

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balanç de l'any 2020



Fotografia: @fran_broch

Com en els anys anteriors, aquest informe pretén analitzar detingudament els factors que expliquen l'evolució dels nolis d'exportació des de Valenciaport, mesurats a través del *Valencia Containerised Freight Index*, (VCFI), durant l'any 2020. L'any, que començava amb l'amenaça de l'alentiment econòmic i amb els dubtes dels efectes de l'entrada en vigor de la normativa IMO 2020 sobre el transport marítim, feia un gir dramàtic al març de 2020, amb l'explosió global de la pandèmia causada per la COVID-19. I el món va canviar radicalment. Al llarg de l'informe s'aprofundirà en els efectes que la pandèmia i les mesures de contenció adoptades pels Governos han tingut (i estan tenint) sobre l'economia internacional, així com les diverses respostes adoptades pels països, amb l'objectiu comú de recuperar l'activitat i minimitzar la destrucció d'ocupació i de teixit productiu. També es farà una revisió específica del cas del transport marítim i els efectes que han tingut esdeveniments com ara les mesures de restricció de mobilitat, la disrupció de cadenes de valor global i la desigual evolució de la demanda, entre altres, sobre els diversos agents que intervenen en el mercat.

L'informe inclou també un focus especial al cas concret de Valenciaport, que tracta de contextualitzar l'evolució del VCFI amb el comportament dels trànsits del port i el dinamisme exportador del rerepaís. A més del comportament general de l'índex, s'analitzarà la progressió dels nolis en tres dels mercats principals per a Valenciaport, com són els Estats Units i el Canadà, Extrem Orient i la Mediterrània Occidental. D'aquesta manera, es mostra com l'evolució dels nolis per àrea, més enllà del VCFI general, recull les particularitats de cada ruta comercial amb què connecta, el dinamisme econòmic d'aquests mercats, l'activitat en el panorama internacional, així com, en aquest any, els efectes i la capacitat de resposta davant la pandèmia, que sens dubte, ha marcat l'any 2020.





Dr. Vicente J. Pallardó

Analista de conjuntura econòmica. Investigador Sènior IEI.

Entorn Macroeconòmic:

2020: UN ANY SENSE PRECEDENTS DEIXA UN LLEGAT D'INCÒGNITES

Introducció

L'economia mundial no es trobava en una fase particularment favorable en el període previ a l'esclat de la crisi derivada de l'extensió mundial del virus SARS-CoV-2. De fet, l'any 2019 llanguia el cicle expansiu iniciat després de la Gran Recessió de 2008-2009, durant el qual s'havia fet una mitjana d'un creixement mediocre (3.4% anual), malgrat els estímuls monetaris excepcionals i prolongats introduïts pels Bancs Centrals, sobretot a Occident, tan poc sostenibles a mitjà i llarg termini com el creixement continuat de l'endeutament global. L'entorn geopolític, amb les tensions i les incerteses derivades dels desacords severos entre els Estats Units i la Xina (el principal, però no l'únic entre grans espais econòmics), i les expressions econòmiques dels quals més evidents eren l'augment del proteccionisme i la feblesa de la inversió, tampoc ajudava en res al creixement econòmic o a resoldre els problemes estructurals de l'economia mundial, des de les implicacions del canvi climàtic a les conseqüències de l'envelliment demogràfic sobre el creixement econòmic i la sostenibilitat dels estats del benestar.

L'escenari previst per a l'any 2020, per tant, no era falaguer, amb taxes de creixement globals flirtejant amb les pròpies d'una recessió suau, associada a avanços de la producció global menors al 2,5% o al 3 i amb una desacceleració generalitzada, i això assumint que no es produïen perturbacions adverses. Certament, l'esdeïgut a partir de gener/febrer de 2020 no s'incorporava en cap previsió.

La pandèmia i les conseqüències immediates

La constatació de la ràpida extensió d'una malaltia associada a un coronavirus, primer com a epidèmia, immediatament com a pandèmia, sorgida a la província xinesa de Hubei, al costat de la implementació de mesures creixentment més estrictes per a frenar l'expansió del virus causant del problema, transformarien, per a mal i a una velocitat insòlita, la situació econòmica global.

En el **Gràfic 1** es presenten els successius xocs adversos que concretarien aquesta transformació negativa. El primer, d'oferta (denotat com (1)), deriva de la paralització de l'activitat en una part significativa de la Xina. Com a "fàbrica del món", aquesta paràlisi va reduir la producció, no solament de béns de consum final, sinó, més important, també de components i de béns intermedis, i amenaçava amb detindre la producció en molts altres llocs, davant les limitacions dels estocs disponibles a les modernes cadenes globals de valor, configurades sobre el principi del "Just in time", que implica nivells mínims d'estocs, insuficients per a fer front a qualsevol ruptura significativa en els subministraments.

Immediatament, va haver-hi un xoc de demanda, (2), particularment encara que no sols a Occident, derivat de la extensió progressiva de la COVID-19, que va forçant les autoritats a cancel·lar grans esdeveniments susceptibles de concentrar multituds, a limitar i després prohibir desplaçaments internacionals (i, entre determinades regions, dins dels països), i a restringir els moviments,



sobretot els lligats a l'oci, ja no sols de grans masses. La por també redueix el consum per motiu de precaució.

Un segon xoc d'oferta, (3), primer a Europa, però progressivament estès a nivell global, va ocórrer a continuació. La mateixa caiguda de la demanda i, sobretot, les decisions dels diversos governs de paralyzar gran part de les activitats productives, amb excepcions més o menys àmplies segons cada país, condueixen al col·lapse de l'activitat productiva, tant manufacturera com de serveis, excepte en els casos lligats a la producció i distribució de béns essencials i d'activitats de resposta a la crisi sanitària. En aquest punt, l'enfonsament dels mercats financers incrementa la gravetat de la situació.

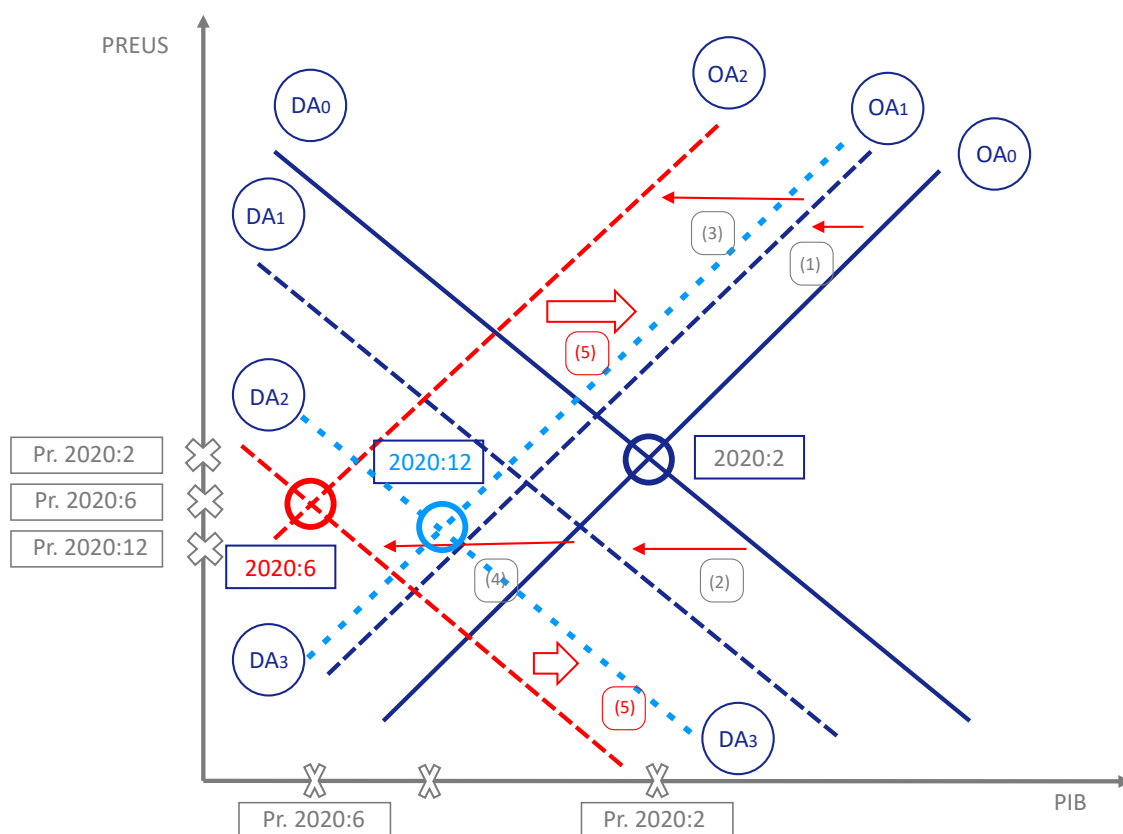
Finalment, de forma quasi simultània al segon d'oferta, va haver-hi un segon xoc de demanda, global, (4). Centenars de milions de treballadors i milions

d'empreses de tota mida, en pràcticament tot el món, veuen les fonts d'ingressos reduïdes substancialment, o quasi totalment anul·lades, per la successió de cops adversos anteriors. El consum privat, la inversió privada, l'activitat productiva i les exportacions (vegeu el Gràfic 2) s'afonen abruptament i profundament.

En aquest punt, després d'aquests quatre xocs consecutius i en escassos mesos, el món s'enfronta a una autèntica catàstrofe sense precedents en temps de pau, que passa a ser coneguda, en terminologia del Fons Monetari Internacional, com "El Gran Tancament".

Gràfic 1|

Representació gràfica dels sucesius shocks en 2020

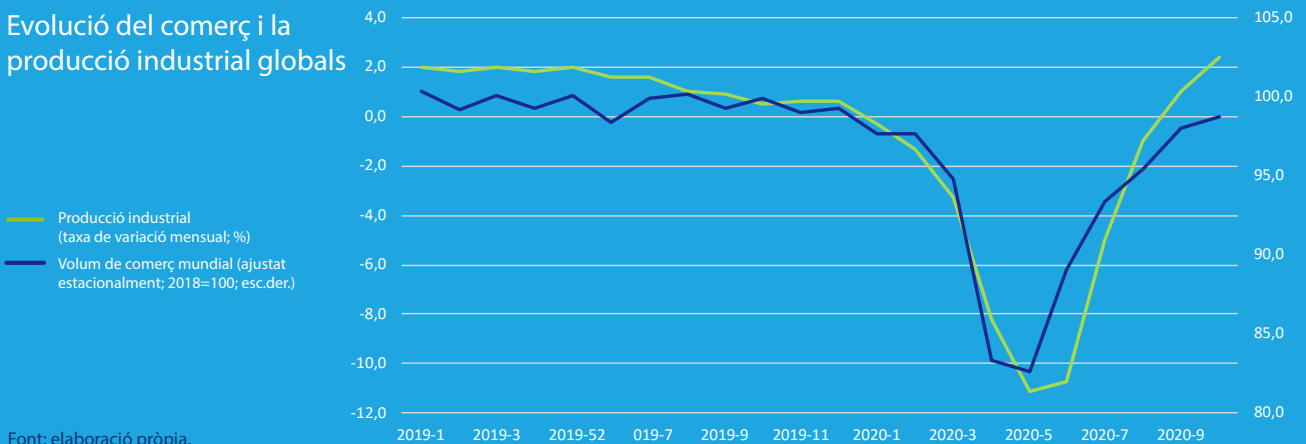


Fuente: elaboració pròpia.



Gràfic 2]

Evolució del comerç i la producció industrial globals



Font: elaboració pròpia.

Dades: Fons Monetari Internacional.

La resposta a la pandèmia i el rebot de l'economia mundial

Enfront dels debats i les discrepàncies apareguts sobre la resposta més adequada a crisis precedents (per exemple, la Gran Recessió), la magnitud de la crisi provocada per la COVID-19, el caràcter global i "l'absència de culpabilitat" atribuïble a països o col·lectius concrets, en aquesta ocasió va coincidir-se, amb (relativa) promptitud, per part d'institucions multilaterals i governs (amb poques excepcions) en la necessitat d'una resposta enèrgica a aquesta crisi. Cal subratllar que aquesta (relativa) coincidència en l'àmbit econòmic va ser molt més àmplia i intensa que la que s'ha produït en matèria sanitària durant tot 2020. Així i tot, per exemple, a la Unió Europea, la confluència de posicions, especialment pel que respecta als objectius i el caràcter dels fons europeus (préstecs o sense devolució), es va produir amb una tardança major de la desitjable.

En qualsevol cas, les autoritats dels governs perceben l'exigència d'estimular la demanda agregada mitjançant la despesa pública (últim component d'aquella després del referit enfonsament de consum, d'inversió i d'exportacions, resultats en gran manera de les decisions pròpies d'aquests governs per a frenar la pandèmia). En paral·lel, adopten decisions que procuren detindre, primer, i començar a revertir, després, la caiguda de l'oferta global. D'altra banda, el finançament de les mesures dels governs ha de comptar amb un valedor, una labor exercida pels bancs centrals, immediatament als països desenvolupats i la Xina, amb més timidesa, davant els possibles costos reputacionals, en altres països emergents i en desenvolupament.

Totes aquestes actuacions del sector públic, que es veuen reforçades per l'automàtic reflotament de l'activitat privada quan s'hi suavitzen les restriccions, són el contrapunt als xocs adversos explicats, i es recullen en el Gràfic 1 amb els moviments expansius en les

corbes d'oferta i de demanda agregades denotats com (5). Aquesta recuperació va ser clarament perceptible en el tercer trimestre de 2020, encara que es va veure seriosament frenada en el tram final d'aquest any i el primer trimestre de 2021 per les successives onades del virus.

En general, i de manera sintètica, els objectius bàsics de les actuacions públiques van ser:

- La protecció de les rendes dels ciutadans més afectats, especialment aquells que perden l'ocupació, fora aquest per compte d'altre o per compte propi. La consciència que, fins i tot als països més desenvolupats, hi ha un col·lectiu de població alié al mercat laboral (fora d'aquest o operant en l'economia submergida), impulsa l'extensió d'aquesta protecció al conjunt de la ciutadania en dificultats econòmiques.
- La preservació de l'ocupació. La previsió que la crisi, encara que de gran magnitud, ha de ser relativament curta, fet que permetrà recuperar, en la major part, els nivells d'activitat (i, amb això, d'ocupació) previs amb major celeritat que en recessions anteriors, indueix a l'aplicació d'esquemes de conservació de l'ocupació.
- El sosteniment de les empreses. Conscients que, a més de les conseqüències adverses dels mateixos processos econòmics, la majoria dels sectors productius es veuen llastrats per les restriccions justificades per motius sanitaris, les autoritats adopten mesures de suport a les empreses, des de l'ajornament del pagament d'impostos fins al finançament directe per part dels bancs centrals (i d'uns governs concrets). Un èmfasi especial es dedica a garantir, en la mesura que siga possible, que el crèdit flueix amb un mínim de normalitat



a les empreses viables, a través del suport públic a un alt percentatge (o la totalitat) dels préstecs proporcionats pel sistema bancari.

- Evitar el contagi de la crisi al sistema bancari. La garantia dels crèdits concedits a les empreses, la provisió virtualment il·limitada de liquiditat per part dels bancs centrals a tipus quasi nuls (fins i tot, negatius) i la relaxació de les exigències macroprudencials constitueixen les claus de l'esforç públic per evitar el contagi de la crisi des del sector real al sistema bancari i per garantir que aquest fóra un pilar de la recuperació.

La **Taula 1** recull una valoració d'aquestes actuacions, per a les principals polítiques macroeconòmiques i en diverses dimensions rellevants. Aquesta valoració se centra en els països desenvolupats, en els quals s'han establert en molta major mesura. En la resta del món, el perfil de les mesures ha sigut similar, però la magnitud molt menor, bé perquè la crisi ha sigut, almenys en aquests primers mesos, menys greu, bé perquè no hi ha la possibilitat (institucional i/o de recursos) de posar-les en marxa, o per tots dos factors.

Cinc són les dimensions que s'han incorporat en la **Taula 1**. La necessitat d'una resposta ràpida, per a intentar equilibrar la velocitat a la qual es desenvolupa la crisi, la conveniència de la coordinació internacional, davant una recessió global, l'exigència d'encertar amb mecanismes adequats, així com l'efectivitat de les mesures són aspectes evidents que considerar, encara que no sempre fàcils d'avaluar quan encara estem en ple procés de desenvolupament d'aquestes polítiques. Finalment, s'afeg la importància d'una correcta temporalitat de les mesures. Encara que aquestes siguen pertinents en resposta a la crisi, la prolongació excessiva en el temps comporta riscos severos que poden acabar superant-ne els beneficis, no de manera immediata però sí quan la situació econòmica es normalitze.

En relació amb la magnitud de les mesures adoptades, el sosteniment de l'economia mundial davant la pandèmia i l'acceleració del rebot a mesura que

s'afrenta mèdicament aquesta, exigien una actuació sense precedents, i consegüentment ha d'entendre's la que s'ha dut a terme.

Així, en matèria de política monetària, les retallades fins a mínims històrics (virtualment zero a Occident) han sigut acompanyades per expansions del balanç dels bancs centrals per una magnitud pròxima als 12 bilions de dòlars, de manera que implicava l'adquisició d'actius públics, privats i extensions de liquiditat al sistema bancari, en terminis i tipus privilegiats, per a garantir el sosteniment del crèdit¹.

Al contrari de l'esdevingut després de la Gran Recessió, i encara que amb algun retard respecte a les actuacions monetàries, durant l'any 2020, la política fiscal també s'ha manifestat com intensament expansiva (així continuarà sent durant almenys l'any 2021), sostenint l'economia global amb prop de 14 bilions de dòlars, un 55% aproximadament en ajudes directes (despesa addicional i ingressos no percebuts o diferits) i la resta en mesures de suport a la liquiditat (préstecs, compra d'actius, injeccions de capital, assumpcions de deute)².

D'altra banda, en l'àmbit macroprudencial, els reguladors van alliberar desenes de milions de dòlars en relaxar o posposar el ple compliment de les mesures orientades a intensificar la liquiditat i la solvència bancàries sorgides després de la passada crisi financera.

A tot l'anterior hem de sumar una absència, en general, d'intervencions més o menys directes en els mercats de divises per a manipular el valor de la moneda (buscant-ne la devaluació i el consegüent augment de les exportacions), que sí que van tindre lloc, desafortunadament, en el període posterior a l'esclat de la Gran Recessió.

Per tot això, pot concloure's que les polítiques macroeconòmiques, fins i tot amb uns certs dubtes, retards i/o imprecisions, han sigut un factor clau en les recuperacions d'oferta i demanda denotades amb (5) en el **Gràfic 1** o clarament percebudes en el rebot del comerç i la producció manufacturera en el **Gràfic 2**.

Taula 1|

Política	Velocitat Resposta	Coordinació Internacional	Mecanismes Adequats	Temporalitat ben definida	Efectivitat
Monetària					
Fiscal					
Canviària	S'evita, amb caràcter general, la manipulació canviària tendent a afavorir les exportacions				
Macroprudencial					

Nota: Les tonalitats més fosques (clares) denoten una valoració més (menys) favorable de les polítiques articulades en cadascuna de les cinc dimensions avaluades d'aquestes.

¹ Un percentatge molt majoritari de la totalitat de les xifres a les quals es fa referència, en mesures monetàries, fiscals i macroprudencials, superior al 90% de la magnitud total, correspon als països desenvolupats.

² Les xifres provenen de la informació proporcionada pel Fons Monetari Internacional, així com la tipologia de les partides.



On estem?

L'obtenció de vacunes altament efectives enfront de la COVID-19, en un procés singularment ràpid que ha suposat un indubtable èxit científic, i la generalització del procés de vacunació, bastant menys satisfactori però que es va produint, han de permetre accelerar de nou la recuperació de l'oferta i, sobretot, de la demanda agregades.

El punt al qual ens condueixen, per tant, la devastadora crisi inicial i l'intens procés de recuperació, secundat per les actuacions de política econòmica i per l'esmentat èxit científic, encara que aquest llastrat per segones onades i variants del virus inicial, amb les consegüents mesures restrictives sobre l'activitat econòmica per a intents contindre-les, pot observar-se en el **Gràfic 3**. En aquest es recull l'evolució del PIB, en termes reals i per a una selecció de països/d'espais econòmics, des del tancament de 2019 fins a la previsió a la fi de 2021³.

Amb caràcter global, l'economia mundial s'haurà situat a la conclusió d'aquest any un 1,8% per damunt del nivell de partida de final de 2019. Però no ha d'obviar-se que, encara que es complisca aqueixa plena recuperació, la desviació a la baixa respecte al nivell de PIB mundial abans de la pandèmia, és a dir, la diferència entre el

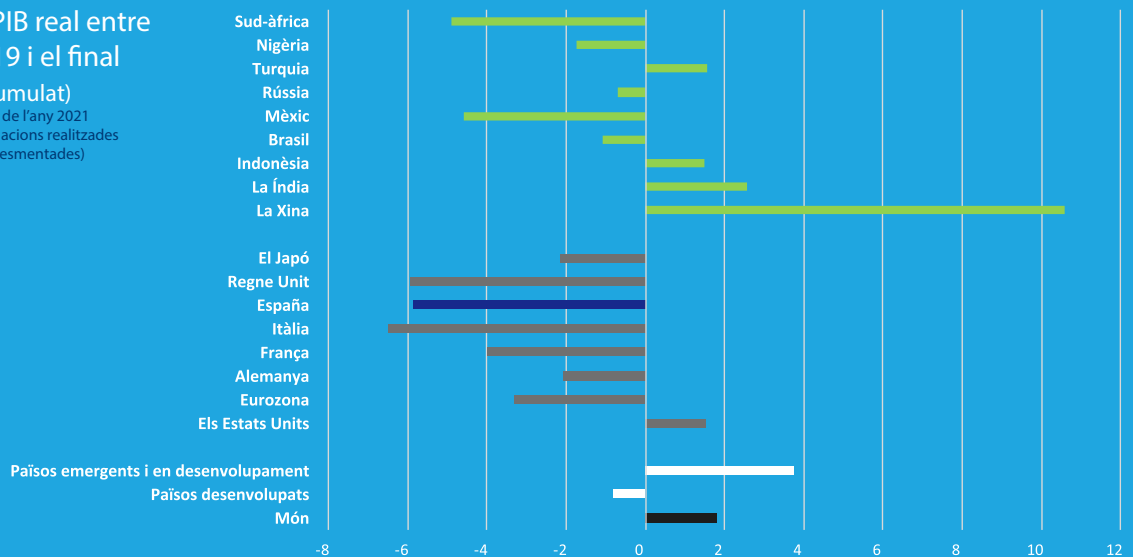
creixement previst⁴ i l'efectiu a conseqüència de la crisi sanitària, pot xifrar-se en al voltant de set bilions de dòlars (a preus de 2019).

Certament, les diferències entre països són bastant notables. Mentre el món emergent, impulsat pel creixement asiàtic⁵, en particular, de la Xina, situaria el nivell d'activitat al final de 2021 quasi un 4% per damunt de dos anys abans, Occident precisarà d'almenys un trimestre de 2022 per a recuperar el PIB real del final de 2019. Encara que els països desenvolupats d'Amèrica del Nord o Oceania avançaran aquesta data a l'any actual, països europeus com ara Espanya, Itàlia o el Regne Unit sembla probable que hagen d'esperar al 2023. Tampoc el món emergent escapa de dades molt preocupants per a alguns països rellevants, des de Sud-àfrica a Mèxic, com mostra el **Gràfic 3**. D'altra banda, l'impacte negatiu de la crisi en uns certs països en desenvolupament, amb molts menys recursos per a respondre a aquesta, pot resultar el de major duració si no es produeix un vertader pla articulat i prou dotat d'ajudes des de les institucions multilaterals i grups com el G-20. Es tracta aquest d'un punt fosc en la gestió de la pandèmia, que mereix una reflexió detallada que escapa a l'abast d'aquest text.

Gràfic 3|

Evolució del PIB real entre el final de 2019 i el final de 2021 (% acumulat)

(Les taxes de creixement de l'any 2021 procedeixen de les estimacions realitzades per les dues institucions esmentades)



Font: elaboració pròpia. Dades: Fons Monetari Internacional; Organització per a la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic.

³ S'empren en el càlcul les últimes previsions del FMI (gener de 2021) o, en defecte, de l'OCDE (desembre de 2020).

⁴ L'autor d'aquestes línies considera notablement optimistes les previsions del FMI, que són les que s'empren ací, abans de l'esclat de la pandèmia, però aquest seria un factor menor de desviació.

⁵ Sembla poc arriscat afirmar que Àsia, en termes generals, és el continent en el qual millor s'ha respost a la pandèmia, probablement, almenys en part, per l'acumulació d'experiències anteriors amb episodis similars, la qual cosa es percep amb nitidesa no sols en les dades econòmiques, sinó també en les relatives a la pèrdua de vides humanes.



Els reptes del futur

La superació de la mateixa crisi sanitària (i els condicionaments adversos que comporta en l'àmbit econòmic, entre d'altres) constitueix, no n'hi ha cap dubte, la prioritat per a tots els països, institucions i col·lectius afectats. Però la pandèmia requereix plantejar-se també altres qüestions, en part noves, en part preexistents, amb les quals volem tancar aquestes reflexions. Sense cap ànim d'exhaustivitat, ja que el llistat podria estendre's, entre aquestes qüestions estan les següents:

Molt de temps és possible mantindre polítiques macroeconòmiques com les actuals?

Malgrat el cost virtualment nul del finançament a llarg termini que es precisa per a sostindre l'extrema expansió fiscal de l'any 2020 (que continua en 2021), existeix un comprensible debat sobre els mèrits de reduir els extremadament elevats nivells de deute públic, que manquen de precedents en temps de pau. Per descomptat, la raó d'aquest fàcil finançament es troba en la intervenció de magnituds colossals per part dels bancs centrals, que acumulen i mantenen un percentatge creixent del deute viu dels seus estats. Però aquesta cobertura té els seus riscos, com s'exposarà seguidament.

És crucial que la reversió del signe de la política fiscal no es produïska fins que la recuperació haja agafat velocitat de creuer, no abans de la segona meitat de 2022, però no és menys important que gire amb la major promptitud i contundència possible de l'actual predomini de la despesa corrent a programes estructurals d'inversió que reforcen els ritmes d'avanç desmillorats de la productivitat i el creixement econòmic a Occident a mitjà i llarg termini. Més sobre això pròximament.

D'altra banda, mentre els beneficis de les actuacions monetàries per a l'última recuperació, i més encara per a l'eixida de la pandèmia, són quasi unànimement acceptats, amb el transcurs del temps els potencials costos d'aquestes mesures extremadament expansives (retorn de la inflació de béns i serveis; bombolles financeres i immobiliàries; augment de la desigualtat en renda i, sobretot, riquesa; càstig a l'estalvi prudent; sosteniment d'empreses inviables; risc que els bancs centrals queden supeditats a les necessitats dels governs de mantindre en mínims el cost del finançament...) són cada vegada majors.

Si no es vol que la materialització d'aquests riscos conduïska a una nova crisi de gran magnitud, ha d'arribar el relleu a la política monetària com a manteniment del creixement. Per a això, i encara que de nou sembla

recomanable mantindre l'actual política monetària fins a gaudir d'una recuperació sòlida (és a dir, fins avançat 2022), una política fiscal d'estímul de la inversió productiva i les reformes estructurals pendents en molts països haurien d'iniciar com més prompte millor l'esmentat relleu.

Molt de temps ha de mantindre's el suport massiu a empreses i ocupacions?

Com s'ha indicat prèviament, el sosteniment de les empreses i les ocupacions afectades per la successió de xocs d'oferta i de demanda que han definit la crisi resultava imprescindible i ha sigut crucial per a evitar una desfeta econòmica. Però això no implica que aquestes ajudes han de mantindre's de forma generalitzada i continuada. La discriminació entre empreses amb futur i altres no viables es fa cada vegada més rellevant. Resulta sorprenent que, d'acord amb les dades oferides pel FMI, durant la pandèmia el nombre de fallides empresarials en tretze grans economies haja sigut menor, no ja que en crisis anteriors, sinó que en els anys previs a la pandèmia (que van ser d'expansió).

No oblidem que, a més del balafament de diners públics que suposa això, sostindre "empreses zombis" comporta un augment dels riscos per al sector financer (que pot continuar estenent crèdit inadequadament pel suport públic, i al final ha d'absorbir pèrdues majors), un impediment a la necessària dinàmica de substitució sectorial en les economies i una barrera d'entrada a noves empreses, amb idees i projectes innovadors, en el mateix sector. Costos, per tant, rellevants.

Certament, no continuar mantenint projectes inviables no implica deixar caure sense més als qui participaven en aquests. El que ens acosta al tema següent.

Quin és el camí per a una recuperació sòlida?

La crisi provocada per la COVID-19 ha de permetre, en contrast amb tots els costos a llarg termini, avançar en la resposta a problemes estructurals que porten condicionant el creixement econòmic, en particular, però no únicament, a Occident, en les últimes dues dècades. Per exemple, un dèficit creixent en l'esforç inversor, tant públic com privat, que es converteix en una rèmora per al creixement. Amb això, addicionalment, podria mitigar-se la dependència extrema –i perillosa– dels diners barats i l'endeutament creixent com a únic sosteniment del creixement. Majors avanços del PIB permetrien també reduir progressivament el desequilibri fiscal generalitzat actualment existent. Tot això ha de ser compatible amb la recuperació per a l'activitat dels col·lectius danyats de manera crònica per la crisi.



Per tant, la línia a seguir és la marcada per programes com ara el "Next Generation EU", àmpliament dotats (encara que, en el cas europeu, plans addicionals posteriors serien probablement necessaris), destinats essencialment a la inversió en línies de rellevància estratègica (infraestructures físiques i tecnològiques, digitalització, "economia verda", suport a Pimes i treballadors per a adaptar-se al nou context de globalització, noves tecnologies i formes d'ocupació...). Aquest tipus de programes globals, concretats en projectes ben orientats i convenientment auditats (no es tracta de gastar diners públics sense més), suposa aprofitar la possibilitat de finançament a costos mínims fins i tot a llarg termini per a transformar la forma i el fons del creixement econòmic.

Cap a noves cadenes globals de valor?

L'amenaça que la pandèmia va suposar en els inicis per a la continuïtat dels processos de producció de grans empreses, amb cadenes globals de valor (CGV) distribuïdes per l'orbe, però amb alta dependència de la Xina, va iniciar un intens debat sobre la conveniència i, fins i tot, l'exigència de modificar aquestes CGV. Quan es va percebre que Occident mancava de capacitat productiva, fins i tot en àmbits estratègics per a la salut dels ciutadans, el debat es va convertir en clam, amb propostes de relocalització àmplia i immediata de les activitats.

Amb el transcurs del temps, s'ha imposat progressivament una visió més ponderada de quina mesura pot i/o ha de revertir-se aqueix procés de deslocalització i de segmentació global dels processos productius. Sobre aquest tema poden destacar-se algunes conclusions:

- Primer, els costos, clau de l'extensió de les CGV, perdran la preeminència absoluta, però no la importància. L'eficiència (ràtio productivitat/costos) no es rebutjarà com a clau en la localització d'activitats. Menys encara quan canviar el desenvolupat durant dècades comportaria dificultats molt considerables, no solament de costos sinó de disponibilitat de recursos, sobretot per a uns certs sectors. La relocalització tindrà més per objectiu disminuir potencials "colls de botelles" que àmplies substitucions dels punts de producció actuals.
- En tot cas, la reestructuració de les CGV no implica necessàriament ni majoritàriament un reshoring, és a dir, el retorn als països desenvolupats d'aquestes activitats que es relocalitzen. Espais econòmics (Sud-est asiàtic, Est d'Europa) amb bones infraestructures, disponibilitat de capital físic, humà i tecnològic per a la producció massiva, adequat sistema legal i bones condicions per al capital estranger... seran els majors beneficiats dels canvis, com s'ha comentat, limitats, en les CGV.
- Sí que hi ha alguns àmbits concrets en els quals es presenciarà en els pròxims anys un notable increment de l'esforç inversor i, per tant, productiu, als països occidentals, per a reduir dràsticament la dependència actual d'altres països (d'Àsia en particular i la Xina molt especialment). Entre aquestos àmbits, els relatius a les ciències de la vida, l'alta tecnologia o, fins i tot, en el sector primari, els metalls rars (*rare earths*).

Reflexió final

Obri la COVID-19 la "Era de les Pandèmies", segons el terme recentment emprat per la Presidenta de la Comissió Europea, Ursula von der Leyen?

En realitat, l'actual és la cinquena epidèmia lligada a virus sorgits en animals i transmissibles a humans que, en major o menor mesura, s'ha patit en les dues primeres dècades del segle XXI. Al marge de la necessitat d'adoptar mesures, en àmbits diferents a l'econòmic, per a limitar la repetició d'aquestos episodis, una altra de les conclusions que ha d'extraure's de 2020 per al futur és que resulta imprescindible la comunicació, la coordinació i les actuacions conjuntes a escala internacional per a fer front a problemes globals. Per els uns o els altres motius, aquestos esforços combinats

s'han produït en menor mesura i amb major lentitud del que seria desitjable, també en la dimensió econòmica i, fins i tot, en alguns casos, com s'ha apuntat (ajuda als països en desenvolupament), encara hui deixen bastant que desitjar.

Conscients que, quan aquesta coordinació es produeix (vegeu l'àmbit científic per al desenvolupament de les vacunes), els resultats són molt més favorables, el millor llegat de la crisi seria que poguérem parlar no d'aquesta "Era de les pandèmies", sinó d'una "Era de la cooperació internacional". **És el lector optimista sobre aquest tema?**





Professor HE Haralambides

Dalian Maritime University (China) & University Paris 1 – Pantheon Sorbonne (France)

Economia Marítima:

TENDÈNCIES GLOBALES DE L'ECONOMIA MARÍTIMA I PORTUÀRIA EL 2020

Anàlisi General

Durant les primeres setmanes de 2020, l'interès del sector marítim es va centrar en els efectes que podria tindre l'entrada en vigor de la normativa IMO 2020 sobre el contingut de sofre en el combustible sobre els costos operatius dels vaixells i en la competitivitat del sector marítim. Prevalia una considerable incertesa sobre l'eficàcia dels scrubbers, o la disponibilitat del combustible de molt baix contingut en sofre (VLSF), els preus del qual estaven arribant a nivells rècord en aquest moment. En el front de la reducció de les emissions de CO₂, la Comissió Europea ha plantejat, en el context de la seua estratègia de Green Deal, la inclusió del transport marítim en el Sistema Europeu de Comerç d'Emissions (EU MTS), davant la lentitud dels avanços en l'agenda de la IMO, obrint el debat entre la conveniència de la multilateralitat en aquest tipus de mesures enfront de la urgència a actuar. Pel que fa a les mesures a curt termini de la IMO per a la reducció de les emissions de CO₂, ara sembla que les reduccions de velocitat podrien ser -a curt termini- l'única solució viable. No obstant això, aquest debat ha evolucionat no sense una considerable controvèrsia, plantejada sobretot pels països que exporten productes peribles o sensibles al temps. Segons el seu argument, l'augment dels temps de trànsit -degut a la lentitud de la navegació- repercutiria negativament en el valor de les exportacions (per exemple, fruites o productes lactis), i la deterioració de la qualitat podria provocar, al seu torn, un canvi modal a favor del transport aeri. Referent a això,

considerant les elevades velocitats de l'any de referència 2008 (24 nusos), les reduccions de velocitat necessàries per a aconseguir els objectius de les mesures a curt termini serien mínimes i, per tant, és poc probable que provoquen una deterioració dels productes o un canvi modal.

No obstant això, 2020 passarà a la història com l'any de la COVID-19. Amb la declaració de pandèmia internacional per part de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) l'11 de març de 2020, les conseqüències socials i econòmiques de la malaltia es van estendre per tot el món amb la mateixa rapidesa que el mateix virus i, en gran manera, van donar pas a una nova normalitat encara desconeguda. Això es refereix a aspectes com el teletreball i els seus efectes en els viatges de negocis, l'educació i el comerç electrònic, fenòmens que sembla que no tindran marxa arrere i que han arribat per a quedar-se. Els efectes econòmics de la COVID s'han explicat àmpliament en la secció anterior d'aquest informe.

A més, com ha sigut analitzat en la secció anterior de l'informe, cal destacar que les dificultats econòmiques de la COVID-19 no van ser sistèmiques, sinó el resultat d'un xoc extern imprevist. Per això, espere que a mitjana que avance el procés de vacunació, com sembla ser el cas en el moment d'escriure aquest article, l'economia mundial no sols tornarà als nivells d'activitat anteriors a



la pandèmia, sinó que molt probablement els superarà. Prova d'això és que la Xina ja ha iniciat la senda ascendent, amb un notable creixement del 6,5% en el quart trimestre de 2020. Amb això, la taxa de creixement anual global del país es va situar en el 2,3%, de manera que es va corregir una contracció del 6,8%⁶ en el primer trimestre de 2020. Pel que fa al comerç internacional per via marítima, aquest va experimentar un descens del 4,1%, segons la UNCTAD⁷, però molts analistes (entre els quals s'inclou l'autor de l'article i Clarksons) preveuen un bon any en 2021, amb un comerç que superarà els nivells de 2019, i arribarà als 12.000 milions de tones, o a un creixement del 4,2% anual: Segons Clarkson Research Services, des d'octubre de 2020 s'han encarregat un total de 147 vaixells portacontenidors (la majoria de les categories de major grandària), en comparació amb només 40 vaixells encarregats en el període de gener a setembre⁸. La cartera de comandes actual ascendeix, per tant, a més de 360 vaixells, és a dir, el 12% de la capacitat instal·lada, fet que constitueix un nivell notable de formació bruta de capital, i un indicador de lideratge per part d'una indústria que és bastant competitiva en l'ajust de la oferta a la demanda⁹. Paral·lelament, els fabricants de contenidors a la Xina estan lluitant per a fer front a una demanda molt alta de contenidors, la notable manca dels quals a nivell mundial està fent pujar les tarifes de noli i el cost del transport (vegeu més a baix).

En l'àmbit del transport marítim, la crisi de la COVID-19 va tindre un impacte profund. Els dos sectors del transport marítim més afectats van ser els relacionats amb la mobilitat personal i els moviments transfronterers, és a dir, els serveis de ferris i el negoci dels creuers. Pel que fa al primer, en molts Estats membres de la UE, els serveis de ferris associats al transport marítim de curta distància (TMCD) són de gran importància en dos aspectes: a) proporcionen connectivitat a territoris remots (per exemple, xicotetes illes habitades), és a dir, comporten obligacions de servei públic (OSP) i, per tant, estan subvencionats per l'Estat en qüestió; i b) alleugen la pressió d'un sistema de transport per carretera congestionat, i redueix així les externalitats mediambientals negatives. D'altra banda, el TMCD està al servei d'una de les prioritats polítiques principals de la Unió Europea, les autopistes de la mar i el seu paper no sols en la descàrrega del transport per carretera, sinó també en la connexió del sistema de transport de la Unió (Xarxes Transeuropees de Transport - RTE-T) amb el de tercers països, especialment en el nord d'Àfrica. Així doncs, resulta més que evident que els efectes de la COVID-19 en aquests dos sectors (ferris i TMCD) són de gran abast i, en certa manera, probablement irreversibles,

tenint en compte els elevats costos de transacció que comporten les decisions de canvi modal en el cas del TMCD, i de l'escàs èxit d'Europa a l'hora d'alleujar la pressió de les carreteres. El transport marítim de granel sòlid i líquid també es va enfrontar a una reducció de la demanda i a les consegüents dificultats. Com a resultat de la demanda xinesa de matèries primeres (per exemple, el mineral de ferro) s'espera que el transport marítim de granel sòlid vaja bastant bé en 2021, però no podria dir el mateix del transport marítim de granel líquid; un sector plagat de sobre capacitat crònica, en una era de pèrdua d'interès pels combustibles fòssils.

No obstant això, un dels sectors que ha obtingut bons resultats en 2020, amb grans beneficis en general, és el del transport marítim de contenidors. Segons *Alphaliner*, la meitat dels 10 principals navilieres de contenidors van augmentar els marges operatius en més d'un 15% en el tercer trimestre de 2020¹⁰. Com a exemple, el líder del mercat, va reportar guanys, abans d'impostos, de 2.700 milions de dòlars en els últims tres mesos de 2020. Només en la segona setmana de desembre de 2020, *Drewry*¹¹ va informar d'un canvi setmanal en el seu *Índex Mundial Compost de Contenidors* (DCWI) del 23% (793 dòlars), o 4.244 dòlars, per a un contenidor de 40 peus. Això va ser un 166,6% més elevat que el del mateix període de 2019. El 31 de desembre, el DCWI va arribar als 4.359 dòlars, escalant a 5.221 dòlars en la primera setmana de 2021 (un augment del 185% interanual). En la mateixa setmana, els canvis anuals en les tarifes de noli reportades en el DCWI per als contenidors de 40 peus van augmentar en: 212% en Shanghái-Gènova (8.380 dòlars); 282% en Shanghái-Rotterdam (8.882 dòlars); 148% en Shanghái-Nova York (6.385 dòlars); i 134% en Shanghái-Los Angeles (4.194 dòlars). D'altra banda, la ruta transatlàntica Nova York-Rotterdam va experimentar un augment del 31% (690 dòlars), mentre que Rotterdam-Nova York va disminuir un 14% (2.185 dòlars).

Per descomptat, amb l'esclat de la pandèmia, tant la producció mundial com el comerç internacional van disminuir. Naturalment, això va tindre a veure amb el bloqueig de la Xina i el tancament de moltes de les seues instal·lacions de producció, i els corresponents tancaments a Europa i Amèrica del Nord que van reduir substancialment la demanda d'importacions xineses. El tancament de la Xina, a més, va provocar greus interrupcions en les cadenes de subministrament mundials, i demostrava, una vegada més, l'important paper de la Xina com a locomotora de la producció industrial mundial.

⁶ Font: China's Bureau of Statistics, publicat el 18 de gener de 2021.

⁷ Font: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2020. 12 de novembre 2020

⁸ Font: Splash247.com "boxship-ordering-accelerates", 8 de març de 2021

⁹ Fusillo and Haralambides (2020) 'Do carrier expectations indicate industry structure in container shipping? An econometric analysis'. *Journal of Shipping and Trade*, 5:2., doi:10.1186/s41072-019-0057-2

¹⁰ Alphaliner Monthly Monitor, novembre de 2020 (<https://twitter.com/Alphaliner/status/1334070858072141825>)

¹¹ Drewry Shipping Consultants, World Container Index: detailed assessment, 17 de desembre de 2020



D'aquesta manera, molts dels ports principals amb un elevat percentatge de tràfics d'importació/exportació van veure caure el rendiment de contenidors en el primer semestre de 2020. Exemples notables van ser Rotterdam (-7%), Xangai (-6,8%), Los Angeles (-17,1%), Hamburg (-14,7%), Le Havre (-29%), Barcelona (-20,5%) i València (-9,1%). Només quatre grans ports van veure augmentar els seus volums: Gioia Tauro (+52,5%), Tanger Med (+22%), Port Said- SCCT (+23,5%) i Anvers (+0,4%)¹².

El transport marítim de contenidor es va afanyar a ajustar l'oferta a la demanda en el segon semestre de 2020. Això es va fer amb la "retirada" de la capacitat de transport (20-30%) de les principals rutes comercials, alguna cosa que s'ha arribat a conèixer com *blank sailings*. A l'octubre de 2020, les *blank sailings* en general durant l'any havien arribat a la xifra de 515. Per tant, es van cancel·lar les escales portuàries; la freqüència, la connectivitat i la qualitat del servei van disminuir; la grandària de les escales, naturalment, va augmentar; i el tonatge depositat també va augmentar, de manear que va arribar a nivells rècord en el primer semestre de 2020, que al maig ascendia al 11,6% de la flota de contenidors instal·lada i, a més, els transportistes van adoptar mesures addicionals, com ara velocitats més lentes i rutes més llargues (per exemple, el Cap de Bona Esperança en lloc de Suez¹³).

Recuperació de la demanda i reptes portuaris

L'espectacular reactivació de la demanda de transport en el segon semestre de 2020 es va traduir immediatament en una major demanda de serveis portuaris, i va registrar molts ports volums de trànsit rècord al setembre, octubre i novembre de 2020. En certa manera, l'augment de la demanda es va deure a la reposició d'existències a gran escala, que va tindre lloc primer a Amèrica del Nord en el tercer trimestre de 2020, i, posteriorment, a Europa en el quart trimestre de 2020. Com a prova d'això, el port de Los Angeles va registrar un augment històric en

el rendiment de quasi el 50% en el segon semestre de 2020, i en la setmana abans de Nadal el port va tenir un 94% més de rendiment que en la mateixa setmana de l'any anterior.

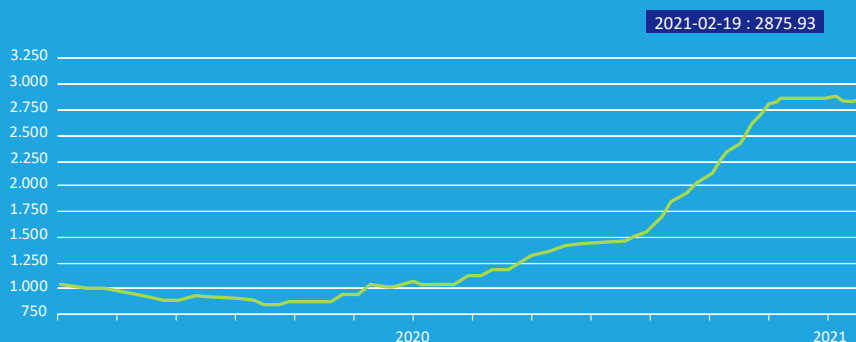
Les xarxes portuàries i de transport no estaven preparades per a una transició tan ràpida de la demanda i, com a resultat, les cadenes de subministrament van patir l'escassetat d'equips (contenidors), conductors de camions i mà d'obra en els molls; això últim a causa de les quarantenes i de les limitacions de mobilitat personal per la COVID-19. Això ha donat com a resultat un rellevant problema de congestió i retards en els terminis de lliurament. En el moment de redactar aquest informe, hi havia una trentena de vaixells portacontenidors fondejats en el complex de la badia de Sant Pere a l'espera d'atracar en les terminals de contenidors de Los Angeles i Long Beach (LALB). La congestió en LALB ha sigut tan greu que, per a evitar-se, s'ha redirigit improvisadament els vaixells per a descarregar els contenidors en Oakland, a 600 quilòmetres al nord. No obstant això, com els vaixells s'estiben tenint en compte una determinada rotació de vaixells, aquestes decisions són el pitjor malson d'un planificador de l'estiba, i empitjoren el problema en lloc de resoldre'l.

Un paràmetre important que pot explicar en part la "pressió" sobre el sistema general i el consegüent repunt de les tarifes de noli (vegeu el gràfic) ha sigut la greu manca de contenidors. Un dels factors que pot explicar aquest fenomen és que el descens del comerç internacional només es va produir en el primer semestre, amb una caiguda precipitada del 12% a l'abril-maig. No obstant això, aquesta tendència es va invertir de manera impressionant en el segon semestre. El sistema va ser incapaç d'ajustar-se ràpidament a la nova demanda, i els contenidors van quedar en els llocs equivocats, per no dir abandonats. Com ja s'ha dit, molts s'havien utilitzat en H1 per a transportar equips mèdics a Àfrica i Amèrica Llatina. Paral·lelament, donada la gran demanda de contenidors a Àsia i el preu que els carregadors pagarien per aquests elements, els transportistes retornaven els buits al més prompte possible, sense oferir als exportadors occidentals la capacitat que necessitaven.

Gràfic 4|

Evolució dels nolis del SCFI el 2019-2020

Font: Shanghai Container Freight Index, 2019-2021 (Feb)



¹² Fuente: basat en dades recollides per l'Autoritat Portuària de València.

¹³ Els trànsits de portacontenidors pel Canal de Suez van caure un 32% interanual al maig de 2020, fins a situar-se en un mínim històric de 330 passatges.



Increment del tamany d'escala

Un paràmetre addicional que va exercir pressió sobre els ports va ser l'augment de la grandària de les escales, amb la finalitat de compensar les eixides en blanc i la disminució de les freqüències. Sovint he mostrat les diseconomies d'escala en els ports com a resultat de vaixells més grans (o de grandàries d'escala més grans¹⁴). En una paraula, ací, i amb el perill de simplificar massa, es podria dir que el temps de manipulació d'un contenidor que arriba en un vaixell gran és, de mitjana, més elevat que el del mateix contenidor que arriba en un vaixell més xicotet. Fins i tot en el cas dels vaixells més grans, afegir grues addicionals de vaixell a terra, més de, diguem, cinc o sis, té poc sentit tant tècnicament com econòmicament. A més, hui dia, l'eficàcia de la manipulació en el moll té menys a veure amb el nombre de grues que treballen en el vaixell i més amb la disponibilitat de grues capaces d'arribar a la fila 24 i més enllà. La tendència va en aquesta direcció, ja que en augmentar la grandària dels portacontenidors es té més en compte l'amplària de les badies que la longitud de les files. Finalment, la competència entre ports veïns i les necessitats dels ports verds agreugen els maldecaps del gestor de la terminal pel que fa a la grandària de les escales. Els aspectes més urgents que cal abordar, de manera conjunta la majoria de les vegades, són (entre molts altres): minimitzar la congestió de les portes; minimitzar els temps de permanència (possiblement juntament amb la creació de ports secs a l'interior i la modernització dels serveis duaners); minimitzar els equips de reubicació i moviment de contenidors, amb l'objectiu de minimitzar les emissions contaminants a l'atmosfera; sincronitzar els sistemes de cites amb la disponibilitat dels equips portuaris; assignar els amarraments, amb l'objectiu de minimitzar els moviments dels equips i les emissions; incentivar els moviments de camions de "doble transacció" dins de la terminal, etc.

Lliure comerç i globalització

La contracció del comerç mundial va començar molt abans de l'esclat de la pandèmia de COVID-19, de fet, aquesta tendència va aparèixer durant el col·lapse econòmic de 2009. Des de llavors, el comerç ha sigut la meitat del que solia ser. El multiplicador del PIB, una mètrica utilitzada sovint per a relacionar els ingressos d'un país amb les seues importacions en contenidors, també s'ha reduït quasi a la meitat, passant de 2,2 a principis de la dècada de 2000 a 1,3 en l'actualitat¹⁵. No obstant això, la crisi de 2009 no va ser més que l'última gota al got del món occidental, que ja estava quasi ple (a Europa, almenys) amb serioses preocupacions sobre les ramificacions del consumisme barat. Entre molts economistes, tals preocupacions es van actualitzar, i es van concretar, amb l'elecció en 2016 de Donald Trump com a president dels EUA, la seua desavinença comercial amb la Xina, i les seues polítiques introvertides i aïllacionistes i el seu allunyament del sistema multilateral de relacions comercials. Dins de l'enfrontament que es va produir entre els EUA i la Xina, aquest últim país es va afanyar a declarar al món que "si els EUA desitja fer un pas arrere en el tauler d'escacs mundials, la Xina estaria molt disposada a recollir el testimoni". I no sol. La Xina, la fusta del consum, va veure també els problemes del consumisme en un món occidental associat i ben alimentat i va canviar la seua "orientació", i va passar del subministrament de béns al desenvolupament d'infraestructures a tot el món, inclosos els ports. Així va sorgir el One Belt One Road (OBOR), el pla mestre xinès, acompanyat de la declaració de la Xina al món: "...el BRI pretén substituir el "distanciament" (c.f. aïllacionisme) per intercanvis entre diferents civilitzacions; substituir els enfrontaments per l'aprenentatge mutu; i substituir el sentit de superioritat per la coexistència; [el BRI] pretén impulsar l'enteniment mutu, el respecte mutu i la confiança mútua entre diferents països i pobles". Des d'aquest punt de vista, la BRI es considera un camí cap a la pau mundial".

Perspectives per al 2021: Resum i Conclusions

Com s'ha comentat, les dificultats econòmiques de la COVID-19 no van ser sistèmiques, com va ser el cas de la crisi econòmica de 2008, sinó el resultat d'un xoc extern imprevist. Per això, espere que amb un avanç significatiu en les vacunacions, com sembla ser el cas en el moment d'escriure aquest article, l'economia mundial no sols tornarà als nivells d'activitat anteriors a COVID-19, sinó que molt probablement els superarà. Prova d'això és que la Xina ja ha iniciat la senda ascendent, amb un

notable creixement del 6,5% en el quart trimestre de 2020. Quant al comerç internacional per via marítima, malgrat un descens del 4,1% el 2020, preveig un bon any en 2021, amb un comerç que superarà els nivells de 2019, i arribarà als 12.000 milions de tones, o a un creixement del 4,2% anual. Segons Clarkson Research Services, des d'octubre de 2020, s'han encarregat un total de 147 vaixells portacontenidors (la majoria de les categories de major grandària), en comparació amb

¹⁴ Haralambides (2017) 'Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains', *Maritime Economics & Logistics*, 19(1), 1-51, and Haralambides (2019) 'Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future', *Maritime Economics & Logistics*, 21(1), pp. 1-60.

¹⁵ Càlculs basats en xifres del Fons Monetari Internacional (FMI) i del Boston Consulting Group.



només 40 vaixells encarregats en el període de gener a setembre. La cartera de comandes actual ascendeix, per tant, a més de 360 vaixells, és a dir, el 12% de la capacitat instal·lada, fet que constitueix un nivell notable de formació bruta de capital, i un indicador de lideratge per part d'una indústria que és bastant bona per a l'ajust de la oferta a la demanda. Paral·lelament, els fabricants de contenidors a la Xina s'esforcen per a fer front a una demanda molt elevada de contenidors, la notable manca dels quals a nivell mundial està fent pujar els nolis i el cost del transport.

El transport marítim de granel sòlid i líquid també es va enfrontar a la reducció de la demanda i a les consegüents dificultats. Com a resultat de la demanda xinesa de matèries primeres (per exemple, el mineral de ferro) s'espera que el transport marítim de granel sòlid vaja bastant bé en 2021, però no podria dir el mateix del granel líquid; un sector plagat de sobre capacitat

crònica, en una era de desinterés pels combustibles fòssils. Els ferris i el TMCD també es recuperaran, amb l'ajuda dels diversos fons específics per a això. És poc probable que ocorregui el mateix amb el sector dels creuers, però l'estructura de la indústria en aquest cas és tal que la tornada a la rendibilitat és qüestió de temps, tan prompte com es recupere la confiança dels consumidors, espere que al voltant de setembre de 2020.

Queda per veure si la tornada al multilateralisme és encara possible. Joe Biden, el recentment elegit president dels Estats Units, s'ha compromès a revertir la introversió i l'aïllacionisme de Trump i a reintroduir al seu país en l'escena mundial com l'actor clau que solia ser. El nomenament de Ngozi Okonjo-Iweala al capdavant de l'atribolada Organització Mundial del Comerç (OMC), una organització que l'unilateralisme quasi mata, va ser un bon pas en aquesta direcció.



METODOLOGIA del VCFI

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

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

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

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

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

- Bunker Adjustment Factor (BAF)/ Fuel Adjustment Factor (FAF)/ Low Sulphur Surcharge (LSS)
- Emergency Bunker Surcharge(EBS)/ Emergency Bunker Additional (EBA)
- Currency Adjustment Factor(CAF)/ Yen Appreciation Surcharge (YAS)
- Peak Season Surcharge(PSS)
- War Risk Surcharge(WRS)
- Port Congestion Surcharge (PCS)
- Suez Canal transit Fee/Surcharge (SCS)/ Suez Canal Fee (SCF)/ Panama Transit Fee (PTF)/ Panama Canal Charge (PCC).



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

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

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

Considerant:

f_j = noli mitjà per a Port j

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

n = nombre de panelistes per al Port j

k_j = factor de ponderació per al Port j

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

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

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

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

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

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

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



VCFI: COMPORTAMENT DELS NOLIS EL 2020

Si bé per a la indústria marítima els efectes de la crisi de la COVID-19 han sigut importants, la veritat és que vénen a completar un horitzó amb nombrosos reptes immediats ja plantejats a l'inici de l'any: l'entrada en vigor de la normativa de la IMO 2020 sobre el contingut de sofre en els combustibles marins o l'alentiment que estava experimentant el comerç internacional. En relació a és aquest últim, tant el modest creixement de moltes economies avançades com el proteccionisme i la guerra comercial entre els Estats Units-la Xina i els seus efectes sobre tercers països estan darrere d'un feble creixement del comerç des del segon semestre de 2018 (passant de 4,5% el 2018 al 0,9% el 2019). No obstant això, la COVID-19 ha sigut un factor detonant per a les cadenes de producció i de valor globals, les estructures productives dels països i el comerç.

Per tant, davant una ja desafiadora situació de partida el 2020, la COVID-19 ha suposat també un xoc d'enormes dimensions en el mercat de transport marítim de contenidors i ports a nivell global. Els confinaments i l'alentiment de l'activitat econòmica han derivat en desajustaments entre oferta i demanda al llarg de l'any i una congestió portuària elevada, que s'ha traslladat a forts increments en els nivells de nolis a nivell global, tal com han recollit els diferents índexs de nolis (comentats ja en la introducció).

D'aquesta manera, tal com mostra el **Gràfic 5**, després d'un període d'estancament en gran part de l'any 2019, cap al final del mateix es va iniciar un augment en els

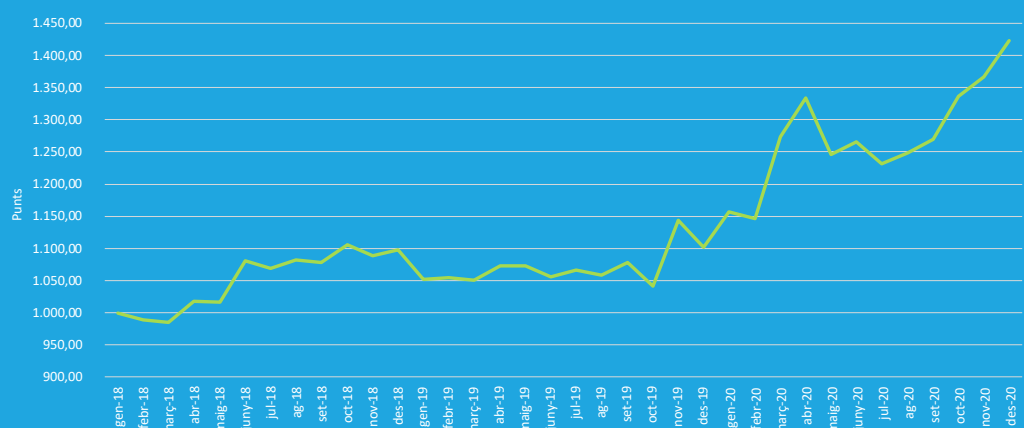
nivells de nolis que ha continuat en bona part de 2020, encara que per un motiu diferent. A la fi de 2019 l'índex ja va començar a anticipar els efectes de l'entrada en vigor de la nova legislació IMO 2020, la qual cosa s'esperava que anava a ser un canvi de paradigma important en el mercat de transport marítim i per això augmentava la preocupació pel seu impacte en el comportament dels nolis. No obstant això, aquest efecte va ser finalment eclipsat per la COVID-19, i va quedar l'avenir del comportament dels nolis el 2020 marcat per l'evolució de la malaltia al llarg del món i els seus efectes sobre el dinamisme de les economies, la capacitat productiva i comercial dels països.

Es podrien distingir dos períodes ben diferenciats en l'índex per a 2020. D'una banda, el primer semestre de l'any, en el qual s'observa una forta volatilitat dels nolis marcada per l'alentiment i, en alguns casos paralització, de l'activitat econòmica i productiva juntament amb la disminució del comerç internacional i un conseqüent desajustament en l'oferta de capacitat. D'altra banda, en el segon tram de l'any s'aprecia un intens creixement dels nolis, provocat en gran manera pel creixement del comerç per via marítima i els seus efectes sobre els ports i el mercat de transport marítim.

Seguidament, s'analitzen les variables principals que han influït sobre el comportament del preu dels nolis a nivell global i també en un context nacional i regional en el VCFI.

Gràfic 5|

Evolució mensual punts VCFI, 2018 - 2020



Font: Elaboració pròpia



Anàlisi Global: mercat de transport marítim

Un dels principals determinants de l'evolució dels nolis és el funcionament de la conjuntura econòmica internacional, que marca el comportament, tant de l'oferta com de la demanda de capacitat en el mercat de transport marítim. Si bé el detall de l'anàlisi macroeconòmica pot consultar-se a l'inici d'aquest document, així com en els Informes d'Entorn Econòmic que es publiquen de manera trimestral juntament amb el VCFI, seguidament es detallen alguns dels principals indicadors conjunturals que en major o menor mesura expliquen el comportament en el preu dels nolis per a l'any 2020.

En aquest sentit i com s'ha explicat, l'any passat 2020 ha estat totalment determinat pel transcurs de la pandèmia generada arran de la crisi de la COVID-19 i els seus efectes des de l'inici de la pandèmia en el continent asià-

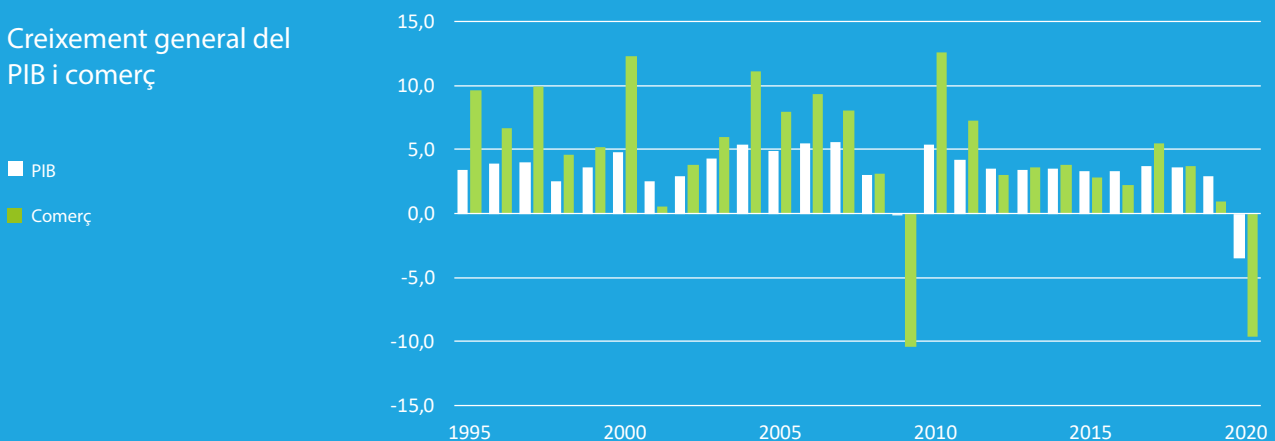
tic i la conseqüent propagació a la resta de continents. D'acord amb el Fons Monetari Internacional (FMI) i com es pot observar en el Gràfic 6, l'evolució del Producte Interior Brut (PIB) ha experimentat una contracció abrupta, i ha superat amb escreix la recessió del 2009 i representant la major contracció econòmica des de la Segona Guerra Mundial.

En aquest sentit, la caiguda del PIB ha sigut atribuïble a les diferents restriccions sanitàries per a la contenció del virus, així com una forta incertesa a nivell global (Gràfic 7) que han derivat en la caiguda de diversos components del PI, com ara el consum privat, la inversió i les exportacions netes. Cal fer especial esment al sector terciari, principal afectat degut als confinaments perimetrals i a les restriccions a la mobilitat a resultes de l'emergència sanitària.

A més, aquesta situació ha tingut efectes diferents al món, a causa de les velocitats dispars en la propagació

Gràfic 6|

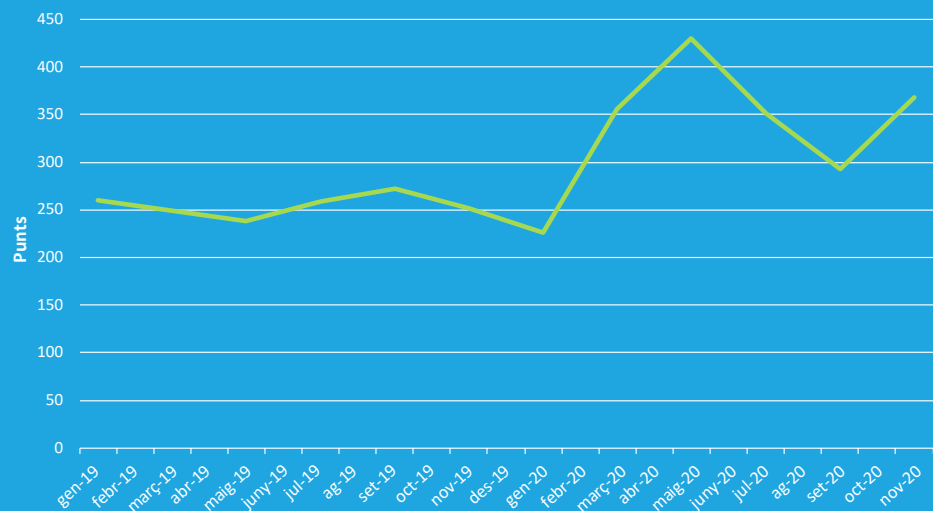
Creixement general del PIB i comerç



Font: Elaboració pròpia (Dades: FMI)

Gràfic 7|

Evolució de l'Índex d'Incertesa Global



Font: Elaboració pròpia (Dades: Economic Policy Uncertainty)



del virus així com les mesures de contenció diferents i variades adoptades per cada govern en particular. Per tant, amb distincions per grups d'economies, d'acord amb l'últim World Economic Outlook del Fons Monetari Internacional (FMI), el Producte Interior Brut (PIB) a nivell mundial va mostrar per al 2020 una variació percentual anual del -3,5%, que va ser més devastadora per a les economies avançades (-4,9%) que per a les emergents i en desenvolupament (-2,4%). A més, dins del grup d'economies avançades, la Zona Euro es va veure especialment afectada (-7,2%), remarcant els valors per a Espanya (-11,1%), Itàlia (-9,2%) i França (-9%) i també els del Regne Unit (-10%).

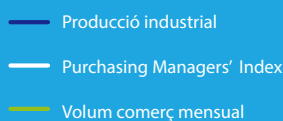
Una de les variables altament correlacionades amb el creixement del PIB és el comerç internacional de béns i serveis. En l'última estimació anual realitzada pel FMI, el 2020, el comerç va patir un sever enfonsament del 9,6%, i el seu comportament va ser ben desigual al llarg de l'any (Gràfic 6). Segons les dades de l'Organització Mundial del Comerç (OMC), mentre en el primer semestre la caiguda dels fluxos comercials va ser del 2,1% en tones, en el segon semestre es va aguditzar fins a reduir-se un 12,7% en el volum de mercaderies i un 21% en valor monetari, de manera que es van evidenciar els efectes de la propagació del virus cap a resta del món. De forma molt similar s'ha comportat l'índex de producció industrial, amb tendències ben diferents entre la primera i la segona meitat de l'any (Gràfic 8).

A conseqüència de la intensa disminució del comerç i, per consegüent, de la demanda de mercaderies a transportar, el volum de trànsit portuari global s'ha vist fortament ressentit, tal com recull l'RWI/ISL (Gràfic 9), amb un comportament desigual al llarg de l'any. Com és habitual en el mercat de contenidors, l'inici de les celebracions de l'any nou xinès marca una data assenyalada per l'efecte que aquest produeix en el mercat de transport i en els trànsits portuaris la reducció de l'activitat econòmica a la Xina, com s'observa en els anys 2018, 2019 i 2020. No obstant això, en aquest últim any, aquest impacte va ser de major intensitat que en els anys anteriors i es va prolongar més en el temps degut a l'extensió de les vacances de l'any nou xinès proposat per les autoritats, amb l'objectiu de tindre un major control sobre la propagació del virus cap a la resta del país. Juntament amb d'això, a mesura que el virus s'introduïa en tots els països del món, les mesures adoptades per les autoritats competents, que en molts casos van optar pel confinament domiciliari, es van traduir en l'alentiment de l'activitat econòmica, productiva i comercial, afectant els volums de mercaderies dels ports durant el primer i segon quadrimestre de l'any.

Gràfic 8|

Evolució mensual del comerç, índex de producció industrial i noves comandes dels gestors d'empreses

(Comerç sobre la base de 2018= 100, eix de la dreta).

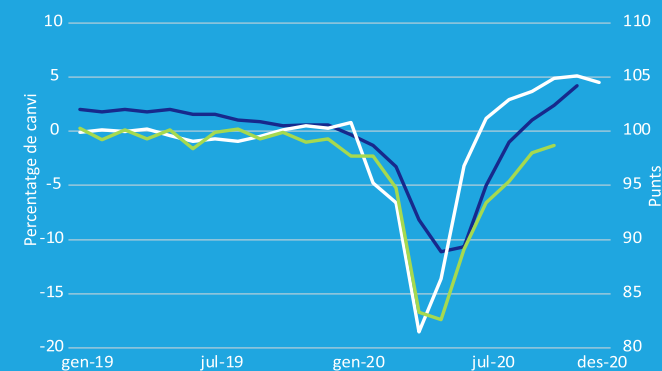


Font: FMI.

Gràfic 9|

Evolució del trànsit portuari en TEU, 2018 - 2020

Font: Elaboració pròpia. (Dades: RWI/ISL)

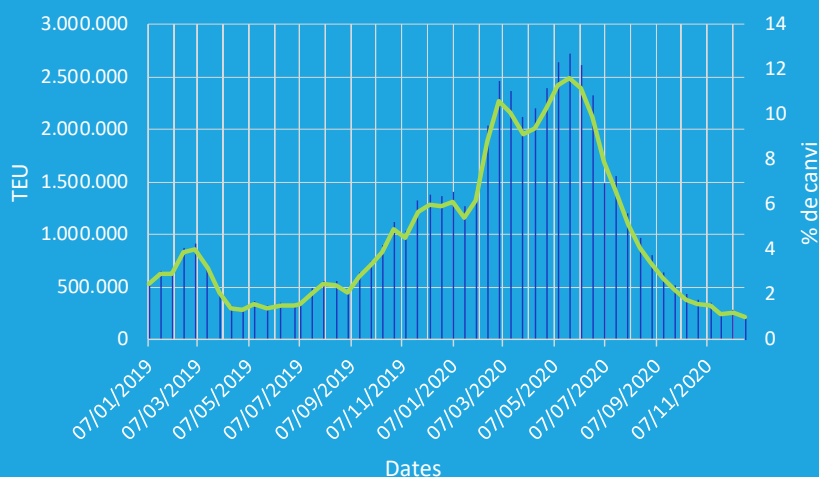


Aquest descens en el comerç internacional va provocar un xoc en el mercat de transport marítim, i va generar al principi un fort desequilibri entre oferta i demanda de capacitat que requeria d'una ràpida i efectiva resposta davant els desajustaments provocats. D'aquesta manera, en primera instància i amb l'objectiu de retornar l'equilibri al mercat i evitar així l'abrupta caiguda dels nolis, l'estratègia dels operadors marítims es va centrar en reduir l'oferta de capacitat de contenidors a través de l'augment del número de *blank sailings* i la cancel·lació temporal de serveis de transport marítim. Segons les dades de Sea-Intelligence, en el segon quadrimestre, els *blank sailings* van representar més del 3,5% sobre el total de la capacitat de contenidors emprada en el mercat, la dada més elevada per a qualsevol quadrimestre dels últims quatre anys.

En efecte, tal com s'ha avançat en l'anàlisi del context marítim, el major nombre de *blank sailings*, la suspensió temporal de serveis i el menor nombre de vaixells navegant va provocar que, segons la UNCTAD, les escales de vaixells en ports al voltant del món es reduïren en un 8,5% a mitjan juny de 2020 respecte a l'any anterior. No obstant això, a principis d'agost, ja iniciada la recuperació de la demanda, el diferencial en el nombre d'escales es va contraure en un 3% respecte al mateix mes de 2019. Quan s'analitza les escales per àrees geogràfiques a principis d'agost, se n'observa una gran heterogeneïtat. Així, segons la UNCTAD, mentre Nord Amèrica i Europa van veure reduïdes les escales als seus ports en un 16,3% i 13,2% respecte als nivells de 2019 per al mateix mes, el Sud-est asiàtic les va mantindre en nivells molt similars (tan sols es van reduir un 0,5% les escales) i la Xina i Hong Kong van aconseguir augmentar-les en un 4,1%.

Gràfic 10|

Evolució de la flota ociosa en el mercat el 2019-2020.



Font: Elaboració pròpia. (Dades: Alphaliner)

A conseqüència de les mesures a dalt esmentades, la flota ociosa va experimentar un intens creixement durant la primera meitat de l'any (Gràfic 10). L'elevada correlació positiva entre aquesta variable i el nombre de *blank sailings* porten al fet que totes dues variables es moguen en la mateixa direcció. Així, segons les dades d'Alphaliner, en els sis primers mesos de 2020 els nivells de flota ociosa van ser més elevats que durant l'any anterior, un 2019 que ja es va caracteritzar per reflectir uns nivells elevats degut principalment a la instal·lació d'scrubbers i la menor demanda existent en aquest moment. Es va arribar al punt àlgid el 27 de maig de 2020, quan el número de TEU classificats com a flota ociosa va superar els 2,71 milions de TEU, i va representar un 11,6% sobre el total de flota activa.

Davant tal escenari, la fluctuació de nolis és una de les principals conseqüències causades per les oscil·lacions del binomi oferta i demanda de capacitat en les principals rutes comercials de contenidors. Després de l'esclat de la pandèmia i la posterior propagació al març cap a resta del món, els nolis es van contraure en un primer moment per la conjuntura del mercat, caracteritzat per un excés d'oferta i una feble demanda. No obstant això, una vegada corregits en certa manera els desequilibris, juntament amb els recàrrecs per problemes logístics de congestió en alguns ports durant la pandèmia, va donar com a resultat un fort creixement dels nolis a partir de maig.



En el segon semestre de l'any 2020, es va continuar amb la senda alcista i es va intensificar encara més el fort increment dels nolis globals, i va arribar a nivells de màxims històrics en algunes de les principals rutes de contenidors, un efecte també recollit en el VCFI.

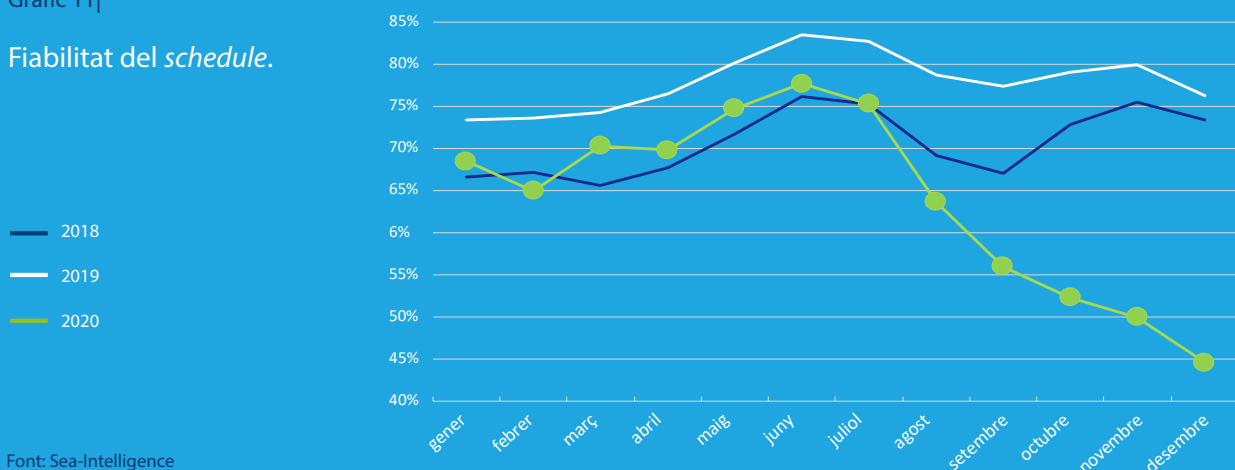
Un dels factors clau va ser, a partir de juliol, la recuperació del comerç internacional, especialment entre el període que comprén agost i novembre, quan va arribar a nivells inusuals per a aquesta època de l'any i molt per damunt dels anys anteriors. Aquest empenyiment del comerç internacional en tones en el tercer trimestre de l'any va ser de 11,6% respecte a l'anterior, segons l'última dada publicada per l'OMC. Les raons després d'aquesta sobtada represa en la demanda de transport marítim de contenidors són múltiples: l'empenyiment de la recuperació econòmica, la producció industrial i del comerç; el fort augment de la demanda de productes d'higiene i la major despesa en béns manufacturats davant la dificultat de consumir serveis d'oci, com ara, per exemple, els viatges. De fet, segons Alphaliner, durant aquest període, els nivells de demanda de transport marítim de contenidors han sigut els més alts de la història.

A conseqüència d'aquest ràpid i inesperat increment de demanda de capacitat en el mercat de transport marítim després del període estival, la pressió sobre els nolis va augmentar de manera intensa fins al final de l'any. Malgrat que en un primer moment aquest increment semblava ser causat en gran manera per la gestió de l'oferta de capacitat i els blank sailings durant els mesos més durs de la pandèmia, la veritat és que a mesura que la demanda va anar experimentant una certa recuperació, el número de blank sailings va anar reduint-se progressivament, les navilieres van retornar capacitat al mercat i la flota ociosa va iniciar un fort descens a partir de juny, tal com es mostra en el Gràfic 10 (flota ociosa).

A tall d'exemple, segons les dades d'Alphaliner, mentre que a la fi de desembre de 2019 la flota ociosa era de 264 vaixells que acumulaven un total d'1.369.186 TEU, en el mateix període de 2020 aquesta xifra es redueix fins als 64 vaixells i 229.587 TEU, la qual cosa suposa un 83,2% menys de flota inactiva que l'any anterior. En efecte, això es va notar en algunes de les rutes de contenidors principals, que van veure com tornaven recuperar capacitat oferida a mesura que n'augmentava la demanda. Per exemple, a la fi de juny de 2020, quan ja s'entrellucaven els efectes d'un tímid inici de la recuperació del comerç, la capacitat oferida de la ruta Lluçnyà Orient cap a Nord Amèrica ja començava a mostrar indicis de recuperació i ja només havia perdut un 5,3% respecte al mateix període de l'any anterior. Per contra, la ruta que uneix Àsia i Europa havia reduït un 17,1% la capacitat a la fi de juny respecte a 2019. No obstant això, la situació va ser ben diferent al novembre, quan la capacitat de la ruta Extrem Orient - Nord Amèrica ja havia crescut un 16,7% respecte al mateix període de l'any anterior i, d'altra banda, la ruta Àsia - Europa seguia amb una capacitat ofereix d'un 0,4% per davall de la corresponent a l'any anterior, però ja s'aproximava al nivell anterior a la pandèmia.

Malgrat que podria semblar que l'oferta de capacitat no ha sigut suficient com per a cobrir la demanda del mercat, la veritat és que l'ús dels vaixells se situava en el nivell màxim en la majoria de segments del mercat de vaixells i la flota ociosa en el tram final de l'any es posicionava entorn de l'1%. No obstant això, des d'Alphaliner apunten que el menor creixement de la flota mundial de contenidors respecte a anys anteriors ha pogut influir pel menor nombre de lliuraments de vaixells. Així, la flota en 2020 va créixer un 2,9%, fet que suposa la taxa més baixa des de l'any 2016, ja que passa la capacitat dels 23,2 milions de TEU el 2019 als 23,9 milions el 2020.

Gràfic 11|

Fiabilitat del *schedule*.

Font: Sea-Intelligence



No obstant això, malgrat els esforços per augmentar la capacitat, l'escassetat d'oferta ha sigut la tònica impenant en el mercat durant el tram final de l'any 2020. De fet, la falta de disponibilitat de contenidors buits s'ha convertit en un problema important per als operadors marítics, ports i carregadors. Si bé durant el segon quadrimestre la demanda va patir un marcat descens que va exigir l'emmagatzematge de contenidors buits en llocs estratègics i econòmics, a partir d'aquest moment, la demanda d'equips va augmentar fortament. Com a resultat, es va produir un desequilibri en el mercat que va pressionar a l'alça les taxes spot. Segons el Consell Europeu de Carregadors, aquest fenomen es pot explicar pel fet que els contenidors buits s'estaven reposicionant en els llocs amb majors taxes de càrrega i no allí on són realment necessaris. Tal va ser la magnitud del problema, que els operadors marítics rebutjaven enviaments per la falta de capacitat que, segons assenyalen des de l'Associació de Carregadors d'Espanya, representaven entre el 35% i 45% de les reserves fetes, de manera que s'elevaven encara més les tarifes i recàrrecs. Així, les dificultats de reservar espai en els vaixells, disposar de contenidors buits i la congestió en alguns ports va provocar una baixa fiabilitat dels schedules (Gràfic 11), molt inferior a la d'anys anteriors en el còmput global de l'any i en la qual s'aprecia un fort descens a partir de juliol de 2020. La menor taxa es va obtenir al desembre, fet que indica una fiabilitat en l'schedule de les navilieres inferior al 45%. Com a conseqüència, els retards també es van situar en nivells molt superiors als anys anteriors, de manera que van arribar al punt màxim al desembre de 2020 amb quasi 6 dies sobre la data prevista, segons les dades proporcionades per *Sea-Intelligence*.

A més, més enllà dels factors determinants del mercat de transport marítim, un altre dels factors que ha influït sobre els nolis és l'evolució del preu del petroli i dels principals combustibles de bunkering (Gràfic 12). Amb

l'entrada de la IMO 2020 s'esperava que fóra l'element clau que determinara el provindre dels nolis l'any 2020, però finalment ha quedat relegat a un segon pla. Malgrat això, tal com ha succeït amb la resta de variables a dalt citades, la seua evolució creixent al llarg de l'any també ha fet augmentar de manera progressiva la seua pressió sobre els costos de les navilieres i, finalment, repercutint sobre els nolis. Així, mentre que començava l'any amb una forta caiguda que va reduir la pressió en la primera meitat sobre el compte de resultats de les navilieres, en la segona meitat d'aquest, s'aprecia un gradual creixement que, malgrat no recuperar el nivell de preus perdut durant els mesos més durs de la pandèmia, la tendència creixent li aproxima cada vegada més al nivell anterior a l'esclat de la COVID-19. Així, mentre que el preu mitjà del combustible IFO se situa en 2019 en els 400 dòlars per tona i el VLSFO en 576 dòlars, el 2020 el preu mitjà es va reduir fins als 266 i 365 dòlars, respectivament.

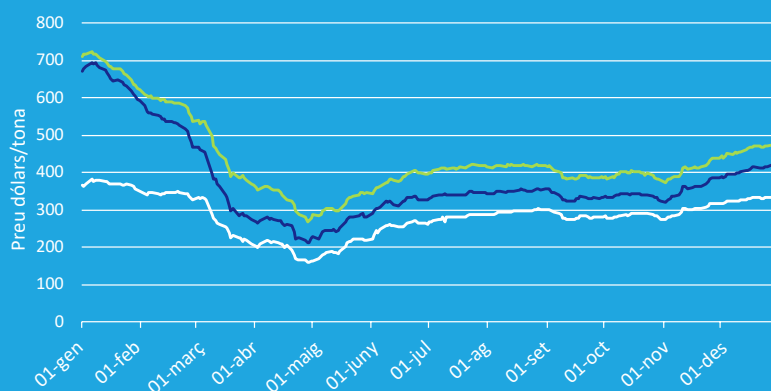
Com ja s'ha indicat, els desequilibris en el mercat de transport marítim juntament amb altres factors a dalt assenyalats han portat a creixements històrics en els nivells de nolis globals, un efecte recollit en els principals índexs com l'SFCI i també pel VCFI en un context més regional. Com a exemple, segons les dades d'Alphaliner, a la fi de desembre de 2019 el preu mitjà dels nolis en l'SCFI es va situar en els 811 dòlars per contenidor, mentre que el 2020 es va arribar a la xifra de 2.783 dòlars, la qual cosa suposa un increment del 243,2%. En canvi, si tenim en compte el preu mitjà per al còmput global de l'any, mentre que el 2019 va ser de 959 dòlars per contenidor, el 2020 va incrementar fins als 1.254 dòlars (un 30,8% més), mostrant una vegada més el contrast entre la primera i la segona meitat de l'any. En el cas del VCFI, entre el gener i el desembre de 2020, els nolis en general van augmentar un 26,68%, de manera que hi ha una gran heterogeneïtat en el comportament d'aquests entre les tretze àrees estudiades en el VCFI.

Gràfic 12|

Evolució del preu de bunkering en els 20 principals ports del món



Font: Elaboració pròpia (Dades: Ship&Bunker).



Anàlisi regional: el cas de Valenciaport

En el context nacional, el comportament dels tràfics d'importació i exportació de Valenciaport ve determinat pel dinamisme de l'economia espanyola i, especialment, per les indústries que formen part del rerepaís de l'enclavament valencià.

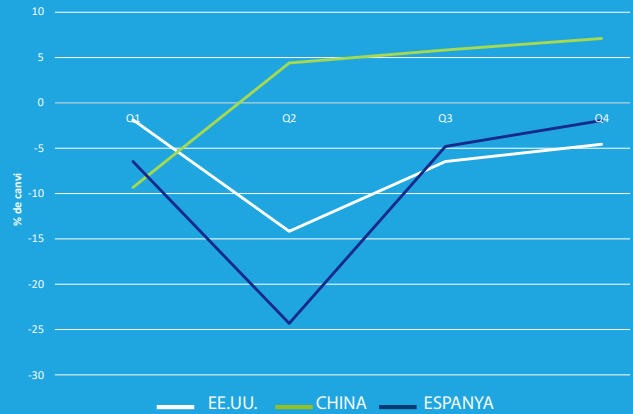
Després de la crisi generada arran de la COVID-19, l'economia espanyola ha tancat l'any 2020 amb la pitjor recessió econòmica des de la Guerra Civil, i la caiguda del Producte Interior Brut (PIB) ha sigut d'aproximadament un 11% i ha trencat, d'aquesta manera, amb sis anys consecutius de creixement. El comportament del PIB ha sigut dispar al llarg de l'any, ja que la segona i la tercera ona de la pandèmia no han tingut efectes econòmics tan profunds com la primera, quan es va apostar per un confinament domiciliari estricte i el tancament d'una bona part de l'activitat no essencial. Segons les dades d'Eurostat, l'economia espanyola va caure un 5,3% en el primer trimestre respecte al període previ, i va arribar a decreixer un 17,9% en el segon i culminant amb un increment del 16,4% i del 0,4% en el tercer i quart trimestre, respectivament.

Pel que fa a la producció industrial, un clar exemple dels efectes de la pandèmia es pot observar en el Gràfic 13 següent, que mostra l'Índex de Producció Industrial (IPI) al llarg del 2020. Aquest indicador mesura l'evolució trimestral de l'activitat productiva per branques industrials, però n'exclou la construcció. En aquest s'evidencia una clara caiguda en la producció industrial a la Xina en primera instància i, posteriorment, els Estats Units i Espanya que, amb l'aparició de la pandèmia, va patir una caiguda sense precedents en aquests, però la recuperació dels quals ha sigut molt diferent al llarg de l'any, especialment durant el segon trimestre del 2020.

Pel que fa al comerç internacional, l'evolució de les importacions i exportacions de béns a Espanya mostra una intensa caiguda del 19,79%, 15,76% el 2020 respectivament, de manera que és un dels components del PIB més afectats (Gràfic 14). Malgrat aquestes dades, Valenciaport ha aconseguit mantindre el volum de trànsit portuari en xifres molt similars a les de l'any anterior i superar els cinc milions de TEU, de manera que arriba concretament als 5,428 milions de TEU, fet que suposa a penes un 0,21% menys que el 2019. Quan analitzem l'exportació de contenidors plens des de l'enclavament valencià, observem un comportament desigual al llarg de l'any (Gràfic 15).

Gràfic 13|

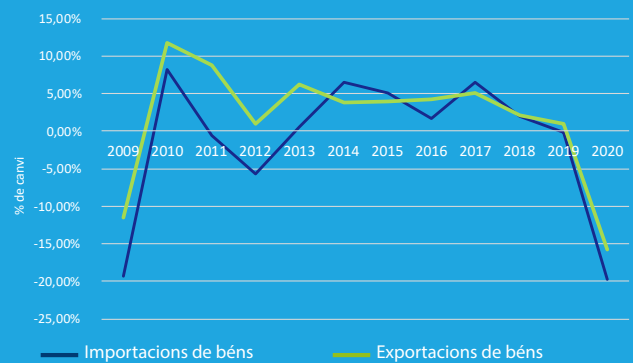
Evolució en l'Índex de Producció Industrial (IPI) d'Espanya, la Xina i els Estats Units, 2020



Font: Elaboració pròpia (Dades: INE, Reserva Federal, National Bureau of Statistics of China).

Gràfic 14|

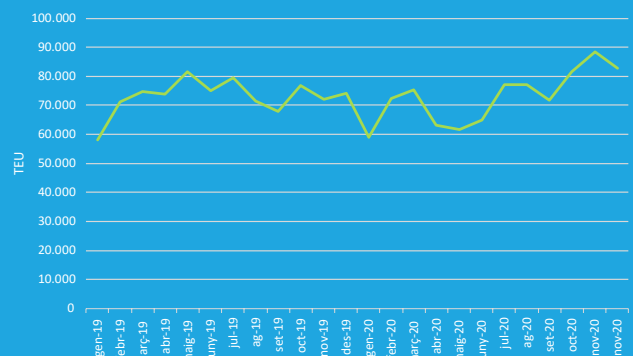
Evolució de les importacions i exportacions de béns, percentatge de canvi anual



Font: Elaboració pròpia. (Dades: FMI)

Gràfic 15|

Evolució d'exportació de TEU plens des de Valenciaport, 2019-2020



Font: Elaboració pròpia. (Dades: Autoritat Portuària de València).



Si comparem l'evolució dels nolis recollida en el VCFI amb l'exportació de contenidors plens des de Valenciaport, s'observa un comportament similar en alguns mesos de l'any: la caiguda inicial de trànsits coincideix també amb la de nolis per al període març – maig. No obstant això, a partir d'aquest moment, mentre els nolis inicien una tendència creixent fins a final de l'any, els trànsits si presenten una major volatilitat al llarg dels mesos posteriors. Per això, és necessari destacar que, enguany especialment, el comportament del VCFI està determinat en gran manera pels factors globals citats en la secció anterior, ja que en alguns períodes concrets Valenciaport també ha vingut patint les conseqüències originades per l'escassetat de contenidors, la suspensió temporal de serveis marítims i la dificultat d'exportar a determinats països a causa de la congestió d'alguns ports, la qual cosa ha donat com a resultat recàrrecs importants sobre els nolis.

Més enllà del comportament general del VCFI, quan analitzem els nolis per àrees a través dels diferents sub-índexs, trobem una gran heterogeneïtat que depèn en gran manera de la idiosincràsia de cada país i del dinamisme de la seua economia, així com del sistema portuari i característiques de les rutes comercials de contenidors que uneixen tots dos països. Amb aquest propòsit, s'analitzaran les tres principals àrees per a Valenciaport: Extrem Orient, Mediterrània Occidental i els Estats Units i el Canadà (Gràfic 16).

El Gràfic 16 mostra clarament un comportament ben diferent per a cadascuna de les àrees. Pel que fa al di-

namisme econòmic i comercial, tots els països estudiats s'han vist afectats en major o menor mesura per la irrupció de la pandèmia. Per això, el creixement econòmic i les taxes de variació d'importacions i d'exportacions recullen les conseqüències de la menor activitat, tal com es mostra la **Taula 1**, **Taula 2** i **Taula 3**, amb les principals variables econòmiques per a cada àrea.

D'una banda, per a l'Extrem Orient, s'observa una forta tendència creixent en els nolis al llarg de l'any 2020. Els preus del transport marítim amb aquesta àrea han acumulat un creixement des de l'inici de la sèrie al gener de 2018 del 176,34%, de manera que han superat mes rere mes un nou màxim històric des d'agost i han encadenat cinc mesos consecutius d'increment en els nivells. Com s'observa en el gràfic, el major creixement s'obté el mes de març, que va suposar una pujada del 42,42% respecte al mes anterior, i que va atendre així el moment conjuntural pel qual travessaven els ports xinesos, que presentaven nivells elevats de congestió per l'acumulació de contenidors sense retirar per part dels importadors, la qual cosa va suposar un fort recàrrec en els nolis amb enviaments cap a la Xina. Però és a partir d'agost quan l'escassetat de contenidors i la dificultat per a reservar espai en els vaixells condueix a un creixement continuat dels nolis fins a desembre. Paga la pena destacar també que el creixement dels tràfics d'exportació de TEU plens des de Valenciaport amb la Xina (principal soci comercial de l'enclavament valencià en aquesta àrea) al llarg de 2020 va ser del 17,7%, la qual cosa ha pogut exercir també major pressió sobre els preus del transport.

Gràfic 16|

Evolució dels principals sub-índexs de nolis.



Font: Elaboració pròpia.



D'altra banda, l'àrea Estats Units i el Canadà ha vist suavitzat l'increment dels nolis en bona part d'enguany, de manera que ha canviat la tendència creixent iniciada a mitjan 2019 i que ha continuat fins a maig de 2020, quan van descendir un 9,9%. Des d'agost, els nolis han acumulat cinc mesos consecutius de creixement moderat (per davall del 2%), però que li han permès recuperar part de les pèrdues al maig. Cal destacar que, com és la tònica habitual en l'últim tram de l'any, l'escassetat de contenidors i dificultat de reservar slot en els vaixells ha tingut un fort impacte en els ports del Sud de Califòrnia, on la congestió ha augmentat de manera intensa i les cadenes logístiques d'importació van quedar saturades, fet que va derivar en recàrrecs importants en els nolis. A més, cal sumar que l'exportació des de Valenciaport ha augmentat un 2,1% en 2020 respecte a 2019, de manera que s'ha concentrat aquesta major demanda en els últims mesos de l'any, i s'han superat els nivells mensuals de l'any anterior.

Finalment, pel que respecta a la Mediterrània Occidental, aquesta és una de les àrees amb major volatilitat al llarg de 2020, ja que els increments d'un mes donaven pas a caigudes en els nivells en el mes següent, pràcticament compensant l'efecte anterior. És al desembre quan s'arriba a la major taxa de creixement (l'11,68%) i

l'acumulat des de l'inici de la sèrie al gener de 2018 se situa en l'11,61%. Pel que fa a la demanda, l'exportació des de Valenciaport ha augmentat un 14,2% el 2020 respecte a l'any anterior. Aquest fort creixement es deu principalment a les exportacions amb destinació el Marroc, que han augmentat un 34,2%, mentre que amb Algèria es van reduir un 4,8%.

Per tant, més enllà de les peculiaritats de cada àrea, en general, totes han experimentat un descens després de l'esclat de la pandèmia i un creixement en els mesos posteriors que, encara que amb diferent intensitat, es concentra especialment en els mesos finals de l'any. Així, l'evolució del comportament dels nolis és el reflex de la irrupció de la COVID-19 i l'efecte immediat sobre les economies de països desenvolupats i en desenvolupament. A més, recullen també les conseqüències derivades de la reducció del comerç internacional i el seu impacte sobre el mercat de transport marítim, les cadenes de producció globals i els ports al voltant del món. Els elements ací esmentats seran clau per a determinar l'evolució dels nolis el 2021, dependents de la incertesa respecte a l'evolució de la pandèmia i els efectes que la mateixa puga continuar tenint sobre l'activitat econòmica, el comerç i la logística i transport.

Taula 2 |

Extrem Orient: principals variables econòmiques el 2020, variació anual

	La Xina	Hong Kong	Singapur	Corea del Sud	El Japó	Vietnam	Tailàndia	Taiwan	Malàisia
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	1,85	-7,47	-6,00	-1,88	-5,27	1,60	-7,15	0,048	-6,00
Evolució exportacions de béns (% de variació)	0,438	5,80	-6,85	-6,44	-11,59	--	-8,72	-1,50	-10,22
Evolució importacions de béns (% de variació)	3,95	-9,15	-2,11	-2,60	-8,32	-0,88	-16,32	-3,56	-7,53

Font: IMF

Taula 3 |

Els Estats Units i el Canadà: principals variables econòmiques el 2020, variació anual

	Els EUA	El Canadà
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	-4,27	-7,14
Evolució exportacions de béns (% de variació)	-10,61	-10,42
Evolució importacions de béns (% de variació)	-9,58	-11,92

Font: IMF

Taula 4 |

Mediterrània Occidental: principals variables econòmiques el 2020, variació anual

	El Marroc	Tunísia	Algèria
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	-6,97	-7,04	-5,46
Evolució exportacions de béns (% de variació)	-26,80	-18,00	-2,50
Evolució importacions de béns (% de variació)	-16,07	-20,00	-2,68

Font: IMF





Editat al març de 2021 per:



Panelistas:

