

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2018



Fotografía: @fran_broch

En un contexto mundial donde la competencia interportuaria es cada vez más intensa, resulta crucial para los gestores portuarios monitorizar los factores que subyacen a la competitividad portuaria.

En este sentido, los fletes son un determinante clave para la competitividad de las empresas exportadoras e importadoras, ya que de estos depende su acceso a los mercados internacionales. A su vez, la suma de todos los costes incurridos a lo largo de la cadena de transporte es vital para definir la competitividad del puerto. Los fletes, en muchos casos, representan el mayor porcentaje de todos los costes de la operación de exportación. Así, en un ejercicio de transparencia, Valenciaport pone a disposición de su comunidad logístico-portuaria una herramienta para mejorar su conocimiento en este aspecto.

El objetivo de esta publicación es mostrar la evolución anual experimentada por el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) en 2018. De este modo, como complemento a la publicación mensual del índice, el informe anual permite un análisis general de lo acontecido a lo largo del año, permitiendo su vinculación con otras variables económicas que influyen en su evolución. Con este propósito, se relacionan las fluctuaciones del VCFI con las oscilaciones en el precio del petróleo y el comportamiento de las exportaciones españolas y tráfico de Valenciaport.

La presente publicación recoge también el análisis de dos grandes expertos, que mostraran los principales retos y tendencias a los que deben hacer frente la economía internacional y economía marítima.

Por último, se realiza un análisis de las tendencias en cuanto a fletes de las distintas áreas geográficas recogidas en el VCFI, con especial atención en aquellas que tiene mayor peso en las relaciones comerciales de Valenciaport, como son Lejano Oriente y Estados Unidos y Canadá.





Dr. Vicente J. Pallardó

Analista de coyuntura económica. Investigador Senior IEI.

Economía Internacional: SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS

Un punto de partida inquietante

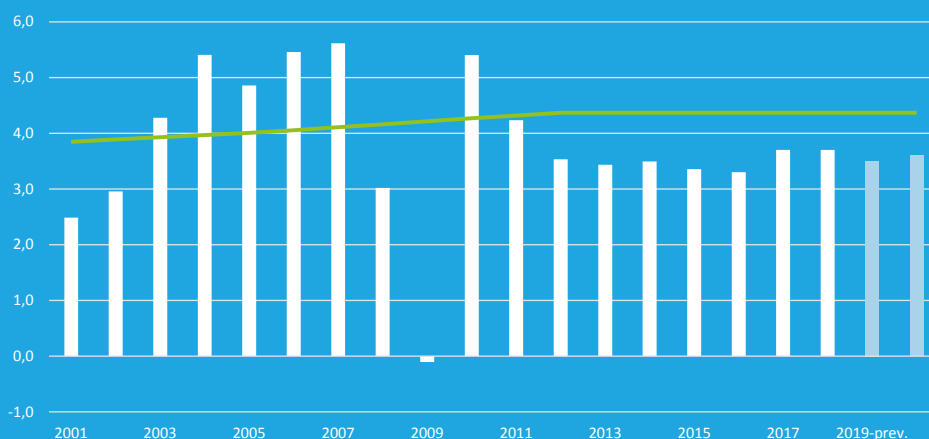
La economía mundial inicia el año 2019 con expectativas de una ralentización apreciable en el crecimiento, ya perceptible tanto en los datos macroeconómicos como en el comportamiento de los mercados financieros en el tramo final del año anterior. La fase expansiva del ciclo ha venido caracterizada por un crecimiento bastante estable, pero también decepcionante, apreciablemente por debajo del potencial estimado para la economía global (ver gráfico 1). La combinación de una política monetaria, convencional y no convencional, forzada al límite de sus posibilidades expansivas, la relativa fortaleza con la que las economías emergentes superaron la Gran Recesión y la continuidad del exceso de endeudamiento de buena parte de los países, a nivel público y

privado 4, ha permitido mantener ese crecimiento, que bien puede calificarse como “robado” al futuro. Mientras, la ausencia de las necesarias reformas estructurales y las dificultades de responder, particularmente pero no solo, en Occidente, a los procesos de cambio drástico y célérico en el mundo globalizado (cambio climático, deslocalización y cadenas de valor global, nuevo mercado de trabajo global, tercera y, de modo incipiente, cuarta revoluciones industriales...) han impedido dotar de más fortaleza y solidez a ese crecimiento. Altos niveles de incertidumbre geopolítica y la amenaza de una oleada proteccionista global acentúan los tintes oscuros en la evaluación de la situación. En estas circunstancias, ¿nos acecha una nueva recesión?

Gráfica 1|

Crecimiento Económico Mundial (% ; términos reales)

■ Crecimiento real
— Crecimiento potencial



Fuente: elaboración propia. Datos: FMI



Algunas notas generales sobre las expectativas para 2019 y 2020

Las previsiones para la economía mundial coinciden en anticipar una desaceleración del crecimiento global en todos los espacios económicos significativos en 2019, posiblemente más acentuada en 2020. Las estimaciones medias apuntan a tasas de crecimiento alrededor del potencial (que es muy modesto; algo más del 1% en Europa y Japón, poco más del 2% en Estados Unidos) en los países desarrollados, y cifras inferiores a ese potencial en el resto del mundo, ante la confluencia de notables dificultades, económicas y geopolíticas, en no pocos de los principales países emergentes (Arabia Saudita, Brasil, Nigeria, Rusia, Sudafrica, Turquía, entre otros), a sumar a la desaceleración que, al menos durante unos años, supone la transformación radical, en marcha, del modelo de crecimiento chino.

Aunque estas expectativas anuncian un bienio complejo, son escasas las voces que apoyan la idea de una recesión global, o siquiera extendida, en este período. No obstante, conviene apuntar que durante la última década los errores en las previsiones han sido generalizados y siempre sesgados al alza. Además, existen factores estadísticos (“efecto carry-over”) que minimizan las posibilidades de recesión técnica cuando el año anterior ha sido de crecimiento claramente positivo, aunque sea moderado, cual ha sido el caso en 2018. Finalmente, todos los análisis señalan que los riesgos para las previsiones están sesgados a la baja, en buena medida ligados a la posible normalización monetaria en Occidente, a las tensiones geopolíticas y proteccionistas (que serían aún más dañinas para el comercio que para el crecimiento mundial), y a desequilibrios imprevistos en el crecimiento chino, fruto de ciertas contradicciones en los objetivos de las autoridades (conviene no olvidar que la economía china es la que más aporta al crecimiento mundial en la actualidad). Si se materializaran parte de o todos esos riesgos a la baja, **¿cabe, entonces sí, esperar una recesión?**

Reflexiones específicas sobre los riesgos para el crecimiento en 2019-2020

Corresponde pues realizar una serie de precisiones sobre esos potenciales elementos de tensión. Comencemos por el que acapara la mayor parte de titulares, **las tensiones proteccionistas** que, en el peor de los casos, amenazan con desatar “guerras comerciales”. Dos episo-

dios concitan la atención: el enfrentamiento entre China y Estados Unidos a raíz de la llegada a la presidencia de Donald Trump, y el Brexit. Desde luego, no puede ignorarse que la incertidumbre sobre el desenlace de estos procesos ya constituye per se un freno al crecimiento, y en particular a la inversión y al comercio. Pero conviene introducir dos consideraciones. Primero, que existe una probabilidad significativa de que ambas situaciones acaben encauzándose hacia un escenario intermedio; por un lado, más que un enfrentamiento total, las restricciones comerciales (y a la inversión directa) entre Estados Unidos y China – y posiblemente entre otros espacios económicos – serán mayores que en épocas recientes, pero no devastadoras para el comercio. Respecto al Brexit, y aun a costa de alargar el proceso negociador, un acuerdo pactado de separación ordenada es más probable que el Brexit sin acuerdo (e incluso un no-Brexit es, aunque solo sea por las mayorías parlamentarias en Reino Unido, aun improbable, más factible que una traumática ruptura sin acuerdo). No son circunstancias óptimas para el crecimiento y el comercio, pero tampoco fundamentos para una recesión.

Y he aquí la segunda consideración sobre el temor al proteccionismo. En realidad, la oleada de medidas contraproducentes para el comercio ha sido continua desde la Gran Recesión. En el período 2009-2018 se han aprobado, a nivel global, más de 13000 medidas restrictivas para el comercio, más de 2000 de ellas de carácter arancelario. Estas medidas han triplicado las de carácter liberalizador en este mismo período. Durante los años previos a Donald Trump, el promedio de medidas proteccionistas fue de 1777 anuales, cifra casi indistinguible de las 1800 en cada uno de los dos primeros años de la Administración Trump. El comercio mundial, ciertamente, ha renqueado en estos años, con un crecimiento similar al del PIB, en lugar de muy superior como era habitual anteriormente, pero ha seguido avanzando pese a semejantes tendencias proteccionistas. No parece probable que, salvo un enfrentamiento abierto entre las principales economías del mundo, esto vaya a cambiar.

En relación al **crecimiento económico chino**, sin duda existen contradicciones difíciles de gestionar. La necesidad de un avance más ordenado, frenando tanto el desmesurado crecimiento del endeudamiento privado (y de parte de las administraciones provinciales y locales) como el de los créditos de dudoso cobro, y buscando también un mayor respeto al medioambiente, forzarían a un crecimiento menor. Por otra parte, con conflictos abiertos en el ámbito diplomático y comercial, la necesidad de afianzar el cambio de modelo de crecimiento (en favor de la demanda interna y el desarrollo de sectores tecnológicamente avanzados y de mayor valor añadido) y de garantizar que continúa la mejora del nivel de renta



de los ciudadanos, la Administración Xi no puede permitirse una ralentización económica significativa. Pese a ese difícil equilibrio, debe recordarse que el Gobierno y el Banco Central de China disponen de un margen fiscal y monetario y una capacidad de intervención en la economía que, aun con dificultades, les debe permitir garantizar ese crecimiento alrededor del 6% anual en próximos ejercicios. Aun aceptando que el dato oficial sobrestima el real, y que se trataría del menor avance del PIB en cuatro décadas, difícilmente se puede considerar un lastre para el crecimiento mundial. Por otra parte, las restantes mayores economías asiáticas parecen sólidamente asentadas en crecimientos entre el 5% y el 8%, siendo un sostén para el crecimiento. Incluso débiles avances en la recuperación de economías como la brasileña o la rusa serían suficientes para dejar el crecimiento del mundo emergente en niveles que, aun modestos, como ya se ha señalado, no pueden apuntarse tampoco como factor de recesión global.

Por lo que hace referencia al **comportamiento de las políticas macroeconómicas en Occidente**, es cierto que los márgenes son limitados. El desequilibrio fiscal, medido por la deuda pública como porcentaje del PIB, sigue alcanzando niveles sin precedentes, y son numerosos los países que carecerían de espacio fiscal de tener que captar los fondos en los mercados de capitales, porque incluso después de años de expansión siguen presentando saldos deficitarios. Sin embargo, las adquisiciones de deuda por parte de los Bancos Centrales (que garantizan, salvo en Estados Unidos, la reinversión de la deuda vencida – BCE – cuando no compras adicionales – Japón), la extensión de la idea, poco responsable, pero inducida precisamente por el bajo coste de la financiación, de que niveles de deuda sustancialmente superiores a los que tradicionalmente se consideraban como sostenibles sí lo son, y la existencia de países con margen fiscal que parecen algo más dispuestos a utilizarlo (con Alemania a la cabeza), anticipa un **comportamiento fiscal** ante la ralentización económica moderadamente expansivo.

Respecto a los **Bancos Centrales**, lo más probable, en contra de lo anticipado hace unos meses, es un mantenimiento del status quo actual, a la espera de constatar si la desaceleración es limitada o más significativa. Ello implica, en Estados Unidos, una o ninguna subida de tipos en 2019, y un comportamiento similar en 2020 (si no se materializan los riesgos a la baja para el crecimiento, en cuyo caso podría incluso producirse algún recorte de tipos); en paralelo, el tamaño del balance de la Reserva Federal seguirá reduciéndose lentamente, pero permanecerá en un nivel sensiblemente superior al existente antes de la Gran Recesión. Igualmente, cabe esperar, como queda indicado, el mantenimiento o, en

algún caso, el aumento del tamaño del balance del resto de los principales bancos centrales occidentales, y la continuidad a nivel cero o muy similar de los tipos de interés de referencia, incluyendo, con alta probabilidad, la no modificación de los tipos en 2019 por parte del Banco Central Europeo, y no más de dos subidas de 25 puntos básicos, si no hay un mayor bache en el crecimiento, en 2020. Nótese, además, que el margen para la reducción de tipos de interés, incluso estando a niveles históricamente bajos, existe para el conjunto del mundo emergente y no es descartable que se produzcan nuevos movimientos a la baja en países como Brasil, Rusia o Turquía.

Un último apunte en estas consideraciones sobre el futuro inmediato de la economía mundial, en referencia al **precio del petróleo**, sin duda a la vez un factor causado por y causante de la salud de la misma. Una ralentización del crecimiento económico, agregada al dinamismo de la producción en Estados Unidos mediante el “fracking”, las presiones de la Administración Trump en pro de precios bajos y la progresiva desconexión de Irán y Venezuela de los mercados internacionales de crudo (por sanciones externas afectando a ambos países y por el propio colapso de la capacidad de producción en el segundo caso) deberían presionar a la baja sobre los precios respecto a los niveles actuales. Por el contrario, existe la voluntad de la mayoría de grandes productores, con una coordinación imperfecta pero mayor de lo habitual entre los miembros de la OPEP y países ajenos al cártel, liderados por Arabia Saudita y Rusia, respectivamente, de mantener los precios en el rango de 60-80 dólares por barril. La combinación de esas fuerzas opuestas augura un comportamiento del crudo más estable que en períodos recientes, y que se situará probablemente en la parte baja de la banda citada.

Como corolario, y más allá del precio del crudo, en el ámbito del comercio y en particular del transporte marítimo, no puede obviarse el imperativo de reducir drásticamente los óxidos de azufre del combustible utilizado para la navegación ya en 2020 (regulación de la International Maritime Organization). Aunque la transición a combustibles con menor componente de azufre (LSFO y gasoil marítimo, MGO) es solo una de las alternativas que las navieras pueden considerar para cumplir con la normativa (pudiendo optar por la instalación de “scrubbers” para limitar la polución generada por los combustibles tradicionales, o por la utilización de Gas Natural Licuado), las expectativas sugieren que el reemplazo de combustibles conlleve ciertas tensiones en los precios. Así, con una previsión de reducción en el consumo de combustibles con alto componente de azufre de unos dos millones de barriles/día (ver evolución prevista por la Agencia Internacional de la Energía en el **gráfico 2**), y

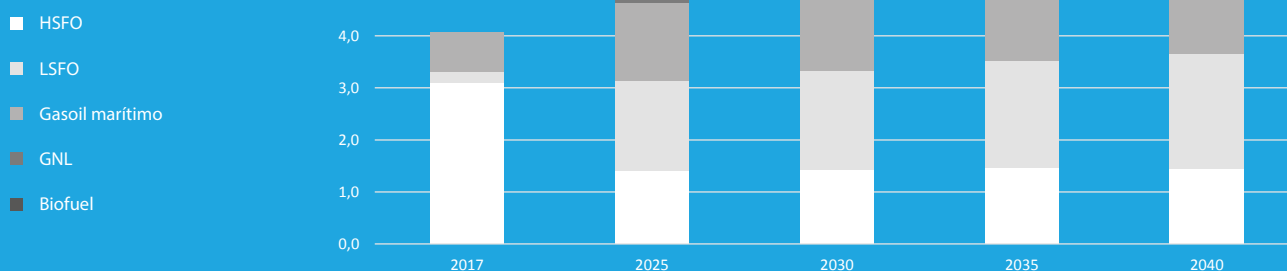


una capacidad de producción de LSFO por parte de las refinerías de unos 600000 barriles/día, el resto deberá ser reemplazado, al menos en el corto plazo, por MGO, lo que permite anticipar un apreciable incremento del

precio del diesel a medida que se aproxima 2020, con independencia del comportamiento del coste del crudo.

Gráfica 2|

Distribución del combustible empleado en el transporte marítimo por tipos (millones de barriles equivalentes de petróleo)



Fuente: elaboración propia. Datos: IEA, World Energy Outlook, 2018

Conclusión

De todo lo anterior, cabe deducir que la economía mundial se enfrenta, en 2019 y 2020, a una desaceleración económica apreciable, pero que las posibilidades de una recesión, bien en Occidente bien global, son bastante limitadas. En buena medida, ello se debe a que parece asegurado que las diferentes autoridades, monetarias y fiscales, están dispuestas a jugar sus bazas, bastante restringidas en los países desarrollados, algo más amplias en varios emergentes, para evitar un retroceso mayor del crecimiento económico. Pese a que los titulares seguirán recogiendo episodios adversos en el ámbito de la extensión del proteccionismo y las tensiones geopolíticas, tales procesos ni son nuevos ni parece

probable que se aceleren de manera notable. Sin duda, introducen incertidumbre, dañan la actividad económica, pero no cabe esperar que induzcan una recesión.

Si todo lo anterior no resulta halagüeño, pero sí tranquilizador a corto plazo, no conviene olvidar que, en el fondo, se trata de continuar con la estrategia de "kicking the can down the road", que se ha venido siguiendo desde la Gran Recesión: inyecciones ilimitadas de dinero barato, endeudamiento desbordado y escasas reformas estructurales capaces de responder a los retos sin precedentes del nuevo mundo global que inicia la Cuarta Revolución Industrial. **¿Cuánto puede continuar esa estrategia?**





Dr. Peter de Langen

Propietario y consultor principal de Ports & Logistics Advisory

Economía Marítima:

TENDENCIAS MUNDIALES EN ECONOMÍA MARÍTIMA Y PORTUARIA Y EL VCFI

El mercado del transporte marítimo se comporta de una manera bastante volátil, ya que tanto la demanda como los costes operativos (el precio del combustible y la estructura de la industria) cambian de una manera muy rápida. En este breve artículo se discutirán las tendencias relacionadas con estos tres aspectos y su posible vinculación a la evolución del VCFI.

Evolución de la demanda

El comercio exterior genera demanda para el transporte marítimo en general, y para los contenedores en par-

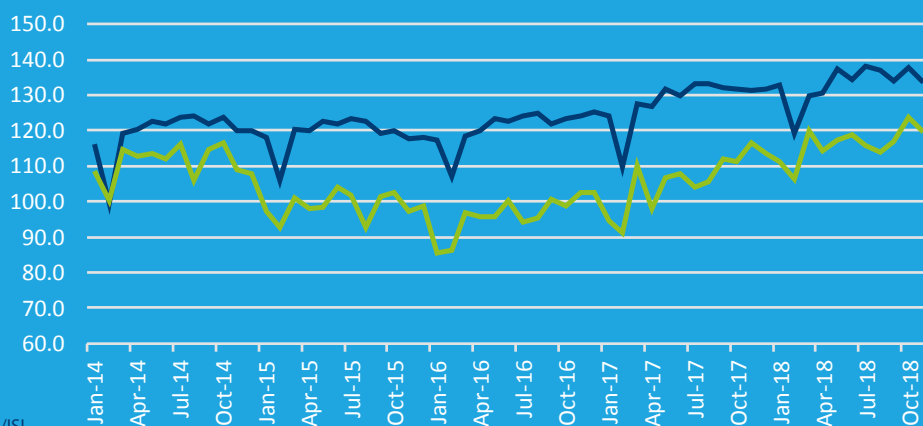
ticular. Este depende en gran medida del crecimiento económico, las barreras para el comercio exterior y los costes logísticos de exportación. La *Organización Mundial de Comercio* publica datos mensuales sobre los volúmenes de comercio exterior, mientras que también en términos mensuales, *RW/ISL* publica el *Container Throughput Index*, basado en los volúmenes mensuales de tráfico de más de 70 puertos alrededor del mundo. La relación entre negocio exterior y los volúmenes de contenedores se pueden ver en el Gráfico 1.

En 2018, el comercio exterior ha crecido a nivel global (1.2% en el tercer trimestre), y también en Europa (0.5%

Gráfico 1|

Comercio global y volumen de contenedores

— Index Global Container Volume
— Index Global Trade



Fuente: elaboración propia. Datos: OMC y RWI/ISL



en el tercer trimestre), aunque con tasas de crecimiento más bajas que en 2017, debido al freno del crecimiento económico en Europa. Así, los riesgos comentados en la sección anterior, como son el Brexit y las nuevas barreras para importar a Estados Unidos, no son todavía visibles en los volúmenes de comercio internacional. Este fenómeno puede explicarse en parte porque algunos exportadores han aumentado sus exportaciones en 2018 para evitar posibles tarifas más elevadas en 2019.

En 2018, los volúmenes de contenedores de los puertos también han aumentado, aunque su ritmo de crecimiento ha sido bastante más bajo que en 2016 y 2017. El Gráfico 1 deja claro que hay una relación directa entre negocio exterior y volúmenes de contenedores.

El precio del combustible

El combustible es el mayor componente de los costes operativos del transporte marítimo. Dependiendo de los niveles de precios del combustible y el consumo de este (que depende del tamaño, velocidad y la edad del buque), los costes del combustible pueden englobar entre el 35% y el 50% del *slot costs* (costes de transportar una unidad en una ruta). Las navieras ajustan los fletes con un *Bunker Adjustment Factor* (BAF), de forma que el riesgo del aumento de precios del bunkering sea transferido al exportador o importador.

En 2018 los precios del combustible -que tienen una relación muy estrecha con los precios del petróleo crudo- han aumentado hasta octubre, para después reducirse rápidamente (Gráfico 2). La ya comentada inminente regulación del *International Maritime Organization* (IMO), que entrará en vigor al principio de enero de 2020, fija

un nuevo límite de contenido de azufre del combustible utilizado en los buques del 0.50% de la masa del combustible. Esta regulación reducirá considerablemente la cantidad de los óxidos de azufre producida por los buques, lo que supondrá importantes beneficios sanitarios y ambientales para el mundo, especialmente para las poblaciones cercanas a los puertos. El combustible más usado hoy en día es el IFO 380, con un contenido de azufre de 3.5%. La expectativa generalizada es que los costes de combustible aumentarán sustancialmente, y las estimaciones prevén un aumento de los costes del transporte marítimo global de 15 mil millones por año.

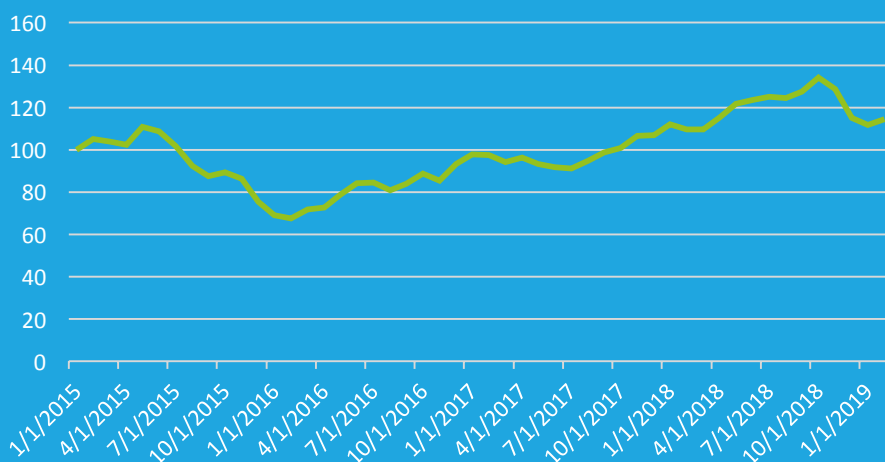
Dinámicas en la estructura de la industria

La industria del transporte marítimo de contenedores se encuentra en un momento disruptivo. Las navieras señalan que no saben con quién competirán dentro de 3 o 4 años, dado que la digitalización facilita la entrada de nuevos competidores sin buques, pero con la ambición de gestionar cadenas logísticas internacionales. En uno de los escenarios sobre el futuro de la industria, la empresa de consultoría *McKinsey*, afirma que las navieras quedan reducidas a proveedores de transporte marítimo como *commodity*, es decir un producto básico sin apenas diferencias entre competidores, sin papel alguno en la gestión de la cadena logística, y sin relación directa con importadores y exportadores.

Esta posición resulta poco atractiva, dado que hay un mecanismo que lleva a un exceso de la capacidad de los portacontenedores. En 2018, la capacidad de la flota mundial ha aumentado en 1.3 millones de TEUs (más del 5% de la flota total), en parte debido a la introducción de nuevos 'megabuques' con una capacidad de más de

Gráfico 2|

Bunker fuel Price index
(2015=100)



Fuente: elaboración propia.



20.000 TEU. El caso opuesto es el del *scrapping* (buques viejos que terminan de operar), cuyo efecto ha sido mucho más pequeño, con alrededor de una capacidad de 100.000 TEUs eliminados. Este aumento de capacidad ha sido más elevado que el experimentado por la demanda, resultando en una flota inactiva que ha alcanzado alrededor de los 400.000 TEUs en 2017 y llegado a la cifra de más de 600.000 TEUs (alrededor de 3% de la flota total) en 2018.

En el transporte marítimo de contenedores, una naviera sin costes operativos competitivos inevitablemente pierde dinero, sobre todo en tiempos con excesos de capacidad y en 2018 varias navieras no han sido capaces de recuperar sus costes. Los volúmenes amplios (necesarios para ofrecer una red atractiva de servicios) y el uso de megabuques (por sus economías de escala) son necesarios para operar con costes competitivos. Por esta razón, hay una evolución continua hacia una mayor concentración de navieras.

Aunque estas se esfuerzan para ofrecer servicios marítimos fiables, sobre todo en el sentido de que los buques no experimenten retrasos, la fiabilidad hacia éstos ha sido bastante limitada, con casi la mitad de los buques llegando tarde en septiembre de 2018, y en general obteniéndose unos niveles de fiabilidad inferiores a los obtenidos en 2017 (según datos de Cargo Smart). En enero 2019, casi dos de cada tres buques llegaron a tiempo, un nivel más alto de lo experimentado en 2018. La baja fiabilidad causa o agrava los problemas de congestión que existen en algunos puertos. Por ejemplo, en Los Angeles, los importadores no podían recoger sus contenedores de la terminal sin sufrir retrasos que podían llegar a los 7 días. En Róterdam, en Amberes, los operadores intermodales, sobre todo del transporte fluvial, tenían

hasta dos días de espera en las terminales marítimas. Las escalas de los megabuques agravan esta congestión terrestre. Por ejemplo, un megabuque en Róterdam va asociado con 10 buques *feeder*, seis trenes, 2.000 camiones y 40 buques fluviales.

La economía marítima-portuario en 2019 y adelante

En los próximos años se prevé que continúe la disrupción, siendo la digitalización el factor más destacable. La introducción de los megabuques genera una fase de adaptación de los procesos náuticos en las terminales y en el transporte terrestre por los efectos antes comentados. En esta adaptación, la consolidación de sistemas ágiles que permitan planificar estas operaciones y el uso de nuevas tecnologías son clave. A modo de ejemplo, en Hamburgo y Dubái están experimentando con *Hyperloop* para el transporte de contenedores, mientras que en Singapur y en Róterdam, lo están haciendo con *platooning* como primera fase del transporte terrestre automatizado.

Adicionalmente, se estiman más procesos de concentración de las navieras, resultando en un debate sobre el tratamiento de las alianzas de las navieras que limiten la competencia en la industria. Finalmente, se puede prever una continuación en la *commodificación* del transporte marítimo, en parte por el crecimiento de los servicios digitales para manejar las cadenas logísticas y el transporte marítimo, resultando en una elevada presión sobre los precios de fletes.

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, 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), Tokio (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* (SCFI) 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 2018

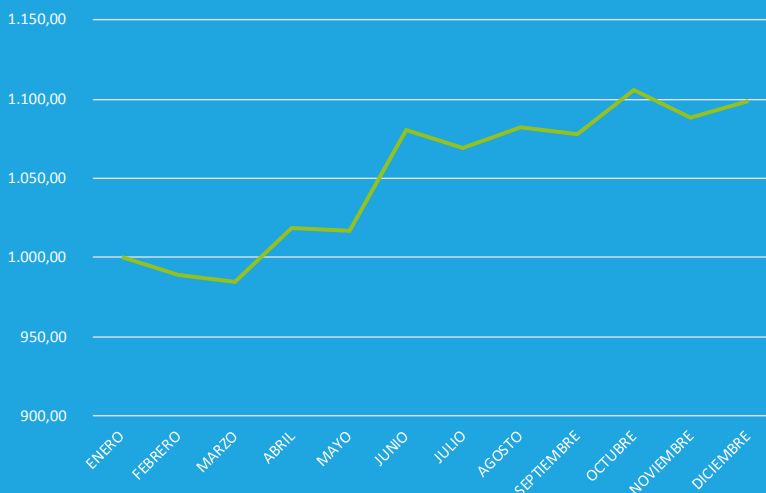
Junto a las tendencias y expectativas mostradas por los dos analistas en esta sección se abordará lo acontecido en el mercado de transporte marítimo y comercio internacional durante el año 2018, permitiendo identificar los posibles factores que subyacen al comportamiento del VCFI a lo largo del año.

En primer lugar, es necesario destacar que, a lo largo del periodo analizado, el *Valencia Containerised Freight Index (VCFI)* ha mostrado un comportamiento de los fletes dispar (Gráfico 1). Así, el índice de fletes ha experimentado a lo largo del año 2018 cinco meses de subidas y 6

meses de descensos, pese a que la mayoría de las caídas han sido moderadas, es decir, inferiores al 1%. Como se observa en el gráfico, pueden distinguirse dos momentos que supusieron un cambio de tendencia importante. El primero de ellos se produjo en junio y supuso un crecimiento de los fletes de exportación respecto al mes anterior del 6,28%. El otro gran cambio se produjo en los meses de octubre y noviembre, donde el crecimiento del mes de octubre del 2,57% dio paso a una disminución el mes siguiente del 1,57%, la mayor caída de toda la serie. Pese a ello, la tasa de crecimiento acumulado a lo largo del año se sitúa en el 9,85%.

Gráfico 1|

Evolución del VCFI en 2018



Fuente: Elaboración Propia. Datos: VCFI



Estos dos grandes cambios de tendencia coinciden en el tiempo con fluctuaciones importantes del precio del petróleo. No es nada nuevo afirmar que el precio del petróleo es uno de los principales determinantes del flete. Esta variable está estrechamente relacionada con el gasto de combustible que asume la naviera, por lo que, al aumentar sus costes variables operativos, estos se trasladan a un incremento del precio del flete. Así, este crecimiento coincide con el sufrido por el precio del barril de Brent en mayo (que se reflejó en el VCFI en el mes de junio), hasta alcanzar los 76 dólares por barril. Respecto al segundo cambio de tendencia del VCFI, este coincide con el descenso sufrido noviembre por el precio del petróleo, pasando de 81 dólares a 64,75 dólares por barril. Es necesario señalar que el comportamiento del precio del petróleo en 2018 ha sufrido importantes oscilaciones: por un lado, el precio mostraba una tendencia creciente (con altibajos pero estable), pero en noviembre sufrió un descenso importante que se agudizó todavía más en diciembre.

Sin embargo, pese a la indudable importancia del pre-

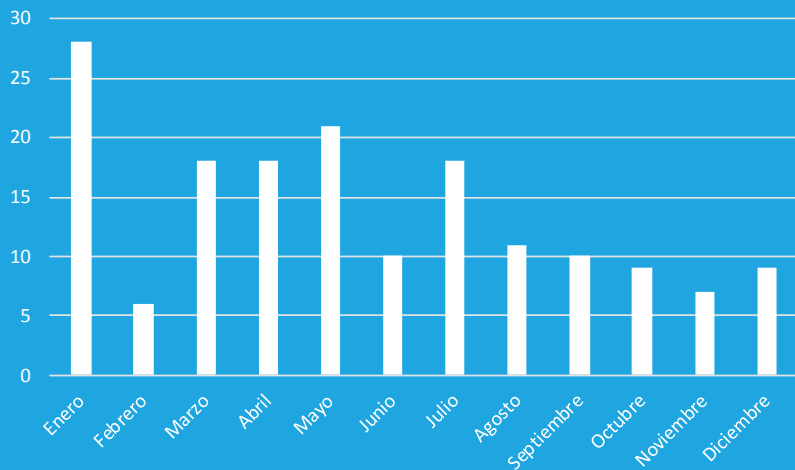
cio del petróleo en el transporte marítimo, otros factores adicionales relacionados con la oferta y demanda permiten también entender mejor las fluctuaciones generadas en el mercado fletes. De este modo, la capacidad ofertada por las navieras en sus *trade lanes* y los flujos de comercio internacional son dos variables que, ante desequilibrios en cualquiera de los dos lados de la balanza, ejercen presión sobre los fletes.

Por el lado de la oferta, si se compara lo sucedido en 2018 y 2017, las tendencias generales muestran un mayor número de entregas de buques de contenedores (Gráfico 2), menor actividad de *scrapping* y menor nivel de flota ociosa (Gráfico 3). Según datos de *Alphaliner*, la suma de estos factores ha llevado al aumento de la flota mundial de TEUs hasta alcanza un crecimiento del 5,7%, pasando de los más de 21,1 millones a superar los 22,3 millones en 2018.

Así, los buques entregados alcanzaron la cifra de 165 a lo largo del año, con un incremento de capacidad adicional de la flota de 1.300.600 TEUs. Si se analiza la en-

Gráfico 2|

Unidades de buques portacontenedor entregadas por meses en 2018

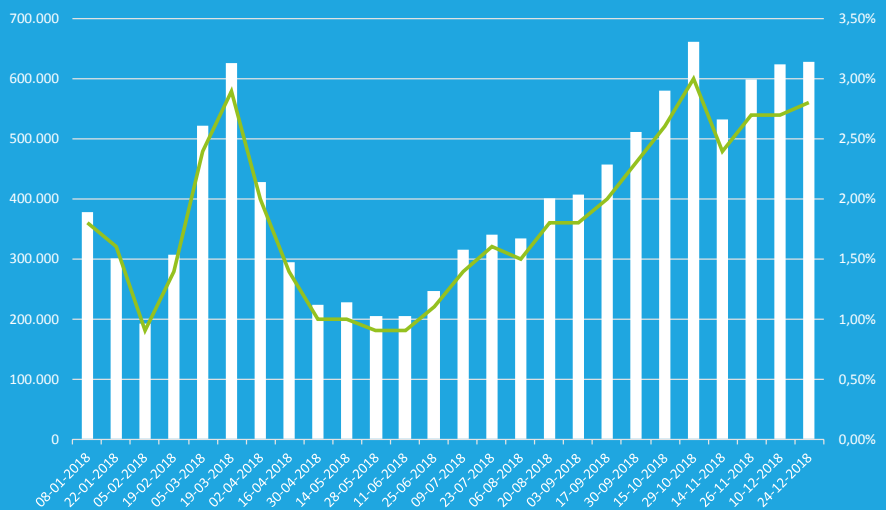


Fuente: Elaboración Propia. Datos: Alphaliner

Gráfico 3|

Evolución de la flota ociosa en 2018, en volumen de TEUs

█ Total TEU idle
— Idle TEU as% total fleet



Fuente: Elaboración Propia. Datos: Alphaliner



trega de buques por meses, se observa cómo, durante el primer semestre se entregaron 101 buques, frente a los 64 en el segundo semestre. A esto, es necesario mencionar la menor actividad de *scrapping* de buques, que se redujo en 2018 un 75,3% respecto a 2017 (*Alphaliner*).

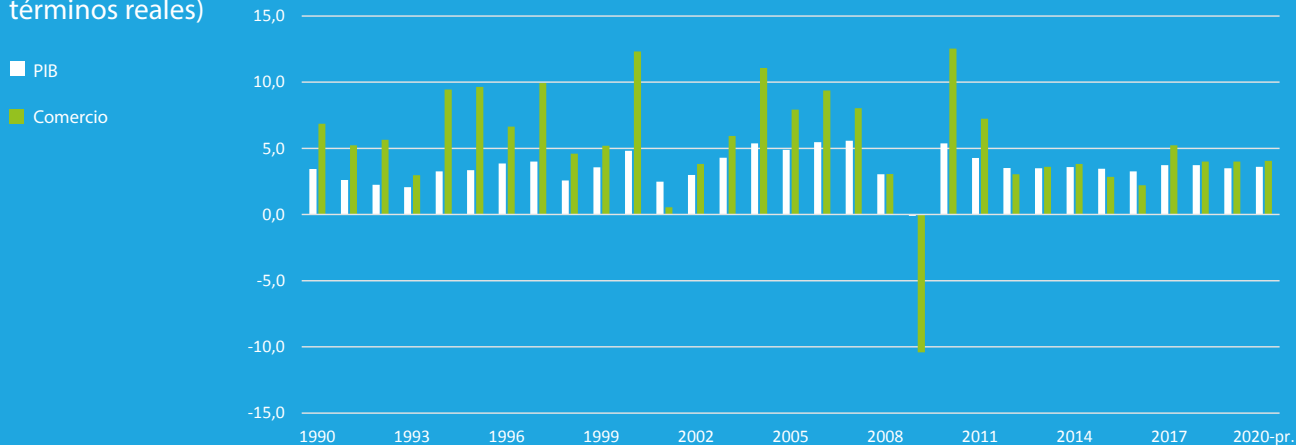
Ante este aumento de la oferta de capacidad, la evolución de la flota ociosa es un indicador del equilibrio entre oferta y demanda en el mercado de transporte marítimo. En este sentido, la reacción de las navieras ante reducciones de la demanda consiste en aumentar la flota ociosa y las *blank sails*, retirando así capacidad del mercado para suavizar el probable descenso en los niveles de flete. A lo largo del año 2018, la flota ociosa mostró dos marcadas tendencias: se redujo durante el primer semestre del año y aumentó considerablemente a partir de septiembre. Para explicar este hecho, es necesario incluir una tercera incógnita en la ecuación: la demanda. Por ello, en la primera mitad del año, pese al mayor número de entregas de buques, la flota ociosa mantuvo una tendencia a la baja debido a una demanda creciente de tráficos en contenedor, como muestra

el crecimiento del volumen global de TEUs manejados por los puertos del mundo, con un crecimiento del 6,5% primer trimestre y 4,7% en el segundo (*Alphaliner*). En cambio, en el segundo semestre, las sospechas de una demanda más débil se constataron con la suspensión de 4 grandes servicios interoceánicos y la reducción en el *loop* Asia-Europa de algunos servicios, provocando un aumento de la flota ociosa en los últimos meses del año. Pese a este comportamiento desigual en las dos mitades del año, las previsiones del *Port Throughput Indices* elaborado por *Drewry*, auguran un crecimiento en torno al 4% en el tráfico de contenedores manejados por los puertos a nivel global.

Como se ha mencionado, ante el incremento de la capacidad de la flota global, la evolución de la demanda resulta determinante para el análisis de la evolución del flete. Para ello, es necesario evaluar el contexto económico en el que se enmarca el VCFI a partir de dos grandes macromagnitudes: PIB mundial y el comercio internacional, que presentan una estrecha correlación, como se muestra en el **Gráfico 4**.

Gráfico 4|

Evolución del comercio y PIB mundiales (% términos reales)



Fuente: elaboración propia. Datos: Bancos Centrales Nacionales; FMI

Un indicador utilizado para evaluar la salud de la economía mundial es el PIB. Dado que en el momento de publicación de este informe los datos relativos a 2018 son todavía provisionales, trabajaremos sobre las previsiones realizadas por el *Fondo Monetario Internacional* (FMI), cuya última actualización en octubre de 2018 permite aproximarse con mayor precisión a la cifra real. Dichas previsiones muestran un crecimiento del PIB mundial que se espera se sitúe sobre 3,733% en 2018, frente

al 3,738% correspondiente al año anterior. Ante tales cifras, es necesario mostrar la dualidad existente entre las economías avanzadas por un lado y las emergentes y en desarrollo por el otro. En este sentido, las economías avanzadas (grupo compuesto de 39 países, entre los que se encuentran países como Estados Unidos, España o Alemania) alcanzaron la cifra de crecimiento del 2,357%, ligeramente superior al 2,339% obtenido en 2017. En cambio, pese a que las economías emergentes



y en desarrollo (grupo formado por 155 países, entre los que se agrupan Brasil, China o Marruecos) se situarían en cifras que doblan las anteriores, se aprecia un leve retroceso en su crecimiento, pasando del 4,723% de 2017 al 4,682% de 2018.

Otro indicador utilizado como termómetro de la economía mundial es el comercio internacional, cuya evolución está directamente correlacionada con la experimentada por PIB, si bien, la elasticidad del comercio y crecimiento del PIB se ha reducido en los últimos años, como se hacía referencia en la sección referida a las previsiones de coyuntura económica. Así, según el FMI, las últimas previsiones sobre el comercio mundial de bienes y servicios no son nada alentadoras, mostrando un menor crecimiento respecto al año anterior. La cifra de 5,241% de 2017 se redujo hasta situarse en el 4,176% de este año. En este sentido, la menor demanda mundial, medida a través de las importaciones, refleja también este descenso, pasando del 4,959% en 2017 al 4,488% de 2018. La misma tendencia a la baja siguen las exportaciones mundiales, ralentizando su crecimiento en 2018.

En este contexto internacional, los datos provisionales de 2018 avanzan que las exportaciones marítimas españolas (medidas en toneladas) se contrajeron un 2,16% respecto al año anterior, mientras que, las importaciones aumentaron en un 6,91% para el mismo periodo. Según el Banco de España, pese a que esta pérdida del dinamismo de las exportaciones se debe a varios factores, desde la entidad destacan la pérdida de fuerza de la demanda procedente del resto del mundo y la menor competitividad de los productos españoles por una apreciación del euro.

Sin embargo, la evolución por áreas geográficas es bien distinta, pues los datos muestran un comportamiento desigual de las exportaciones españolas hacia los diferentes mercados. En este sentido, para un análisis desagregado, se tomarán como referencia las áreas geográficas recogidas en el VCFI. De este modo, nos permite realizar un análisis conjunto de la evolución de las exportaciones españolas y las de Valenciaport hacia estos mercados. Además, como el VCFI mide los fletes relativos a los tráficados en contenedor, se han excluido algunos capítulos arancelarios no susceptibles de ser transportados en contenedor.

Con este objetivo, centraremos el análisis en las dos áreas más importantes para los tráficados de exportación desde Valenciaport, como son Lejano Oriente y EEUU y Canadá. Merece la pena destacar que estas áreas han experimentado un comportamiento opuesto a lo largo del año.

Por lo que respecta a Estados Unidos y Canadá, las exportaciones marítimas españolas experimentaron un crecimiento del 5,89% hacia estos mercados. Esta evolución se debe principalmente al ciclo de crecimiento en que se encuentra la economía americana, sustentado por políticas económicas expansivas, especialmente de la política fiscal. Así, según las previsiones del FMI, se espera que la cifra de crecimiento de Estados Unidos alcance los 2,88%, frente al 2,21% del año anterior. Este empuje de la economía americana ha provocado un crecimiento de sus importaciones, hasta alcanzar el 4,87%. De hecho, según el índice elaborado por *Drewry*, los puertos americanos experimentaron el mayor incremento en volumen de TEUs respecto a 2017, con un 8,9%.

Ante este ciclo expansivo, los datos positivos del comercio internacional de España con Estados Unidos se reflejan también en la cuota de Valenciaport, ya que en 2018 continuaron con la senda de crecimiento iniciada en 2013. Así, la cuota del puerto con esta área se ha incrementado en un 20,74% con respecto a 2017, convirtiéndose en el principal mercado de exportación desde Valenciaport. Este crecimiento en los tráficados con el mercado americano se debe principalmente al dinamismo exportador de la industria cerámica, que representa el 45,28% del total de las exportaciones (despachadas en la aduana de Valencia). Además, el empuje exportador de esta industria con el mercado americano se ha fortalecido todavía más en 2018, con un crecimiento en el volumen exportado del 22,61%.

Por lo tanto, el mayor empuje importador de Estados Unidos, junto con el aumento de los flujos exportados por España han presionado al alza los fletes recogidos en el VCFI con el mercado americano a lo largo de 2018. Al comportamiento de los flujos comerciales, es necesario añadir que en la evolución de los fletes se aprecia también la subida experimentada por el precio del barril de Brent, que se trasladó al VCFI en junio. Sin embargo, el abrupto descenso que sufrieron los precios del petróleo en noviembre se traslada ligeramente a los fletes del VCFI en dicho mes. En este sentido, la mayor demanda de exportación en los dos últimos meses del año suaviza el descenso que podría haber experimentado el flete. Además, merece la pena señalar que el VCFI sigue la tendencia marcada por el SCFI, con incrementos continuados en los fletes a lo largo del año.

La situación de Norte América contrasta con la sufrida en los intercambios con el Lejano Oriente, que se refleja en los fletes de exportación con estos mercados. Así, las exportaciones marítimas españolas con este grupo de países asiáticos se han reducido en un 3,76% en 2018. Principalmente, esto se debe a la caída del volumen de las exportaciones españolas con China, que se ha reducido un 8%. Por el contrario, a excepción de Hong Kong,



el resto de países que componen este grupo presentan tasas de crecimiento positivas de exportación procedentes de España. Pese al crecimiento económico del resto de economías asiáticas emergentes, la ralentización del crecimiento de China tiene mucho peso en nuestro índice, ya que China es uno de los principales destinos de las exportaciones de Valenciaport.

En consecuencia, esta reducción de los flujos de exportación con los mercados de Lejano Oriente se refleja también en los tráficó de Valenciaport, cuya cuota se contrajo un 20,56%. Este descenso en los tráficó del puerto estuvo marcado principalmente por el menor dinamismo exportador de la industria mármol con destino China.

Como se observa en el Gráfico 5, la evolución de los fletes muestra una tendencia a la baja a lo largo del periodo analizado. Tras un inicio de año con fuertes caídas en los fletes, el repunte experimentado en el mes de junio coincide con dos hechos relevantes: por un lado, el encarecimiento del precio del petróleo y, por otro lado,

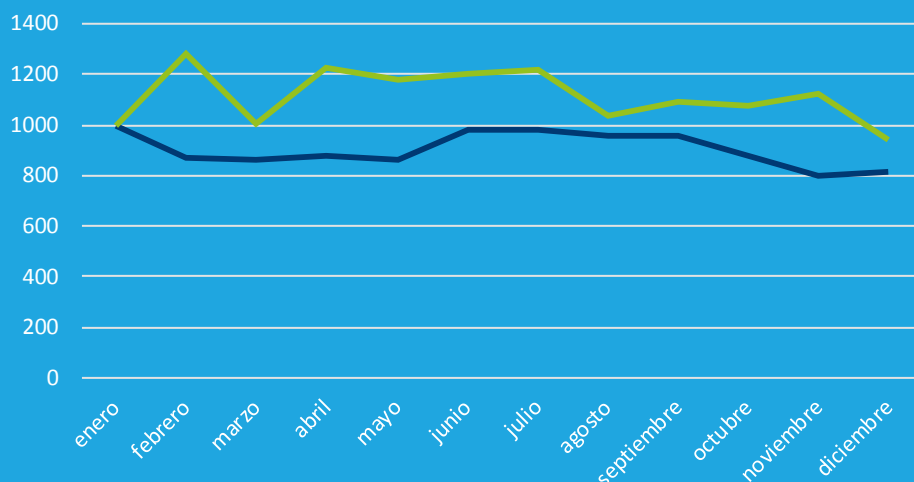
el aumento de los flujos de exportación españoles. Tras unos meses de cierta estabilidad en los fletes, a partir de agosto vuelven a la senda del descenso, que se agudiza a partir de septiembre. Este hecho coincide con la ralentización de los flujos de exportación y la fuerte bajada del precio del petróleo en noviembre. Una tendencia similar ha experimentado el SCFI con los flujos de importación procedentes del Mediterráneo, donde el acusado descenso sufrido a principio de año, dio paso un crecimiento originado por el precio aumento del petróleo para volver a reducirse en el último tercio del año.

Además, es necesario tener en cuenta en nuestro análisis las peculiaridades de la exportación marítima con estos mercados. Las relaciones comerciales con Lejano Oriente sufren un *imbalance* entre importaciones y exportaciones, provocando una descompensación en los fletes según el flujo considerado. Mientras que el flete de importación se encarece, los relativos a la exportación se sitúan en niveles bajos. Por lo tanto, estas peculiaridades presionan también a la baja los fletes con Lejano Oriente.

Gráfico 5]

Evolución del flete y exportaciones de Valenciaport con Lejano Oriente, en números índice.

— Flete Lejano Oriente
— Tráficó Valenciaport - Lejano Oriente



Fuente: Elaboración propia. Datos: VCFI; APV

En el análisis de estas dos áreas se muestra que, las fluctuaciones provocadas por el incremento del precio del petróleo se refleja en el precio de los fletes de forma puntual. Sin embargo, a lo largo de año, la tendencia parece que depende en mayor medida de los flujos de exportación generados. En Estados Unidos, la mayor demanda de importaciones del país y el aumento de las exportaciones españolas muestran una tendencia al alza de los fletes a lo largo de todo el año. En cambio, ante reducciones de los flujos de exportación y, dado el *imbalance* comercial existente, los fletes con Lejano

Oriente siguen una tendencia a la baja durante todo el periodo.

El patrón seguido por estas dos áreas se repite también en el resto de mercados. Así, los cambios de tendencias fruto de las oscilaciones en los precios del petróleo son comunes a todas ellas. Sin embargo, el comportamiento de las exportaciones en cada área y de la demanda internacional de esos países muestran las peculiaridades del flete con esos mercados.



Así, los fletes con Oriente Medio, Países Bálticos y Europa Atlántica sufren un descenso a lo largo del periodo. Entre estos, destacan los fletes con Oriente Medio, ya que este uno de los principales mercados de destino desde Valenciaport. La bajada de fletes a lo largo del año coincide también con el descenso flujos de exportación hacia estos mercados. En concreto, la menor demanda de productos cerámicos procedente de Oriente Medio ha reducido los flujos de exportación desde Valenciaport.

Otras de las áreas de especial interés es el Mediterráneo Occidental. Como muestra el Gráfico 6, los fletes con estos mercados son estables, a diferencia de los tráficó, que sufren una reducción importante debido a la disminución de los flujos de exportación hacia Marruecos desde Valenciaport. Sin embargo, pese a que la curva de fletes y tráficó de exportación se encuentran en niveles distintos, se aprecia que ambas variables siguen una tendencia similar, especialmente en la segunda mitad del año.

En el otro lado de la balanza se encuentran las áreas donde los fletes de exportación han seguido una tendencia creciente, como son África Occidental, África Costa Oriental, Centroamérica y Caribe, Latinoamérica Atlántica y Pacífica y Mediterráneo Oriental. Las posibles razones de este crecimiento son diversas. Por un lado, el

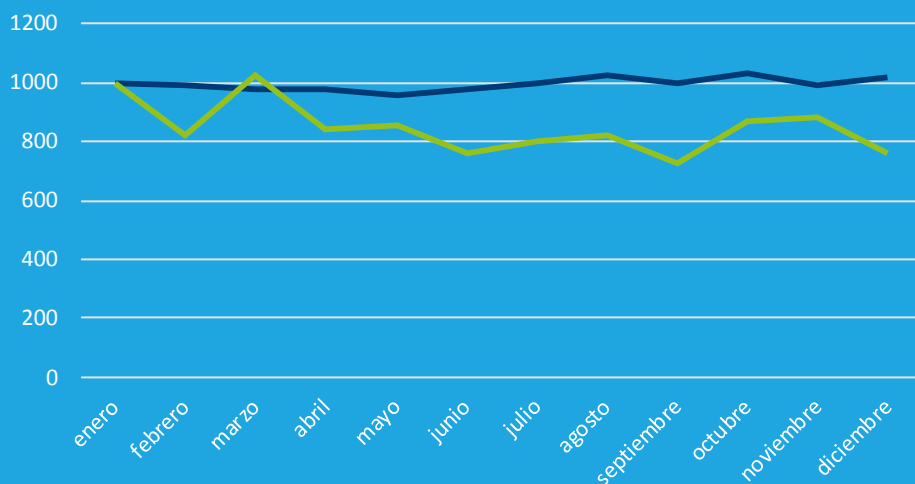
crecimiento de los flujos de exportación desde Valenciaport con el Mediterráneo Oriental, Centroamérica y Latinoamérica pacífica, alcanzando cifras de crecimiento del 11,41%, 7,24% y el 16,6%, respectivamente. Por otro lado, pese a la reducción de tráficó desde Valenciaport con Latinoamérica Atlántica y África Occidental, el mayor dinamismo de las importaciones de algunos de estos países puede estar presionando al alza los fletes hacia estos mercados, como por ejemplo Brasil o Senegal.

Como se ha visto, el precio del petróleo y el equilibrio entre oferta de capacidad y demanda son dos de los determinantes que influyen sobre el mercado de fletes. De este modo, como avanzaban los comentarios de los dos analistas, las expectativas sobre el precio de los combustibles, junto con las previsiones sobre el crecimiento de las grandes economías y mercados emergentes serán factores clave que, con alta probabilidad, influirán sobre los fletes en 2019.

Gráfico 6|

Evolución del flete y exportaciones de Valenciaport con el Mediterráneo Occidental, en números índice.

— Flete Mediterráneo Occidental
— Tráficó Valenciaport - Med. Occidental



Fuente: Elaboración propia. Datos: VCFI; APV





Editado por:



Panelistas:

