

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2019



Fotografía: @fran_broch

Con el objetivo de entender el comportamiento del VCFI en 2019, resulta indispensable analizar los principales determinantes que en mayor o menor medida han ido influyendo sobre su evolución. Por ello, como breve resumen de lo que a lo largo del informe se analizará en detalle, el año 2019 se ha caracterizado por continuar con la ralentización de la actividad económica y del comercio ya iniciada en el segundo semestre de 2018, haciendo necesaria la respuesta por parte del mercado de transporte marítimo para encontrar un nuevo equilibrio entre oferta y demanda de capacidad que mantuviese los flete en niveles competitivos. Sin embargo, para explicar la progresión de los fletes en 2019 es necesario ir más allá del comportamiento de los agentes en el mercado. La entrada en vigor de la nueva normativa IMO 2020 ha supuesto un shock de oferta exógeno sobre los fletes, siendo este determinante para entender su fuerte incremento en el último tercio del año.

Además, se analizará la progresión de los fletes en tres de los principales mercados para Valenciaport, como son Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y el Mediterráneo Occidental. De este modo, se muestra como la evolución de los fletes por área, más allá del VCFI general, recoge las particularidades de cada ruta comercial de contenedores con que conecta, el dinamismo económico de estos mercados, así como su actividad de comercio internacional. Como resultado, se observan claras diferencias en la evolución de los fletes entre las tres áreas objeto de estudio, siendo caso de especial interés por la disparidad existente entre ellos.





PhD, Jonas Mendes Constante

Fundación Valenciaport.

COYUNTURA MARÍTIMA:

LAS TENDENCIAS QUE HAN MARCADO LA INDUSTRIA MARÍTIMA EN EL AÑO DE 2019

El año 2019 ha venido marcado por una serie de desafíos y oportunidades para la industria marítima. A continuación, se presentan los principales desarrollos respecto a la demanda y oferta, la dinámica de la industria, así como las principales tendencias que han afectado el sector durante el pasado año 2019, prestando especial atención a la guerra comercial EE. UU y China, las regulaciones ambientales de la IMO y la transformación digital.

Demanda y oferta en 2019

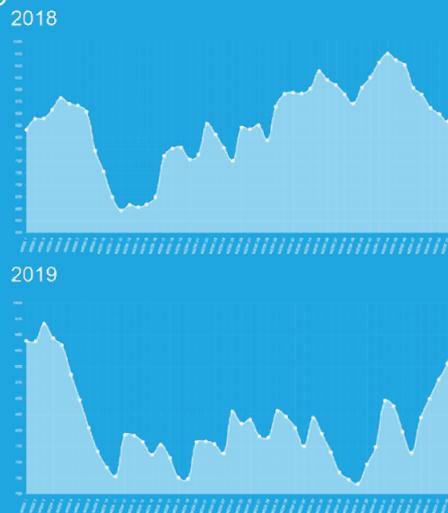
La guerra comercial entre EE. UU y China dio lugar a un aumento en el tráfico de contenedores en el año 2018, dado que muchos cargadores decidieron adelantar sus movimientos con tal de evitar al máximo los impactos negativos derivados de las nuevas tarifas. Este fenómeno ha impactado de manera notable la comparación interanual de las tasas de crecimiento de la demanda. Dicho esto, los 15 puertos con más tráfico de contenedores de Europa han registrado una tasa de crecimiento del 2.8%, frente al 4,7% y 4,6% respectivamente, en 2018 y 2017.

Como respuesta a esta disminución en la demanda global, la oferta de capacidad de contenedores ha ido ajustándose para encontrar el equilibrio en el mercado. La respuesta por parte de las navieras ha sido retirar el exceso de capacidad del mercado a través de la cancelación de servicios y *blank sailings*, evitando de este modo una abrupta caída en los niveles de los fletes.

De una manera más indirecta, los planes de las compañías para atender las nuevas normativas ambientales de la IMO también han tenido influencia en los fletes en la medida que la entrada en astillero de buques para la instalación de los *scrubbers* han reducido la flota disponible, ejerciendo como elemento de presión al alza de los precios. El índice de fletes de Shanghái (Gráfico 1) muestra como el flete en 2019 ha seguido por debajo de la cifra de 2018 durante la mayor parte del año, con solo una pequeña mejora en el último trimestre como resultado de los esfuerzos de las navieras para reducir la oferta.

Gráfico 1|

Evolución del índice de fletes de Shanghai en 2018-2019



Fuente: Shanghai Containerized Freight Index – Container News



Al mismo tiempo, las navieras han continuado introduciendo buques portacontenedores cada vez más grandes a pesar de las crecientes preocupaciones por parte de la sociedad sobre la distribución de costos y beneficios de estos activos. El año 2019 han llegado barcos con una capacidad aproximada a los 24.000 TEU, mientras que se lanzaron varios diseños para unidades de más de 25.000 TEU.

Como se puede observar en la **Gráfico 2**, 2019 ha sido un año mejor que el anterior en cuanto a la tasa de utilización de la capacidad de la industria se refiere, con una pequeña reducción en el coste unitario y mantenimiento de los ingresos por TEU. Si comparamos el resultado con el año 2018, el panorama no ha sido del todo malo todo a pesar de que no se observa ninguna señal de cambio de las curvas decrecientes por parte de los principales indicadores de la industria y para los últimos años.

Gráfico 2|

Costes e ingresos por TEU y tasa de utilización de la capacidad en el transporte marítimo global



Fuente: MDS Transmodal, Container Business Model

El impacto de la nueva legislación medioambiental

Cabe destacar el papel cada vez más decisivo de la sensibilización y la legislación medioambiental con referencia a su impacto sobre la industria marítima. En el año de 2019 ha tenido lugar la recta final del periodo de preparación para la entrada en vigor de la normativa internacional que regula el contenido máximo de azufre de los combustibles. Así, a partir del 1 de enero de 2020 dicho límite paso a ser fijado en un 0,5% frente al 3,5% actual por lo que las navieras han tenido que poner en marcha planes de adaptación a la nueva normativa.

La UNCTAD estima que los costes totales asociados con el cumplimiento de la normativa serán superiores a los 5.000 millones de dólares anuales. Según el informe, el sobrecoste se dará principalmente por el aumento de los precios de los combustibles menos contaminantes

y por las inversiones que las navieras deben de realizar para cumplir con la legislación (ej. instalación de *scrubbers*). Poniendo estos datos en contexto, todo este cambio tendrá un impacto directo sobre los fletes. Además, si estos sobrecostos no se trasladan a los fletes, los márgenes de beneficio de las navieras se reducirían significativamente y podrían incluso contribuir a la quiebra de algunas compañías y/o a una mayor consolidación en la industria del transporte marítimo de contenedores. En este sentido es probable que la legislación medioambiental del sector marítimo siga endureciéndose significativamente en los próximos años y que los costes de las navieras se repercutan en los fletes.



Dinámica de la industria: la integración horizontal y vertical

El fenómeno de las fusiones y adquisiciones no se dio en 2019 por lo que el proceso de alianzas se mantuvo sin cambios a lo largo del año, con las tres grandes alianzas que aún configuran el negocio: 2M, Ocean Alliance y THE Alliance.

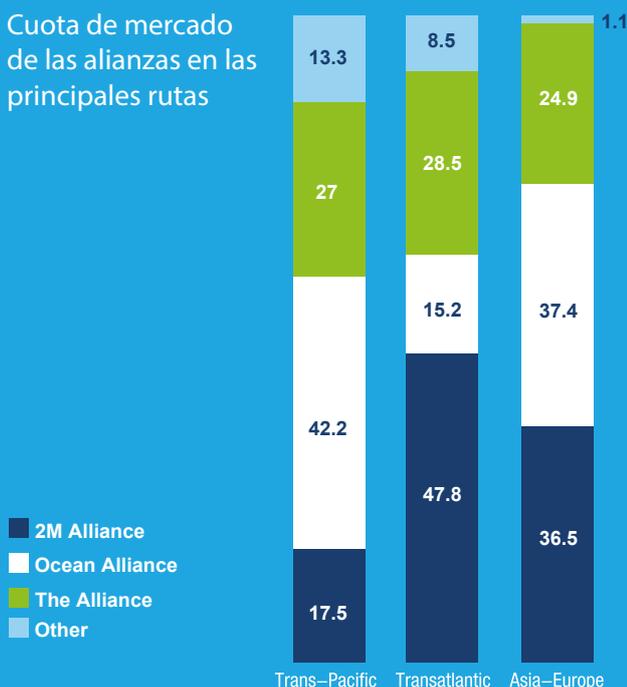
En respuesta a los bajos márgenes del transporte marítimo, las navieras han aumentado sus apuestas en 2019 a través de estrategias de diferenciación, especialmente la integración vertical e inversiones en transformación digital.

En la integración vertical las navieras se centran en reducir la complejidad e ineficiencias a lo largo de las cadenas de suministro globales a la vez que buscan diversificar sus ingresos. Prácticamente todas las grandes navieras avanzan en esta dirección. Además, a lo largo del año se han observado diferentes adquisiciones de importantes empresas de la cadena logística por parte de transportistas marítimos.

Como consecuencia de esta integración vertical y horizontal y según la UNCTAD, la cuota de mercado combinada de las 10 principales compañías navieras de contenedores aumentó del 68% en 2014 al 90% en 2019 (Gráfico 3). Esto se evidencia en algunas rutas como la de Asia-Europa donde las tres principales alianzas disponen de una capacidad combinada superior al 98%.

Gráfico 3|

Cuota de mercado de las alianzas en las principales rutas



Fuente: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2019

Dinámica de la industria: innovación y plataformas digitales

Las nuevas plataformas digitales y la inversión en innovación para la transformación digital del sector tienen un papel muy importante en el éxito de la estrategia de integración vertical, dado que posibilitarán una mayor visibilidad de los procesos, incremento de la previsibilidad y reducción de los costes de gestión y burocracia para todos los eslabones de la cadena.

En 2019 el sector ha visto la aparición de la plataforma Global Shipping Business Network (GSBN), que, sumada a la ya existente plataforma Tradelens, juntan a todos los actores de la cadena logística generando millones de eventos y miles de documentos y transacciones cada semana. Este tipo de plataformas consiguen crear comunidades y nuevos mercados donde cada nuevo nodo de la red amplía el ecosistema y genera más efecto red, es decir, amplía la comunidad y, por lo tanto, su atractivo y valor.

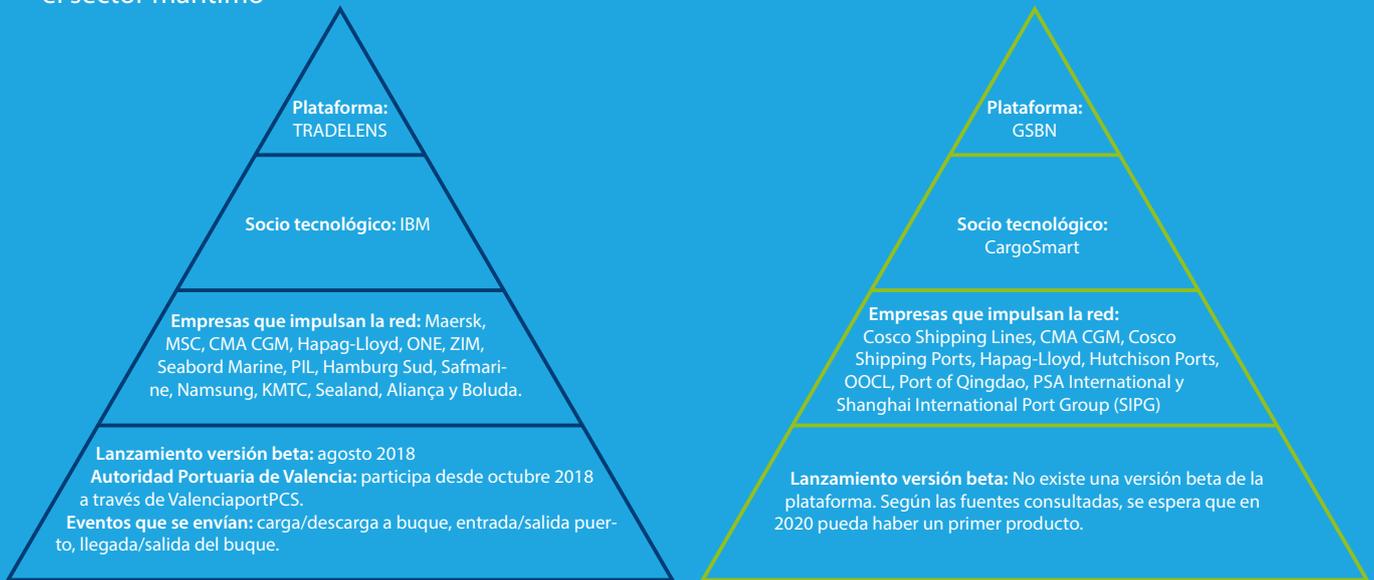
Para que la puesta en marcha de estas grandes redes de información global sea exitosa, es imprescindible que exista interoperabilidad total entre los sistemas de información y estándares globales que permitan a la industria "hablar" el mismo lenguaje e interpretar los datos del mismo modo. Por este motivo, y de forma paralela a la aparición de las dos grandes plataformas globales, han surgido otras iniciativas a nivel mundial como la *Digital Container Shipping Association* (DCSA) o el *Terminal Industry Committee* (TIC 4.0), las cuales buscan definir estándares y normalizar la terminología y los protocolos que se utilizan en los intercambios de información entre diferentes sistemas con el objetivo de que todas las empresas del sector marítimo utilicen estos formatos para facilitar la digitalización de la industria y la incorporación de nuevas tecnologías y servicios. En este sentido, del mismo modo como las mercancías se transportan en contenedores con medidas estándar, estas asociaciones buscan que la información y los datos que generan estos contenedores puedan ser intercambiados con las mismas reglas y formatos.

Cabe destacar también el fortalecimiento de las iniciativas para el impulso de los ecosistemas de innovación en puertos durante el año de 2019, en general lideradas por las autoridades portuarias y gobiernos con el objetivo de generar más innovación tecnológica y nuevos modelos de negocio para el sector. A medida que continúa la digitalización, las empresas están aumentando sus recursos y capacidades. Temas como la robotización, automatización y las tecnologías emergentes (*blockchain*, *IoT*, *digital twins*, *machine learning*, entre otros) han tenido aún más repercusión e interés en las principales comunidades portuarias y empresas del sector. (Gráfico 4)



Gráfico 4|

Plataformas digitales en el sector marítimo



Fuente: Fundación Valenciaport – Alertas de Mercado (Abril, 2020)

Planes de expansión de la capacidad de los puertos en Europa

A pesar de la incertidumbre existente en el mercado, 2019 trajo una nueva ola de planes e inversiones en nuevas infraestructuras portuarias en Europa. El puerto de Amberes tiene previsto un plan de extensión de capacidad que debería agregar una capacidad combinada de más de 7 millones de TEUs repartidos en varias áreas del puerto. En el Mediterráneo, Cosco espera aumentar la capacidad del Pireo de 7 a 10 millones de TEUs mediante el desarrollo de una cuarta terminal.

En el sur de Europa la apertura de la segunda fase de Tanger Med en Marruecos; la apertura de Vado Gateway Terminal (1.1 millones de TEUs) en el noroeste de Italia, el plan de ampliación del puerto de Valencia (5 millones de TEUs) y la puesta en marcha del procedimiento para la concesión de la Terminal Vasco da Gama en Sines (1,75 millones de TEUs con una capacidad planificada de 3,5 millones de TEUs y un muelle de 1.375 m) han sido los principales destaques.

La economía marítima-portuario en 2020 y adelante

El Brexit, la incertidumbre sobre la guerra comercial China-Estados Unidos, las dificultades que rodean los nuevos acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales, así como el impacto del COVID-19 son los principales acontecimientos que seguirán afectando la demanda de transporte marítimo y consecuentemente los aspectos estructurales la industria como un todo.

Existen crecientes preocupaciones sobre cómo se dará la recuperación económica y como reaccionaran los gobiernos (ya sea con menos o más proteccionismo), lo que seguramente afectará el tráfico de contenedores y los fletes. El mayor uso de la tecnología y la creciente integración y colaboración entre los distintos eslabones de la cadena seguirán siendo instrumentos por los que seguramente apostarán los líderes de la industria marítima para incrementar su resiliencia y afrontar estos grandes retos durante los próximos años.



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 doce panelistas de primer nivel que operan en el puerto de Valencia, incluyendo transitarios y navieras (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, DAL Grimaldi, Grupo Raminatrans, K Line, 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	Aleandría (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 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.



EVOLUCIÓN DEL VCFI EN EL AÑO 2019

Cuando se analiza la evolución del VCFI a lo largo de la serie (Gráfico 5), se observan claras diferencias entre el año 2018 y 2019. Mientras que en el primero los precios del transporte marítimo siguieron una tendencia creciente a lo largo del año, 2019 se caracteriza por una elevada estabilidad durante los meses enero-septiembre y un fuerte ascenso en noviembre precedido de una intensa caída. Así, cuando se calcula la volatilidad anual a través de la desviación típica, tomando para ello como referencia los puntos mensuales del índice, se observa que en 2018 las fluctuaciones en los niveles de fletes desde Valenciaport (45,33 puntos) fueron superiores a las de 2019 (27,79 puntos). Sin embargo, si se divide el año 2019 en dos periodos fruto de las peculiaridades observadas en el Gráfico 5, obtenemos la enorme es-

tabilidad de los fletes durante los nueve primeros meses del año (9,50 puntos) frente a las fluctuaciones del periodo octubre-diciembre (51,01 puntos). Es justo en este último tramo del año cuando se alcanza en noviembre el pico máximo de crecimiento de los fletes desde el inicio de la serie histórica, provocado principalmente por la anticipación de los efectos de los incrementos en los precios del combustible por la entrada en vigor de la IMO 2020. Si bien estos datos muestran firmeza en la mayor parte del año, es necesario añadir que, pese a que la intensidad de las fluctuaciones ha sido débil, el VCFI únicamente ha encadenado dos meses consecutivos la misma tendencia, lo que refleja el enorme reto que ha tenido por delante el mercado de transporte marítimo.

Gráfico 5|

Evolución del VCFI a lo largo de la serie



Fuente: Elaboración propia.

Así, la estabilidad mostrada por el VCFI durante el periodo enero-septiembre puede explicarse principalmente por la estabilidad de los precios del barril de Brent europeo y por un menor dinamismo de la economía global a lo largo del año. En este sentido, cabe destacar que la actividad del transporte de mercancías constituye una función de demanda derivada de la actividad económica y del comercio internacional, por lo que la evolución de estas variables está altamente correlacionada.

La coyuntura económica en 2019 se ha caracterizado por la ralentización de la actividad económica, arrastrada en gran medida por un contexto mundial de enorme incertidumbre. Según los últimos datos publicados por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en abril del 2020, el PIB mundial pasó de crecer a una ya considerada débil

tasa del 3,6% en el año 2018 hasta disminuir todavía más su ritmo y situarse en un 2,9% en 2019, muy por debajo del potencial de la economía global (Gráfico 6). Pese a que existen dos grupos de economías con tasas de crecimiento dispares, la tendencia a la baja ha sido generalizada; mientras las economías avanzadas han reducido su ritmo de crecimiento del 2,2% en 2018 al 1,7% en 2019, las economías emergentes han crecido a un ritmo de casi un punto por debajo del año anterior (del 4,5% en 2018 a 3,7% en 2019).



Estos preocupantes datos están ligados a la elevada incertidumbre global generada durante el año, que tiene su origen en diferentes acontecimientos. Así, el Brexit se convirtió en un largo y tedioso proceso de negociación para que Reino Unido abandonara la Unión Europea, incluyendo una convocatoria de elecciones en Gran Bretaña a final de año y cuyo resultado redujo la probabilidad de una desconexión sin acuerdo entre las partes, trayendo de este modo cierta serenidad a los mercados. Además, las revueltas sociales que con mayor o menor intensidad han emergido en muchos países a lo largo y ancho del mundo, desde Latinoamérica a Asia pasando por Europa, han contribuido a generar un clima de mayor desconfianza. Tampoco hay que olvidar la escalada proteccionista en las relaciones comerciales entre Estados Unidos y China, que ha provocado un terremoto geopolítico de grandes consecuencias para la economía mundial. Este cúmulo de acontecimientos ha generado un clima de incertidumbre, desconfianza e inseguridad que ha llegado a máximos históricos a lo largo del 2019 (Gráfico 7).

A este convulso entorno, poco propenso a construir las bases para un sólido crecimiento, hay que sumar también otros factores estructurales de mayor calado, como la recesión en que se encuentra el sector manufacturero en algunos países desarrollados y también en buena parte de Asia, China incluida. La inversión productiva se encuentra estancada o en descenso en gran parte de los países de la OCDE, donde además, la confianza de los gestores empresariales avanza más rápido hacia el pesimismo que la de los propios consumidores.

A los ya mencionados, es necesario añadir también el que tal vez sea uno de los factores que más influencia ha ejercido sobre la actividad global: el débil dinamismo del comercio internacional de bienes y servicios. No hay que olvidar que, según los datos más recientes publicados por el Banco Mundial, el comercio internacional de mercancías representó el 46,13% del PIB mundial en 2018, por lo que la reducción en su ritmo de crecimiento al pasar del 4,5% en 2018 al 0,9% en 2019 (FMI en abril de 2020) ha pasado factura a la economía mundial, siendo la tasa más baja desde la gran crisis de 2008.

Gráfico 6]

Variaciones en el PIB y comercio mundial (%; en términos reales)

— PIB
— Comercio



Fuente: Elaboración propia. Datos: FMI

Gráfico 7]

Evolución mensual de la incertidumbre en el año 2018 y 2019



Fuente: Elaboración propia. Datos: Economic Policy Uncertainty Index



Estos decepcionantes datos se deben en gran medida a la escalada proteccionista, cuyo origen se traslada principalmente a las tensiones comerciales y geopolíticas entre Estados Unidos y China, en forma de varias rondas de incrementos en los aranceles bilaterales de los países, especialmente durante los últimos trimestres de 2019.

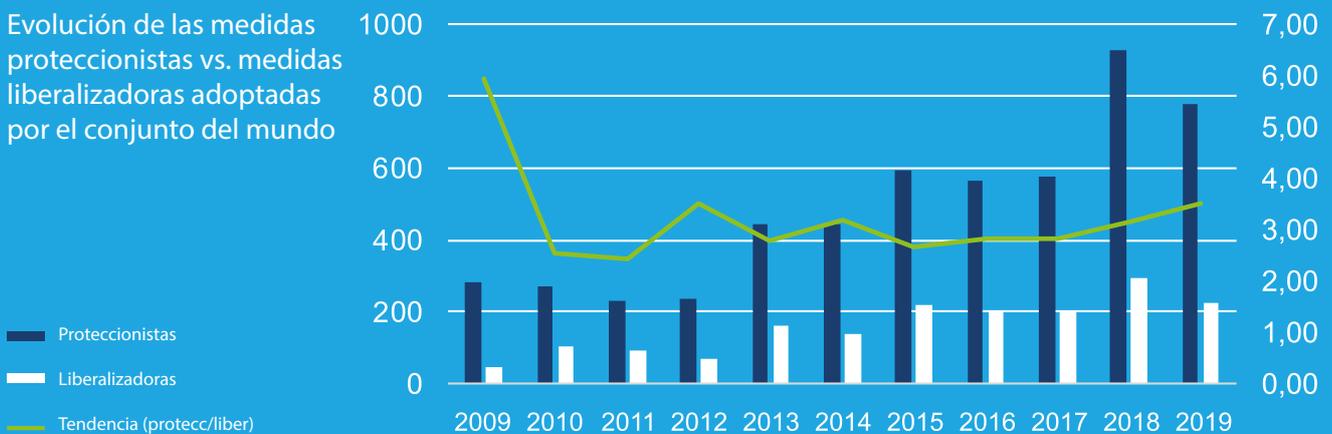
Si bien es cierto que este auge en el proteccionismo empezó en marzo del 2018 mediante el anuncio y la aplicación de diferentes rondas de aumentos de aranceles, a partir de mayo del 2019 se ha dado una nueva olea-

da en la que se han tomado decisiones con referencia al aumento de los aranceles, tanto sobre los bienes ya afectados por las anteriores medidas tomadas como por otros adicionales.

Con todo esto y tal y como se observa en el **Gráfico 8**, la tendencia en el 2019 ha sido claramente proteccionista, con una ratio de medidas de carácter proteccionistas que triplica las liberalizadoras. Se observa, por tanto, desde 2018 una importante escalada donde se han llegado a alcanzar máximos históricos.

Gráfico 8|

Evolución de las medidas proteccionistas vs. medidas liberalizadoras adoptadas por el conjunto del mundo



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por Global Trade Alert (GTA)

Como se ha mencionado, el auge del proteccionismo ha tenido lugar, principalmente, entre EEUU y China. Ambos son las dos principales economías del mundo y su grado de interconexión con el resto de países ha provocado la extensión de los efectos de estas tensiones a nivel global, con una importante repercusión sobre la actividad económica mundial a través de diferentes canales tanto directos como indirectos. Por tanto, la integración de las distintas economías en el comercio mundial a través de las llamadas "cadenas globales de valor" han propiciado que la escalada proteccionista tenga importantes efectos adversos. Es decir, más allá el impacto sobre los flujos comerciales que ambos países han sufrido, esto ha provocado una menor demanda por la reducción de la actividad global ante el aumento de la incertidumbre provocado por dichas tensiones.

Además, la guerra comercial y el proteccionismo no es exclusivo de EEUU y China, puesto que este fenómeno también ha incluido la imposición de otras medidas restrictivas al comercio impuestas por muchos otros países. Según la Organización Mundial del Comercio (OMC),

entre finales del 2018 y del 2019 el comercio mundial se vio afectado por medidas restrictivas sobre las importaciones adoptadas por diferentes miembros de la misma organización que ascendió a un total de 74.7000 millones de dólares, representando un incremento del 27% respecto al período anterior y dando lugar a que se alcanzaran niveles históricos.

De manera paralela y en cuanto a la liberalización del comercio se refiere, también se han aplicado, aunque en menor grado, medidas liberalizadoras entre los propios miembros de la OMC. Además, en el último año se han puesto en marcha algunos acuerdos comerciales que promueven el multilateralismo y la liberalización del comercio, tales como el CTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership), entre la Unión Europea y Japón o el RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) que junta los países de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) junto con Japón, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda y China.

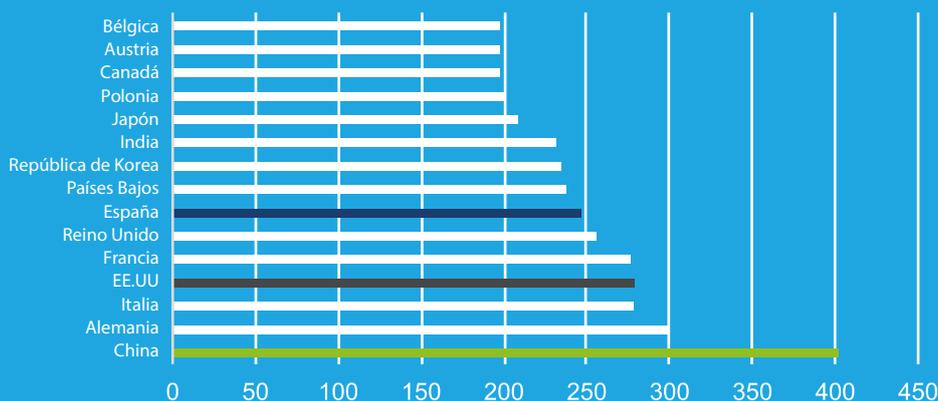


Dicho esto, en los siguientes gráficos (Gráficos 9 y 10) quedan representados tanto los principales países que han impuesto medidas proteccionistas en el 2019 como los que las han soportado. A destacar y como era de esperar, Estado Unidos (11,78%) encabeza el ranking de principales países imponedores de medidas junto con Alemania (4,62%), Argentina (4,54%), Japón (4,20%), en-

tre otros. En cuanto a los principales países afectados, se resalta como principal país perjudicado China (3,72%), seguido por Alemania (2,77%), Italia (2,58%), Estados Unidos (2,58%) y Francia (2,56%), entre otros.

Gráfico 9|

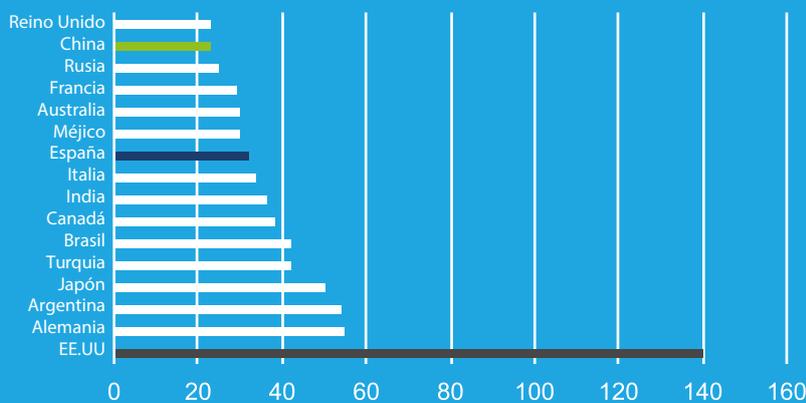
Principales países que han soportado la escalada reciente escalada proteccionista del 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por Global Trade Alert (GTA)

Gráfico 10|

Principales países que han impuesto medidas proteccionistas en el 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por Global Trade Alert (GTA)

Además, según la información ofrecida por Global Trade Alert y en cuanto a la naturaleza de las mismas se refiere, cabe señalar que la escalada proteccionista no solo implica un aumento en el número de medidas arancelarias (14%), sino que ha conllevado la imposición de muchas otras medidas proteccionistas no arancelarias tales como los subsidios (40%), medida de contingencia (21%) y medidas relacionadas con la exportación, como los subsidios a la exportación (14%).

Por tanto, cada vez más, los gobiernos utilizan otras medidas a parte de los aranceles, los cuales suponen un gravamen sobre las mercancías a su paso por la frontera aduanera, y se inclinan más por otro tipo de medidas no arancelarias tales como subvenciones a la producción nacional en detrimento de los productos internacionales, o bien a través de la delimitación en las cuantías de productos importados durante un periodo de tiempo determinado.



Más allá de los efectos sobre el comercio internacional que estas tensiones han provocado, resulta indispensable ver en qué grado estos se trasladan al mercado de transporte marítimo. Un claro ejemplo se aprecia en los datos relativos a la capacidad ofertada y mercancía transportada en la ruta comercial de contenedores Transpacífica, que cubre el transporte entre Asia y Estados Unidos. Por primera vez desde el año 2009 el volumen de contenedores se redujo en un 2,5% en 2019, cuando en el año 2018 su crecimiento alcanzó una tasa del 8,5%. De este modo, la guerra comercial entre las dos grandes economías ha reducido las exportaciones de China hacia Estados Unidos un 10,3% (Alphaliner). Así, los volúmenes de tráficos de contenedores gestionados por los puertos alrededor del mundo no han cumplido con el crecimiento esperado y han seguido una tendencia similar a la del año anterior (Gráfico 11).

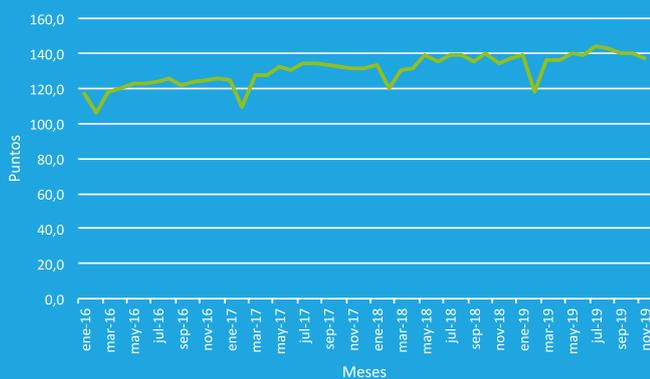
Como respuesta a esta disminución de la demanda global, la oferta de capacidad de contenedores ha ido ajustándose a la coyuntura económica para encontrar el equilibrio en el mercado de transporte marítimo. Cuando se comparan los datos de 2019 con los relativos al año anterior, se refleja ese menor dinamismo en el mercado de contenedores. Según Alphaliner, el número de entregas de buques nuevos alcanzó los 1,06 millones de TEUs (reduciéndose un 18,5%) y la retirada de buques

llegó a superar los 200 mil TEUs (aumentando un 86%). La diferencia entre ambas magnitudes revela que la flota efectiva entregada a lo largo de 2019 fue superior a los 800 mil TEUs, aumentando todavía más la capacidad en una situación de débil demanda.

Ante este escenario, la respuesta por parte de los operadores de transporte marítimo fue dirigida a retirar el exceso de capacidad del mercado a través de la cancelación de servicios y blank sailings, evitando de este modo una abrupta caída en los niveles de los fletes. Así, el número medio de TEUs clasificados como flota ociosa a lo largo de 2019 alcanzó la cifra 685 mil TEUs, lo que supone un incremento del 68,6% respecto al año anterior (Alphaliner). Sin embargo, tal y como se muestra en el Gráfico 12, durante el último trimestre se alcanzaron picos históricos de flota ociosa, superando el millón de TEUs. Esta progresión iniciada en julio y que culmina a finales de año con cifras record fue provocada en un alto porcentaje por la instalación de *scrubbers* para así cumplir con el nivel de emisiones de azufre requeridos. De este modo, las navieras aprovecharon el débil momento que atravesaba el mercado y la inminente entrada en vigor de la nueva normativa IMO 2020 para proceder con dicha instalación. De hecho, a finales de diciembre la flota destinada a la instalación de *scrubbers* representaba el 68% sobre el total de la inactiva.

Gráfico 11|

Evolución del volumen global de tráficos de contenedor en los puertos



Fuente: Elaboración propia. Datos: RWI/ISL Container Throughput Index

Gráfico 12|

Evolución de la flota ociosa en 2019 (volumen de TEUs; % cambio)



Fuente: Elaboración propia. Datos: Alphaliner



Sin embargo, según las condiciones de mercado presentadas en este análisis, el escenario natural hubiese sido una prolongación de la estabilidad de los fletes hasta final de año. En cambio, ante la proximidad de la entrada en vigor de la IMO 2020 y la subida de los precios de *bunkering*, en el mes de noviembre tuvo lugar un fuerte incremento del 9,75% en los fletes desde Valenciaport. Así como vemos, el efecto anticipado de la entrada de esta regulación, ajena a las condiciones de mercado, añade mayor complejidad al análisis e incorpora un tercer elemento al binomio formado por la oferta-demanda en el mercado.

Ante la entrada de esta normativa global, los propietarios de los buques y armadores tuvieron que plantearse qué opción tecnológica escoger para que sus buques cumplan los requisitos en materia de emisiones. En la actualidad, y sin ánimo de exhaustividad, las principales alternativas utilizadas son, el uso de combustible diésel con bajo contenido en azufre (Low Sulphur Heavy Fuel Oil, LSHFO o Marine Gas Oil, MGO); el uso de combustibles alternativos como gas natural licuado (GNL), metanol o biocombustibles o, finalmente, el empleo de métodos equivalentes aprobados tales como los sistemas de limpieza de los gases de escape (*scrubbers*).

El uso de una u otra tecnología dependerá entre otras cosas de los costes de inversión, la evolución del precio de los combustibles y la disponibilidad de los mismos, dependiendo la viabilidad de la inversión del tipo de buque, tamaño y ruta marítima donde se opere. En líneas generales, el uso de combustibles convencionales es la opción más continuista para las navieras, ya que no representa ningún desembolso inicial, pero el mercado de combustibles con bajo contenido en azufre también presentaba algunas incertidumbres como la evolución del o su disponibilidad. A pesar de esta circunstancia, la mayoría de compañías han optado por esta opción que, para la flota de contenedor, objeto de estudio del VCFI alcanza el 91.8% de los buques, según los datos del

Monthly Monitor publicado por Alphaliner en febrero de 2020, mientras que los *scrubbers* representan el 8.1% y el GNL el 0.1%. En términos de capacidad, los *scrubbers* tienen una cuota mayor (16%), lo que muestra que la instalación de este tipo de infraestructura tiene mayor incidencia en megabuques.

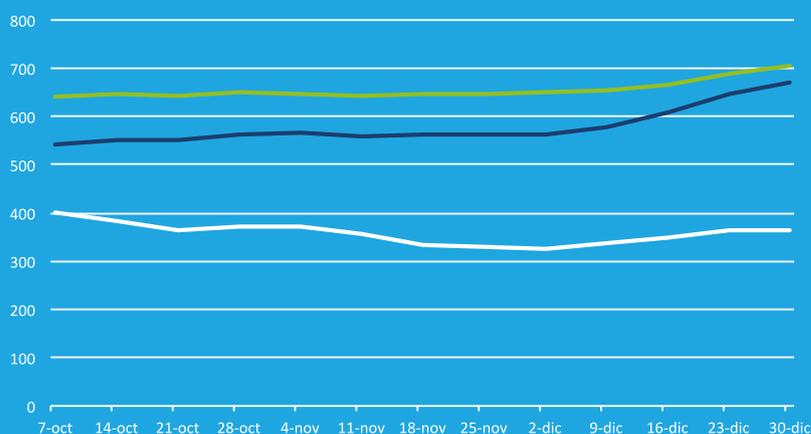
Considerando que los costes de combustible representan entre el 30% y el 40% de los costes operativos de las navieras, todos los analistas coincidían desde la entrada en vigor de la normativa de que ésta ejercería una presión al alza a los fletes, bien por el mayor coste del combustible o bien por las inversiones llevadas a cabo. Esta tendencia es perceptible en la evolución del VCFI en el último trimestre del año, en el que los recargos por combustible establecidos por las navieras presionaron al alza el nivel de precios del transporte. Es importante señalar que el efecto de los *Bunker Adjustment Factor* (BAF), varían en función de la ruta ya que incluye tanto el precio de los combustibles como un coeficiente de utilización de la ruta que permite ajustarlo a la realidad del mercado y no distorsionar en exceso la realidad comercial de cada ruta. De hecho, en algunos casos el tradicional BAF ha sido adaptado con motivo del 2020 con el objetivo de aumentar la transparencia de los movimientos y flexibilizarlo para adaptarlo a la casuística comentada.

En esta línea, si se analiza la evolución de los precios de los combustibles en el último trimestre de 2019 en los 20 principales puertos de bunkering (Gráfico 13), de acuerdo con la información disponible en la base de datos de Ship and Bunker puede verse la tendencia creciente registrada en los precios del combustible bajo en azufre, que lleva el diferencial de precios con respecto al HFO a cerca de 250 dólares por tonelada, de acuerdo con las estimaciones de la naviera Maersk en su informe anual de 2019, un incremento de 100 dólares por tonelada en el precio del combustible, neto de la cobertura del BAF, podría reducir en 400 millones su EBIDTA.

Gráfico 13|

Evolución precio *bunkering* principales combustibles

— IFO380
— MGO
— VLSFO



Fuente: Elaboración propia. Datos: Ship and bunker



Aunque las previsiones de evolución de los precios para 2020 estaban marcadas por la incertidumbre, todo parecía apuntar hacia las tensiones alcistas en el mercado del *bunkering* para los combustibles conforme a normativa. Sin embargo, en 2020, con la explosión de la crisis sanitaria por la expansión del Coronavirus y la consecuente paralización de la actividad económica para contener su transmisión, así como la anómala situación en el mercado del crudo con el barril a mínimos históricos, han reducido dramáticamente los precios del *bunkering*, minimizando este diferencial (a finales de marzo se situaba para la media de puertos en 70 dólares). Efectivamente, la crisis causada por el Coronavirus ha dejado sin validez las previsiones existentes hasta el momento para 2020, que por el contrario está marcado por una excepcionalidad sin precedentes en las últimas décadas. Sin embargo, las previsiones muestran que, en la medida que se consoliden las estrategias de control de la pandemia, 2021 volverá a arrojar tasas positivas de crecimiento y volverán a cobrar relevancia los elementos estructurales previos a la crisis.

De una manera más indirecta, los planes de las compañías para el IMO 2020 también han tenido una influencia en los fletes en la medida que la entrada en astillero de buques para la instalación de los *scrubbers* han reducido la flota ociosa, ejerciendo como elemento de presión al alza de los precios, como ya se ha explicado anteriormente.

Tras este análisis, podemos concluir que el VCFI se ha visto influido en gran medida por el contexto económico global en 2019, donde la baja demanda y débil comercio internacional han sido los detonantes que han iniciado el ajuste entre oferta y demanda de capacidad.

Por ello, más allá de pequeñas variaciones a lo largo del año y del fuerte incremento en noviembre, los fletes se han mantenido en elevados niveles de estabilidad.

Pese a todo lo anterior, los tráficos de contenedores llenos desde Valenciaport han seguido aumentando en 2019 a un ritmo del 6,78% respecto al año anterior. No hay que olvidar la relevancia del desempeño de la economía española para conseguir dichas cifras, pues esta es determinante para generar los flujos de importación y exportación que utilizan como puerta de entrada y salida los puertos españoles. Así, pese a que el PIB español ralentizó su ritmo de crecimiento respecto al año anterior (2,4% en 2018), lo hizo a una tasa del 2%. En cuanto a las exportaciones de mercancías, estas incrementaron un 1,54% y representaron un 23,94% del PIB.

Hasta este punto, el análisis se ha centrado en los determinantes del VCFI global, sin embargo, cuando se analiza el comportamiento de los fletes en las trece áreas geográficas estudiadas en dicho índice, tal y como se ha podido seguir en los comentarios mensuales, se observa un comportamiento dispar entre ellas. Si bien todas se han visto afectadas en mayor o menor medida por un entorno global de enorme incertidumbre, la intensidad de los cambios depende del dinamismo de sus economías, de la actividad de comercio internacional y de la tasa de ocupación de los buques que regularmente cubren sus rutas comerciales de contenedores. Sin embargo, el análisis se centrará en la evolución de los fletes en los tres principales mercados para Valenciaport: Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y Mediterráneo Occidental (Gráfico 14).

Gráfico 14|

Evolución del VCFI para Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y Mediterráneo Occidental.



Fuente: Elaboración propia.



Como se observa en el Gráfico 14, el comportamiento de los fletes en las tres áreas es dispar en cuanto al nivel de puntos en el que se sitúan, sin embargo, se rige por un patrón similar caracterizado por cierta estabilidad en buena parte del año 2019. En cambio, si tomamos como referencia la evolución desde el inicio de la serie, se perciben claras diferencias entre ellas.

En un extremo encontramos los fletes desde Valencia-port con Estados Unidos y Canadá, donde la tendencia creciente experimentada en 2018 deja paso a una mayor estabilidad en 2019, que, pese a sus altibajos de débil intensidad, siempre se encuentra alrededor de los 1.400 puntos.

Mediante el análisis de las importaciones de bienes se permite identificar el dinamismo comercial del país y la demanda de bienes procedentes de países del resto del mundo. De este modo, un elevado crecimiento de las importaciones indica una mayor demanda del país y, en consecuencia, puede presionar los fletes al alza debido a la mayor cantidad de exportadores con envíos hacia estos mercados. Por ello, es necesario destacar que pese al crecimiento del 11,92% de los tráficos desde Valencia-port en TEUs llenos, lo cierto es que el mercado norteamericano no ha pasado por su mejor año en cuanto al crecimiento del comercio internacional, especialmente Estados Unidos (Tabla 1). Esta ralentización en el ritmo de crecimiento de las importaciones (cabe destacar que

en 2018 crecieron un 5,02%) ha podido ser clave para mantener los fletes estables a lo largo del año.

En el otro extremo se sitúan los fletes con Lejano Oriente, donde desde mediados de 2018 se inicia una caída progresiva y continua, dejándolos en niveles mínimos hasta noviembre de 2019. Tal y como muestra la Tabla 2, las importaciones de bienes en todos los países objeto de estudio para esta área han decrecido (con la excepción de Vietnam) y se sitúan en tasas negativas respecto al año anterior, en concordancia con los datos de Valencia-port, donde los tráficos de TEUs llenos se han reducido un 0,23% con estos mercados. A esta menor demanda, hay que añadir que la ruta de contenedores entre Asia y el Mediterráneo se caracteriza por un fuerte *imbalance*, siendo los tráficos de importación y sus fletes muy superiores a los de exportación hacia los países asiáticos.

Sin embargo, pese la situación de oferta-demanda en este mercado, los fletes con Lejano Oriente aumentaron un 60,78% en el mes de noviembre provocado principalmente por la anticipación de los efectos de la subida en los precios de los combustibles debido a la implementación de la nueva normativa medioambiental. Como se ha indicado arriba, dada la tendencia a la baja desde 2018, el impacto del recargo por combustible sobre unos fletes en niveles muy bajos es mayor, teniendo a su disposición las navieras muy poco margen para suavizar dicha subida.

Tabla 1|

Variaciones en PIB y comercio internacional de Estados Unidos y Canadá en 2019

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico % de cambio anual (a precios constantes)	2.350	1.545
Evolución exportaciones de bienes % de variación	0.875	2.840
Evolución importaciones de bienes % de variación	1.862	1.045

Fuente: Elaboración propia. Datos. FMI

Tabla 2|

Variaciones en PIB y comercio internacional de Lejano Oriente en 2019

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Taikalandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico % de cambio anual (a precios constantes)	6.139	0.346	0.546	1.954	0.891	6.500	2.871	2.035	4.500
Evolución exportaciones de bienes % de variación	2.300	-5.884	-3.329	-2.401	-1.649	11.659	-3.553	-4.000	-1.823
Evolución importaciones de bienes % de variación	-2.500	-7.260	-1.775	-1.927	-0.848	10.317	-1.197	-0.204	-4.212

Fuente: Elaboración propia. Datos. FMI



En una situación intermedia entre los dos casos anteriores se sitúan los fletes con el Mediterráneo Occidental. Así, desde el inicio de la serie en 2018 se observa una elevada estabilidad en sus niveles, con fluctuaciones de baja intensidad alrededor de los mil puntos. Los tráficos desde Valenciaport con esta área han decrecido en 2019 un 0,75% en TEUs llenos, acorde también a la menor de-

manda de importaciones de un mercado clave para el puerto valenciano como es Argelia (Tabla 3). Así, ante una demanda ya debilitada, los fletes se han mantenido constantes para no dañar todavía más unos flujos de exportación que no se encuentran en su momento más boyante.

Tabla 3|

Variaciones en PIB y comercio internacional del Mediterráneo Occidental en 2019

	Marruecos	Túnez	Argelia
Crecimiento económico %de cambio anual (a precios constantes)	2.657	1.514	2.553
Evolución exportaciones de bienes % de variación	6.111	-2.000	1.848
Evolución importaciones de bienes % de variación	2.749	0.000	-0.605

Fuente: Elaboración propia. Datos. FMI

Tras este análisis, se observa como la incertidumbre global y la escalada proteccionista no sólo ha tenido efecto sobre el VCFI general, sino que también ha influido sobre el comportamiento de los fletes de todas las áreas en distinto grado. Por ello, la repercusión del incremento de los costes operativos de las navieras ha influido en cada área en función de sus peculiaridades. Ante esta situación, las navieras se encontrarán en la compleja situación de buscar el equilibrio entre recuperar parte del incremento de los costes a través de los fletes y que dicha subida no sea perjudicial para una demanda ya debilitada.





Editado por:



Panelistas:

