedores vacíos ha sido aproximadamente del 20%, destacando el impacto de los desequilibrios comerciales en la necesidad de reposicionar contenedores vacíos. Aunque los TEU globales aumentaron un 2.5% en comparación con 2019, el crecimiento en TEU Millas fue del 4.2%, indicando un aumento en la distancia recorrida por los contenedores. Esto sugiere una mayor demanda de movimiento de contenedores vacíos en comparación con los completos, con un crecimiento que supera significativamente la tasa de los contenedores llenos. El Gráfico 8 adjunta muestra claramente esta tendencia, evidenciando el crecimiento del movimiento de contenedores vacíos en relación con el año 2019.

La crisis en el Mar Rojo, que comenzó a finales de 2023, ha generado significativa incertidumbre en las actuales redes de servicios, especialmente en las rutas de Asia a Europa. Según los datos del informe de Perspectivas de Capacidad Comercial de Sea Intelligence, se destaca la magnitud de la crisis en comparación con la volatilidad normal y las interrupciones del mercado en los últimos años. El Gráfico 9 muestra claramente momentos clave, como el Año Nuevo Chino o Semana Dorada, donde las reducciones de capacidad se ajustan a las disminuciones de la demanda asociadas con estas festividades, considerándose comportamientos normales del mercado. También se resaltan eventos pasados, como el impacto temprano de la pandemia y el incidente del “Ever Given”, que provocaron reducciones repentinas de capacidad.

La reciente crisis tendrá un impacto significativo en diversas rutas comerciales, siendo particularmente problemático el comercio del Extremo Oriente a la costa este de América del Norte. El cambio a la ruta del Canal de Suez, debido a la sequía en el Canal de Panamá, hace inviable regresar a la ruta anterior. Además, afecta los tiempos de tránsito en las rutas africanas, que aumentarán considerablemente. Se requerirán barcos adicionales para mantener la salida semanal, estimando entre 1,5 y 1,7 millones de TEU, representando el 5,1% al 6,0% de la capacidad total de barcos portacontenedores mundial. La absorción de esta capacidad adicional podría implicar velocidades más altas de navegación.

Gráfico 8|

Crecimiento de TEU*Millas
Vacíos vs. 2019



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos Sea Intelligence

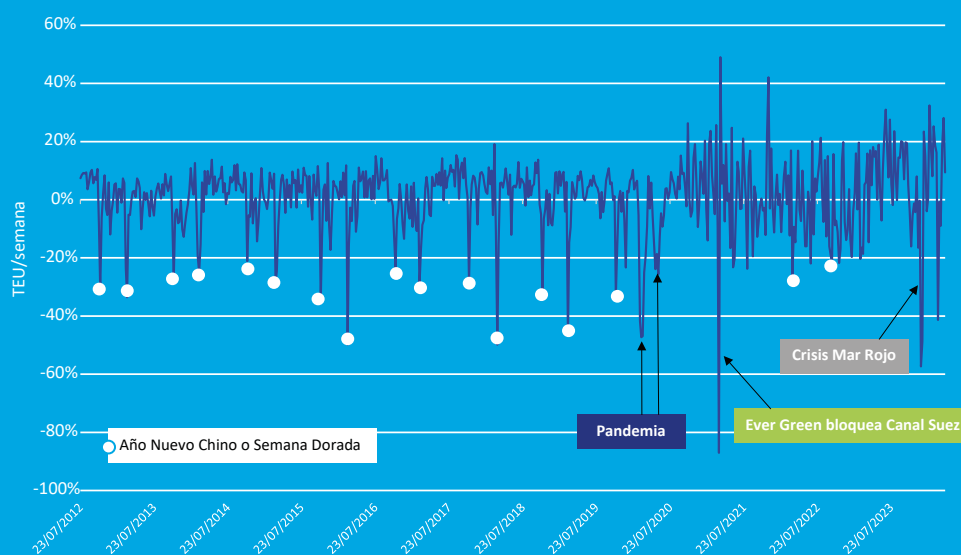


En cuanto a las principales rutas comerciales (Gráfico 10), se destaca un notable crecimiento en las rutas marítimas de contenedores entre Lejano Oriente y Norteamérica durante el período de 2018 a 2023. Según datos proporcionados por la consultora Alphaliner, la capacidad de la flota en estas líneas ha experimentado un aumento del 19% en tan solo cinco años. El tamaño medio de los buques operados entre Extremo Oriente y América del Norte ha aumentado a 9.622 TEUs, en comparación con los 8.225 TEUs registrados en 2018. Además, se observa un crecimiento del 18,54% en las rutas marítimas entre Europa y Norteamérica, seguido por un aumento del 9,26% en las rutas entre Lejano Oriente y Europa.

De cara al año 2024, es importante considerar el impacto de la adhesión del transporte marítimo al régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) de la Unión Europea, que provocará cambios significativos en las estrategias de combustible en Europa. Este cambio obligará a las líneas navieras a ponderar los beneficios de adquirir “asignaciones” de carbono frente a la reducción de emisiones. Según Alphaliner, datos recopilados a fines de noviembre indican que al menos 10,5 millones de TEUs de capacidad se verán afectados por esta nueva regulación, lo que representa más del 37% de la flota portacontenedores. La mayoría de esta capacidad afectada se encuentra en la ruta entre Lejano Oriente y Europa, donde operan aproximadamente 5,7 millones de TEUs.

Gráfico 9|

Desviación semanal de la capacidad

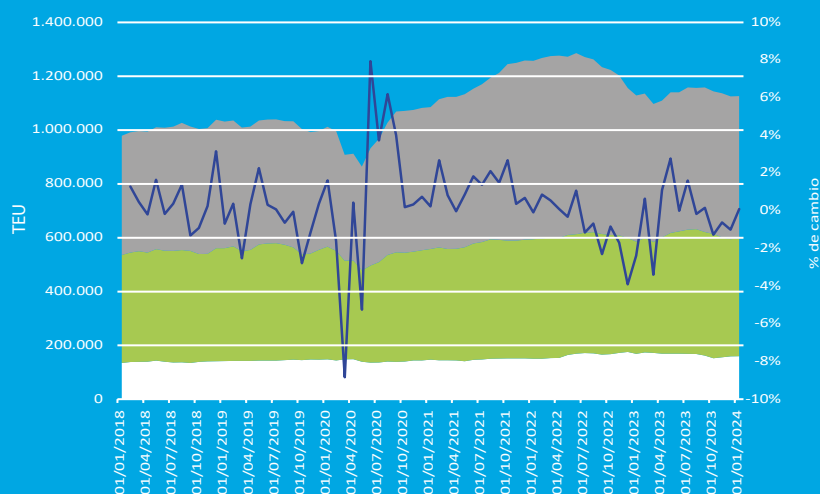


Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Sea Intelligence

Gráfico 10|

Capacidad semanal desplegada en las principales rutas comerciales Este-Oeste (TEU)

■ Eur - N.Am
■ LO - Eur
■ LO - N.Am
— % YoY



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos en Alphaliner



Un elemento clave que surge de la dinámica entre la oferta y la demanda en el transporte marítimo es el nivel de congestión en los puertos, dado su impacto en las redes de suministro a nivel global. Durante el año 2022, el sector enfrentó desafíos considerables en cuanto a la congestión y los prolongados tiempos de espera para la liberación de mercancías en los puertos. No obstante, a comienzos de 2023, se evidenció una mejoría en la congestión, como refleja el **gráfico 11**. Esta mejora en la congestión se atribuye en gran parte a la baja demanda, ya que después de más de dos años de congestión portuaria generalizada se ha comenzado a notar cierta normalización. Esto se refleja en una disminución de las tensiones en los principales enclaves portuarios internacionales, según se destaca en el informe “Ports and Terminals Insight” de la consultora Drewry.

No cabe duda de que, en su conjunto, se ha avanzado en la mitigación de los puntos críticos asociados con la congestión a nivel mundial. Si bien esto representa una noticia alentadora para la eficiencia de la cadena de suministro, la amenaza de interrupciones sigue siendo una preocupación, como se ha evidenciado con las restricciones de calado en el Canal de Panamá o el inicio del conflicto en el Mar Rojo. A finales de año, se ha

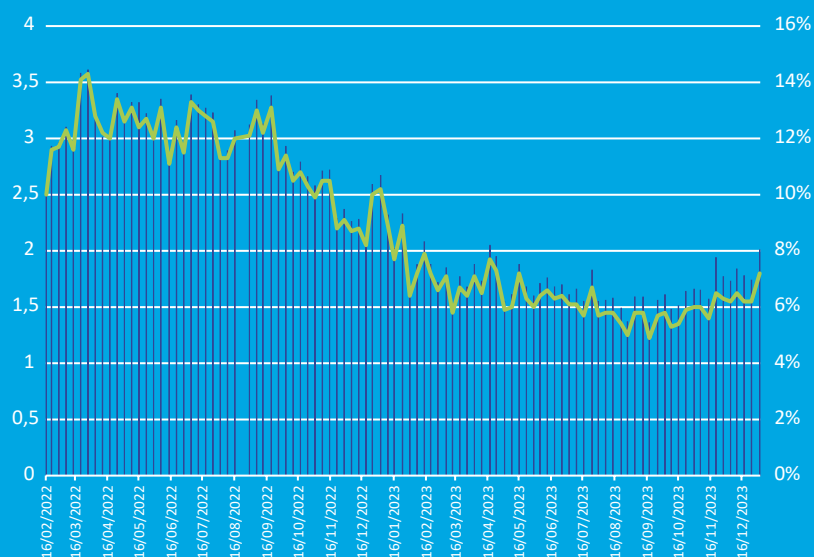
observado un ligero aumento en la congestión portuaria mundial, afectando aproximadamente al 5,4% de la flota total, con una capacidad de 1,51 millones de TEUs, según datos de Linerlytica, por encima de los registros semanales de mediados de año.

En cuanto a la congestión en los puertos estadounidenses, las restricciones en el uso del Canal de Panamá, exacerbadas por la sequía, han tenido un impacto significativo en el flujo de tráfico. La reducción del número de espacios diarios de tránsito neo-panamax en el Canal de Panamá desde el 1 de enero de 2023, junto con los nuevos cargos por tránsitos anunciados por varias navieras, son indicativos de estos desafíos. Mientras tanto, en el norte de Europa, los puertos de contenedores han gestionado eficazmente los retrasos de barcos relacionados con el conflicto en el Mar Rojo. En este sentido, se ha observado un incremento en el desvío de barcos desde el Canal de Suez hacia el Cabo de Buena Esperanza para evitar el conflicto. Por lo que refiere a los puertos chinos, hacia finales de año, el puerto de Shanghái encabeza la lista de los más congestionados, con más de 70 buques en espera, seguidos por el puerto de Busán, con más de 30 buques en fondeo.

Gráfico 11|

Congestión global

— Millones de TEU
— % de la flota



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Linerlytica



Considerando que los niveles de congestión son determinantes para la fiabilidad de los horarios en el transporte marítimo, el año 2023 mostró una clara tendencia hacia la mejora en este aspecto. A lo largo del año, se destacaron fluctuaciones notables en la fiabilidad de los horarios (Gráfico 12). Los meses de febrero, marzo y abril registraron aumentos significativos en la fiabilidad, alcanzando su punto más alto en abril con un 64.2%, lo que representa un notable incremento interanual de casi 30 puntos porcentuales. Sin embargo, hacia el final del año, se observaron descensos mensuales, especialmente en junio y diciembre, este último influido por la crisis en el Mar Rojo. A pesar de estas variaciones, la demora promedio para las llegadas tardías continuó disminuyendo en general durante todo el año, indicando una mejora global en la eficiencia operativa del transporte marítimo.

Por otro lado, el precio del combustible es un factor crítico en el análisis de los precios del transporte marítimo debido a su impacto significativo en los gastos operativos de las compañías navieras. Desde abril de 2023, la industria del combustible ha enfrentado recortes en el suministro, tanto por medidas de la OPEP como por reducciones voluntarias adicionales adoptadas por Arabia Saudita. Estas acciones se dan en un contexto donde la demanda global de combustible está en niveles históri-

cos, lo que podría generar presiones adicionales sobre los consumidores y representar una amenaza para la recuperación económica.

De acuerdo con los datos proporcionados por Ship&Bunker sobre los costos de bunkering en los principales puertos del mundo, el precio promedio del combustible IFO 380 ha experimentado un aumento significativo. En comparación con diciembre del año anterior, ha aumentado un 12.6%, alcanzando los 508.63\$. Observando su evolución a lo largo del año, se registró un incremento del 4.23% de enero a mayo, seguido de un aumento del 3.18% de junio a diciembre.

Por otro lado, el VLSFO ha mostrado una disminución del 2.28%, pasando de 646.89\$ en diciembre de 2022 a 632.14\$ en diciembre de 2023. De enero a mayo, experimentó una disminución del 14.87%, seguida de un aumento del 5.67% de mayo a diciembre.

En cuanto al MGO, ha disminuido en un 14.4%, situándose en 853.36\$ en diciembre de 2023 frente a los 996.80\$ del año anterior. De enero a mayo, se redujo en un 26.06%, seguido de un aumento del 9.64% en los meses siguientes, siendo esta la subida más pronunciada entre los tres tipos de combustibles mencionados.

Gráfico 12|

Fiabilidad del Schedule



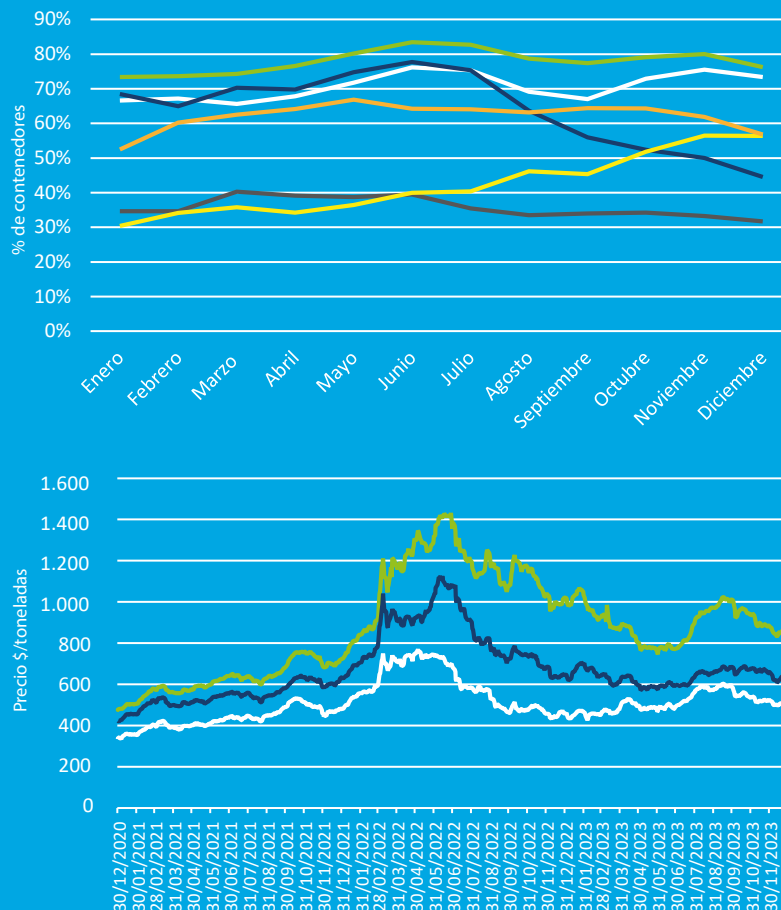
Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Sea Intelligence

Gráfico 13|

Evolución del precio del bunkering



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Ship&Bunker



Análisis regional: el caso de Valenciaport

Tras el análisis de la dimensión internacional de la economía y el comercio y su traslación al mercado marítimo que, sin duda, tienen un efecto mayúsculo en la evolución del VCFI, es interesante acotar el ámbito del estudio, considerando los aspectos de carácter más regional. En este sentido, entender la evolución de la economía española y, en particular, las industrias que conformar el tejido exportador e importador del hinterland de Valenciaport, así como la de los países de su foreland, es imprescindible para contextualizar la demanda de transporte y sus efectos sobre los precios.

En primer lugar, y atendiendo a la evolución de la economía española durante el año 2023, de acuerdo con los datos provisionales del Instituto Nacional de Estadística de España (INE), el Producto Interior Bruto en términos de volumen creció un 2,5%. Esta cifra supone una normalización de los elevados crecimientos registrados en el periodo de recuperación postpandemia y supera sustancialmente las previsiones que se manejaban a principios del año, cercanas al 1,3%. En términos trimestrales, y tras la reducción del ritmo de crecimiento de la actividad del tercer trimestre, en el último cuarto del año el PIB creció al 0,6%, por encima de lo esperado, considerando el complejo entorno internacional y la situación económica de alguno de los principales socios de España. Atendiendo a sus componentes, la mayor contribución al crecimiento vino por el lado de la demanda interna (1,7 puntos porcentuales), comparados con los 0,8 puntos porcentuales que aporta el sector exterior. Efectivamente, el buen comportamiento del mercado laboral y las subidas de las rentas de los trabajadores han propiciado que el crecimiento del consumo privado sea el motor del crecimiento, frente a una inversión estancada que sufre las consecuencias del contexto económico.

Por Comunidades Autónomas, y fijando la atención en las provincias más representativas del hinterland natural de Valenciaport, puede observarse un patrón similar al del conjunto de España, donde tras los años de expansión post-pandemia, la tasa de crecimiento tiende a acercarse a la del periodo previo, siendo los casos de Murcia y el de la Comunidad Valencia en los que el crecimiento de 2023 está más alejado de esa referencia.

Como ya ocurrió en el año 2022, la inflación ha sido protagonista también durante este año 2023 (Gráfico 14). Como se ve en el gráfico, durante el 2023 y fruto del endurecimiento monetario y las medidas fiscales para reducir la carga fiscal de determinados productos, la inflación ha seguido una tendencia decreciente, si bien en el caso de España, esta tendencia se frenó en la segunda mitad del año y la inflación permanece estancada a cierre del año entorno al 3% y por primera vez en más de 14 meses, por encima de la media de la Zona Euro, donde el ajuste de precios ha sido más costoso. En el cierre del año, la tasa de la inflación subyacente, es decir, el índice general sin los componentes que se consideran más volátiles como son los alimentos no elaborados ni productos energéticos) se sitúa a finales de año en un 4%, muy por debajo del nivel del año anterior, pero todavía por encima de los índices generales. Con este comportamiento de los precios, el año 2024 se plantea todavía con un elevado riesgo inflacionario lo que afectará los procesos de normalización de los tipos de interés y que, por tanto, puede condicionar la actividad económica.

El modesto comportamiento de la inversión en la evolución del Producto Interior Bruto queda reflejada en la evolución del Índice de Producción Industrial, que 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 15) y para el caso

Tabla 1|

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

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
2023 (Est)	2,2	2,3	2,0	3,0	2,1

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de INE y estimaciones de BBVA Research para 2023



concreto del conjunto de España en el año 2023, este índice disminuyó en promedio un 4,2%, 1,8 puntos porcentuales por debajo del año anterior, que experimentó un incremento del 2,4%. Además, en diciembre de 2023, la producción industrial registró una variación del -0,2% en comparación con el mismo mes del año anterior, siendo 1,1 puntos porcentuales inferior a la cifra de noviembre. En términos económicos, las principales provincias del Hinterland de Valenciaport experimentaron en su mayoría una disminución en 2023 en comparación con el año anterior. Destacan la caída del 18,8% en Murcia y la disminución del 9,7% en la Comunidad Valenciana. Por el contrario, Aragón fue la única entre las cinco provincias que registró un ligero aumento respecto a 2022, aunque fue de tan solo el 0,3%.

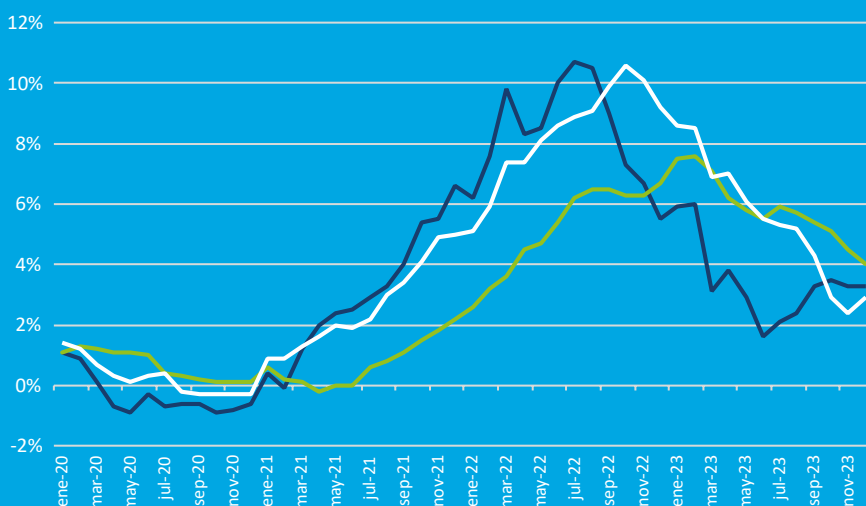
Haciendo el foco en la evolución del comercio internacional en España, según datos de la Agencia Española de Administración Tributaria (AEAT), las exportaciones españolas de mercancías alcanzaron en 2023 un valor

de 383.688 millones de euros, lo que representa un 1,4% menos que el año anterior. Por su parte, las importaciones alcanzaron los 424.248 millones de euros, el -7,2% que el valor registrado en 2022. Esta mayor contracción en las importaciones que la exportación se traduce en una reducción muy significativa del déficit comercial, que ha pasado a representar el 2,8% del PIB frente al 5,1% del año anterior. La evolución de estos datos esta condicionada tanto por las variaciones en el volumen de mercancías intercambiadas como en su precio, de modo que resulta interesante analizar también los datos en toneladas y que servirán como aproximación para la demanda de transporte. En este sentido, y como muestra el **Gráfico 16**, las exportaciones de bienes de 2023 alcanzaron los 173 millones de toneladas, lo que supone un retroceso del 2,7% con respecto al 2022. Por su parte, el retroceso en las importaciones todavía es mayor, cifrándose en un 5,6%, que las sitúa en un valor cercano a los 247 millones de toneladas.

Gráfico 14|

Tasa anual del IPC (en %)

- IPC armonizado general
- IPC armonizado subyacente
- IPC armonizado Zona Euro

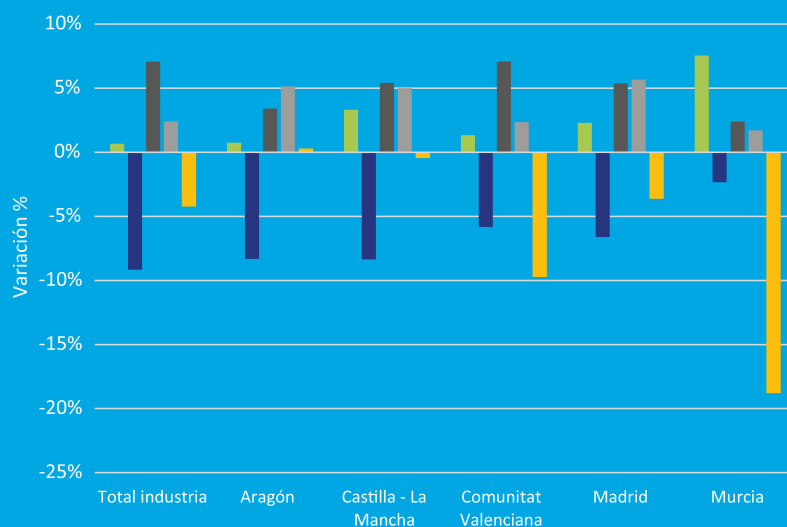


Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística (INE)

Gráfico 15|

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

- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023



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

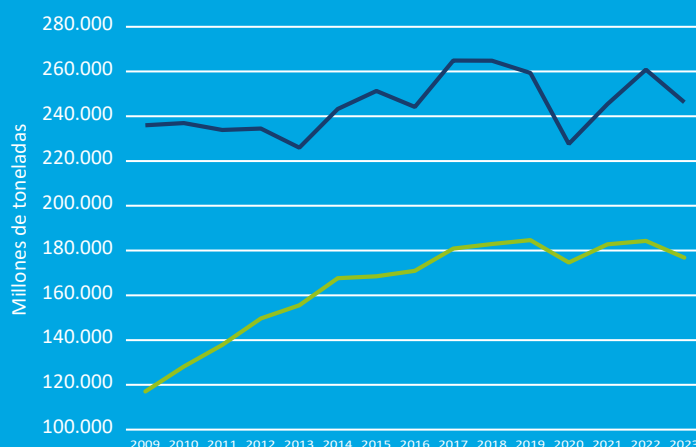


Gráfico 16|

Evolución de las importaciones y exportaciones de bienes (millones de toneladas)

— Volumen bienes importados
— Volumen bienes exportados

Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por Datacomex



En lo que refiere a la actividad de importación y exportación de bienes de las comunidades autónomas del hinterland natural de Valenciaport, (Tabla 2) se encuentran comportamientos dispares; así mientras Aragón, Madrid o Murcia crecen en nivel de exportaciones, Castilla La Mancha y, especialmente la Comunidad Valenciana reducen sus exportaciones. En importaciones, la caída es más generalizada y solo crece Aragón, cuyo sector del automóvil genera un efecto tractor para el sector exterior muy significativo tanto en términos de exportación de vehículos terminados como en el de aprovisionamiento de componentes.

Además, es importante destacar la relevancia del transporte marítimo en la distribución de mercancías en las comunidades autónomas del hinterland de Valenciaport. Dos gráficos representativos muestran la cuota modal del transporte marítimo tanto para exportación como para importación (Gráfico 17). Es notable que comunidades como la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia presentan una cuota modal del transporte marítimo para exportación por encima del 50%, y aún mayor para la importación, sin descender del 70%. Esto subraya la importancia estratégica del transporte marítimo en estas regiones para el intercambio comercial internacional.

Tabla 2|

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

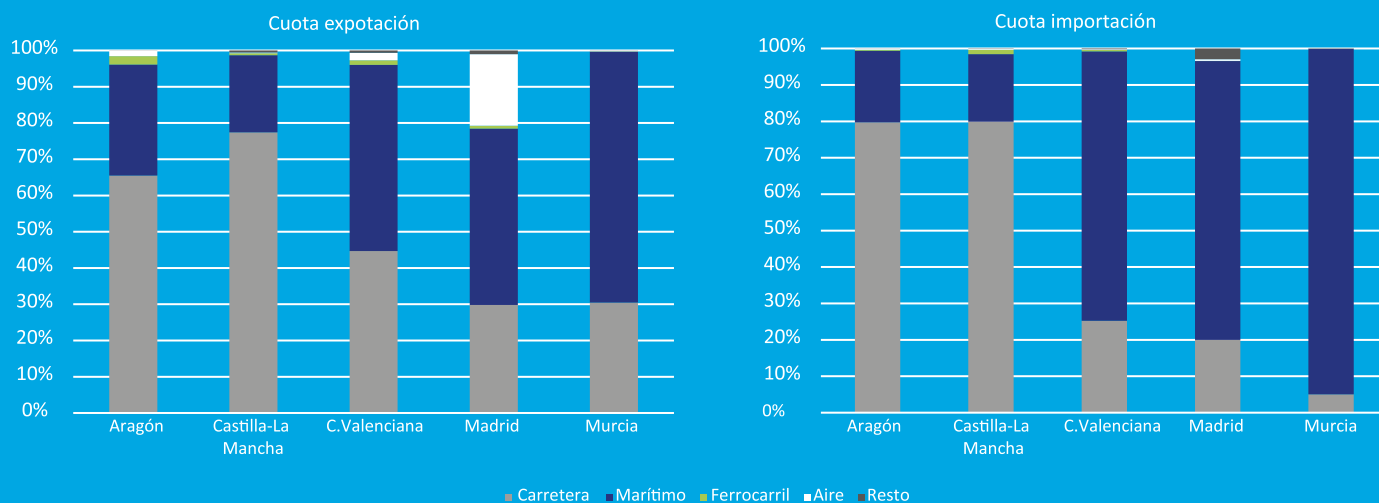
Variación anual (%)		C. Valenciana	Aragón	Castilla-La Mancha	Madrid	Murcia
Volumen exportaciones	2019	25,0	5,2	4,3	10	13,2
	2020	24,1	5,3	4,1	9,9	12,9
	2021	25,9	5,9	4,8	11,4	10,9
	2022	24,6	5,7	4,5	11,7	10,9
	2023	21,4	5,9	4,1	13,7	12,1
Volumen importaciones	2019	25,1	4,7	2,4	15,6	24,1
	2020	22,7	4,7	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

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Datacomex



Gráfico 17|

Cuota modal del volumen de exportaciones e importaciones por CC.AA. (millones de toneladas, 2023)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Datacomex

De manera similar, al analizar el desarrollo de los principales agregados macroeconómicos de los principales países que componen el Foreland de Valenciaport (Tabla 3), se aprecian en líneas generales tasas de crecimiento económico moderadas. Un aspecto notable es el aumento significativo de los índices de inflación, alcanzando en algunos casos más del 8% en el último año. Respecto al comercio exterior, se destaca una disminución en la evolución de las exportaciones (% del PIB) de Argelia (-17,8%), atribuida principalmente a la suspensión del Tratado de Amistad con España en 2022. En contraste, se observa un crecimiento en la evolución de las importaciones (% del PIB) de Argelia (14,3%) y Arabia Saudita (11%) con respecto al año anterior.

Al examinar el conjunto de tráficos en Valenciaport durante el año 2023, se registró un volumen total que superó los 77 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 2,77% en comparación con el año anterior. En cuanto a la carga contenedorizada, esta alcanzó los 4,8 millones de TEU, reflejando una reducción del 5,05% en relación al ejercicio previo. Asimismo, en lo que respecta a los TEU llenos desde Valenciaport (Gráfico 18), los movimientos de carga se establecieron en 870.031 TEU, experimentando una disminución del 5,77%.

Tabla 3|

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

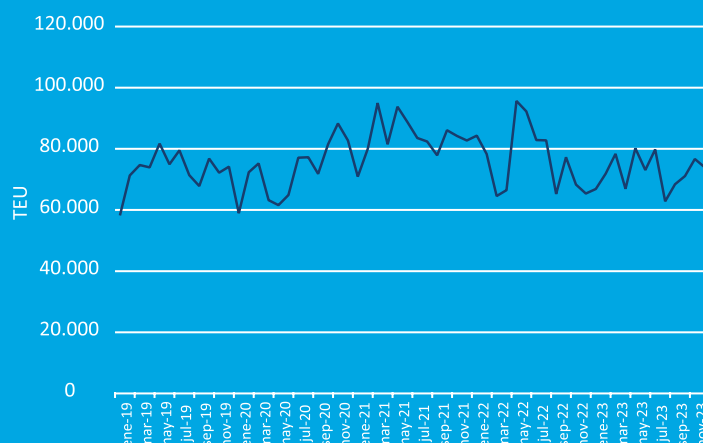
	Argelia	China	Italia	Marruecos	Arabia Saudita	Emiratos Árabes Unidos	Reino Unido	Estados Unidos
PIB (% de cambio anual)	3,835	5,01	0,673	2,385	0,762	3,384	0,48	2,085
IPC (% de cambio anual)	8,955	0,658	5,986	6,302	2,473	3,115	7,656	4,084
Evolución exportaciones (% del PIB)	-17,755	-2,216	-0,035	-9,965	-3,491	2,551	-4,774	0,924
Evolución importaciones (% del PIB)	14,345	-3,035	-1,783	-5,915	11,035	5,223	-4,758	-3,347

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional



Gráfico 18|

Evolución de TEU llenos desde Valenciaport 2019-2023



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Autoridad Portuaria de Valencia

Por su parte, las exportaciones en contenedor muestran un alcance global, con los Estados Unidos, España, China, México y Arabia Saudita como los cinco principales socios de exportación, representando conjuntamente el 39% de los destinos de exportación. Ha habido una disminución generalizada en el volumen de contenedores en comparación con el año anterior. Es especialmente

notable el marcado descenso en los volúmenes de carga hacia Arabia Saudí, Estados Unidos y China en el último año, con caídas del 29,37%, 19,56% y 14,16%, respectivamente (Tabla 4).

Tabla 4|

Evolución del flujo de carga de los principales destinos de exportaciones en formato de mercancía contenedorizada (TEUs)

	2021	2022	2023	% del total	Var. 2022-2023
Estados Unidos	145.953	143.216	115.197	13,24%	-19,56%
España	80.106	75.736	104.325	11,99%	37,75%
China	73.451	55.700	47.812	5,50%	-14,16%
Méjico	35.004	35.539	39.029	4,49%	9,82%
Arabia Saudí	48.683	48.403	34.188	3,93%	-29,37%
U.E Árabes	38.449	36.902	33.440	3,84%	-9,38%
Marruecos	32.019	25.759	23.180	2,66%	-10,01%
Canadá	24.285	26.811	22.516	2,59%	-16,02%
India	25.774	23.003	20.654	2,37%	-10,21%
Turquía	19.359	20.361	19.886	2,29%	-2,33%
Brasil	20.811	21.585	19.125	2,20%	-11,40%
R. Dominicana	21.456	17.224	18.824	2,16%	9,29%
Resto	515.753	468.832	371.855	42,74%	-20,68%
Total	1.081.103	999.071	870.031	100,00%	-12,92%

Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la APV



Al analizar los fletes por regiones en los diferentes sub-índices, es decir, distinguiendo por el área del Mediterráneo Occidental, Lejano Oriente y EE. UU. y Canadá, se observa una disminución generalizada en los niveles de fletes en las tres áreas, en continuidad con la tendencia a la baja experimentada en la segunda mitad de 2023. A pesar de esta tendencia descendente, el **Gráfico 19** muestra algunos picos tanto al alza como a la baja en diferentes momentos y regiones.

En cuanto a la región del Lejano Oriente, se puede observar una disminución en la evolución de los fletes a lo largo de 2023, lo cual refleja el momento coyuntural que enfrenta la economía china. En este contexto, la demanda agregada ha experimentado un marcado debilitamiento en los últimos meses, lo que ha afectado negativamente a la recuperación económica global. Esta desaceleración económica en China se debe a diversos factores, como los cambios en los patrones de consumo a nivel mundial después de la pandemia y la disminución de la demanda de sus productos, motivada por los altos precios de la energía, el aumento de los tipos de interés y la inflación sostenida, entre otros. Cabe resaltar especialmente el incremento observado hacia finales de año, relacionado estrechamente con los ataques en el Mar Rojo y los desvíos en las rutas como consecuencia de los mismos.

En este contexto, aunque el año comenzó con 2.456,53 puntos, al finalizar el año 2023 el índice se situó en 1.096,39 puntos. Se destacan entre todas las disminuciones el descenso del -33,06% en junio, y del 43,08% en noviembre, seguido de una reducción del 9,64% en diciembre de 2023. En conjunto, los precios del transporte marítimo hacia esta área han experimentado un crecimiento del 9,6% desde el inicio de la serie en enero de 2018, cifra que está considerablemente por debajo de los cierres de los años 2022 y 2021, que fueron del

137,20% (2.372,04 puntos) y 274,30% (3.742,98 puntos), respectivamente, y se están aproximando a los valores anteriores a la pandemia. Antes del estallido de la pandemia, el crecimiento acumulado desde el inicio de la serie fue del 3,50%, con un índice de 1.034,96 puntos. Es importante resaltar también la evolución de los envíos de contenedores llenos desde Valenciaport hacia China, el principal socio comercial del puerto valenciano en esta región. En el transcurso del año 2023, estos envíos disminuyeron un -14,16% en comparación con el año anterior, alcanzando un total de 47.812 TEUs gestionados (tanto en carga como en descarga).

En cuanto al comportamiento de los fletes en el área de Estados Unidos y Canadá durante el año 2023, una de las rutas que ha mostrado una mayor dinámica en tiempos recientes, se evidencian disminuciones generalizadas a lo largo del año. Destaca especialmente la caída del 45,46% en el mes de junio. Es relevante señalar que hacia finales de año, en septiembre y octubre, se registraron aumentos en el nivel de los fletes del 4,22% y 7,98% respectivamente, seguidos por descensos del 8,20% y 5,13% en noviembre y diciembre. Al cierre de diciembre, el índice se situó en 1099,93 puntos, con un crecimiento acumulado del 9,99% desde el inicio de la serie.

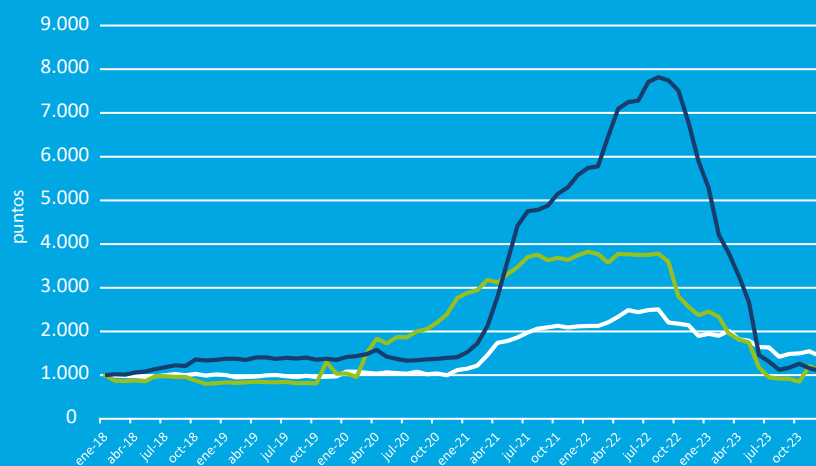
Dicho comportamiento viene dado en línea con lo expuesto anteriormente en el presente informe, altos niveles de incertidumbre y el aumento de los precios del combustible, seguidos de una marcada desaceleración en los niveles de demanda, lo que ha llevado a una normalización en los patrones de compra de los consumidores. En relación a Estados Unidos, que es el principal país en el movimiento de contenedores de carga desde Valenciaport, durante el año 2023 se han expedido un total de 115.197 TEU, lo que representa una caída del -19,56% con respecto al conjunto del año 2022, el cual cerró con un total de 143.216 TEU de carga.

Gráfico 19|

Evolución de los principales sub-índices de fletes año 2018-2023

— Mediterráneo Occidental
— Lejano Oriente
— EEUU y Canadá

Fuente: Elaboración propia



De manera similar, en lo que respecta al Mediterráneo Occidental, un subíndice con características más regionales en comparación con las grandes rutas marítimas, sigue la misma tendencia a la baja observada en los otros dos subíndices. Se registra una disminución generalizada en la mayoría de los meses, alcanzando una caída del 13,20% en agosto, seguida de aumentos del 4,64%, 0,94% y 3,41% en septiembre, octubre y noviembre respectivamente. Sin embargo, en diciembre se experimenta una baja del 6,49%, ubicándose en 1.447,90 puntos, con un crecimiento acumulado del 44,79% desde el inicio de la serie. Es interesante señalar la diferencia con respecto a los años 2022 y 2021, donde el índice cerró en 1.897,94 y 2.117,26 puntos respectivamente, representando un crecimiento acumulado del 89,79% y 111,73%. Aunque el índice aún está lejos, se acerca cada vez más a los valores registrados en 2020 y 2019, con 1.116,11 y 970,92 puntos respectivamente. La variación en la trayectoria del VCFI en esta área para el año 2023 se debe principalmente a la situación coyuntural marcada por el debilitamiento en los niveles de demanda.

En cuanto a la demanda, se observa una reducción del -10,01% en las exportaciones desde Valenciaport a Marruecos, con un total de 23.180 TEU, en comparación con los 25.759 TEU canalizados en el año 2022. Asimismo, las exportaciones a Argelia han experimentado una disminución del -95,38%, alcanzando los 450 TEU, en contraste con los 9.749 TEU del año anterior. Esta caída se debe a la decisión tomada por el Gobierno de Argelia a mediados de 2022 de suspender el tratado de comercio con España, lo que ha provocado una importante reducción en los flujos comerciales con ese país desde Valenciaport.

Un factor crucial para comprender el desarrollo de cada región son las particularidades de cada país, junto con la dinámica propia de su economía, así como las características individuales de cada sistema portuario y las especificidades de las rutas comerciales de contenedores que conectan dichos países. Estos elementos tienen un impacto directo en la evolución de la situación. En términos de dinamismo económico y comercial, las principales variables económicas para cada región (reflejadas en las Tablas 5, 6 y 7) muestran una tendencia positiva en su evolución, tanto en el crecimiento económico como en el comercio exterior. Sin embargo, es importante señalar la contracción tanto en el volumen de exportaciones del continente asiático (con énfasis en China, Hong Kong,

Vietnam y Taiwán) como en el de importaciones (donde se destaca nuevamente China, Hong Kong, Vietnam y se añade Japón). Estas caídas están influenciadas por la coyuntura particular de la región, donde la actividad comercial se ha visto afectada por la desaceleración económica, como se ha explicado previamente. Del mismo modo, en el área de Estados Unidos y Canadá, es relevante resaltar la disminución en las importaciones en un 3,35% y 0,89% respectivamente, debido a la marcada desaceleración en los niveles de demanda. En cuanto al área del Mediterráneo Occidental, destaca la disminución en los niveles de exportación de Argelia, así como tanto de exportación como de importación en Marruecos, reducciones que están relacionadas con factores económicos, cambios en la demanda global y la crisis en el Mar Rojo.

Por consiguiente, más allá de las características distintivas de cada región, la disminución en los niveles de precios de los fletes, que se acercan cada vez más a los niveles anteriores a la pandemia, ha servido como un indicador confiable de la situación económica y coyuntural actual. En este contexto, después de un 2022 marcado por una lenta desaceleración de las tensiones en las cadenas de suministro, los cuellos de botella se han aliviado prácticamente en su totalidad en 2023. Ante un entorno caracterizado por una gran incertidumbre, tanto en términos geopolíticos como económicos a nivel internacional, es probable que se requiera más tiempo para lograr un equilibrio entre la oferta y la demanda en el transporte marítimo.



Tabla 5 |

Lejano Oriente: principales variables económicas en 2023 (variación anual)

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Tailandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	5,01	4,39	1,04	1,45	1,96	4,70	2,70	0,84	3,96
Evolución exportaciones (como % del PIB)	-2,22	-9,26	4,35	2,53	1,05	-2,32	-2,72	3,63	0,70
Evolución importaciones (como % del PIB)	-3,04	-8,18	12,97	0,03	-2,27	-0,94	2,13	0,02	2,93

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)

Tabla 6 |

Estados Unidos y Canadá: principales variables económicas en 2023 (variación anual)

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	2,09	1,29
Evolución exportaciones (como % del PIB)	0,92	4,44
Evolución importaciones (como % del PIB)	-3,35	-0,89

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)

Tabla 7 |

Mediterráneo Occidental: principales variables económicas en 2023 (variación anual)

	Marruecos	Túnez	Argelia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	2,4	1,3	3,8
Evolución exportaciones de bienes (% de variación)	-9,97	7,00	-17,76
Evolución importaciones de bienes (% de variación)	-5,92	4,20	14,35

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)





Editado en mayo de 2023 por:



Panelistas:

