

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balanç de l'any 2021



Fotografia: @fran_broch

Complint amb la cita anual, aquest informe té com a objectiu fer una revisió dels factors que han condicionat l'evolució del *Valencia Containerised Freight Index* (VCFI) al llarg del 2021, l'esperat any de la recuperació econòmica després de la crisi causada per la pandèmia, però encara molt marcat per l'evolució de la situació sanitària. En les diverses seccions de l'informe s'analitzarà amb més detall la situació de l'economia internacional el 2021, en el qual les bones dades de creixement d'algunes àrees es veuen entelades per la seriosa amenaça de la tornada de la inflació, així com en el comportament del comerç internacional i els seus efectes en les cadenes de subministrament. La indústria marítima ha hagut de fer front a un creixement remarcable de la demanda, al qual l'oferta ha tingut dificultats d'atendre, de manera que hi ha hagut una constant de problemes de tensions logístiques i congestió en ports clau del sistema, i s'ha minvat la capacitat marítima disponible i s'ha pressionat a l'alça els preus del transport fins a arribar nivells de rècord. Aquesta tendència serà analitzada tant a nivell general, com per àrea geogràfica, amb el focus en tres dels mercats principals per a Valenciaport, com són els Estats Units i el Canadà, Extrem Orient i la Mediterrània Occidental.

De la mateixa manera que ha ocorregut en anys anteriors, l'informe també pretenia recollir, a grans trets, quins serien els reptes principals als quals s'enfrontaria la indústria l'any 2022, tasca sempre complexa però que enguany ha esdevingut molt difícil d'abordar. A la fi de febrer de 2022, data en la qual es va tancar en contingut d'aquest informe, les tropes russes acabaven d'iniciar la invasió d'Ucraïna i hi havia molts interrogants sobre la possible evolució de la crisi. Una vegada finalitzada l'edició de l'informe, a mitjan març, encara que la incertesa continua en màxims, la tendència dels esdeveniments i la cruesa del conflicte no auguren una resolució senzilla i, sens dubte, els efectes de la guerra marcaran tristament aquest any 2022.





Dr. Vicente J. Pallardó

Analista de conjuntura econòmica. Investigador Sènior IEL.

ENTORN MACROECONÒMIC

2021_L'ANY DEL REBOT... I DE LA INFLACIÓ

Introducció

L'any 2021 ha contemplat com l'economia mundial (especialment a Occident) es recuperava amb força de les devastadores conseqüències de la pandèmia lligada al virus SARS-CoV-2. El reeixit procés de creació i distribució d'efectives vacunes contra la malaltia (encara que, tristament i innecessària, bona part del món no se n'haja beneficiat, d'aquest èxit), sumat a la molt enèrgicament i raonable coordinada actuació de les polítiques macroeconòmiques en suport de famílies i d'empreses, especialment aquelles més damnificades per la crisi, van propiciar el 2021 un rebot en l'activitat econòmica més intens i accelerat del que es preveu.

No obstant això, la mateixa dinàmica de "stop & go" que l'evolució de la malaltia i les successives variants han provocat, intensificada per les estretors en els nodes clau de les cadenes d'aprovisionament globals, que s'han revelat intenses davant els vaivens d'oferta i de demanda, han despertat l'espectre de la inflació, amb una dinàmica que no es recordava a Occident des de fa quasi mig segle. Les polítiques monetàries i fiscals ultraexpansives no han fet sinó reforçar aqueixa trajectòria, de manera que se n'ha obligat a un reajustament, d'aquestes.

Per desgràcia, l'inici de 2022, amb tensions geopolítiques que han desembocat en una guerra les repercussions de la qual sens dubte s'estendran més enllà del curt termini, l'amenaça inflacionista, l'esgotament del suport de les polítiques públiques i la difícil situació de bona part dels països de baixa renda, apunta a un any de recuperació molt més vacil·lant que l'anterior, i amb riscos predominantment a la baixa.

Una recuperació tan dinàmica com desigual

Després d'una pèrdua d'activitat l'any 2020, en relació amb la prevista, que es xifra a l'entorn dels nou bilions de dòlars¹, l'economia mundial va experimentar el 2021 una recuperació notablement més favorable del que s'esperava en els primers mesos de la pandèmia. Així, la grandària d'aquesta excedia en un 2.5% el que presentava abans de l'esclat de la COVID-19 (vegeu el Gràfic 1). Encara que els valors assolits pels països emergents d'Àsia i Europa resulten, en aparença, els més favorables, el més remarcable de l'any passat en comparació a l'enfonsament de 2020 va ser el comportament de les economies desenvolupades que, contra tot pronòstic i liderades pels Estats Units, també havien recuperat ja el nivell d'activitat prepandèmia (no així a l'Eurozona o a Espanya, 1.6 i 4 punts percentuals per davall, respectivament), després de ser les que van experimentar els majors descensos el 2020.

De fet, el Gràfic 1 revela també quina és la diferència entre el creixement acumulat previst entre 2019 i 2022 per a les diferents àrees econòmiques², abans de la pandèmia i arran d'aquesta. Aquest és la referència que permet constatar més fàcilment la dispar recuperació econòmica global. El món desenvolupat haurà crescut més amb la pandèmia del que s'anticipava abans d'aquesta³. Només Europa emergent s'aproximarà a un resultat similar. Àsia emergent, fins i tot amb el creixement més dinàmic en termes absoluts, s'hauria deixat més de sis punts en relació amb el que es preveu. Però quan sorgeix una acusada preocupació és en observar les xifres d'Amèrica

¹ En Paritat de Poder Adquisitiu

² Les previsions per a l'any 2022 corresponen a les més recents efectuades pel Fons Monetari Internacional, i són prèvies a la invasió russa d'Ucraïna.

³ Encara que, fins i tot dins dels països desenvolupats, hi ha diferències significatives entre, per exemple, l'Eurozona, que hauria perdut punt i mig de creixement acumulat en aquests tres anys, i els Estats Units, que haurà crescut al voltant de dos punts més de l'esperat.



Llatina, Àfrica Subsahariana i Orient Mitjà i el Nord d'Àfrica: amb una pèrdua de creixement sobre el que es preveu d'aproximadament cinc punts per al conjunt del trienni 2019-2022, la implicació és que el PIB per càpita de les tres àrees haurà descendit en el període.

Quan s'analitzen les causes d'aquestes velocitats de recuperació diferents, no és difícil entendre el resultat: d'una banda, la volta a la (relativa) normalitat en les activitats econòmiques ha estat condicionada pel procés de vacunació, la velocitat i l'extensió de la qual han sigut molt majors a Occident. D'altra banda, la intensitat de les mesures de suport a empreses, treballadors i ciutadans en general per part de les diverses dimensions de les polítiques macroeconòmiques va ser extraordinàriament superior als països desenvolupats. L'esforç fiscal acumulat en el primer any i mig de pandèmia es va situar sobre els 16 bilions de dòlars en les economies avançades, pels aproximadament 2.3 bilions en les emergents i els escassos 700 miliards en les de baixa renda. En paral·lel, mentre l'expansió del balanç dels Bancs Centrals del món desenvolupat va superar confortablement els 12 bilions de dòlars, per a

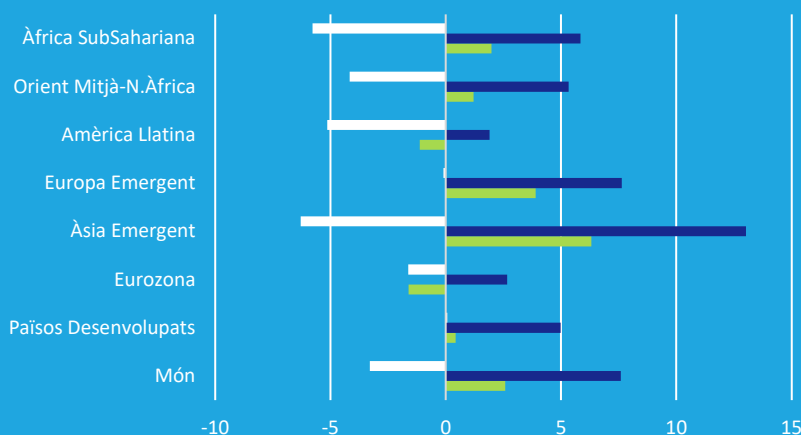
la resta (i en els casos en els quals tal acció ha arribat a implementar-se, que no ha sigut l'habitual) es xifraria en pocs centenars de miliards.

Més encara, quan la inflació va començar a elevar-se de manera significativa, els països desenvolupats, amb bon ancoratge de les expectatives inflacionistes i còmode accés al finançament en els mercats internacionals de capital, han posposat les pujades de tipus d'interés per a frenar aquesta acceleració dels preus. Per contra, bona part de la resta del món (exceptuant la major part d'Àsia emergent⁴), va iniciar ja el 2021, de vegades amb forts ascensos, el cicle d'enduriment monetari. Amb majors taxes d'inflació prèvies, sense l'anomenat ancoratge de les expectatives, monedes sotmeses a la pressió devaluatoria per la incertesa generada per la pandèmia, i forta dependència de l'estalvi extern (poc amant tant de les monedes depreciades com dels preus descontrolats), aquestes economies no han pogut retardar les pujades de tipus, la qual cosa, és clar, no n'ha contribuït al creixement. El Gràfic 2 mostra aquesta evolució dispar dels tipus d'interés de referència.

Gràfic 1|

Evolució del PIB (àrees seleccionades; %)

- Desviació 2019-2022 (pr.)
- Evolució 2019-2022 (pr.)
- Evolució 2019-2021

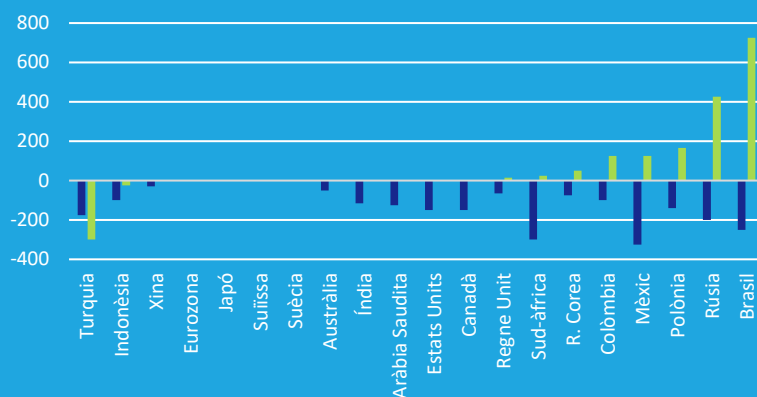


Font: elaboració pròpia.
Dades: Fons Monetari Internacional (FMI).

Gràfic 2|

Evolució del tipus de referència dels Bancs Centrals (%)

- 2020
- 2021



Font: elaboració pròpia.
Dades: Banc de Pagaments de Basilea.

⁴ Les decisions del Banc Central de Turquia fa molt que van deixar de relacionar-se amb les necessitats de l'economia del país (que s'enfronta a taxes d'inflació properes al 50% interanual), i depenen de les vel·leïtats i concepcions errònies del President Erdogan.



El retorn “no transitori” d’una vella coneguda

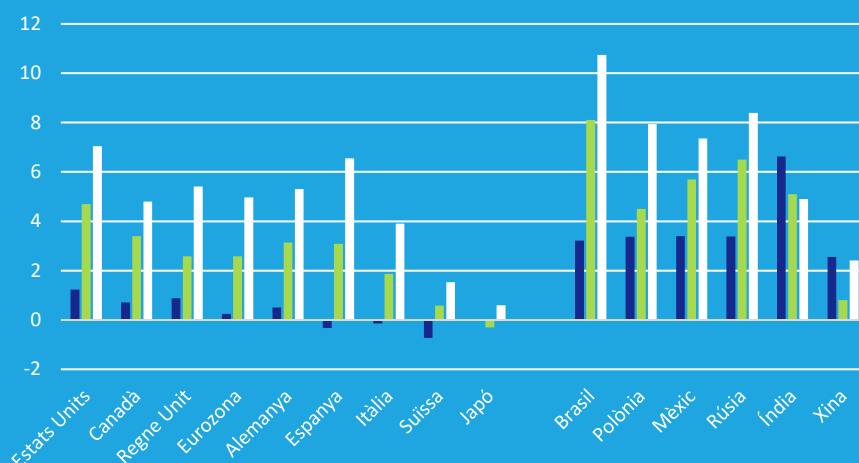
Les bones notícies per al creixement el 2021, a més d’asimètriques, com explicàvem en la secció precedent, han vingut acompanyades d’un alarmant increment dels preus, més concentrat al principi (per exemple, en l’energia), però creixentment estés a tots els sectors. A més, com mostra el Gràfic 3, les taxes d’inflació s’estan accelerant en els últims mesos, i afecten per igual el món desenvolupat i l’emergent (amb escasses excepcions en tots dos casos), encara que les xifres inèdites des de fa dècades en la major part d’Europa i Amèrica del Nord resulten més cridaneres que les també alarmants d’espais emergents i en desenvolupament que han patit episodis inflacionistes severs més recents.

Al principi, l’acceleració dels preus es va atribuir, de manera correcta però incompleta, a elements que necessària o probablement podien desaparèixer en pocs mesos. Això va donar lloc a l’innecessari recurs al terme “transitori” per a definir el problema d’inflació per part d’importants Bancs Centrals⁵. El contrast entre el que la transitorietat implica per als responsables monetaris (i la seua concepció d’estabilitat de preus a mitjà termini) i per als ciutadans que han estat patint l’increment del cost de la vida no pot ser més marcat, fins a fer que l’anomenat terme haja desaparegut del llenguatge dels Bancs Centrals en els últims mesos.

Gràfic 3|
Inflació bens i serveis (tasa anual; IPC, %)

■ 2020
■ 2021
■ Últim mes disponible (interanual)

Font: elaboració pròpia.
Dades: Banc de Pagaments de Basilea.



Entre aqueixos factors que van sostindre el concepte “transitori” trobem:

- **Un efecte estadístic:** la comparació dels preus de l’any 2021 amb els de 2020, durant el qual va haver-hi un estancament i, fins i tot, un descens dels mateixos durant diversos mesos per l’impacte inicial de la COVID-19 (vegeu en el Gràfic 3 les taxes d’inflació al voltant del zero a Occident el 2020), implicava un increment interanual que, amb seguretat, només s’estendria durant els mesos centrals de 2021.
- **Les tensions en les cadenes d’aprovisionament globals:** les dificultats causades pels successius xocs sobre l’activitat global de la pandèmia (i la recuperació d’aquests), amb exigències molt variables, temporal i geogràficament, sobre els components de les cadenes de subministrament

internacionals (vaixells, contenidors, persones, transport des dels i fins als ports), sumades a l’escassetat d’elements clau en els processos productius globals (des de microprocessadors a matèries primeres) van provocar fortes tensions de preus en tot el procés global de fabricació i transport.

El Gràfic 4, que recull el recent esforç de la Reserva Federal de Nova York per sintetitzar en un indicador les esmentades tensions en les cadenes de subministrament, incorporant dades a nivell de producció, transport marítim i transport aeri, mostra un grau de pressió sense precedents en el quart de segle per al qual s’ha construït aquest índex compost. A l’efecte de complementar aquesta informació, el Gràfic 5 presenta, a títol d’exemple, el deslligat increment dels preus del transport per camió als Estats Units.

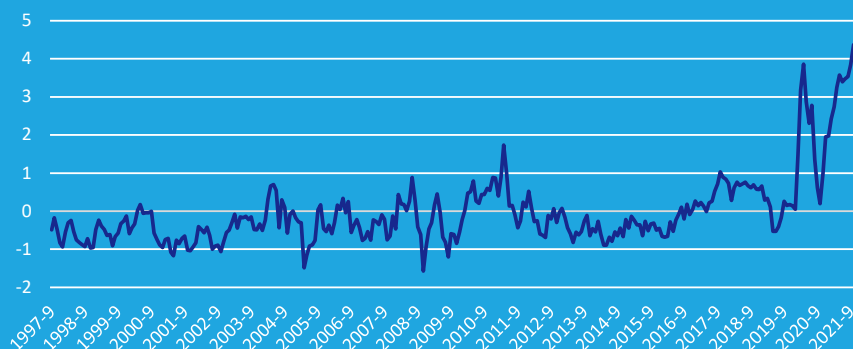
⁵ No només pels Bancs Centrals. El debat econòmic ve enfrontant als experts de “l’equip transitori” contra els de “l’equip permanent”.



El component de la inflació general atribuït a aquestes dificultats de subministrament s'esperava que reduïra progressivament la importància amb el transcurs dels mesos, un optimisme que, en aquest cas, no s'ha verificat. A aquesta temporalitat se sumava la condició de ser un factor d'oferta, al qual els Bancs Centrals estimaven que no havien de respondre, perquè "les pujades de tipus no poden restaurar la normalitat de les cadenes de subministrament".

Gràfic 4|

Índex de Pressió de la Cadena Global de Subministrament (IPCGS)

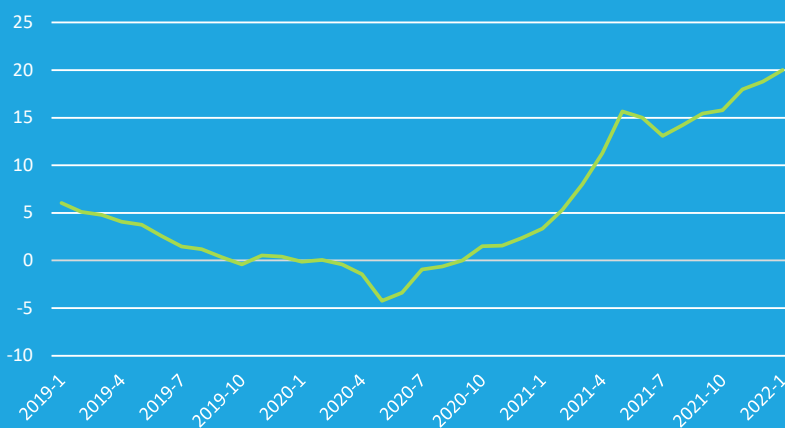


Font: elaboració pròpia.
Dades: Banc de la Reserva Federal de Nova York.

Nota: l'indicador mostra el nombre de desviacions típiques respecte a la "pressió mitja" a la que està somesa la cadena de subministrament global; calculada a partir de les 27 variables utilitzades en el índex compost.

Gràfic 5|

Transport per camió als Estats Units (Preus al producte; variació interanual; %)



Font: elaboració pròpia.
Dades: Banc de la Reserva Federal de St. Louis.

- **L'augment del preu de les matèries primeres:** la dinàmica global de frenades i acceleracions de l'activitat, la caiguda dels preus a l'inici de la pandèmia (de nou l'efecte estadístic abans assenyalat), les dificultats per al transport, les tensions geopolítiques i una climatologia desfavorable a l'inici de l'any van impulsar a l'alça de manera molt acusada els preus de moltes matèries primeres durant 2021 (veure la primera columna de la Taula 1), amb especial esment als hidrocarburs i els derivats, i encara més clarament al gas natural. La inevitable transmissió d'aquests augments de preus a les activitats, tant de producció i transport

com de consum, han sigut l'altre factor d'oferta elevant la inflació. En aquest cas (segona columna de la Taula 1), les dades prèvies a la invasió d'Ucraïna sí que apuntaven a un canvi de tendència, almenys per a la majoria de les matèries primeres. Però amb la referida transmissió a la resta de l'economia, encara en marxa, i l'encariment abrupte i intens dels preus d'hidrocarburs i aliments arran de l'agreujament de la situació a Ucraïna, es planteja un escenari quasi impossible perquè la inflació general revertisca cap als objectius dels Bancs Centrals.



Taula 1|

Preu de les matèries primeres (% de variació en el període indicat)

Tipus de matèria primera	Any 2021	Octubre 2021-Gener 2022
Energia	77,1	-1,6
Petroli	49,5	2,3
Gas natural	270,3	-11,2
Productes agropecuaris	15,3	6,4
Fertilitzants	163,9	16,9
Metalls i minerals	17,1	3,2
Metalls preciosos	-4,7	1,6

Font: elaboració pròpia. Dades: Banc Mundial.

Nota: els valors de petroli i gas natural corresponen als indicadors emprats pel Banc Mundial com a síntesi dels diversos tipus de petroli i gas de referència en les diverses àrees geogràfiques.

Certament, està obert a debat si una taxa d'inflació elevada i creixent, fins i tot si estiguera fonamentada únicament per factors d'oferta, ha de ser condonada pels Bancs Centrals. L'experiència després dels xocs energètics (entre d'altres) dels anys setanta i principis dels huitanta del segle passat alerta sobre les conseqüències d'aquesta complaença. Però, a més, l'explicació des del costat de l'oferta no resulta ni completa ni convincent per a entendre el que ha estat ocorrent amb els preus a Occident.

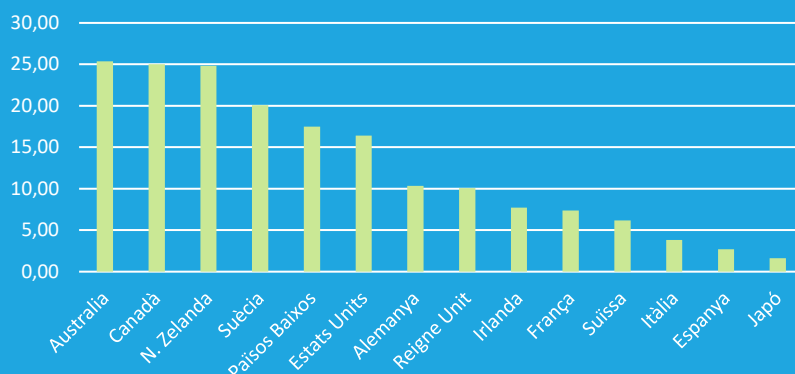
Les restriccions a unes certes activitats (a la despesa, per tant), sobretot en els primers mesos de la pandèmia, al costat de la magnitud sense precedents de les ajudes injectades al sector privat no financer per les polítiques fiscal i monetària, van generar un increment en la taxa d'estalvi de les famílies europees i nord-americanes de més de set punts sobre la renda disponible⁶ (és a dir, més d'un 50% sobre els nivells prepandèmia), la qual cosa implica una capacitat de despesa addicional de més de dos bilions i mig de dòlars. La millor evolució respecte a l'esperat del vessant sanitari de la crisi ha comportat

que, entre la mitjana dels tres últims trimestres de 2020 i el tercer de 2021 (última dada disponible), aquest estalvi addicional s'haja consumit ja en més de la meitat (més del 60% si es pondera per la grandària de les economies considerades). Per tant, un xoc de demanda positiu en tota regla, a més concentrat en els béns (atés que les restriccions a les activitats de serveis han continuat, encara que siga en mesura decreixent), béns que són, alhora, els més afectats pels problemes de subministrament globals. Sorprén que els Bancs Centrals tampoc hagen considerat necessari modificar la seua política monetària – fins a finals de 2021, com a prompte – en aquestes circumstàncies.

A més, els desequilibris ja acumulats a conseqüència d'aquesta política monetària hiperexpansiva, com ara els relatius al creixement del preu dels actius financers, s'han vist accentuats (en combinar-se amb el ja esmentat augment en la capacitat de despesa de les economies domèstiques), per l'amenaça de nous excessos en el mercat immobiliari⁷, perceptibles en el Gràfic 6.

Gràfic 6|

Evolució del preu de la vivenda (2020:3Tr.-2021:3Tr.; %)



Font: elaboració pròpia.
Dades: Banc de la Reserva Federal de Dallas.

⁶ Estimació feta per l'autor sobre les nou majors economies occidentals.

⁷ Als quals, almenys de moment, són alienes les economies del sud d'Europa.



En aquest mateix Informe, un any arrere, quan l'inici de la normalització monetària s'anunciava per al 2023 (fins i tot 2024), ja suggeríem que era en la segona meitat de 2022, començant pel món anglosaxó i uns mesos després a l'Europa continental, quan hauria de posar-se en marxa aqueix canvi de cicle. L'evolució d'activitat i preus el 2021, inesperadament dinàmica, hauria d'haver avançat addicionalment la reducció de la grandària del balanç dels Bancs Centrals i les pujades, progressives, però fermes, del tipus d'interés de referència.

Sembla evident que les autoritats monetàries es troben, en escriure aquestes línies, molt "per darrere de la corba". Els riscos del enquistament de la inflació i els excessos en els mercats immobiliaris occidentals per aquest retard són evidents. Els de sobreactuar en un intent de recuperar el temps perdut, també. A vegades, vesprada és quasi tan dolent com mai. I l'escenari geopolític, al qual tornem immediatament, no ajudarà.

Un 2022 creixentment complicat

L'any 2022 s'anunciava amb un cert nombre de reptes específics, al marge de la necessitat de continuar afrontant, preferentment amb més intensitat, els que condicionen la realitat global de manera estructural (deterioració mediambiental, desigualtat, ciberseguretat...). D'entre tals reptes, podem destacar-ne:

- El ja referit procés d'ajust de les polítiques monetàries, combinant la suficient contundència com per a frenar la inflació de béns i actius amb un perfil de progressivitat que no desarticule ni la recuperació ni el finançament a cost raonable (encara que, per descomptat, ha de ser major que el dels últims anys) dels governs occidentals.
- La progressiva normalització de les cadenes de subministrament globals, procurant la reducció dels colls de botella en aquestes, i iniciant la duplicació de fonts de subministrament, transport i/o emmagatzematge en la mesura necessària, assumint l'augment de costos que puga comportar.
- Conduir la transició des d'un creixement consolidat en polítiques monetàries i fiscals d'una prodigalitat insostenible (havent sigut necessàries en resposta a la pandèmia) a un altre basat en la millora estructural de les economies, emprant de manera apropiada els nodrits fons que, sobretot a Occident, s'han dotat en aquest sentit. La millora en l'evolució de

la productivitat que derivaria d'aquest ús adequat seria d'extraordinari valor, en reduir l'exagerada dependència de l'endeutament (primer a Occident, cada vegada més en el món emergent) com a via de sostindre el creixement econòmic. Aquesta transició pot veure's facilitada pel romanent de l'estalvi acumulat pel sector privat durant el primer any i mig de la pandèmia (veure la secció anterior en aquest sentit).

- Oferir una resposta suficient als preocupants problemes, creats i/o agreujats per la pandèmia, que presenten una majoria dels Països de Baixa Renda (PBR). No només el procés de vacunació segueix clarament retardat en aquests, i la possibilitat d'injectar força a la recuperació des de les polítiques públiques ha sigut molt limitada per l'escassetat de recursos, sinó que el minvament d'ingressos i l'augment de despeses a conseqüència de la COVID-19 ha deixat a aquests països en vies de l'impagament del seu deute, quan no directament en aquest estat. La creació de nous Drets Especials de Gir per part del Fons Monetari Internacional, en la mesura en què van ser atorgats en funció de les quotes a la Institució (per tant, aproximadament sobre la base de la grandària de les economies) a penes va beneficiar a aquest mig centenar de països. Malgrat les propostes en aquest sentit, tampoc es van transferir de manera gratuïta aquestos DEG per part de les economies desenvolupades i les principals emergents als PBR. Tampoc l'acord del G20 d'ajornar el pagament dels interessos del deute ha resultat d'utilitat, ja que no ha reduït la càrrega total i, fins i tot, acollir-se a aquesta opció ha sigut evitat per bastants dels països menys desenvolupats, que temien assenyalar-se de manera adversa en els mercats internacionals de capital si ho feien.

Només una progressió suficient en totes aquestes dimensions permetria sostindre el creixement, reequilibrar-lo en favor dels països en desenvolupament i contindre l'amenaça inflacionista. Díficil exercici, complicat, i molt, per la invasió russa d'Ucraïna. A més dels costos directes i immediats, humans i econòmics, d'aquesta injustificable agressió, i dels implicacions indirectes, a mitjà i llarg termini, que es derivaran per a l'ordre i el dret internacionals, l'impacte sobre l'escenari que hem definit amb anterioritat per al 2022 serà inequívocament negatiu: les tensions inflacionistes, especialment les connectades amb els hidrocarburs s'accentuaran, mentre les distorsions introduïdes pel conflicte en l'economia global conduiran a un menor creixement, en una combinació que ressuscita un terme quasi oblidat, almenys a Occident: l'estagflació.

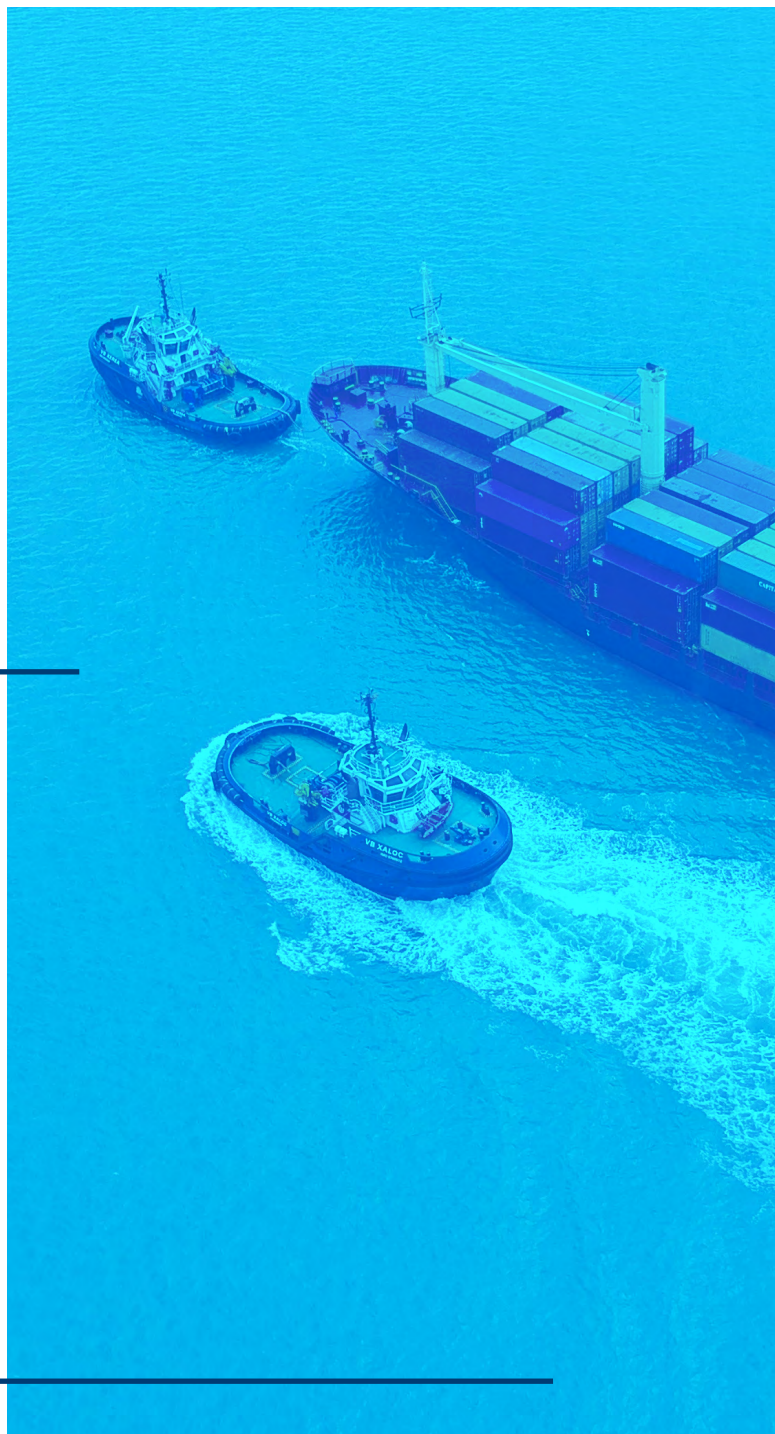


En aquest nou escenari, la política fiscal difícilment podrà retraure's a les casernes i plantejar-se reequilibrar el saldo i reduir el deute públic sense, com a mínim i durant un temps, continuar esmorteint l'impacte de l'augment dels costos energètics sobre empreses i ciutadans. Més complexa esdevé la labor de la política monetària, ja que aquest doble efecte negatiu del conflicte sobre activitat i preus dificulta el procés de normalització que es posava en marxa. En aquest sentit, encara que seria recomanable seguir una pauta de cautela (que, d'altra banda, almenys fora dels Estats Units, ja es preveia), no deixa de ser urgent que els responsables monetaris, especialment la Reserva Federal, comencen ja la reducció de la grandària del balanç i les pujades dels tipus d'interés. Perquè l'espectre dels anys setanta aguaïta.

Reflexió final

L'any 2021 va resultar sensiblement més favorable, en termes de recuperació de l'activitat i l'ocupació, del que inicialment s'esperava davant la desarticulació de l'economia global provocada per la COVID-19. Malgrat això, tres factors en l'herència deixada per el "any del rebot" suscitaven preocupació: la necessitat d'encertar amb el ritme de normalització de les polítiques macroeconòmiques, el desenganxament de la recuperació dels països menys afavorits (és a dir, d'uns mil milions de persones) i el retorn de la inflació en gran part del món, un desequilibri quasi oblidat a Occident.

Per desgràcia, i a través de la pitjor de les pertorbacions possibles, una guerra, tan deplorable com nociva, les perspectives de continuar amb la fortalesa de la recuperació i corregir els aspectes problemàtics referides, són escassament falagueres. Esperem que al més prompte possible puguem eliminar aquest factor de l'equació.





Theo Notteboom

Professor en economia portuària y marítima.
Maritime Institute, Faculty of Law and Criminology, Ghent University, Belgium;
Faculty of Sciences, Antwerp Maritime Academy, Belgium; Faculty of Business
and Economics, University of Antwerp, Belgium

Economia Marítima:

TENDÈNCIES GLOBALES DE LES CADENES DE SUBMINISTRAMENT MARÍTIM I ELS PORTS EL 2021

Introducció

El 2021 ha sigut un any turbulent per al sector marítim i portuari: des dels efectes negatius de la pandèmia de la COVID-19 que va afectar les cadenes de subministrament mundials o l'incident del Ever Given al canal de Suez, fins a l'enduriment de les normes mediambientals que han exigut una flota mundial més sostenible.

El desplegament de programes de vacunació a gran escala a la fi de 2020 i principis de 2021 va alimentar inicialment l'esperança que la pandèmia de la COVID-19 tinguera un impacte molt menor en l'activitat econòmica que el 2020. No obstant això, les onades massives d'infecció amb les variants Delta i Omicron van provocar períodes de fortes restriccions a les activitats econòmiques i semi-confinaments a tot el món. Malgrat la situació de pandèmia, l'economia mundial es va recuperar el 2021 fins a arribar a un creixement real del PIB del 5,9%, encara que s'observen diferències entre les economies principals: 5,6% per als EUA, 5,2% per a la zona euro, 8,1% per a la Xina, 9% per a l'Índia, 4,5% per a Rússia, 3,1% per als cinc països principals de l'ASEAN, 4,7% per al Brasil i 4,6% per a Sud-àfrica (dades del FMI - Perspectives de l'Economia Mundial). Les xifres de creixement oculten en certa manera les repercussions negatives que han tingut en el creixement econòmic les grans interrupcions de la cadena de subministrament a Amèrica del Nord, Europa, la Xina i altres països. A més, la recuperació de la Xina es va veure afectada per les perturbacions provocades per la pandèmia relacionada

amb la política de tolerància zero de la COVID-19 i les prolongades tensions financeres entre els promotors immobiliaris, com ara Evergrande.

A principis de 2021, la majoria dels experts, dels governs i de les organitzacions internacionals continuaven considerant els alts nivells d'inflació com un efecte secundari temporal a curt termini respecte a la senda de la recuperació econòmica. Prompte es va estendre la preocupació que els elevats nivells d'inflació persistiren durant més temps del previst, amb les contínues interrupcions de la cadena de subministrament i els preus elevats de l'energia que es mantindrien el 2022, i possiblement també el 2023. En la segona meitat de 2021, un gran nombre de països va començar a reduir els paquets d'estímul a gran escala que s'havien establert al començament de la pandèmia a inicis de 2020. Aquests paquets van contribuir a l'augment dels nivells de deute en els dos últims anys, especialment en les economies avançades, la qual cosa va socavar l'estabilitat financera.

El comerç marítim i l'activitat portuària el 2021 no només s'han vist afectats pels desequilibris entre l'oferta i la demanda i les polítiques monetàries a tot el món. Les tensions geopolítiques i els creixents efectes del canvi climàtic, combinats amb grans catàstrofes naturals, també han deixat la seua petjada en les cadenes de subministrament i en la xarxa marítima i portuària mundial. L'any 2021 ha estat marcat per



successos naturals com ara incendis forestals, fortes inundacions, erupcions volcàniques i sequeres, que han tingut diverses repercussions en les cadenes de subministrament de les regions del món afectades. Les creixents tensions a escala geopolítica entre Rússia i el món occidental ja es van deixar sentir el 2021, però no va ser fins a principis de 2022 quan aquestes tensions es van convertir en l'inici d'una invasió russa a Ucraïna el 24 de febrer de 2022. Després de la COVID-19 i altres alteracions naturals i provocades per l'ésser humà dels últims anys, el conflicte militar té el potencial de pertorbar encara amb major intensitat els mercats econòmics (com ara els nivells de preus de les matèries primeres i l'energia), les relacions geoeconòmiques i les cadenes de subministrament mundials. No obstant això, en el moment de redactar aquesta secció de l'informe, encara era prompte per a conèixer plenament les repercussions de la situació bèl·lica a Europa de l'Est.

La crisi en la cadena de subministrament provocada per la COVID-19

La COVID-19 va aparèixer a la Xina al desembre de 2019, com és ja de sobres conegut. Al gener de 2020 es va produir un tancament total a la Xina, amb un efecte immediat en els volums comercials, ja que les activitats de producció es van detindre i els ports es van veure obligats a reduir les seues activitats. El tancament de les fàbriques va generar un xoc de subministrament a la Xina. Les interrupcions a la Xina, i més tard també en altres economies d'Àsia oriental, van provocar la interrupció de les cadenes de subministrament mundials, la qual cosa va fer que els transportistes de contenidors anunciaren una primera onada de blank sailings. L'impacte total d'aquests blank sailings sobre els ports europeus i nord-americans només es va fer visible a partir de març de 2020. En els primers mesos del virus, la situació del volum de contenidors als diversos ports va estar determinada en gran manera per la seua exposició al comerç amb l'Extrem Orient, on la majoria dels ports van registrar xifres de creixement negatives. A mitjan març de 2020, l'Organització Mundial de la Salut va declarar oficialment la Coronacrisis com a pandèmia. En aquest moment, el xoc d'oferta que es va produir a Àsia va desaparèixer, ja que les fàbriques van tornar a obrir les seues portes a gran escala. No obstant això, el fort augment dels tancaments totals i parcials en pràcticament tots els països europeus i parts d'Amèrica va generar un xoc de demanda. Això va donar lloc a una segona onada de blank sailings, en la qual els transportistes de contenidors van retirar fins al 20% de la seua capacitat de xarxa en les rutes

comercials principals i van deixar inactius més de 2,5 milions de TEU de capacitat de la flota, és a dir, més del 10% de la flota mundial de contenidors. Per a alguns ports, els blank sailings van suposar entre un 20% i, fins i tot, un 50% menys d'escales de vaixells per a abril i maig de 2020. Aquesta segona onada de blank sailings va afectar negativament els volums del segon trimestre de 2020 als ports principals de les rutes comercials Est-Oest. La situació en el primer trimestre de 2020 va ser especialment complicada a Amèrica del Nord, on destaquen els ports de Seattle/Tacoma (-18,3% interanual en termes de TEU), Los Angeles (-17,1%) i Norfolk (-12,4%). A Europa, el port d'Anvers va ser l'únic gran port d'entrada que va poder aconseguir un volum en el primer semestre de 2020 comparable al del primer semestre de 2019 (+0,4%), mentre que alguns altres ports van veure el seu rendiment en TEU caure més del 20% (per exemple, Le Havre i Barcelona).

La situació va començar a canviar radicalment a l'estiu de 2020, propiciada per un canvi en la despesa dels consumidors, que van passar de gastar en serveis a gastar en productes, un fort creixement del comerç electrònic i una ràpida recuperació econòmica bastant inesperada, secundada per amplis paquets d'estímul governamental. El fort creixement de la demanda (sobretot de béns duradors, com ara equips d'oficina, productes electrònics i mobles) i la reposició d'existències a gran escala per part d'importadors i detallistes van tibar al màxim les cadenes de subministrament. Al mateix temps, pel costat de l'oferta, no es va poder reaccionar de manera adequada a causa de l'escassetat de capacitat dels vaixells i d'equips (contenidors buits, remolcs, vagons, etc.) i als problemes de disponibilitat dels treballadors portuaris, camioners i altre personal logístic. Els tancaments temporals de fàbriques, instal·lacions logístiques i terminals a la Xina i altres llocs, així com la falta de mà d'obra a causa de les quarantenes, els tancaments patronals i l'aïllament domiciliari van agreujar encara més la situació. La combinació d'aquests desequilibris entre l'oferta i la demanda va donar lloc a elevats nivells de congestió en ports clau de tot el món, sobretot a la costa oest dels Estats Units, la Xina i el nord-oest d'Europa. En general, els ports que més s'han vist afectats tenen una forta orientació cap als béns de consum i una posició destacada com a portes d'entrada dels fluxos comercials en contenidors pel que fa a Àsia.

El repunt del comerç en contenidors iniciat a l'estiu de 2020 es va intensificar encara més al llarg de 2021. A mesura que la crisi de la cadena de subministrament cobrava impuls en 2021, els armadors van haver d'assumir unes tarifes de noli històricament elevades, malgrat els cada vegada majors temps d'espera dels contenidors en els ports, la baixa fiabilitat dels horaris en els serveis de línia i els greus retards en la cadena



de subministrament. Els carregadors amb major volum de càrrega solen recórrer a contractes de llarga duració amb els seus transportistes habituals, i estan menys exposats a les fluctuacions de les tarifes a curt termini en el mercat al comptat. Així i tot, van haver de posar en marxa iniciatives per a afrontar els elevats nivells dels nolis. Algunes rutes comercials van quintuplicar o, fins i tot, van multiplicar per deu els costos de transport en comparació amb els nivells anteriors a la pandèmia, de manera que van contribuir a l'augment de la inflació. Per a un contenidor de quaranta peus o FEU ple de productes d'alt valor (calçat esportiu o roba de mitjana qualitat) amb un valor de venda al detall d'1 milió de dòlars estatunidencs, els costos marítims i portuaris del comerç entre Extrem Orient i Europa del Nord a la fi de 2021 van representar entre el 1,5% i el 2% del valor, mentre que en el període del 2017-2019 eren inferiors al 0,3%. Per als productes voluminosos i de baix valor (50.000 USD per FEU), com els mobles assemblats de gamma baixa, la proporció dels costos marítims i portuaris sobre el valor total de la venda al detall va passar del 5-6% en 2019 a un 30-40% a la fi de 2021, de manera que s'espentaven els detallistes a plantejar-se la possibilitat de corregir a l'alça els preus.

Si bé les extraordinàries condicions del mercat podrien considerar-se el resultat d'una "tempesta perfecta", la crisi en la cadena de subministrament va posar de manifest els límits dels principis contemporanis de gestió de la cadena de subministrament (com ara el sistema "just a temps" o JIT, que dona lloc a inventaris mínims i a una falta de capacitat d'emmagatzematge intermedi per a fer front a les interrupcions) així com la rígida organització del mercat (vegeu també Notteboom et al., 2021; Kent i Haralambides, 2022). No és d'estranyar que la resiliència de la cadena de subministrament haja cobrat ràpidament interès entre els agents de la cadena de subministrament ("supply chain resilience") per ser un element clau a l'hora d'abordar de manera sistemàtica les possibles disruptions actuals i futures. No obstant això, moltes qüestions segueixen sense resposta o, almenys, necessiten molta més coordinació i cooperació entre els agents del mercat i les entitats públiques abans de poder abordar-les eficaçment.

Com es podria resoldre de manera sostenible l'actual bloqueig en la cadena de subministrament? Com i on s'han d'introduir reserves de capacitat en les cadenes de subministrament? Hi ha la disponibilitat de pagar per aquesta capacitat addicional i qui hauria d'assumir el cost d'aquests espais?

El mercat de contenidors el 2021

El 2021, la COVID-19 va incentivar als transportistes de contenidors i a les aliances entre ells (per exemple, 2M, The Alliance, i Ocean Alliance) a implementar diverses mesures de contingència que van resultar en el reposicionament dels vaixells des d'altres rutes comercials cap al Pacífic i entre Europa i l'Extrem Orient; canvis en les escales portuàries; el desplegament de vaixells més grans en el comerç transpacífic; i una major grandària de les escales per port. Respecte a aquest últim aspecte, s'han batut rècords quant a la grandària de les escales a tot el món, com per exemple, al port de Los Angeles (on es van arribar a manejar 34.263 TEU quan el MSC Isabella va fer escala en el port), Singapur (amb 18.059 TEU gestionats durant una escala), Anvers (24.433 TEU gestionats en el MSC Allegra al desembre de 2021) i Felixstowe (23.773 TEU en una escala).

Després de la cancel·lació dels serveis en el segon trimestre de 2020, el nombre de blank sailings va començar a augmentar de nou a principis de 2021, a causa de la congestió portuària a la Xina (és a dir, els tancaments temporals de terminals per infeccions causades per la COVID-19 als ports de Tianjin, Ningbo, Shenzhen, Xiamen, etc.) i al llarg de la costa oest dels EUA, LA i Long Beach en particular. A mitjan novembre de 2021, es va registrar un número rècord de 86 vaixells portacontenidors ancorats en la zona de la badia de San Pedro (dades de Marine Exchange of Southern California). El temps mitjà d'espera als ports del sud-oest dels Estats Units va ascendir a 18 dies, enfront dels 8 dies d'abril de 2021. Els blank sailings en aquest cas van ser provocats pels portacontenidors que no van poder fer el viatge de tornada a temps a causa dels llargs retards als ports. Els transportistes no podien recórrer a vaixells de reposició per a mantindre operatius els serveis setmanals, ja que les flotes estaven totalment desplegades i al límit de la seua capacitat. El nombre d'escales portuàries es va reduir llavors, però la grandària de les escales en els principals ports de contenidors d'Amèrica del Nord va augmentar, creant pics en les operacions entre vaixells i l'activitat de les drassanes, congestió a les portes d'embarcament i altres desafiaments operatius per a les terminals.

No obstant això, no totes les navilieres es van veure afectades de la mateixa manera. Una anàlisi de Alphaliner (2021) basat en les dades de novembre de 2021 va concloure que els transportistes que disposaven de capacitat a les terminals dels ports de la Costa Oest van patir molts menys retards en els vaixells. Per exemple, els vaixells del transportista estatunidenc Matson es manipulen a la seua terminal SSA Marine de Long Beach, mentre que Evergreen també es beneficia del fet de tindre la seua terminal amb Everport. Els



majors temps d'espera en els ports es van donar en el cas dels nous operadors (com Transfar Shipping) que eixien d'Àsia amb vaixells recentment noliejats sense haver signat un contracte per a la terminal.

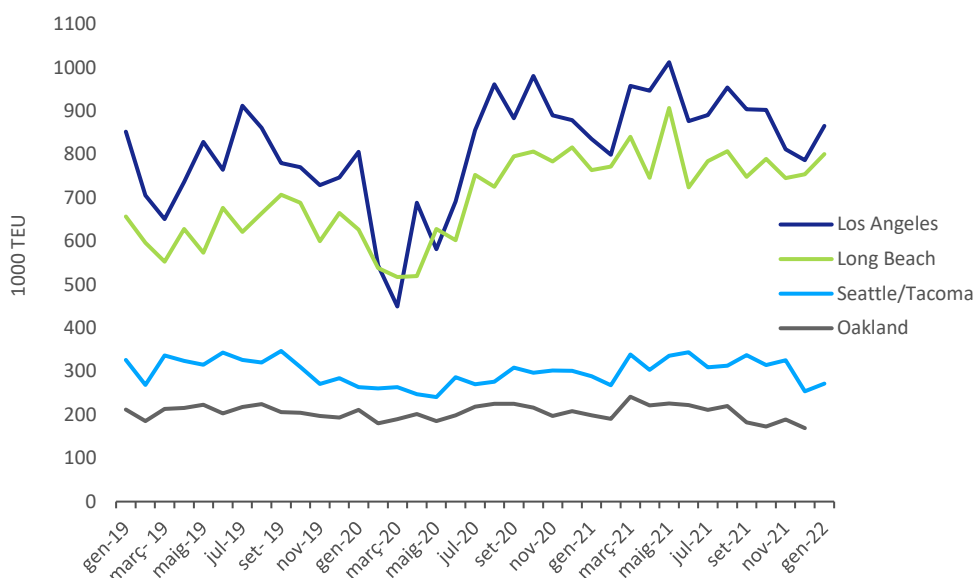
Malgrat les disrupcions de la cadena de subministrament, la majoria dels ports de contenidors dels EUA, Europa i Àsia van registrar xifres de creixement positives en el rendiment dels contenidors en 2021, vegeu el gràfic 7 i la Taula 1. Les diferències en les taxes de creixement entre els ports situats dins d'una mateixa regió assenyalen el nivell de flexibilitat per a fer front als desequilibris entre l'oferta i la demanda. A Europa, el creixement de TEU el 2021 en alguns dels majors ports de contenidors congestionats, com ara Anvers i Hamburg, va continuar sent inferior al dels ports veïns. En altres paraules, part dels fluxos comercials de contenidors, principalment els volums de transbord marítim es van traslladar (temporalment) a altres ports com ara els pròxims Le Havre o Zeebrugge i, fins i tot, als ports de la Mediterrània per a evitar més retards i escassetat de capacitat en alguns d'aquests grans ports centrals. El sistema portuari estatunidenc, no obstant això, va mostrar una estructura molt més rígida. Encara que alguns

vaixells portacontenidors es van desviar a altres ports d'entrada als EUA, el desviament general de la càrrega va continuar sent bastant moderat a la badia de San Pedro. Els fluxos d'importació asiàtics es van mantindre fermament alineats amb la xarxa de distribució interior de Los Angeles/Long Beach, malgrat l'escassetat de camions, espai d'emmagatzematge i mà d'obra. Altres ports de la Costa Oest dels EUA no sols compten amb un nivell de manipulació de contenidors molt de menor que el de LA/Long Beach, sinó que també s'enfronten a l'escassetat de capacitat tant en les terminals com a l'interior, el que redueix la seua capacitat per a acollir eficaçment un excés de TEU des de LA/Long Beach.

La competència pels fluxos de transbord marítim es va intensificar en 2021. Aquest va ser el cas, en particular, de les regions portuàries pròximes als passos interoceànics com ara l'estret de Gibraltar (amb un creixement del 24,3% a Tànger Med, al Marroc, per a arribar als 7,17 milions de TEU en 2021, principalment a costa d'Algesires, a Espanya) i a les grans regions portuàries d'entrada (per exemple, grans volums de transbord desplaçats d'Anvers/Rotterdam a Le Havre).

Gràfic 7|

Volums mensuals de TEU als principals ports de contenidors de la Costa Oest dels Estats Units, de gener de 2019 a gener de 2022 (en 1000 TEU)



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Autoritat Portuària



Taula 2|

Rendiment total de contenidors en TEU als principals ports de la Unió Europea i la Xina

Principals ports de contenidors en Europa				Principals ports de contenidors en China			
	2021 milions de TEU	Creixement 2020-2021	Creixement 2019-2021		2021 milions de TEU	Creixement 2020-2021	Creixement 2019-2021
Rotterdam (NL)	15,30	7,8%	3,2%	Xangai	47,03	8,1%	8,6%
Antwerp (BE)	12,02	-0,1%	1,4%	Ningbo-Zhoushan	31,08	8,2%	12,9%
Amberes (DE)	8,71	2,2%	-5,9%	Shenzhen	28,77	8,3%	11,6%
València (ES)	5,61	3,4%	3,2%	Guangzhou	24,18	4,2%	6,1%
Piraeus (EL)	5,32	-2,2%	-5,9%	Qingdao	23,71	7,8%	12,9%
Bremerhaven (DE)	5,02	5,2%	3,3%	Tianjin	20,27	10,4%	17,2%
Algesires (ES)	4,80	-6,1%	-6,4%	Hong Kong SAR	17,77	-1,1%	-2,9%
Barcelona (ES)	3,53	19,4%	6,2%	Xiamen	12,05	5,6%	8,4%
Gioia Tauro (IT)	3,15	-1,5%	24,7%	Beibu Gulf	6,01	19,0%	26,5%
Le Havre/Rouen (FR)	3,07	25,6%	10,2%	Yinkou	5,21	-8,2%	-4,9%
Marsaxlokk (MT)	2,97	21,7%	9,2%	Rizhao	5,17	6,4%	12,4%
Gènova (IT)	2,56	8,7%	-2,2%	Lianyungang	5,03	4,8%	5,9%
Gdansk (PL)	2,12	10,1%	2,2%	Dalian	3,67	-28,0%	-57,3%
Zeebrugge (BE)	2,08	15,1%	23,9%				
Sines (PT)	1,82	13,2%	28,2%				

(*) Estimació, les dades finals per a 2021 no estan disponibles en el moment de redacció.

Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'autoritat portuària

Integració vertical, descarbonització i digitalització

En el segon semestre de 2021, la cerca de resiliència en les cadenes de subministrament i les creixents frustracions van donar lloc a la intensificació del tensionament entre els actors de la cadena de subministrament, com exemplifiquen les accions dels transitaris i els proveïdors de serveis logístics davant les elevades tarifes dels nolis, així com el comportament estratègic d'alguns dels principals transportistes per augmentar el seu control sobre la logística. Secundats per uns marges operatius històricament elevats, els transportistes, com ara Maersk Line, CMA CGM o MSC, s'han embarcat en una onada d'adquisicions dins del negoci de la càrrega aèria, el comerç electrònic i la logística d'última milla, les plataformes digitals i les activitats d'expedició. Alguns exemples en són l'adquisició per part de Maersk de Senator International (transport aeri) i de les empreses de comerç electrònic HUUB (indústria de la moda), B2C Europe Holding, Visible SCM (els EUA) i Pilot Freight Services en els últims 12 mesos; o l'adquisició per part de CMA-CGM de Commerce & Lifecycle Services (CLS) de Ingram Micro al novembre de 2021 amb la finalitat de reforçar la seua experiència en comerç electrònic i l'acord preliminar per a l'adquisició del 51% del Grupo Colis Privé (serveis de comerç electrònic i logística d'última milla, febrer de 2022).

Aquesta aparent expansió de les activitats dels transportistes des del mercat del transport marítim als serveis logístics globals, amb el suport d'una major orientació cap a la transformació digital, se suma a un nou entorn de mercat emergent en el qual també els grans minoristes, les empreses de comerç electrònic (Amazon,

Alibaba) i, fins i tot, els operadors de terminals (per exemple, l'adquisició de Syncreon i Imperial Logistics per part de DP World o l'adquisició de BDP International per part de PSA) estan buscant una participació molt major en la gestió de la cadena de subministrament global. El nivell actual de consolidació en el transport marítim regular (on les 10 principals navilieres controlen el 91,5% de la capacitat total de la flota i pertanyen a una aliança), juntament amb les elevades tarifes dels nolis, incentiven als nous participants, com ara els grans actors del comerç electrònic i els proveïdors de serveis logístics, a plantejar-se una implicació directa en el transport de contenidors. Enfrontats al repte de mantindre les botigues proveïdes enmig d'una crisi mundial de la cadena de subministrament, gegants del comerç electrònic com ara Amazon i grans detallistes com ara Walmart i Costco han arribat a noliejar els seus vaixells portacontenidors, que normalment fan escala en ports de contenidors més xicotets.

Algunes navilieres han aprofitat també la seua posició financera per a fer comandes massives de vaixells i ampliar les seues carteres adquirint transportistes regionals especialitzats per a anticipar-se a les possibles tendències de reshoring i nearshoring pròxima en un entorn post-pandèmic. La posició financera més forta dels transportistes, en principi, també hauria de donar suport al programa de transport marítim ecològic. En aquesta línia, els transportistes s'estan anticipant als impostos sobre el carboni i als nous tipus de combustible.



La COVID-19 ha deixat als operadors de terminals en una situació complexa, ja que la seua capacitat no pot modificar-se en el curt termini i amb un delimitat marge per a l'ampliació de la seua hinterland. No obstant això, degut en part a l'escassetat de sòl, els ports continuen considerant-se inversions a llarg termini, i la pandèmia de la COVID-19 no ha influït en aquesta consideració.

El bloqueig del canal de Suez: una crisi marítima aguda que ha sigut objecte de titulars

No sols la crisi de la cadena de subministrament va rebre cobertura mediàtica mundial en 2021. El 23 de març, el portacontenidors Ever Given va encallar al canal de Suez. La proa del vaixell es va embossar a la riba oriental del canal. El Ever Given té 400 metres d'eslora, una mànega de 59 metres i una capacitat de més de 20.000 TEU. L'incident es va produir en la secció sud del canal de Suez, que només té un carril de navegació. El bloqueig va provocar un embús a les dues entrades del canal (la Mediterrània i la mar Roja), on més de 430 vaixells es van veure obligats a esperar. Per a les companyies navilieres, això va suposar un cost de temps per als vaixells, una pèrdua d'ingressos i de capacitat. Unes desenes de vaixells van ser desviades per la ruta del Cap al voltant d'Àfrica. El bloqueig va retardar uns 9.000 milions de dòlars diaris en el comerç mundial, amb el consegüent cost en temps de trànsit per a les mercaderies. L'incident també va suposar una pèrdua d'ingressos per a l'autoritat del canal de Suez d'uns 100 milions de dòlars. El 29 de març, el portacontenidors va ser reflatat i remolcat al Gran Llac Amarg. El 3 d'abril es va buidar l'embús de vaixells al canal de Suez. Com a reacció a l'incident, l'Autoritat del Canal de Suez (SCA) va anunciar plans d'ampliació i aprofundiment del canal, i es va centrar especialment en la secció més meridional. L'ampliació està en curs i s'espera que estigui acabada el 2023.

Aquest greu incident va estar entre els principals titulars de les notícies de tot el món durant gairebé una setmana, la qual cosa va provocar una major visibilitat i una millor comprensió general del públic en general pel que fa a la gestió de la cadena de subministrament i el transport marítim internacional. El bloqueig va afegir una altra capa al que alguns han anomenat la "tempesta perfecta" de les interrupcions de la cadena de subministrament el 2021. El bloqueig de Suez va contribuir temporalment a una major restricció de la capacitat i de l'equip de transport marítim i, en conseqüència, a una certa deterioració en la fiabilitat de la cadena de subministrament. Dies i setmanes després de l'obertura del Canal, els ports europeus van

experimentar pics d'arribades de vaixells, la qual cosa va incrementar encara més la pressió sobre les terminals portuàries, que ja era alta a causa de l'augment en la demanda de càrrega provocat per la pandèmia de la COVID-19.

Augmenten les fusions portuàries

Molts països de tot el món s'enfronten a un canvi de la gestió dels ports individuals a la gestió de les regions multiportuàries. D'aquesta manera, les autoritats portuàries s'integren regionalment o, fins i tot, es fusionen, de manera que ha sigut una tendència que s'ha intensificat en 2021. Això inclou integracions "ascendents" com ara l'anunciada fusió entre els ports belgues d'Anvers i Zeebrugge per a formar el port d'Anvers-Bruges a l'abril de 2022, la fundació del nou port de la Mar del Nord el 2018 (Bèlgica/Països Baixos), o el procés d'integració gradual basat en corredors dels ports de Le Havre, Rouen i París en HAROPA. Aquest últim desenvolupament va resultar en una fusió formal entre les respectives autoritats portuàries a HAROPA a l'estiu de 2021. Altres processos d'integració d'autoritats portuàries han estat més "descendents", com ara en el cas de la creació de les autoritats del sistema portuari italià i la integració de grups portuaris xinesos a nivell provincial. La integració i les fusions portuàries s'han convertit en elements estratègics clau per a respondre a la consolidació i la integració vertical en el mercat de la logística, augmentar la capacitat de recuperació dels ports mitjançant una oferta més diversificada per als usuaris d'aquests, i millorar el desenvolupament de capacitats per a fer front als reptes de la transició energètica i el canvi climàtic als quals s'enfronten els organismes gestors dels ports i les comunitats portuàries en general.



Referències

Alphaliner (2021). California congestion surprisingly no big issue for some carriers, Alphaliner Weekly Newsletter. 30 November 2021

Kent, P., Haralambides, H. (2022). A perfect storm or an imperfect supply chain? The US supply chain crisis. Maritime Economics & Logistics, 1-8.

Notteboom T., Pallis T., Rodrigue J-P. (2021). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: the COVID-19 pandemic versus the 2008–2009 financial crisis. Maritime Economics & Logistics, 23: 179–210



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 marítims 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, ONE, 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 EN 2021

Tal com ha quedat manifest en les seccions prèvies de l'informe, el mercat marítim internacional ha arribat, durant l'any 2021, a uns nivells de tensió sense precedents, i d'aquesta manera ha completat un horitzó de desafiaments que va esclatar arran de la crisi sanitària provocada per la COVID-19. Com a resultat de les diverses dinàmiques de mercat i els moviments d'oferta i de demanda, els nolis marítims han aconseguit màxims històrics en aquest últim any i així ho reflecteix clarament l'evolució del VCFI el 2021. (Gràfic 8).

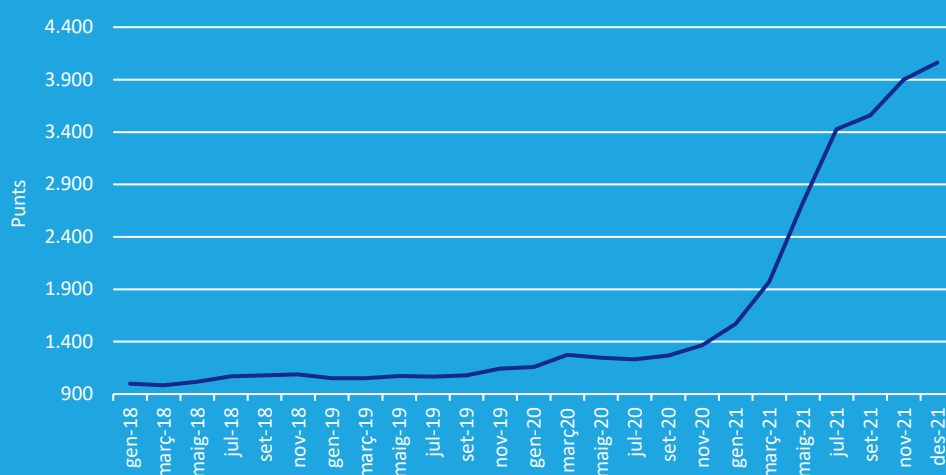
Així doncs, pot observar-se que, després d'un període de contenció en el nivell dels nolis durant la major part de 2018 i 2019, la tendència es veu revertida a la fi de 2019 pels efectes de la Legislació IMO 2020. Aquesta tendència es va veure truncada pels efectes de la pandèmia de la COVID-19 i que van marcar dos períodes d'evolució ben diferenciats: un primer semestre d'alentiment i, en alguns casos, paralització, de l'activitat i el comerç internacional i el segon tram de l'any amb un intens creixement dels nolis, provocat en gran manera pel creixement del comerç i els seus efectes sobre els ports i el mercat de transport marítim.

Aquesta tendència creixent en els nolis marítims de fi de 2020 es consolida en 2021 i el VCFI tanca l'any en el nivell rècord de 4.063 punts, la qual cosa representa un creixement acumulat de 306% des de l'inici de la sèrie històrica. Aquesta dada es troba molt per damunt tant dels valors aconseguits l'any 2019 com en el 2018, amb valors al tancament de l'any de 1.101,31 i 1.098,46 i un creixement acumulat del 10,13% i 9,85% respectivament. La tendència alcista de l'índex és especialment acusada en la primera part de l'any i especialment durant el segon trimestre, contagiats pels efectes del bloqueig del mega vaixell Ever Given en el canal de Suez ja analitzat en pàgines anteriors.

En un mercat tan globalitzat com el marítim, el benchmarking del VCFI amb els principals índexs de referència en el mercat ens permet identificar patrons de comportament comuns en l'evolució dels índexs diferents, compatibles amb les dinàmiques de mercat i amb els fluxos de comerç associats. Així doncs, prenent com a referència el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)¹, el qual mostra els preus dels nolis de transport de contenidors des dels principals ports xinesos, es

Gràfic 8|

Evolució mensual punts VCFI, 2018 – 2021



Font: Elaboració pròpia

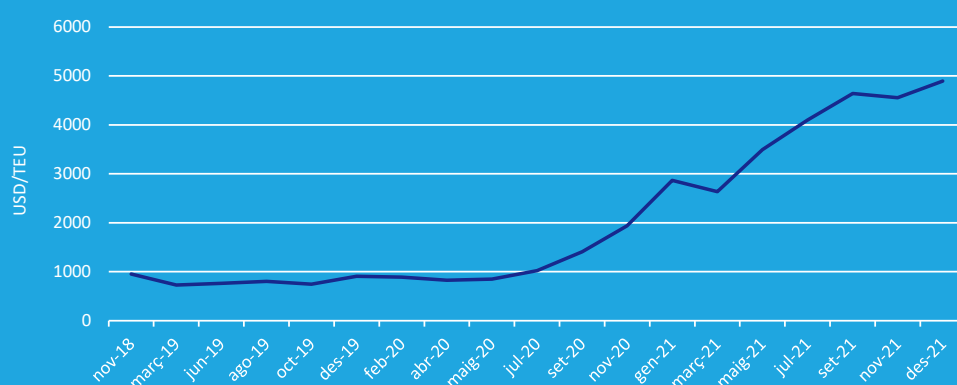
¹ El SCFI és la referència metodològica utilitzada per al disseny i per a l'elaboració del VCFI.



percep la mateixa tendència alcista intensificada al llarg de l'any 2021, amb una moderació en els primers mesos de l'any, atribuïbles a l'any nou xinès i amb una posterior intensificació a partir de març ocasionat, en part, pel bloqueig del canal de Suez ja esmentat, a més de les grans tendències que han sigut revisades en els apartats anteriors d'aquest informe (Gràfic 9).

Gràfic 9|

Evolució del Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), 2018-2021



Font: Elaboració pròpia
Dades: Alphaliner.

Anàlisi global: mercat de transport marítim

L'evolució dels nolis ve determinada, en primera instància, per l'entorn econòmic mundial, el qual, al seu torn, marca el comportament tant de la demanda com de l'oferta de capacitat en el mercat de transport marítim. Sense cap tipus de dubte, la pandèmia de la COVID-19 iniciada al començament de 2020 ha suposat el major fenomen disruptiu de l'economia global des del final de la segona Guerra Mundial, i ha provocat uns efectes econòmics sense precedents. En aquesta línia, i com s'explica la primera secció d'aquest informe, l'any 2021 ha estat marcat pels efectes de la pandèmia, a pesar que uns certs catalitzadors del creixement econòmic, com ara els estímuls fiscals i monetaris, juntament amb l'arribada de les primeres vacunes contra la COVID-19 han contribuït a la sòlida millora dels registres econòmics, especialment durant la primera part de l'any. Amb aquesta millora de l'entorn econòmic es registra un augment de la confiança empresarial, de manera que s'ha evidenciat una millora en l'índex d'incertesa a nivell global durant la major part de l'any,

per a tornar a nivells pre-pandèmia, encara que es mostra una lleugera reculada durant els últims mesos de l'any com a conseqüència directa de l'aparició de la nova variant Ómicron i les respectives reimposicions de restriccions (Gràfic 10).

En aquesta línia, segons les últimes dades recopilades en el World Economic Outlook, elaborat pel FMI i com, es pot observar en el gràfic 11, el creixement del Producte Interior Brut (PIB) per a l'any 2021 va experimentar un creixement del 5,9% per al conjunt de l'economia mundial, xifra que se situa per damunt del creixement de les economies avançades (5%) però per davall del creixement econòmic de les economies de mercats emergents i en desenvolupament (6,5%).

Com també pot veure's en el gràfic 11, el comerç de béns i serveis presenta una alta correlació amb el creixement del PIB. En aquest sentit, i d'acord amb l'última estimació

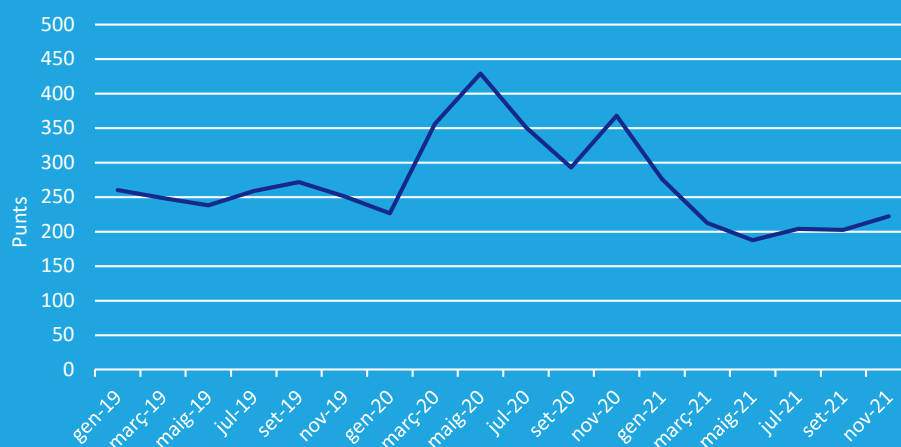


anual elaborada també per l'FMI, el comerç mundial va incrementar en un 9,3% el que representa un multiplicador sobre el PIB de 1,57, el major de l'última dècada. Analitzant l'evolució mensual, els volums de comerç se situen clarament en nivells pre pandèmia i posant de manifest el boom en la demanda experimentat en els últims mesos. Un comportament

similar s'observa en analitzar l'Índex de Gerents de Compres (PMI), indicador que mostra la situació del sector manufacturer, així com l'Índex de Producció Industrial (IPI), el qual mesura l'evolució mensual de l'activitat productiva de les branques industrials, és a dir, de les indústries extractives, manufactureres i de producció i distribució d'energia elèctrica, d'aigua i de gas (Gràfic 12).

Gràfic 10|

Evolució de l'Índex d'Incertesa Global

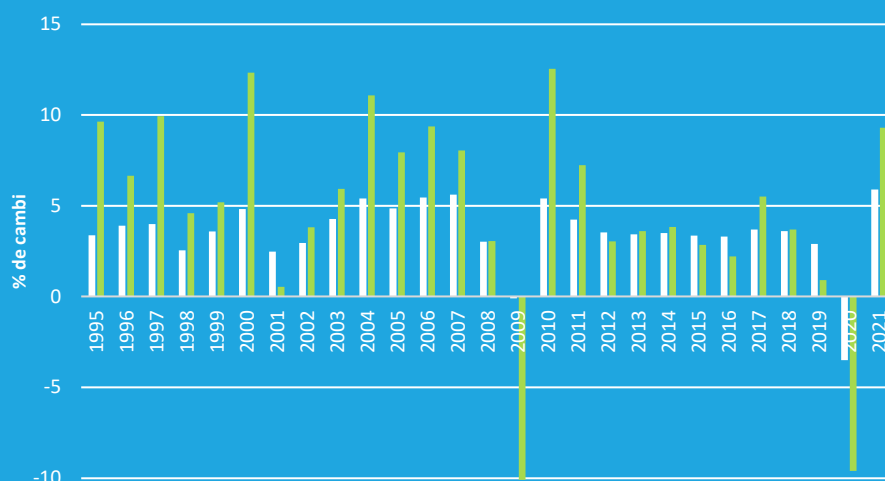


Font: Elaboració pròpia.
Dades: Economic Policy Uncertainty.

Gràfic 11|

Creixement general del PIB i comerç

■ PIB
■ Comerç

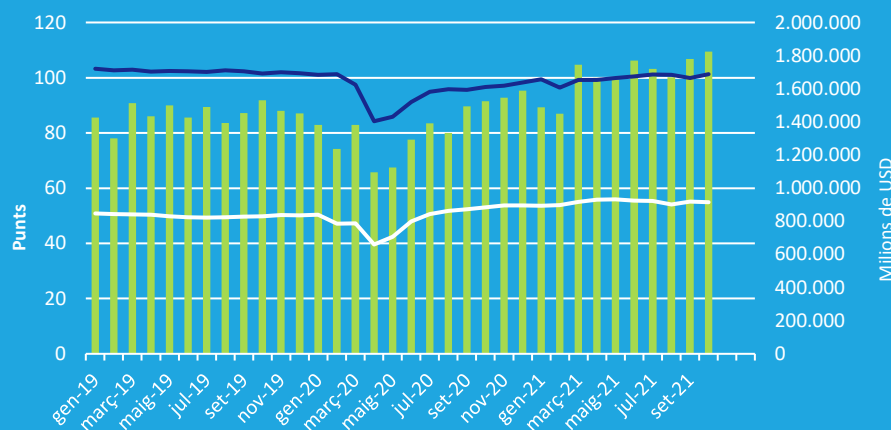


Font: Elaboració pròpia.
Dades: FMI.

Gràfic 12|

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

— Producció industrial
— Purchasing Managers' Index
— Volum en comerç mensual



Font: Elaboració pròpia.
Dades: FMI.



Com a conseqüència directa del creixement del comerç i, per consegüent, de la demanda de mercaderies per transportar, el volum de trànsit portuari global s'ha vist incrementat, tal com recull l'RWI/ISL (Gràfic 13), amb una tendència alcista en la major part de l'any. No obstant això i com ja s'ha vingut apuntant en explicar l'evolució del VCFI, s'observa decreixement durant el mes de març degut a l'incident en el canal de Suez. A més, i com és habitual en el mercat de contenidors, l'inici de les celebracions de l'any nou xinès marca un punt d'inflexió en la volatilitat del comerç de contenidors per l'efecte que produeix en el mercat de transport i en els trànsits portuaris la reducció de l'activitat econòmica a la Xina, com s'observa en tots els inicis d'any de la sèrie recollida pel gràfic.

Si bé el creixement en el volum de trànsit de contenidors ha sigut la tònica comuna durant la major part de l'any

2021, és important puntualitzar que, en conjunt, la distribució regional del trànsit de contenidors s'ha donat d'una manera dispar, ja que la demanda de s'ha concentrat majoritàriament en la zona d'Amèrica del Nord. En aquesta línia, i d'acord amb la informació proporcionada per Alphaliner, en distingir per rutes comercials, s'observa un notable increment en l'evolució dels trànsits des de l'Extrem Orient a Europa i als EUA durant la major part de l'any 2021 (Gràfic 14). De la mateixa manera, i segons les dades oferides per Sea Intelligence, les importacions de Nord Amèrica a causa del consum personal van arribar a nivells rècord a l'octubre del 2021. Així doncs, en concret van créixer en un 31,2% interanual (18,7% en comparació amb gener-octubre de 2019), mentre que el volum de contenidors manipulats va augmentar en un 28,4% interanual (15,8% en comparació amb gener-octubre 2019).

Gràfic 13|

Evolució del trànsit portuari en TEU, 2019-2021

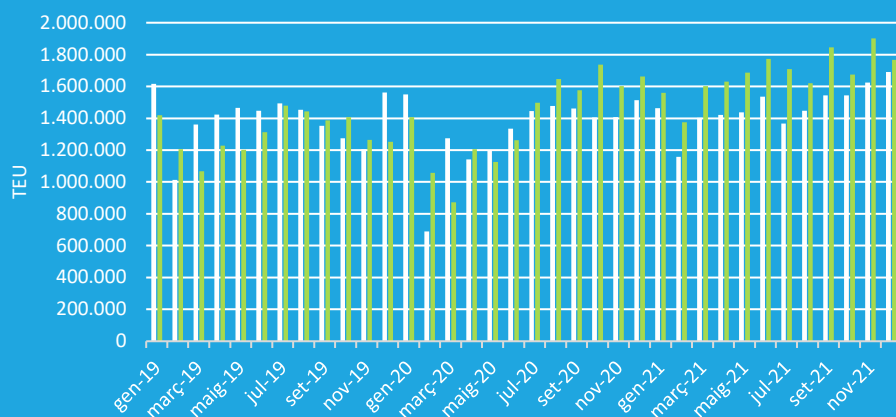


Font: Elaboració pròpia.
Dades: RWI/ISL.

Gràfic 14|

Demanda per rutes comercials; any 2019-2021

■ Llunyà Orient-Europa
■ Llunyà Orient- Els EUA.



Font: Elaboració pròpia.
Dades: Alphaliner.

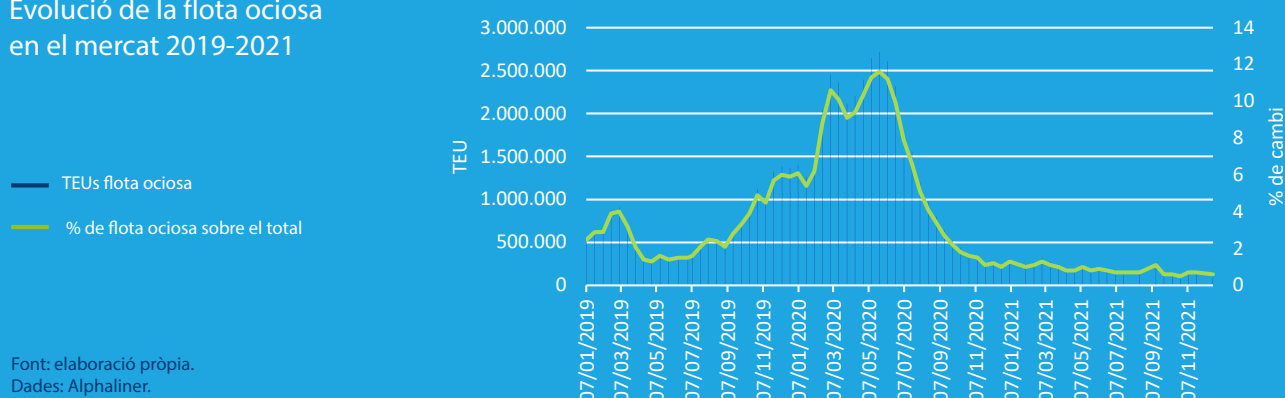


Pel que fa a l'oferta, segons les dades de Alphaliner, l'any 2021 va tancar amb una capacitat disponible de 25.4 milions de TEU, la qual cosa va suposar un creixement del 4,5% respecte a l'any anterior. Els lliuraments de vaixells nous van arribar als 1.127.063 TEU (augmentant un 31,72% respecte a l'any 2020) i la retirada de vaixells va arribar a 205.447 TEU (disminuint en un 91,96% respecte a l'any 2020). La diferència entre totes dues magnituds revela que la flota efectiva entregada al llarg del 2021 ha sigut superior als 921.616 TEU.

En aquesta línia, no hi ha dubte que l'elevada demanda de transport marítim ha incentivat els transportistes a desplegar tots els vaixells disponibles per a poder cobrir els nivells d'exportació i, fins i tot, buscar vaixells alternatius. Davant aquest escenari, les navilieres han estat fent, pràcticament, un ple ús dels vaixells i de la capacitat disponible en cada ruta, i s'ha mantingut d'aquesta manera la flota ociosa sota mínims i restringida en la majoria dels casos a causes operatives i no a decisions comercials (Gràfic 15).

Gràfic 15]

Evolució de la flota ociosa en el mercat 2019-2021

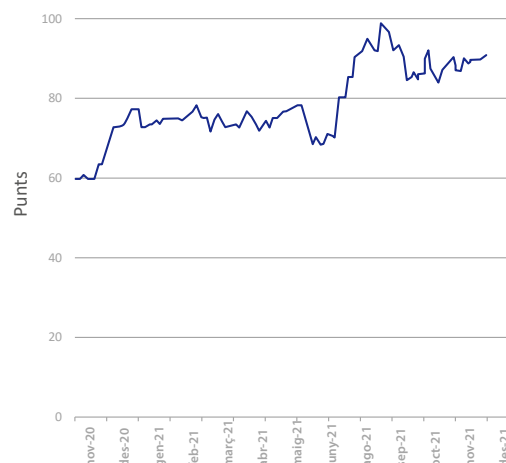


De fet, durant aquest any 2021, una part molt rellevant de les cancel·lacions que han tingut lloc estan relacionades amb un dels problemes que més ha marcat l'evolució del mercat l'any, la congestió portuària en molts dels principals ports del món. Si bé els motius darrere d'aquesta congestió i que han estat deixant els contenedors fora de servei són variats i depenen de cadascun dels ports i de la seua idiosincràsia, com a denominador comú, l'alentiment en l'operativa degut tant pels nous brots de la COVID-19 com pel compliment obligatori de requeriments en matèria de normatives sanitàries units al fort, i desequilibrat, augment de la demanda han sigut factors clau. A més, i també amb una gran rellevància, els problemes de congestió donats durant l'any 2021 han vingut pel costat de la logística terra i la gestió d'equipaments on els processos que han acabat tensionant la cadena de subministrament i d'aprovisionament, de manera que s'ha provocat una menor rotació en els contenidors buits i se n'ha influït sobre la disponibilitat. En termes de mercat, la implicació directa d'aquest fenomen ha sigut una reducció efectiva de la capacitat, que en moments, ha arribat a representar un 20%.

Com pot veure's en el gràfic 16, l'índex de congestió total elaborat per Sea Intelligence evidència un significatiu augment en els mesos finals de l'estiu, amb el seu màxim a mitjan setembre. Si bé a partir de llavors s'observen signes de millora, en l'últim període de l'any comprés entre mitjan octubre i fins a desembre, la situació va tornar a complicar-se, amb una clara reculada.

Gràfic 16]

Índex de congestió global.



En aquest sentit, d'una banda, cal destacar els col·lapses en els ports xinesos on els problemes de congestió van començar a empitjorar a partir de maig del 2021 i van arribar al màxim a la fi de l'estiu, moment en el qual van coincidir els tancaments de ports a gran escala a causa dels brots de la COVID-19 en ports com ara Yantian o Ningbo, juntament amb els efectes del tifó In-Fa, el qual va assotar l'est de la Xina i va restringir l'accés als ports principals, com ara Xangai i Ningbo. A més, al port de Ciutat Ho Chi Minh, el prolongat tancament per la COVID-19 va fer que s'acumulara la càrrega d'importació. Així mateix, a la fi de l'any 2021 es van mostrar signes de millora, de manera que la congestió es va veure estabilitzada de manera gradual.

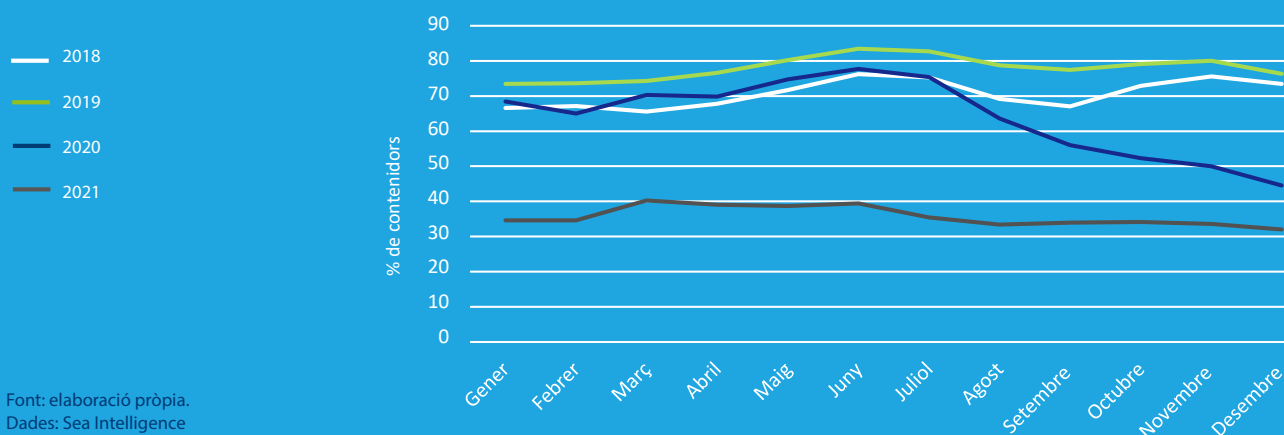
De la mateixa manera, els nivells de congestió van augmentar en els ports de destinació d'importació, de manera que van incrementar significativament des de juliol del 2021 i van arribar al primer punt màxim a mitjan setembre del 2021. Si bé es van observar signes de millora a principis del mes d'octubre, aquesta millora es va veure revertida amb rapidesa, de manera que la congestió va arribar al màxim històric a la fi d'any. En el cas dels Estats Units, l'exemple més evident són els ports de Los Angeles i Long Beach, on desenes de vaixells esperen totes les setmanes en la badia per poder començar operacions. Pel que fa a la congestió global de les terminals europees, aquesta va arribar al seu punt més àlgid al juny de 2021, seguit d'un pic secundari a

mitjan agost. Seguidament, els nivells de congestió van disminuir, però van tornar a fer-se visibles augmentat significativament durant novembre i desembre de 2021. L'empitjorament de la situació es va donar especialment a Anvers i Fos-sud-Mer i Le Havre, així com a Gènova i el Pireu, mentre que els ports espanyols van mantindre en el seu conjunt menors problemes operatius.

Com es comentava, l'efecte de la congestió en els ports ha resultat en un augment dels temps necessaris per a completar les rotacions dels vaixells i davant la impossibilitat de cobrir el que s'estableix en els Schedules, les navilieres s'han vist obligades a cancel·lar escales i, fins i tot, viatges complets. De manera paral·lela, una conseqüència directa de la congestió portuària han sigut els retards en els vaixells que han portat al fet que la fiabilitat dels Schedules se situe sota mínims per a l'any 2021. La fiabilitat dels Schedules és proporcionada per les navilieres per als seus serveis, de manera que evidencia el grau o percentatge de compliment dels horaris d'arribada del servei marítim al port respecte al seu horari oficial. En aquest sentit, la fiabilitat del Schedule per a l'any 2021 va caure en un 35,8%, superant la xifra assolida el 2020 i 2019, amb valors del 63,9% i 78% respectivament (Gràfic 17). En aquest sentit, el retard de vaixells que ja patien demora ha seguit una tendència alcista des del seu menor registre el 2016, amb 2,19 dies. Així doncs, la xifra en 2021 ha arribat a valors pròxims a 7 dies.

Gràfic 17|

Fiabilitat de l'Schedule



Font: elaboració pròpia.
Dades: Sea Intelligence



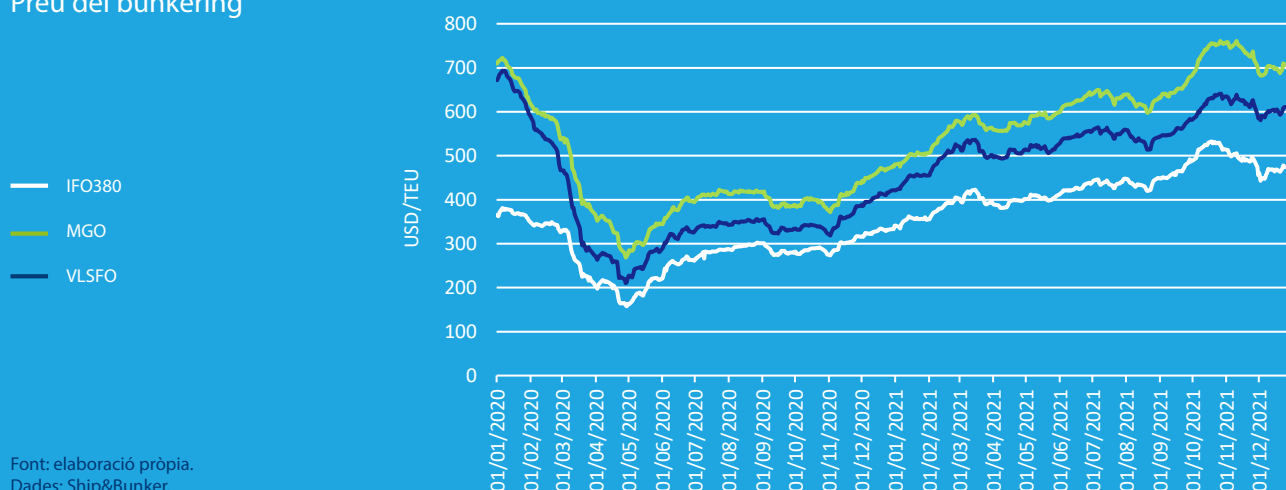
Un altre aspecte clau a l'hora d'entendre l'evolució en el preu dels nolis per la seva influència directa sobre els costos operatius de les navilieres és el preu del combustible (Gràfic 18). Concretament, el mercat mundial del búnquer va reprendre tendència alcista el 2021 després d'arribar a mínims a l'abril de 2020, després de la butlleta d'estat de la COVID-19 i els conflictes geoestratègics entre els països productors. D'aquesta manera, l'augment sostingut dels preus del fuel-oil durant 2021 han portat a un punt en el qual el combustible VLSFO ara està quasi igual en comparació dels nivells observats durant la introducció de les normes OMI 2020 a principis de l'any 2020. De la mateixa manera, també és evident el fet que els nivells del preu

de l'IFO380 superen els nivells observats abans de la pandèmia.

Així, segons les dades oferides per Ship&Bunker relatius al cost del bunkering (proveïment de carburant de vaixells en mar) en els 20 principals ports del món, el preu mitjà del combustible IFO 380 (Intermediate Fuel Oil) s'ha situat en 481,25\$ enfront de 337,50\$ el mes de desembre de l'any anterior, la qual cosa representa un increment del 42,59%. D'igual manera i encara amb més intensitat, el VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) ha augmentat un 50,47%, passant de 421\$ el mes de desembre de 2020 a 633,50\$ el mes de desembre de 2021.

Gràfic 18|

Preu del bunkering



Anàlisi regional: el cas de Valenciaport

Com s'ha analitzat últimament en l'informe, el complex entorn internacional ha condicionat en gran manera l'evolució del mercat marítim l'any 2021, i les disruptions de les cadenes de subministrament globalitzades n'han traslladat els efectes a la majoria dels països. No obstant això, l'evolució dels tràfics d'exportació i importació de Valenciaport també han una dimensió nacional, que té a veure amb el dinamisme que ha mostrat l'economia espanyola en aquest any i el sector exportador del hinterland de Valenciaport.

En el conjunt de l'any 2021, les estimacions preliminars de l'Institut Nacional d'Estadística d'Espanya preveuen un creixement de l'economia espanyola del 5%, fet

que suposa una considerable recuperació després de l'abrupta caiguda de 2020, però se situa per baix de les expectatives a l'inici de l'any degut a l'evolució de la pandèmia. En termes trimestrals, el Producte Interior Brut ha crescut un 2% en el quart trimestre (xifres provisionals), després de créixer al 2,6% i 1,2% durant el tercer i segon trimestre respectivament, i contreure's un 0,7% durant el primer. La contribució de la demanda nacional al creixement interanual del PIB és de 3,6 punts, 1,1 punts superior a la del tercer trimestre. D'altra banda, la demanda externa presenta una aportació de 1,7 punts, vuit dècimes més que en el trimestre anterior.



Pel que fa a la producció industrial, un clar exemple dels efectes de la pandèmia es pot observar en el gràfic següent, que mostra l'Índex de Producció Industrial (IPI) al llarg del 2021, que mostra l'evolució de l'activitat productiva per branques industrials, excloent-ne la construcció. Com es mostra, i especialment en el cas d'Espanya o la Xina, després de la dràstica caiguda que va experimentar l'indicador el 2020, el 2021 en consolida la recuperació amb un repunt sense precedents durant la primera part de l'any i un creixement sostingut en la segona meitat.

Fent el focus en l'evolució del comerç internacional a Espanya, les dades del FMI (basats en la informació de la AEAT) les estimacions per al 2021 anticipen una clara recuperació de les exportacions i importacions de béns, que creixerien un 10,8% i un 11,9%, respectivament. En total, les exportacions de béns van arribar als 316.609,2 milions d'euros mentre que les importacions es van situar en 342.787,1 milions d'euros, fet que representa una taxa de cobertura del 92,4%. Mesurades en tones, les exportacions de béns de 2021 van superar el nivell de 2019, amb més de 186 milions de tones, mentre que les importacions van créixer fins als 246 milions, sense arribar a les xifres prèvies a la pandèmia.

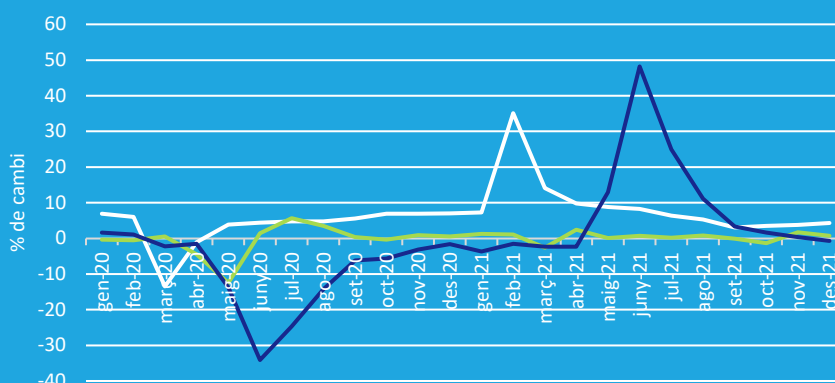
Aquest dinamisme de l'economia i el comerç es reflecteix també en els trànsits de Valenciaport, que es van situar per damunt dels 85 milions de tones el 2021, fet que suposa un creixement del 5,42% en comparació amb 2020. Per part seva, la càrrega conteneritzada també va créixer fins als 5,6 milions de TEU, un 3,25% més que l'any anterior, i que ha fet que València es siga en el quart port europeu en el que a moviment de contenidors es refereix, per darrere de Rotterdam, Anvers i Hamburg. Dins del mix de trànsit de Valenciaport, requereix especial atenció l'evolució de trànsit associada al comerç exterior, és a dir l'evolució de la càrrega i descàrrega de contenidors plens i que van tancar l'any amb taxes de creixement molt significatives (13,89% i 17,38%, respectivament). D'aquesta manera, els TEU descarregats en 2021 es van situar en 837.584, mentre que, per al cas de la càrrega, es va superar el milió de TEU (1.081.103). Aquestes xifres suposen el 41% dels contenidors plens d'import/export del sistema portuari espanyol, la qual cosa manifesta tant la importància del teixit empresarial del hinterland de Valenciaport com el rol del port al servei de l'economia productiva.

Gràfic 19|

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

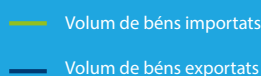


Font: elaboració pròpia.
Dades: INE; Reserva Federal; National Bureau of Statistics of China.

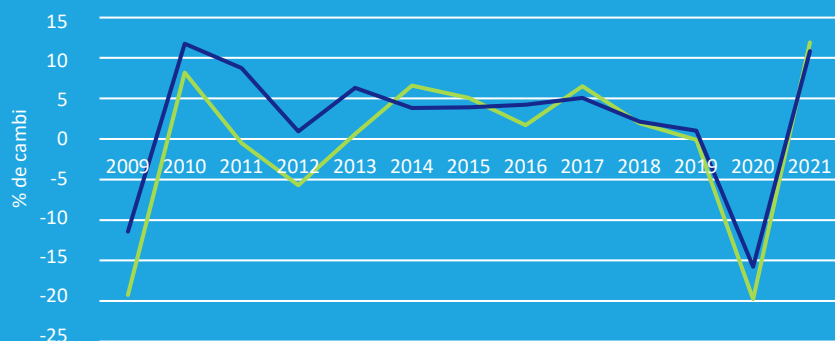


Gràfic 20|

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



Font: elaboració pròpia.
Dades: Fons Monetari Internacional (FMI).

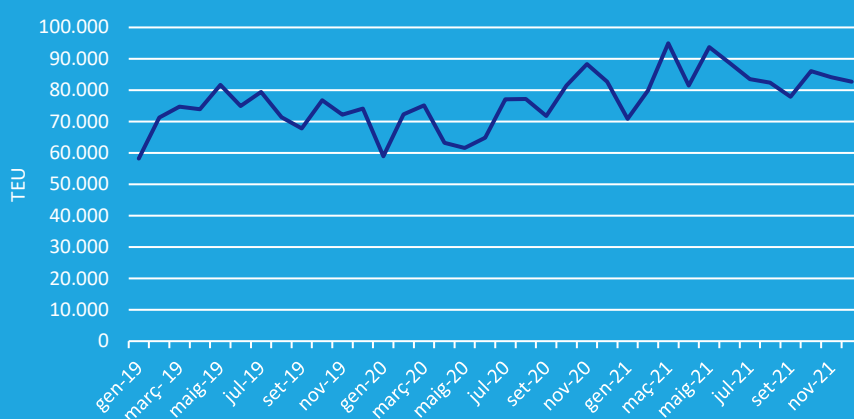


Pel que fa a l'evolució mensual del trànsit en el qual es basa el VCFI (la càrrega de contenidors plens), tots els mesos se situen en nivells superiors al 2019, i és especialment significativa la primera meitat de l'any, en la qual es va arribar als 95.000 TEU al mes durant el mes de març. Aquest primer tram de l'any coincideix el període de creixement més acusat en el VCFI, de manera que podem identificar una evolució correlacionada de tots dos termes. A més d'això, i tal com s'apuntava a l'inici d'aquesta secció, l'evolució dels preus del transport que es recullen en el VCFI fa referència a trànsits inserits en cadenes de subministrament globals i que, per tant, reaccionen als condicionants i a l'evolució del mercat marítim en conjunt. Així, les conseqüències dels desequilibris entre oferta i demanda que han tingut lloc enguany, els xocs externs o els problemes de congestió i d'equipaments són determinants clau en l'evolució del VCFI.

En analitzar els nolis per àrees dels diversos subíndexs, s'observa una tendència alcista generalitzada per a les tres àrees i en línia amb l'evolució del VCFI a nivell global. Addicionalment, cal considerar les peculiaritats de cada país i el dinamisme de la seua economia, a més de la idiosincràsia de cada sistema portuari i les característiques de les rutes comercial de contenidors que uneixen tots dos països i que influeixen de manera directa en l'evolució. Amb l'objectiu d'entendre l'evolució dels subíndexs de referència a continuació quedaran analitzades les tres principals àrees per a Valènciaport: Extrem Orient, Mediterrània Occidental i els Estats Units i el Canadà (Gràfic 22).

Gràfic 21|

Evolució d'exportació de TEU plens des de Valènciaport, 2019-2021

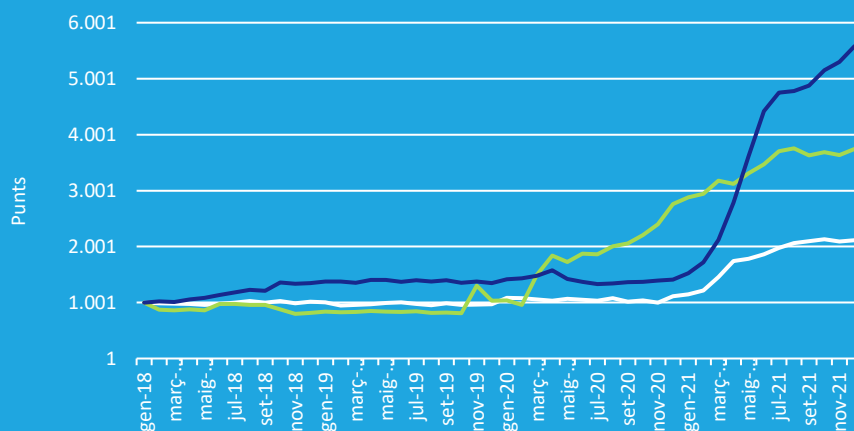


Font: elaboració pròpia.
Dades: Autoritat Portuària de València.

Gràfic 22|

Evolució dels principals subíndexs de nolis; any 2018-2021

— Mediterràni Occidental
— Llunyà Orient
— Els EUA y Canadà



Font: elaboració pròpia.



El gràfic anterior mostra clarament el comportament per a cadascuna de les àrees. Pel que fa al dinamisme econòmic i comercial, les variables econòmiques principals per a cada àrea (Taula 3, Taula 4 i Taula 5) evidencien una sòlida millora en els registres en línia amb la recuperació econòmica mundial. Així doncs, s'observa una major activitat durant l'any 2021, amb un creixement econòmic i una variació en les taxes d'importacions i exportacions positiva.

En el cas de l'Extrem Orient s'observa una tendència creixent en l'evolució dels nolis al llarg de l'any 2021. D'aquesta manera, els preus del transport marítim amb aquesta àrea van acumular un creixement des de l'inici de la sèrie al gener del 2018 del 274,30%, i han arribat als 3.742,98 punts al tancament de 2021. Com s'observa en el gràfic i si bé la tònica general ha sigut una tendència alcista, al llarg de l'any hio ha alguns moviments a la baixa en mesos concrets; un -1,92% el mes d'abril, -3,35% el mes de setembre i -1,31% el mes de desembre. Contràriament, el major increment es va donar durant el mes de març, amb un increment del 8,05% respecte al mes anterior i arribant als 3.180,31 punts, atenent d'aquesta manera el moment conjuntural pel qual travessaven els ports xinesos en la major part de l'any, amb elevats nivells de congestió, els quals van suposar un fort recàrrec en els nolis d'enviaments cap a la Xina.

També paga la pena destacar el creixement en els tràfics d'exportació de TEU plens des de València a la Xina, principal soci comercial de l'enclavament valencià en aquesta àrea i per al conjunt dels trànsits de contenidors plens des de València, el qual, al llarg de l'any 2021, es va incrementar en un 14,37% respecte a l'any anterior, i va arribar a total de 612.497 TEU gestionats (tant de càrrega com de descàrrega), i va propiciar que es donés una major pressió sobre els preus del transport. De la mateixa manera, però encara amb més força, l'àrea dels Estats Units i el Canadà ha vist intensificat, els preus dels nolis durant l'any 2021, després de registrar un creixement moderat durant la major part de l'any 2020. Com s'observa en el gràfic, el major creixement es va donar durant abril, amb un increment del 31,16% respecte al mes anterior. D'aquesta manera, a la fi de l'any 2021 es va comptabilitzar un creixement acumulat des de l'inici de la sèrie al gener del 2018 del 457,93%, i ha arribat als 5.579,27 punts. Com s'ha explicat al llarg de l'informe, Nord Amèrica, on s'ha concentrat una part molt important de la demanda d'importació, ha sigut una de les zones més castigades pels problemes globals de congestió, absència d'equipaments i de tensionaments màxims de les cadenes de subministraments, que deriva en una pressió inusitada sobre els nolis. A més, també cal assenyalar que els Estats Units ha sigut el principal

país en el moviment de contenidors de càrrega des de València, on s'han expedit un total de 145.953 TEU durant l'any 2021.

Finalment, pel que respecta a la Mediterrània Occidental també s'observa una tendència en el preu dels nolis a l'alça durant tot l'any, on el major creixement s'obté al març del 2021, moment en el qual es va donar un increment del 19,74% respecte al mes anterior i es van arribar als 2.120,50 punts. El pic màxim en el preu dels nolis per a aquesta àrea s'obté el mes d'octubre amb un creixement acumulat del 112,98% i arribant a fregar els 2.129,97 punts. L'any va tancar amb un creixement acumulat del 111,73% des de l'inici de la sèrie el 2018 i arribant als 2.117,25 punts. Pel que fa a la demanda, l'exportació des de València a aquesta àrea ha augmentat un 9,19% el 2021 respecte a l'any anterior. Aquest fort creixement es deu principalment a les exportacions amb destinació el Marroc, que han augmentat un 26,96%, mentre que amb Algèria es van reduir un -23,48%.

Per tant, més enllà de les peculiaritats de cada àrea, en general, totes han experimentat un creixement, encara que amb intensitat diferent, durant l'any 2021. Així doncs, l'evolució del comportament dels nolis és el reflex dels tensionaments a les cadenes de subministrament global juntament amb les pressions de demanda de consum privat, com s'ha explicat al llarg de l'informe. Si bé a la fi de 2021 pogueren percebre's alguns senyals d'alleujament en algun d'aquests components, l'evolució el 2022 torna a ser una incògnita i el món s'enfronta de nou a un període d'incertesa màxima després de la invasió d'Ucraïna per part de Rússia.



Taula 3 |

Extrem Orient: principals variables econòmiques el 2021, variació anual

	La Xina	Hong Kong	Singapur	Corea del Sud	Japó	Vietnam	Tailàndia	Taiwan	Malàisia
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	8,02	6,40	6,00	4,30	2,40	3,80	1,00	5,90	3,50
Evolució exportacions (com a % del PIB)	19,8	17,46	5,67	9,04	13,18	-0,34	19,94	3,76	8,52
Evolució importacions (com a % del PIB)	17,30	16,11	6,21	11,06	9,45	-4,65	19,34	9,99	6,19

Font: Fons Monetari Internacional (FMI)

Taula 4|

Els Estats Units i el Canadà: principals variables econòmiques el 2021, variació anual

	EUA	El Canadà
Creixement econòmic (% de cambio anual a precios constantes)	5,60	5,68
Evolució exportacions (como % del PIB)	8,05	5,78
Evolució importacions (como % del PIB)	15,26	15,01

Font: Fons Monetari Internacional (FMI)

Taula 5|

Mediterràni Occidental: principals variables econòmiques el 2021, variació anual

	El Marroc	Tunísia	Algèria
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	5,7	3,0	3,4
Evolució exportacions de béns (com a % de variació)	10,63	13,80	5,20
Evolució importacions de béns (com a % de variació)	2,27	5,46	1,65

Font: Fons Monetari Internacional (FMI)





Editat al març de 2021 per:



Panelistes:

