

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balanç de l'any 2022



Fotografia: @fran_broch

Complint amb la seua cita anual, i després de cinc anys des de l'inici del monitoratge l'any 2018, este informe del València Containerised Freight Index (VCFI) té com a objectiu analitzar els factors que expliquen l'evolució dels nolis d'exportació des de Valenciaport al llarg de l'any 2022. I és que, si bé tot apuntava al fet que l'any 2022 podria ser l'any de recuperació econòmica en l'àmbit global després de la pandèmia generada arran de la COVID-19, este pronòstic s'ha vist truncat per la invasió russa d'Ucraïna i el consegüent impacte sobre el nivell de preus de l'energia i les matèries primeres.

En este sentit, la demanda de comerç internacional i, per tant, de transport marítim, s'ha retret amb força en la segona meitat de l'any 2022. En conseqüència, i juntament amb altres factors -tant d'oferta com de demanda- que queden analitzats en este informe, el comportament dels nolis, més enllà de les peculiaritats distintives de cada regió, ha sigut marcat per dues etapes ben diferenciades. Si bé a priori s'han arribat a aconseguir nivells rècord, a partir de la segona meitat de l'any 2022 han mostrat una caiguda accentuada, encara que sense arribar als nivells pre-pandèmics, la qual cosa ha sigut un indicador precís de la situació econòmica i conjuntural del moment.

Així mateix, l'informe conclou amb el cas específic de Valenciaport, contextualitzant l'evolució del VCFI sobre la base del comportament dels tràfics del port i del dinamisme exportador del seu hinterland. A més d'analitzar el comportament general de l'índex, s'estudia l'augment dels nolis en tres dels mercats principals de Valenciaport, com són els Estats Units i el Canadà, l'Extrem Orient i el Mediterrani Occidental. D'esta manera es mostra l'evolució dels nolis per àrea, reflectint les particularitats de cada ruta comercial, el dinamisme econòmic d'estos mercats i la seua activitat a nivell internacional.





Jean-Paul Rodrigue

Jean-Paul Rodrigue, Dpt. d'Estudis Globals i Geografia, Hofstra University, Nova York, els Estats Units. Membre distingit del Hagler Institute for Advanced Study / Departament d'Administració Marítima, Texas A&M University-Galveston.

Economia Marítima

L'ECONOMIA MARÍTIMA L'ANY 2022

El Transport marítim en contenidor: Allunyant-se del "gran embolic"

2022 es va presentar a priori com l'any en què la indústria marítima tornaria a un mínim de normalitat després de dos anys turbulents i pertorbadors. Si mirem uns anys arrere, si bé en el 2020 es va arribar a témer el risc que les cadenes globals de subministrament i el sector del transport marítim experimentaren una caiguda a una escala superior a la de la crisi financera de 2008-09, el 2021 va ser testimoni d'una reversió completa de la situació, amb augments de la demanda i problemes de gestió de la capacitat als ports al llarg de les principals rutes marítimes, la qual cosa va donar lloc al que podria denominar-se el "gran embolic". Este fenomen va implicar una sèrie d'impactes en la indústria portuària i del transport marítim des de la segona meitat de 2020 fins a principis de 2022 com, per exemple, en els principals ports d'entrada, on els vaixells van haver d'esperar fondejats sovint durant dies, a l'espera d'un lloc d'atracada disponible.

Al seu torn, la disminució en la rotació de contenidors va donar lloc a un bucle de retroalimentació negatiu. En este sentit, i atés que els contenidors havien de passar més temps sent transportats en les terminals o a l'interior del port degut a la falta de capacitat, alguns processos i baules de la cadena de transport van veure reduïda la seua velocitat i fluïdesa. Arribats a este punt, es necessitaven més actius per prestar el mateix nivell de servici, fet que agreujava encara més els nivells de congestió. I és que, la congestió limita indubtablement la capacitat d'una terminal per manipular vaixells. Estes tensions van

limitar la capacitat del transport marítim, fent que les tarifes i rendibilitats de l'any 2021 es veren incrementades. Al mateix temps, l'escassetat de capacitat, impulsada per la caiguda de la rotació dels actius, va donar lloc a un bucle de retroalimentació positiva que va implicar inversions, nova competència i cerca d'alternatives de transport marítim. A més, es va associar a una onada de noves comandes de vaixells, i, en conseqüència, amb un increment dels nivells de capacitat. Donada esta situació d'excés de capacitat, la reducció dels nivells de preus dels nolis està sent una realitat, i ho continuarà sent en un futur previsible.

Convergència entre el transport marítim i les cadenes de subministrament globals

L'inici de la pandèmia de la COVID-19 va provocar perturbacions sense precedents, que van afectar les cadenes globals en el seu conjunt, la qual cosa va posar en dubte la convergència entre el transport marítim i les cadenes mundials de subministrament, així com la seua interdependència. Entre els diferents indicadors que avaluen les cadenes de subministrament i les seues interrupcions, el Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) és una mesura exhaustiva que inclou 27 variables mensuals, les quals reflectixen els successos esdevinguts dins de les cadenes de subministrament i els costos de transport dels sectors marítim i de càrrega aèria.

Quant a la metodologia de l'indicador en qüestió, este està normalitzat, de manera que el zero indica un valor



mitjà. A més, qualsevol desviació es relaciona amb un nivell d'estrès, i la magnitud de la desviació indica la gravetat. Els valors positius representen el nombre de desviacions estàndard de l'índex per damunt de la mitjana, la qual cosa implica que les cadenes de subministrament estan sota pressió. Els valors negatius es mostren quan les cadenes de subministrament funcionen bé i experimenten interrupcions o pressions limitades.

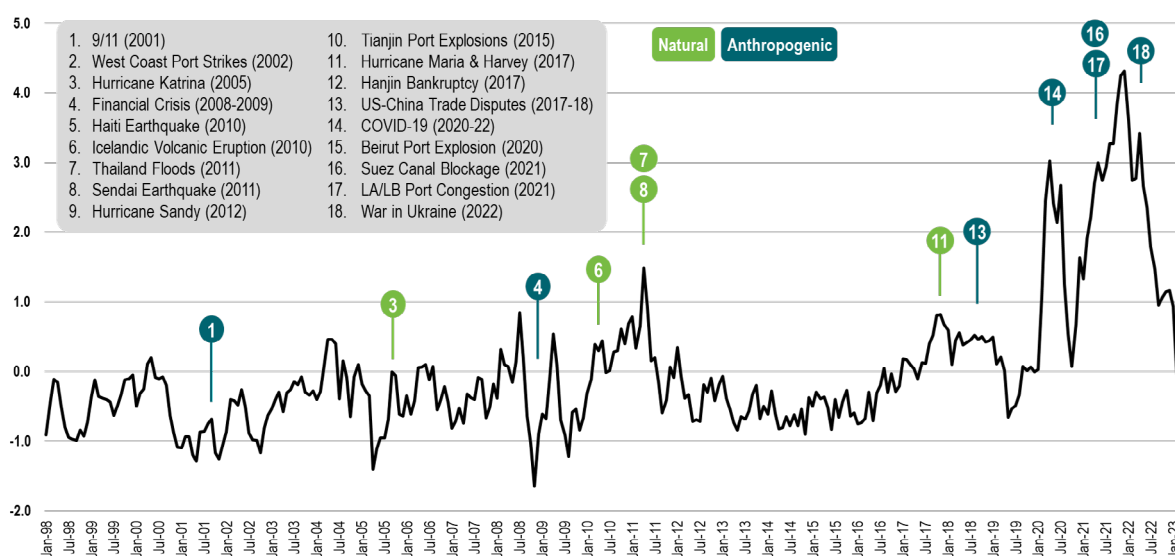
Al llarg dels últims 25 anys, s'han produït diverses perturbacions en la cadena de subministrament d'una magnitud que ha afectat el GSCPI (Gràfic 1). Un esdeveniment econòmic com la crisi financera de 2008-09 (4) va reduir substancialment l'índex a través de la destrucció de la demanda, deixant una situació de capacitat addicional i major fluïdesa. Per contra, les perturbacions naturals, com les inundacions de Tailàndia (7) o el terratrèmol de Sendai (2011), s'associen a repunts de l'índex degut a l'escassetat de peces i productes acabats que generen en conseqüència.

El GSCPI va pujar a principis de 2020 (14) i va retrocedir a la tardor del mateix any, quan la Xina va reprendre la seua activitat manufacturera durant el segon semestre d'este any. Va ser llavors quan va sorgir una divergència, en la qual la indústria naviliera i portuària no va poder fer front a l'augment del trànsit en diverses rutes comercials. Un motor important va ser el canvi en els patrons

de consum dels principals mercats d'importació, especialment als Estats Units i Europa. Mentre que els consumidors nord-americans solen destinar al voltant del 69 % de les seues despeses de consum a servicis, la pandèmia va provocar un descens d'al voltant del 65% en el segon semestre de 2020, destinant la despesa extra al consum de béns, especialment de béns duradors. Este canvi va ser prou substancial com per exercir una pressió significativa sobre les cadenes de subministrament.

A finals de 2020, la creixent congestió portuària va provocar un nou repunt en el GSCPI, especialment a Los Angeles/Long Beach (15). Açò es va veure agreujat pel bloqueig del Canal de Suez al març de 2021 (16), de manera que les tarifes de transport de contenidors al llarg de les principals rutes comercials van augmentar quatre o cinc vegades per damunt de la seua tendència a llarg termini. A finals de 2021 i principis de 2022, l'índex va entrar en declivi, però la guerra d'Ucraïna va crear perturbacions addicionals, especialment en els sectors energètic i agrícola (18). Seguidament, l'índex va reprendre la seua tendència a la baixa, ja que el cicle inflacionista estava tenint un efecte moderador sobre la demanda. A més, les tarifes del transport marítim de contenidors van disminuir substancialment amb la caiguda de la demanda, la menor congestió portuària i l'excés de capacitat. A principis de 2023, l'índex va tornar als nivells anteriors a la pandèmia

Gràfic 1|
Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)
i principals perturbacions en la cadena de subministrament



Font: Banc de la Reserva Federal de Nova York, Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI).



Divergència en les taxes de creixement dels ports de contenidors

La demanda derivada del transport marítim es reflecteix directament en el rendiment portuari i està subjecta a diversos cicles, que van des dels cicles econòmics a llarg termini fins a l'estacionalitat a curt termini. El Container Throughput Index (CTI) realitza un seguiment del trànsit marítim mensual de 82 ports que abasten més del 60% del tràfic mundial de contenidors als principals mercats. Atenint a l'evolució del CTI des de 2007 (Gràfic 2), en primer lloc, cal subratllar el caràcter cíclic anual del transport marítim, amb una temporada alta, en general a la fi de l'estiu, i una temporada baixa, amb una pausa al febrer, que coincideix amb l'Any Nou xinès. Açò s'associa principalment amb els cicles de venda al detall a Amèrica del Nord i Europa, amb una alta demanda en l'última part de l'any i una menor demanda els primers mesos anuals.

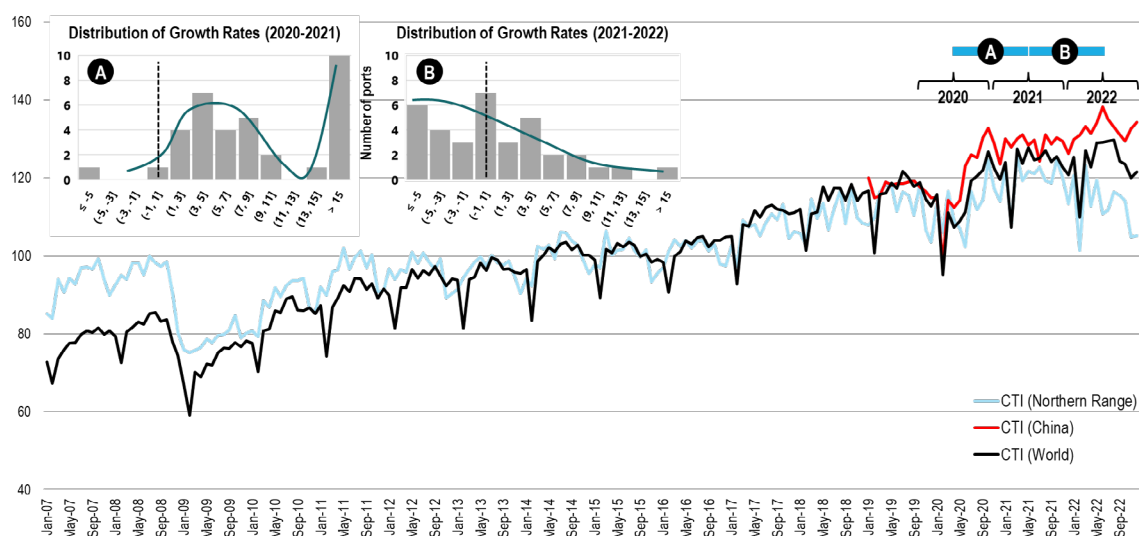
Els efectes de la crisi financera de 2008-09 són evidents, amb un pronunciat descens del CTI i una lenta recuperació al llarg de 2010 i 2011. Seguidament, l'índex va reprendre un creixement continu al llarg del 2010, amb l'increment de la demanda, l'externalització i la deslocalització com a motors clau. L'inici de la COVID-19 es va traduir inicialment en un fort descens del CTI a principis de 2020, però amb un destacable repunt a finals d'aqueix mateix any. Una anàlisi més detallada de la distribució de les taxes de creixement dels contenidors

dels 35 majors ports del món indica una reversió completa del patró entre 2020 i 2022. La distribució de les taxes de creixement entre 2020 i 2021 (A) subratlla una dualitat amb un grup de ports amb taxes mitjanes de creixement en el rang de l'1% al 9%, mentre que un altre grup va experimentar taxes de creixement superiors al 15%. Este últim grup representa les principals portes d'entrada del comerç a Amèrica del Nord, Europa i Àsia, amb els principals centres de transbord. Este grup també es va associar amb els ports que més contribueixen als grans embossos i retards al llarg de les principals rutes marítimes.

A continuació, per al període 2021-2022 la distribució canvia completament (B), amb la majoria dels ports experimentant un creixement nul o negatiu. Una vegada més, este fet es produïx sobretot a les principals portes d'entrada del comerç i als centres de transbord intermedis els quals experimenten majors nivells de congestió. Després del repunt de 2021, es produïx un efecte deflacionista a causa de l'eliminació de l'excés de demanda juntament amb els components d'estímul d'esta i, per tant, les pressions inflacionistes. Així doncs, 2022 va representar un canvi de paradigma tan important com la pandèmia de la COVID-19. Sense cap dubte, les divergències i els desajustaments en el mercat del transport marítim porten associats riscos i incertesa significatius.

Gràfic 2|

Container Throughput Index (2007-2022) i distribució de les taxes de creixement anual en determinats ports de contenidors (2020-2022)



Font: RWI/ISL Container Throughput Index.



La convergència observada entre les cadenes de subministrament i el transport marítim, i la divergència en les taxes de creixement portuari que es ve observant des de 2020, inciten a considerar la resiliència i la gestió de riscos com un eix central per als pròxims anys. Entre els més freqüents cal citar:

- **La incertesa a la Xina.** El context macroeconòmic i el paper de la Xina a les cadenes globals de subministrament es troben en un canvi de paradigma. El sector immobiliari nacional, que ha sigut un fort factor de creixement i vector d'acumulació de riquesa, ha entrat en un cicle deflacionista, amb la fallida de diversos grans constructors immobiliaris com a senyal d'alarma. Els responsables de la cadena de subministrament, sobretot de compres, estan reavaluant gradualment la seua estratègia a la Xina i buscant opcions i alternatives de deslocalització. A més, la Xina ha entrat en una crisi demogràfica amb taxes de natalitat deprimides, de manera que l'envelliment de la població tindrà notables conseqüència respecte de la demanda interna i la disponibilitat de mà d'obra.
- **El risc de la descarbonització.** L'impuls cap a la descarbonització de la indústria marítima ha sigut continu. Per als recintes portuaris, açò representa un risc menor, ja que implica sobretot l'electrificació dels equips, l'estructura dels actius i el cicle de vida en la indústria marítima. En el cas del transport marítim, els riscos són significativament majors, ja que comporten fortes inversions en actius de vaixells amb una nova tecnologia de propulsió i combustibles relacionats (com el GNL, amoníac i hidrogen, entre altres). A més, alguns indicadors clau d'acompliment com el ESG (Enviromental, Social & Governance o Medi ambient, Societat i Governança traduït al castellà) impulsen mesures d'assignació de recursos. Tenint en compte el nivell d'emissions de carboni de la indústria, que és inferior al 5% del total mundial, els riscos són elevats i els beneficis relativament baixos.
- **El risc del mercat.** L'avaluació de la futura demanda mundial i regional continua sent un repte permanent per a la indústria marítima. Una avaluació incorrecta de la demanda del mercat i del potencial de creixement pot donar lloc a un excés de capacitat o a una escassetat d'esta. El desplegament i l'augment de la capacitat poden tardar de dos a tres anys a fer-se realitat una vegada presa la decisió d'invertir, i qualsevol canvi significatiu del mercat pot ser un factor de risc. Des de 2020, les condicions

del mercat han minvat la fiabilitat i la certitud de les inversions, la qual cosa ha donat lloc a assignacions d'actius errònies.

- **El risc de la digitalització.** L'aplicació de les tecnologies de la informació al sector marítim, especialment pel que fa a les transaccions i la documentació, ha experimentat un canvi de paradigma des de 2020. Hi ha beneficis innegables relacionats amb l'eficiència de les transaccions, incloent-hi la precisió i la transferibilitat, però també estan sorgint nous reptes. Per exemple, a finals de 2022, Maersk va anunciar que es retirava de la seua plataforma blockchain TradeLens degut principalment a problemes de col·laboració entre els diferents participants en la cadena logística. Açò va suposar un revés en les grans expectatives prèvies sobre una digitalització més completa de les cadenes de subministrament marítimes. Els problemes de ciberseguretat també s'han tornat freqüents i continuaran sent un risc permanent les implicacions del qual són difícils d'avaluar.

Igual que la crisi financera de 2008-09, va incitar els actors a reavaluar els riscos financers relacionats amb el transport marítim i els actius portuaris, en particular el valor dels actius de les terminals, les seqüeles del "gran embolic" de 2021 estan incitant els actors a reavaluar els riscos de la cadena de subministrament, la qual cosa inclou el transport marítim. En relació amb açò, el concepte de resiliència està cada vegada més present, encara que s'està portant a la pràctica de manera parcial, ja que l'ús d'esta comporta una sèrie de costos addicionals que poden anar en contra de les tendències que han beneficiat la indústria marítima les últimes dècades, com és el cas particular de les economies d'escala.



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 onze panelistes de primer nivell que operen en el port de València, incloent-hi transitaris i navilieres (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, 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 EL 2022

L'any 2022 ha revertit la tendència alcista dels nolis iniciada el 2020 i que, a mitjan 2021, va aconseguir nivells rècord pels factors, de sobres coneguts, que van sorgir de la conjuntura econòmica i de la geopolítica internacional. En este sentit, els nolis han mostrat una tendència decreixent, intensificada en la segona meitat de l'any. En esta tendència, es plasmen els efectes de la desacceleració econòmica com a conseqüència directa de l'afebliment de l'economia global. Esta recessió es deu, entre altres raons, a l'augment dels nivells d'inflació com a conseqüència directa de les tensions geopolítiques existents (Gràfic 3). En el cas del VCFI, donat el seu caràcter regional, el descens dels nolis ha sigut més tardà que en altres índexs amb característiques més globals. No obstant açò, i des del moment en què s'ha produït la primera caiguda dels nivells dels nolis, la tendència ha sigut marcadament descendent.

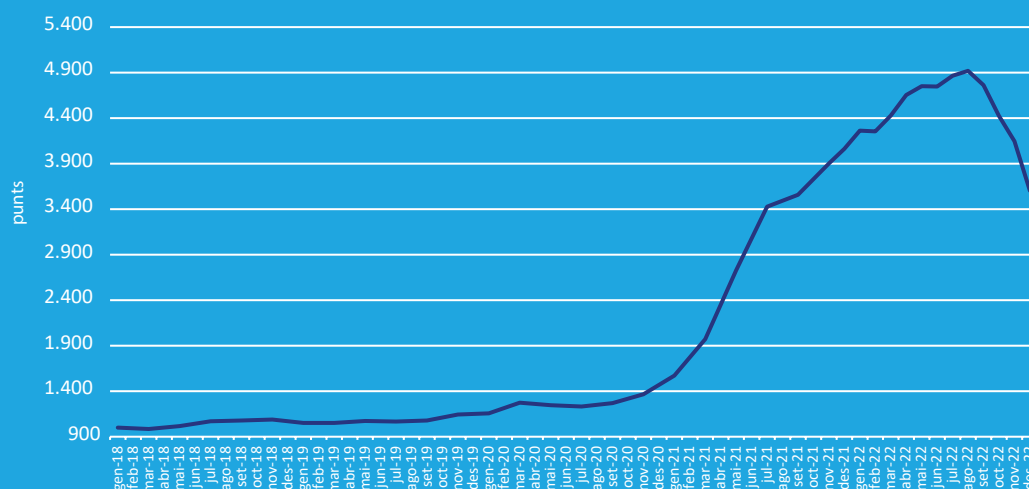
Analitzant el VCFI des dels seus inicis, el seu comportament va ser estable, amb uns nolis continguts durant gran part dels primers dos anys mentre que, a finals de l'any 2019, l'índex ja va començar a anticipar els efectes de l'entrada en vigor de la nova legislació IMO 2020. No obstant açò, el que s'esperava que fora un canvi de gran magnitud i que va suscitar una certa preocupació sobre

l'evolució del comportament dels nolis, va ser totalment eclipsat per l'arribada de la pandèmia de la COVID-19, on es van poder distingir entre dos períodes. En el primer semestre, una caiguda en el nivell de preu dels nolis a causa de l'alentiment de l'activitat econòmica en l'àmbit global i, en segona instància, un intens creixement, provocat en gran manera per l'increment del comerç per via marítima.

Per la seua banda, i pel que fa a l'any 2022, es distingixen dues etapes ben diferenciades. A nivell geopolític coincideixen l'esclat de la guerra a Ucraïna i el consegüent impacte sobre el nivell de preus de l'energia i les matèries primeres, entre altres factors endògens. La segona etapa, influïda per l'anterior, es caracteritza per l'afebliment i retracció de l'economia mundial. Així doncs, i en la primera meitat de l'any, el VCFI ha aconseguit el seu nivell rècord, arribant als 4.918,77 punts, la qual cosa representa un creixement acumulat del 391,98% des de l'inici de la sèrie històrica. No obstant açò, a partir del tercer trimestre de l'any 2022, i en concret, del mes de setembre, s'observa una caiguda en el nivell de preus dels nolis, prosseguint fins al tancament de l'any. Amb açò, el VCFI de l'any 2022 tanca l'any amb 3.603,07 punts, la qual cosa representa un creixement acumulat des de

Gràfic 3|

Evolució mensual punts VCFI, 2018 - 2022



Font: elaboració pròpia.



l'inici de la sèrie en 2018 del 260,31%. Esta dada es troba per davall dels valors aconseguits al tancament de l'any 2021, en el qual es va arribar als 4.063,59 punts, però per damunt del tancament de l'any 2020, amb 1.423,20 punts.

En un mercat tan globalitzat com el marítim, el benchmarking del VCFI amb els principals índexs de referència al 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 percep la mateixa tendència alcista a principis de l'any 2022, a priori atribuïda a l'efecte de la Guerra a Ucraïna en la inflació i el cost de l'energia, seguida d'una pèrdua en la manxa de l'increment, intensificada durant l'últim trimestre de l'any, com a conseqüència directa de la retracció en l'economia en l'àmbit global (Gràfic 4). No obstant açò, i encara quan el VCFI utilitza una metodologia molt similar a l'SCFI, este últim té un component més global i respon d'una manera més immediata al mercat, per la qual cosa els temps no són els mateixos. Al contrari, el VCFI és un indicador local el qual pretén orientar sobre l'evolució del noli d'exportació des del Port de València i ser el punt de referència per a determinades rutes ma-

rítimes des del Mediterrani. Analitzant tots dos índexs en el seu conjunt, es pot observar un perfil similar, però amb diversos retards en el cas de l'índex valencià.

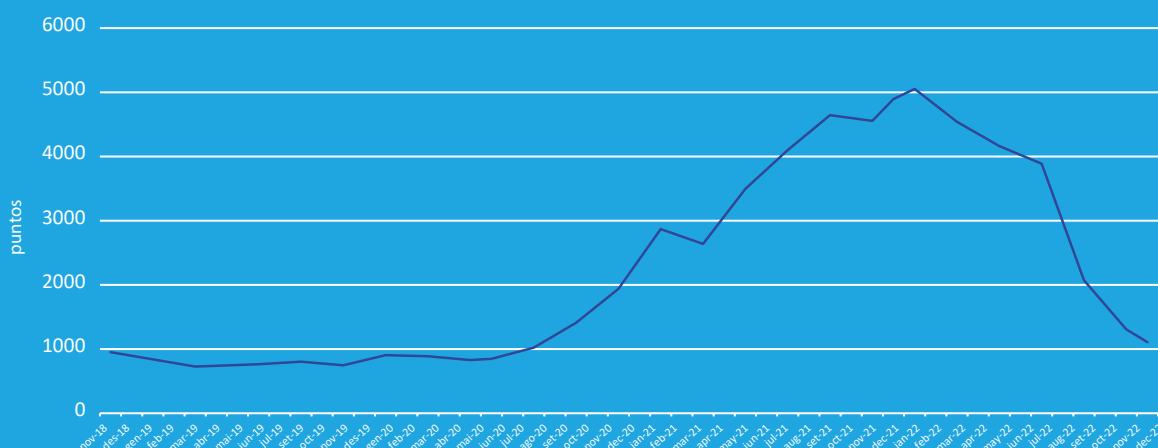
Anàlisi Global: Mercat de transport marítim

Un dels principals determinants de l'evolució dels nolis és la conjuntura econòmica internacional, la qual marca el comportament, tant de la demanda com de l'oferta de capacitat, en el mercat del transport marítim. Si bé el detall de l'anàlisi macroeconòmica pot consultar-se en la primera secció del present informe, així com en les anàlisis de conjuntura econòmica en el marc de la Càtedra Valenciaport d'Economia Portuària APV-UV². A continuació, es resumixen alguns dels principals indicadors conjunturals que, en major o menor grau, han condicionat el comportament dels preus dels nolis l'any 2022.

En este sentit, la conjuntura econòmica en 2022 ha sigut complexa, estant caracteritzada per una desacceleració generalitzada en l'activitat econòmica, i més accentuada del que es preveu, amb la inflació més alta registrada en diversos decennis. Igualment, la crisi del cost de la vida, l'enduriment de les condicions financeres a la majoria de regions, la invasió d'Ucraïna per part de Rússia i la persistència de la pandèmia en algunes zones, han incidit

Gràfic 4|

Evolució mensual punts
SCFI, 2018 - 2022



Font: elaboració pròpia.
Dades: Alphaliner.

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

² Per a més informació, consulti els informes de situació econòmica internacional a: <https://www.valenciaport.com/negocio/informe-de-coyuntura-economica/>



notablement en estes perspectives. No en va, el nivell d'incertesa econòmica, monitorat per l'Índex d'Incertesa de la Política Econòmica (EPU, per les seues sigles en anglés), i que reflectix de manera sintètica l'evolució mensual d'incertesa existent sobre la situació política i econòmica en l'àmbit global, ha aconseguit quotes excepcionalment altes, encara que situant-se per davall dels nivells mostrats l'any 2020, i després de l'esclat de la crisi sanitària de la COVID-19, però per damunt de l'any 2021 (Gràfic 5).

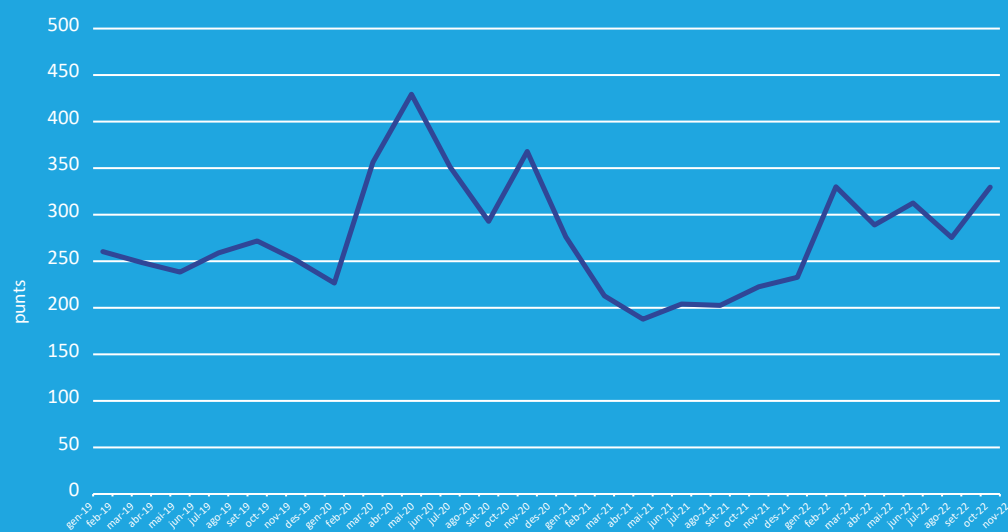
Així mateix, i com s'ha vingut comentant, un dels principals fets destacables l'any 2022 ha sigut l'elevat nivell d'inflació, experimentant la pujada de preus en l'àmbit global més ràpida dels últims vint anys, com s'apunta per part del Fons Monetari Internacional (FMI). En esta línia, a mitjan 2021 ja va tindre lloc una notable onada inflacionària, a causa de les disrupcions constants de la cadena de subministrament que retardaven el lliurament de l'estoc i contreien l'oferta, arribant el món a registrar una inflació del 4,7%. No obstant açò, l'esclat de la guerra a Ucraïna va distorsionar les previsions econòmiques

i va convertir la inflació en una amenaça persistent; d'esta manera, al tancament del mes de març, l'ofensiva russa ja es feia notar en la pujada de preus, especialment, respecte del nivell de preus de l'energia i les matèries primeres. Amb tot açò, l'any 2022 va concloure amb una inflació global del 8,8% respecte de l'any anterior, segons la dada projectada pel Fons Monetari Internacional, 4,1 punts bàsics més que en la mateixa lectura del 2021 (Gràfic 6).

Amb tot açò, no hi ha dubte en què el panorama conjuntural l'any 2022 ha sigut summament complex. Segons les últimes dades recopilades en l'informe World Economic Outlook elaborat per l'FMI i recollits en el Gràfic 7, el del Producte Interior Brut (PIB) el 2022 va experimentar una pujada del 3,4% per al conjunt de l'economia mundial, xifra que se situa per damunt del creixement de les economies avançades (2,7%) però per davall de l'increment econòmic de les economies de mercats emergents i en desenvolupament (3,9%). En la mateixa línia, i segons l'última actualització de perspectives de l'economia mundial elaborades per l'FMI, el creixement mun-

Gràfic 5|

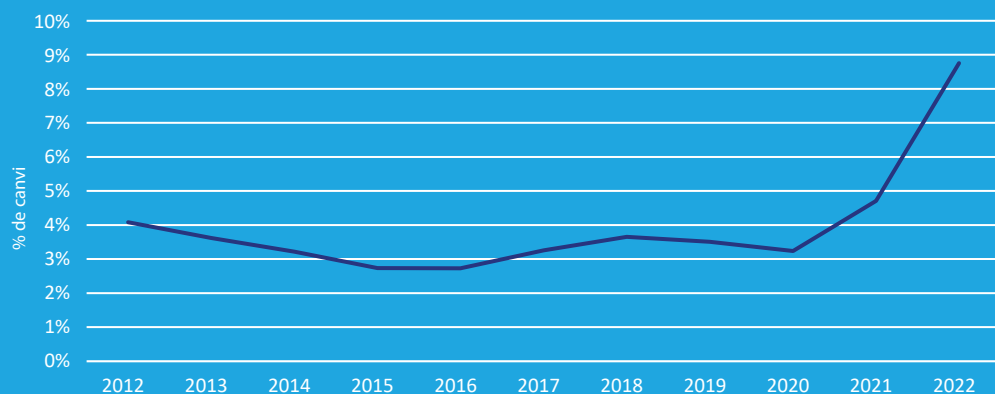
Evolució de l'Índex d'Incertesa Global



Font: elaboració pròpia.
Dades: Economic Policy Uncertainty.

Gràfic 6|

Taxa d'inflació, preus mitjans al consum



Font: elaboració pròpia.
Dades: World Economic Outlook



dial projectat registra al seu torn un descens estimat del 2,9% per a 2023. Cal destacar, però, que les perspectives econòmiques recollides per l'FMI al començament d'any pronosticaven per a 2022 i 2023 un creixement del PIB del 4,4% i 3,8% respectivament per al conjunt de l'economia mundial, xifra que se situa en un 1% i 0,9%, respectivament, per davall dels pronòstics en l'última actualització de les projeccions econòmiques de l'FMI.

El comerç de béns i servicis, per la seua banda, presenta un elevat nivell de correlació amb el creixement del PIB. Així doncs, segons l'última estimació anual, elaborada per l'FMI, el comerç mundial va créixer un 5,4%, la qual cosa correspon a un multiplicador del PIB d'1,59%, el major valor registrat durant l'última dècada. Quant a l'evolució intermensual, si bé és cert que els volums comercials van impulsar un sòlid creixement durant el primer semestre de l'any per la injecció d'estímuls a la demanda, l'increment en el nivell de preus ha desacelerat el comerç mundial fins a arribar a una important retracció econòmica durant la segona meitat de 2022.

Com a conseqüència directa de l'alentiment del comerç internacional durant la segona meitat de l'any i, en conseqüència, de la demanda de mercaderies gestionades per via marítima, el volum global del trànsit portuari ha disminuït, com reflectixen les dades de Container Trade Statistics (Gràfic 8), que mostren una tendència a la baixa en el segon semestre de 2022. Si bé és cert que durant la primera part de l'any va continuar la tendència alcista després de la recuperació

experimentada durant el 2021, com és habitual al mercat de contenidors, l'inici de l'Any Nou xinès marca un punt d'inflexió en la volatilitat del comerç internacional de contenidors a causa de l'impacte de la reducció de l'activitat econòmica a la Xina sobre el mercat del transport i el trànsit portuari.

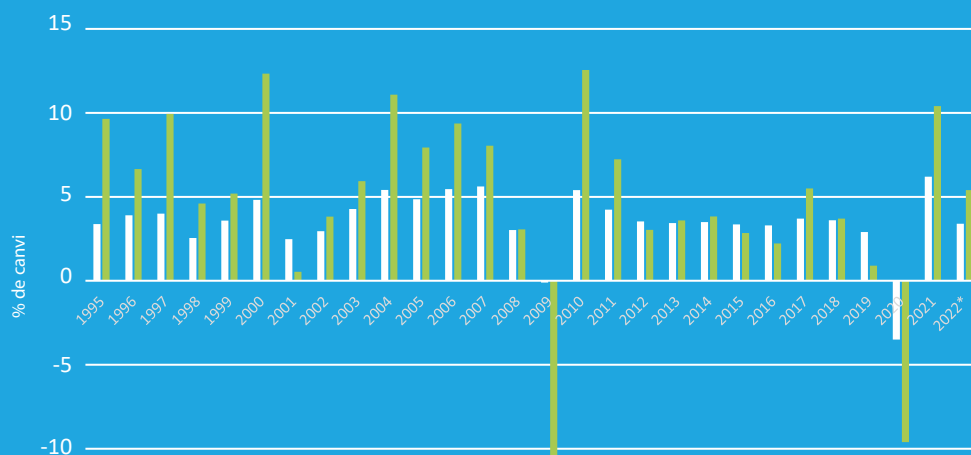
Així mateix, la recuperació del tràfic de contenidors es va veure a priori interrompuda bruscament per la invasió d'Ucraïna i, a mitjan any, per les perturbacions de les cadenes de subministrament, degut entre altres factors als bloquejos vinculats a la política de zero-COVID a la Xina, repercutint així en el volum del tràfic de contenidors. Tot i que semblava que les pressions en les cadenes de subministrament remetien, després de l'acusat descens del tràfic durant el mes d'octubre, es va presagiar una fase de feblesa econòmica mundial. Com s'ha vingut comentant, esta recessió està vinculada a l'augment dels costos energètics i l'elevada inflació tant general com, posteriorment, la subjacent, suscitant una caiguda en el tràfic manipulat a partir de l'últim trimestre de l'any.

Igualment, sobre la base de les dades obtingudes per Contenedor Trade Statistics (CTS), el creixement de la demanda de contenidors durant l'any 2022 ha sigut més feble que el 2020, el mateix any de la pandèmia, amb una caiguda tres vegades major (Gràfic 9). A més, la forta caiguda durant els últims quatre mesos de l'any ha tingut un gran impacte en els resultats de tot l'any, de manera que la demanda de TEU per al conjunt de l'any 2022 ha caigut un 3,9%.

Gràfic 7|

Creixement general del PIB i comerç

■ PIB
■ Comerç



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



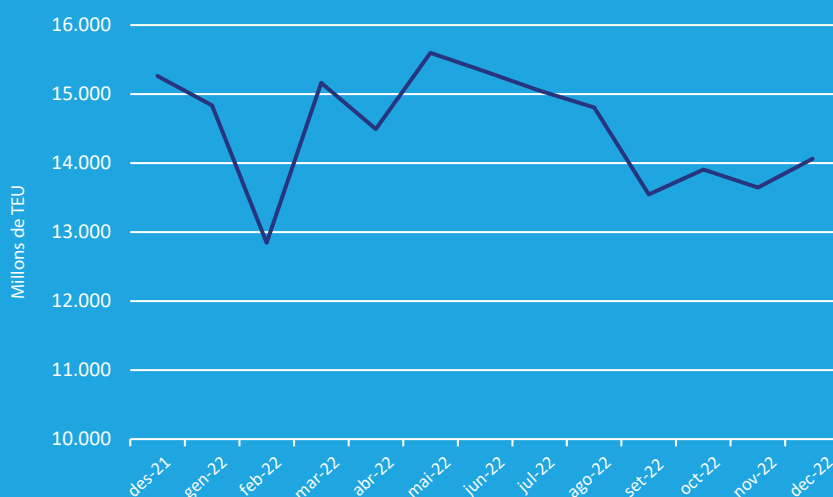
En la mateixa línia, és important assenyalar que, en línies generals, la distribució regional de la demanda de contenidors ha sigut desigual, concentrant-se majorment en la zona d'Amèrica del Nord. En distingir entre les rutes comercials, l'evolució del volum de comerç des d'Extrem Orient a Europa i els EUA mostra un alentiment a partir de la segona meitat de l'any (Gràfic 10 i 11). Segons afirma Sea Intelligence, i en comparació amb els nivells pre pandèmia, el creixement del volum a la Costa Oest dels EUA es va contraure a partir del tercer trimestre de l'any, continuant una tendència a la baixa fins a finals d'any. En canvi, els ports de la Costa Est dels EUA mostren la tendència contrària, manipulant un volum considerablement major. En este sentit, s'observa un clar desplaçament de volums de manipulació dels ports de la Costa Oest als de la Costa Est. En esta mateixa línia, i tal com mostra el Gràfic 12, el flux de comerç entre

Amèrica del Nord i Europa mostra la desaceleració anteriorment esmentada del volum de comerç a partir de la segona meitat de l'any.

Arribats a este punt, un altre fet destacable és el desequilibri entre les diferents tipologies de rutes existents, conegudes com *head-haul* (transport d'anada), *back-haul* (transport de mercaderia a tercers/noli de retorn) i regionals. En esta línia, en observar l'evolució de la demanda quan es considera de manera exclusiva els TEU moguts a les rutes *head-haul* al llarg de l'any 2022 (Gràfic 13), s'observa una caiguda del -5,1%. Igualment, pel que referix als *back-hauls*, el descens és del -4,9%, de manera que, gairebé coincidint amb la caiguda als *head-hauls* vaticina un pas endarrere en la millora dels desequilibris comercials. Per la seua banda, la caiguda del segment del transport regional ha sigut del -1,9%.

Gràfic 8|

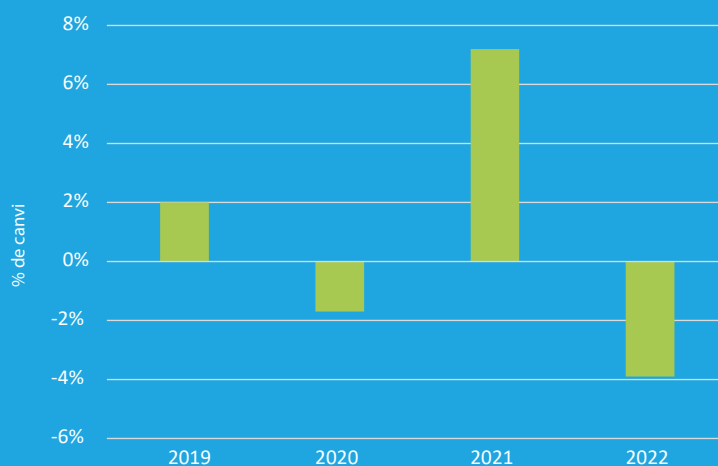
Evolució del volum mundial de contenidors (TEU)



Font: elaboración propia.
Dades: Container Trade Statistics (CTS).

Gràfic 9|

Creixement global de TEU



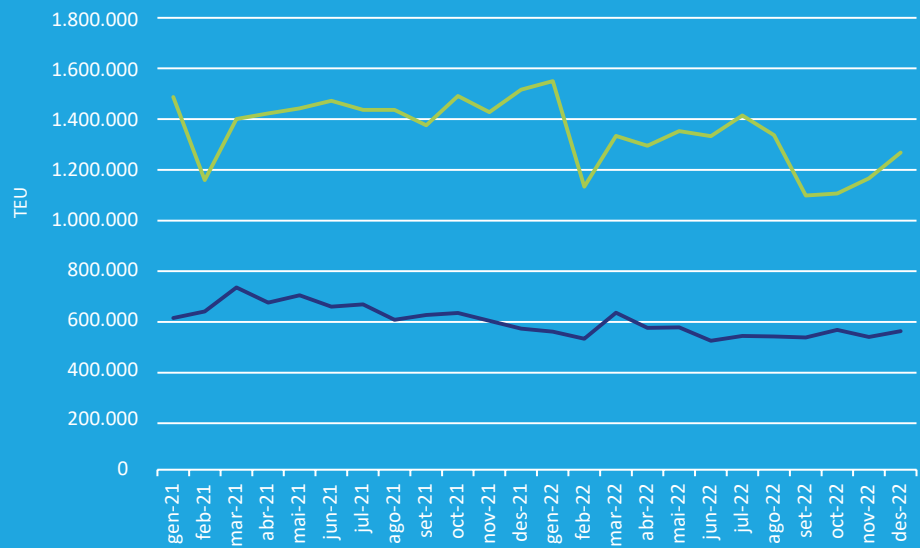
Font: elaboración propia.
Dades: Container Trade Statistics (CTS).



Gràfic 10|

Volums comercials entre
Europa i Extrem Orient;
any 2021-2022

— Europa - Extrem Orient
— Extrem Orient - Europa

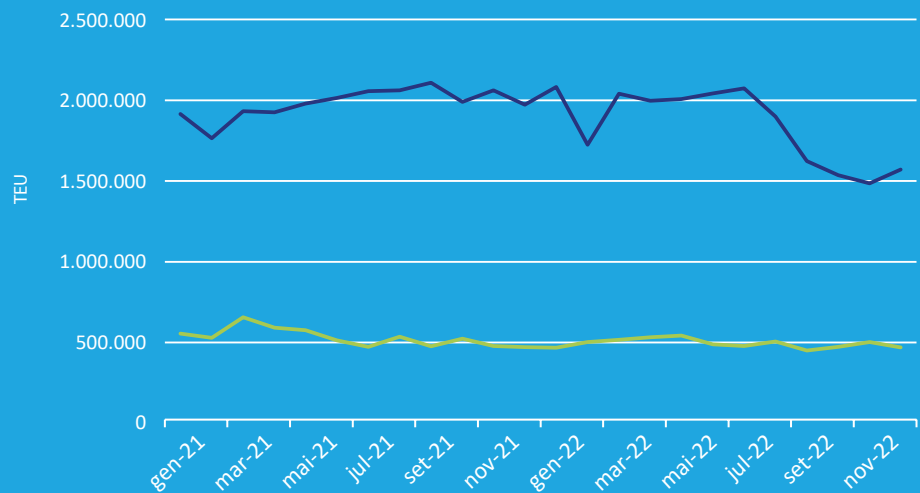


Font: elaboració pròpia.
Dades: Container Trade Statistics.

Gràfic 11|

Volums comercials
entre Amèrica del Nord i
l'Extrem Orient; any 2021-
2022

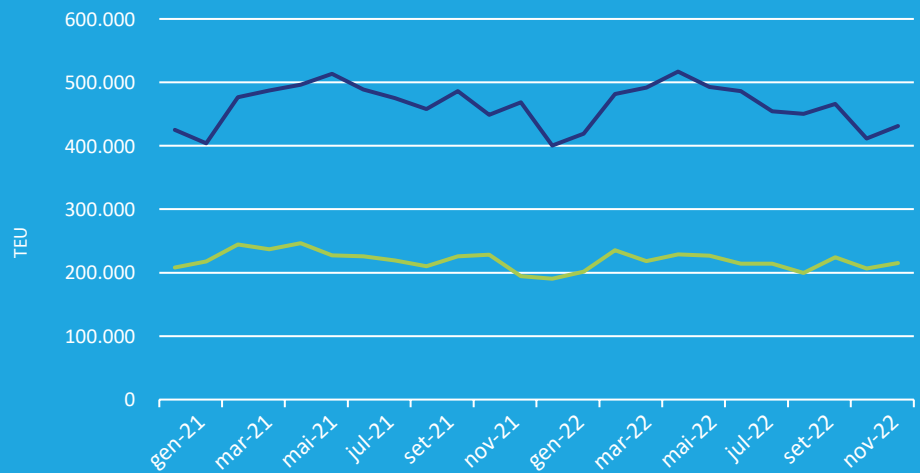
— Extrem Orient - Nort Amèrica
— Nort Amèrica - Extrem Orient



Font: elaboració pròpia.
Dades: Container Trade Statistics.

Gràfic 12|

Volums comercials entre
Europa i Amèrica del
Nord; any 2021-2022



Font: elaboració pròpia.
Dades: Container Trade Statistics.



En observar l'evolució dels diferents segments de càrrega respecte de l'any 2019 (Gràfic 14), s'observa que les rutes regionals van ser les que millor van resistir a la pandèmia. Per la seua banda, els *back-hauls* han sigut els que pitjors resultats van obtenir, de manera que per a l'any 2022 el moviment de càrrega va ser inferior que no pas l'any 2019. La demanda global de TEU ha augmentat durant els tres anys anteriors de manera gairebé imperceptible, en un 1,5%. Amb tot açò, des de Sea Intelligence s'apunta el fet que les dades de la demanda mostren que 2022 és un dels pitjors anys en la història del transport marítim de contenidors.

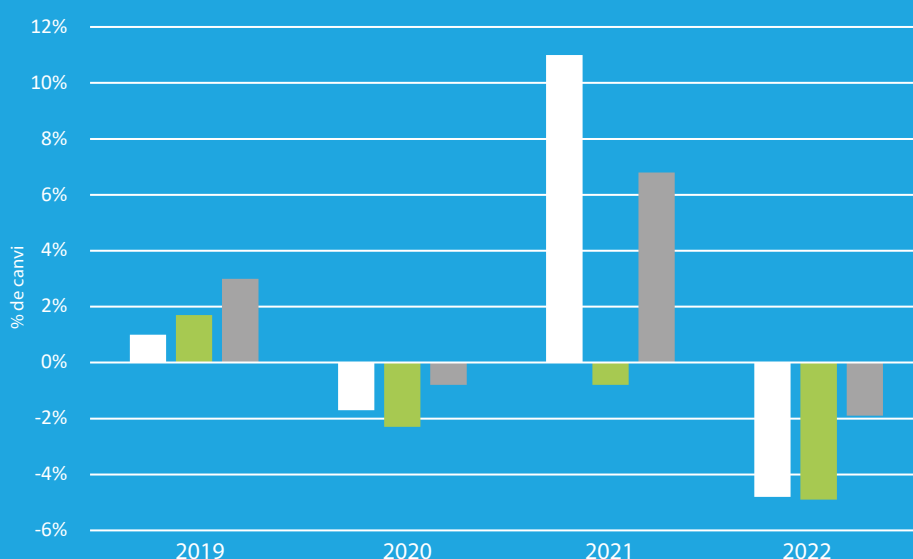
En esta línia i pel que fa a les tarifes per tipus de ruta, si bé a principis de 2022 es va observar un increment d'estes, tant en els *back-hauls* com en els *head-hauls*, durant l'últim trimestre del 2022 han anat caient totes dues cotes. A més, la caiguda en el nivell de preus dels *head-hauls* ha tingut més força. D'esta manera, s'ha estret el gap existent entre els dos tipus, millorant així els desequilibris existents al tancament de l'any.

Per la seua banda, l'oferta de capacitat no ha pogut ajustar-se a la conjuntura econòmica, ja que com s'ha vingut comentat, el 2022 ha estat marcat per una important

Gràfic 13|

Creixement de TEU per tipologia de rutes

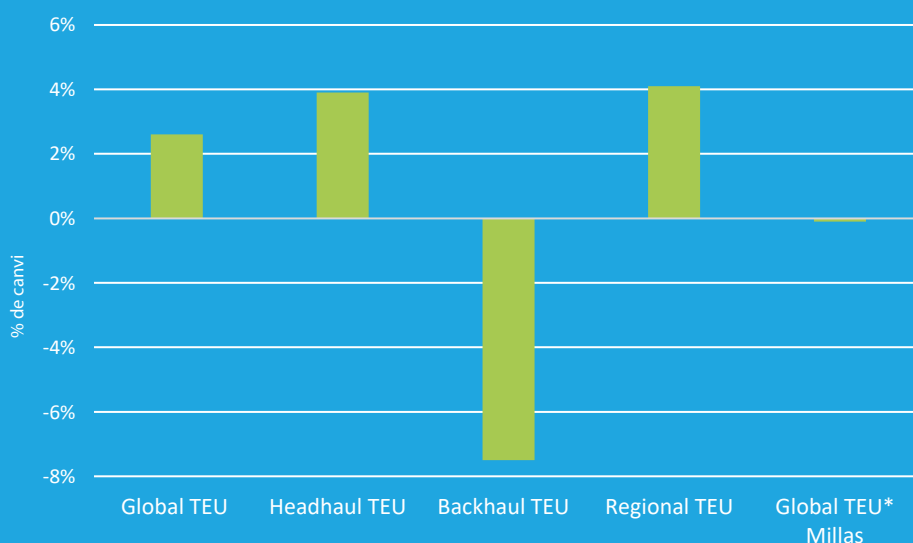
- Creixement headhaul en TEU
- Creixement backhaul en TEU
- Creixement regional en TEU



Font: elaboració pròpia.
Dades: Container Trade Statistics (CTS) i Sea Intelligence.

Gràfic 14|

Creixement de TEU el 2022 en comparació amb 2019



Font: elaboració pròpia.
Dades: Container Trade Statistics (CTS) i Sea Intelligence.



volatilitat, tancant l'any amb un alentiment de l'activitat econòmica internacional. En este sentit, i segons dades d'Alphaliner, tot i que el número de lliurament de nous vaixells van arribar als 1.009.923 TEU (un descens del 7% en comparació amb 2021), la retirada de vaixells, per la seua banda, es va mantindre per davall dels nivells de l'any 2021, fins als 10.379 TEU (un descens del 37,18% en comparació amb 2021). Amb tot açò, la diferència entre estes dues xifres mostra que la flota efectiva entregada al llarg de 2022 ha sigut superior als 999.544 TEU. En definitiva, i com bé s'apunta des d'Alphaliner, la capacitat disponible el 2022 va tancar amb 25,9 milions de TEU, un augment d'aproximadament el 2% en comparació amb l'any anterior (25,4 milions de TEU el 2021).

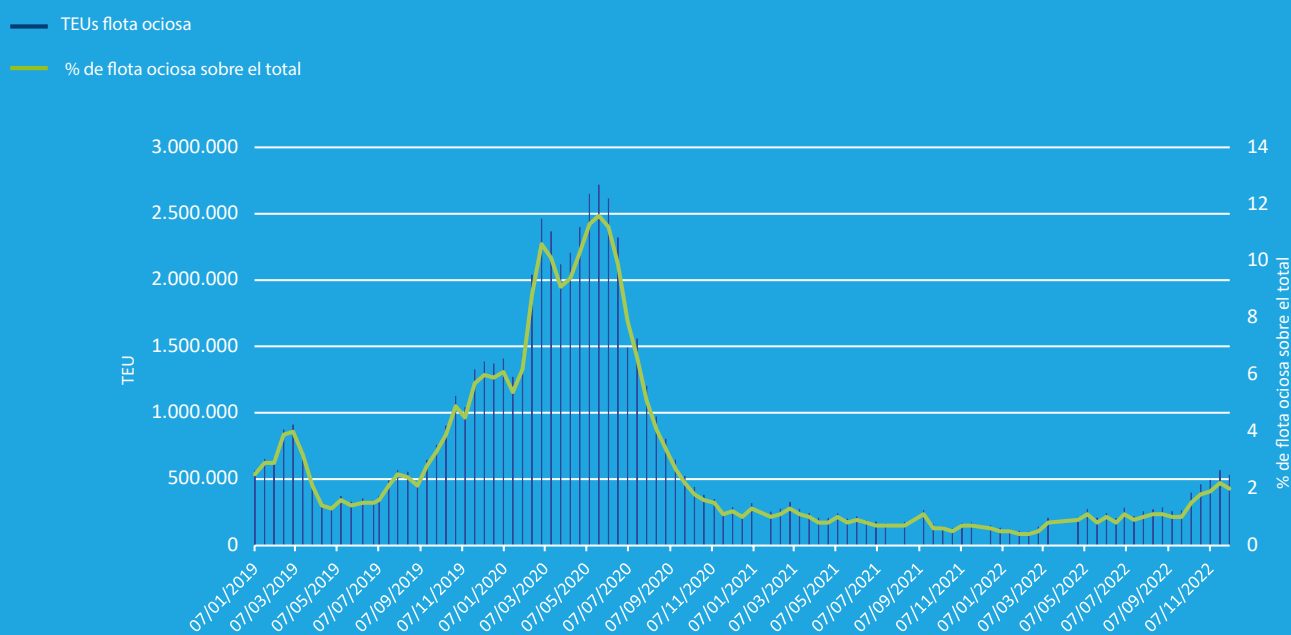
En definitiva, el 2022 les navilieres han mantingut una alta capacitat desplegada per satisfer la demanda en la primera meitat de l'any, emprant gairebé tots els vaixells disponibles, de manera que la flota comercialment inactiva s'ha mantingut en mínims i restringida en la majoria dels casos per causes operatives (Gràfic 15). I és que, observant l'evolució dels nivells de la flota ociosa en l'any analitzat, al començament d'este, la forta demanda del mercat i els elevats nolis incitaven els transportistes a mantindre i desplegar tota la flota dis-

ponible, amb alguns repunts típics de l'Any Nou xinés o l'aprofitament del període vacacional per posar fora de servici els vaixells per al seu manteniment i reparació de cara a la temporada alta d'estiu. No obstant açò, durant el segon semestre de l'any, l'afebliment de la demanda de càrrega i els anuncis dels transportistes sobre la suspensió de la navegació en algunes de les principals rutes comercials est-oest, juntament amb la "Setmana Daurada" (Golden Week), van implicar un augment significatiu de la inactivitat dels portacontenidors.

Un factor important resultant de la interacció entre l'oferta i la demanda en el transport marítim és el nivell de congestió portuària, a causa del seu impacte en les cadenes mundials de subministrament. Després de dos anys de congestió portuària generalitzada, els temps d'espera han mostrat clars signes de millora durant el segon semestre de 2022 (Gràfic 16). Tot i que les interrupcions de les cadenes de subministrament han continuat al llarg d'este últim any, els factors del qual ja han sigut esmentats anteriorment, els nivells de congestió van mostrar una tendència a la baixa vinculada a la caiguda de la demanda a mitjan any, encara que no s'ha arribat a aconseguir les xifres pre-pandèmia.

Gràfic 15|

Evolució de la flota ociosa al mercat 2019-2022



En este sentit, cal destacar la disminució de la congestió portuària als ports xinesos durant 2022, encara que amb un nombre considerable de vaixells en fondeig. Almenys 800 vaixells han estat amarrats als ports xinesos cada setmana durant 2022 i, en algunes setmanes, aqueix número ha superat els 1.000 vaixells, segons Breakwave Advisors. En ampliar-se les mesures de bloqueig per la COVID-19 de Xangai a més ciutats xineses, incloses diverses zones de Pequín, la congestió portuària va repuntar als ports del nord de la Xina. Arran d'estes mesures de bloqueig, les operacions en ports com el de Shenzhen van ser limitades, i els transportistes van haver d'acceptar temps d'espera prolongats al port per canviar de ruta. Per açò, durant el bloqueig, la càrrega de Shenzhen es va redirigir als ports de Qingdao, Ningbo-Zhoushan, Tianjin i Xangai. A més, en l'últim mes de l'any, l'augment de les taxes d'infecció per la COVID-19 després que el govern suavitzara les restriccions han repercutit en els nivells de congestió.

A més, tot i que durant el 2022 la major part de la congestió global s'ha concentrat en els ports nord-americans, a finals d'any els nivells han anat a la baixa, però de manera alentida perquè les protestes dels treballadors portuaris i de transport terrestre han exercit pressió per diferents causes. També cal destacar que, a finals d'any, el nivell de congestió de la Costa Est va augmentar lleugerament a causa de l'huracà Nicole. Així i tot, el recompte de vaixells en fondeig dels ports de Los Angeles i Long Beach (LA-LB) han aconseguit el nivell més baix en més de dos anys.

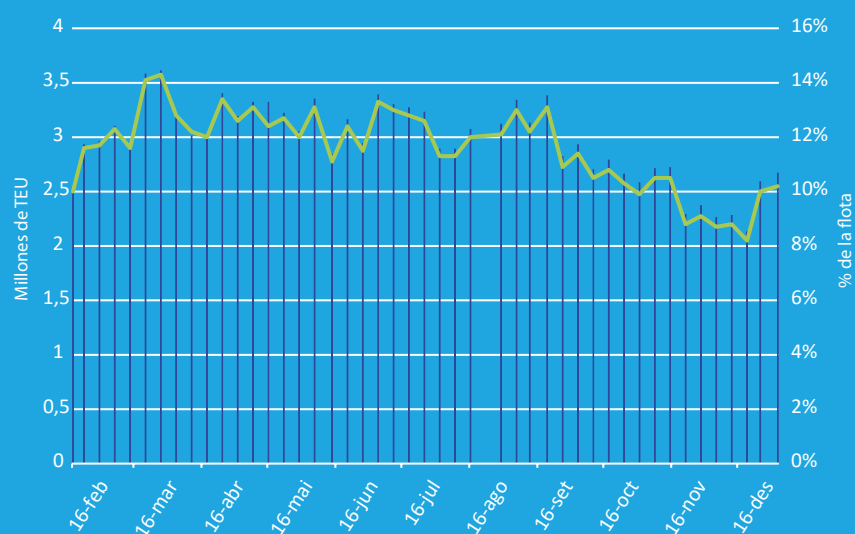
Pel que fa a la congestió global de les terminals europees, de manera similar als ports nord-americans, han patit una lenta disminució dels nivells de congestió. La deterioració va ser especialment notable als ports de la mar del Nord d'Europa, vinculat en part amb les vagues portuàries i el baix nivell de l'aigua al riu Rin a mitjan any. Entre estos ports amb pitjor situació es troben Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven i Southampton, mentre que els ports espanyols van tindre menys problemes operatius en línies generals. Així i tot, els ports europeus es van estabilitzar a finals d'any quant a la congestió portuària.

Un dels efectes de la congestió als ports es tradueix en l'augment dels temps necessaris per completar les rotacions dels vaixells i davant la impossibilitat de cobrir el que s'establix als *Schedules*, les navilieres es veuen obligades a cancel·lar escales i, fins i tot, viatges complets. En este sentit, i pel que fa als últims mesos de l'any, l'eliminació de la capacitat de les línies navilieres a través de la cancel·lació de servicis o *blank sailings* ha sigut resultat de la baixada de la demanda en la segona meitat de l'any. De manera paral·lela a açò, la fiabilitat dels *Schedules* de les línies mundials de contenidors va experimentar una millora considerable en el segon semestre de 2022, a mesura que el tensionament de la cadena de subministrament va començar a remetre, per la caiguda en la demanda de béns.

Gràfic 16|

Congestió global

— Millons de TEU
— % de flota



Font: elaboració pròpia.
Dades: Lynerlitica.



En este sentit, pel que fa a la fiabilitat dels *Schedules*, condicionada principalment per l'evolució dels nivells de congestió i proporcionada per les companyies marítimes per als seus servicis, l'any 2022 va augmentar un 42,3% superant la xifra aconseguida el 2021, amb un valor del 35,8%, però sense arribar encara als valors de 2020 i 2019, amb valors del 64% i 78% respectivament (Gràfic 17). Per la seua banda, pel que fa al retard mitjà de les arribades tardanes de vaixells, este ha anat disminuint constantment des de principis d'any. No obstant açò, al desembre de 2022, el retard mitjà va augmentar lleugerament, arribant als 5,43 dies.

Un altre aspecte clau per entendre l'evolució dels nolis, donat el seu impacte directe en els costos d'explotació de les navilieres, és el preu del combustible (Gràfic 18). En este sentit, i com s'ha esmentat amb anterioritat, cal ressaltar que el mercat mundial del bunkering, després de tocar fons l'any 2020 i arran de l'inici de la pandèmia provocada per la COVID-19, va reprendre la seua tendència a l'alça el 2021. Ja entrat l'any 2022, i arran de la

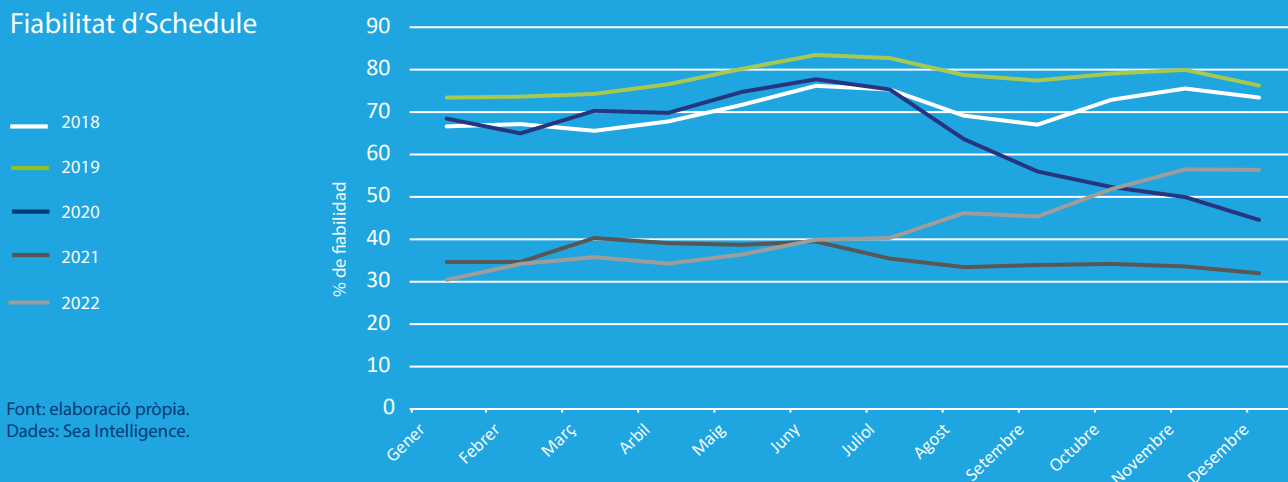
invasió de Rússia a Ucraïna, el preu del combustible va incrementar, encara amb més força, arribant a aconseguir un nivell rècord els mesos de maig i juny. No obstant açò, a partir de juliol el preu va començar a disminuir, arribant a aconseguir els nivells previs a la invasió.

Així, segons les dades oferides per Ship&Bunker relatius al cost del bunkering (proveïment de carburant de vaixells al mar) en els vint principals ports del món, el preu mitjà del combustible IFO 380 (Intermediate Fuel) s'ha situat en els 451,73\$ enfront dels 467,54\$ del mes de desembre l'any anterior, la qual cosa representa una caiguda del -3,4%. Si s'observa l'evolució durant l'any, els primers mesos de l'any corresponents de gener a maig, el preu mitjà del combustible IFO380 va patir un increment del 41,8%, mentre que de juny a desembre es va produir una caiguda del -39,1% de maig a desembre.

Per la seua banda, el VLSFO (Very Low Sulphur Fuel) ha augmentat un 7,02%, passant de 604,43\$ en el mes de desembre de 2021 als 646,89\$ en el mes de desembre de 2022. Així mateix, des del mes de gener a maig es

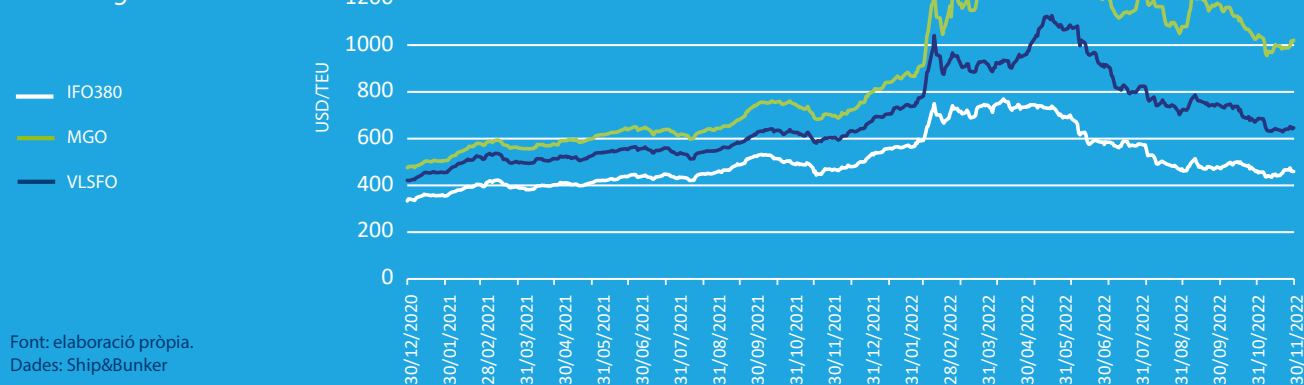
Gràfic 17|

Fiabilitat d'Schedule



Gràfic 18|

Evolució del preu del bunkering



va produir un increment del 41,5% del preu mitjà del VLSFO, mentre que els mesos de maig a desembre van resultar una caiguda del -31,8%.

Pel que fa al MGO (Marked Gas Oil) ha incrementat en un 42,2%, situant-se en 996,80\$ el mes de desembre de 2022 enfront dels 700,78\$ del mateix mes de l'any anterior. De gener a maig, el MGO es va incrementar en un 63,2% i durant els mesos següents es va reduir en un -22,7%, la qual cosa suposa una caiguda menys pronunciada que els dos combustibles esmentats anteriorment.

Anàlisi regional: el cas de Valenciaport

Tal com s'analitza en la primera secció de l'informe, i si bé la conjuntura econòmica internacional és la que ha definit la situació del mercat marítim global el 2022, el caràcter regional del VCFI fa necessari revisar l'evolució dels tràfics d'exportació i importació de Valenciaport. Estos han estat marcats pel dinamisme que ha mostrat l'economia espanyola i, en particular, les indústries que conformen el teixit exportador del Hinterland de Valenciaport, així com internacional, determinades per l'evolució dels països que conformen el Foreland o àrea d'influència de Valenciaport.

Seguint en esta línia, i atesa l'evolució de l'economia espanyola respecte del conjunt de l'any 2022, d'acord amb l'Institut Nacional d'Estadística d'Espanya (INE), el PIB a preus corrents s'ha situat en 1.327.108 milions d'euros, cosa que significa un increment del 10% respecte del PIB a finals de l'any 2021. En preus constants, és a dir, sense tindre en compte el creixement dels preus, el PIB espanyol va créixer el 2022 un 5,5%. En termes trimestrals, i després d'una contracció del 0,01% durant el primer trimestre, tant en el segon com en el tercer trimestre el PIB ha crescut un 0,2%. A més, i segons l'INE, es recullen dues lectures ben diferenciades per al conjunt de l'any 2022; d'una banda, l'economia es va mantindre "robusta" després de registrar un primer semestre d'alt creixement impulsat per l'alça de l'activitat, i, d'altra banda, la que es desprén d'una segona meitat de l'any de desaceleració per la inflació i les polítiques monetàries restrictives. Amb açò, la comptabilitat nacional acumula dos anys consecutius de progrés després que l'any 2021 tornara a mostrar taxes positives després de l'enfonsament del PIB de l'11,3%, provocat arran de la pandèmia per la COVID-19 l'any 2020.

Per la seua banda, la demanda nacional va aportar 2,8 punts al creixement del PIB el 2022, xifra 2,4 punts inferior a la de 2021, mentre que la demanda externa va contribuir amb 2,6 punts, la qual cosa resulta en 2,3 punts per damunt de l'exercici anterior, donat el dinamisme en les exportacions, tal i com s'apunta per part de l'INE. Com ja s'ha comentat en l'apartat anterior del present Informe, un altre dels principals reptes amb els quals ha hagut de (Gràfic 19). Així doncs, esta va repuntar amb forces els últims mesos de l'any, influïda per la situació geopolítica i el seu impacte sobre els preus de l'energia, arribant a aconseguir taxes per damunt del 10% durant els mesos de juny, juliol i agost. Paral·lelament, la taxa de variació anual de la inflació subjacent (índex general sense aliments no elaborats ni productes energètics) es va situar a finals d'any en un 7,0%, la més alta des de novembre de 1992.

Prenent com a referència l'Índex de Producció Industrial (IPI), el qual mostra l'evolució en el volum de producció de la indústria, exclosa la construcció i, per tant, la producció de béns finals susceptibles de ser exportats, segons les dades de l'INE (Gràfic 20) i per al cas concret del conjunt d'Espanya l'any 2022, este va augmentar en una mitjana del 2,9%, per davall del que ho va fer l'any 2021, aconseguint un increment del 7%. A més, i pel que fa a l'últim mes de 2022, la producció industrial es va desplomar un 3,4% respecte del mes de desembre de l'any anterior, el segon descens interanual consecutiu i el més pronunciat des de febrer de 2021, quan va caure en un 3,6%. Pel que fa a l'IPI de les principals províncies del Hinterland de Valenciaport en termes econòmics, les comunitats que van registrar un major increment l'any 2022 respecte de l'any anterior van ser la Comunitat de Madrid (5,7%), seguida d'Aragó (5,1%). No obstant açò, la comunitat que va registrar un menor augment respecte de l'any 2021 va ser la Regió de Múrcia amb un increment de l'1,7%.

Posant l'accent en l'evolució del comerç internacional d'Espanya (Gràfic 21), segons les dades proporcionades per l'Agència Espanyola d'Administració Tributària (AEAT), les exportacions espanyoles de mercaderies van aconseguir el 2022 un valor de 389.208,9 milions d'euros, incrementant-se un 22,9% respecte de l'any anterior. Les importacions, per la seua banda, van arribar als 457.321,2 milions d'euros de gener a desembre de 2022, la qual cosa suposa un creixement interanual del 33,4% respecte de l'any 2021. En este sentit, el país revela una situació de dèficit comercial perquè la taxa de cobertura és del 85,1%. Per la seua banda, i en termes de volum, les exportacions de béns de 2022 van arribar als 184 milions de tones, un increment del 0,9% respecte de l'any anterior, però situant-se encara per davall de les xifres



prepandèmia, ja que el 2019 es va arribar als 185 milions de tones. Per contra, les importacions van créixer fins als 261 milions de tones, un 6,3% superior a l'any anterior, arribant a aconseguir les xifres prèvies a la pandèmia (260 milions de tones).

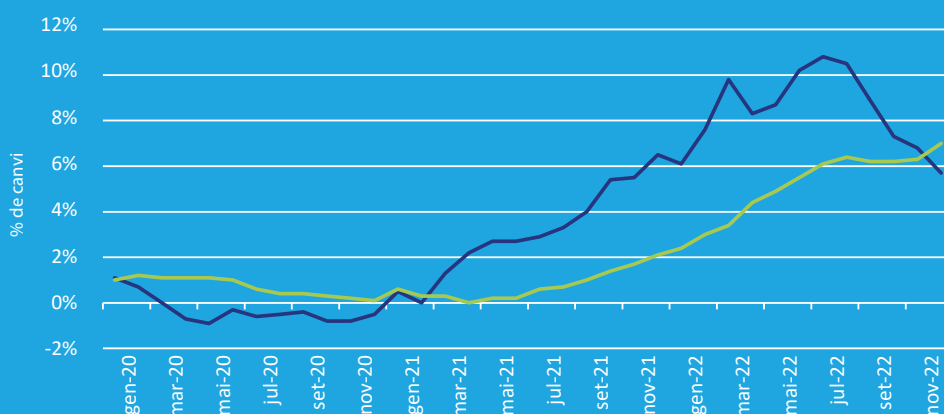
Respecte de l'evolució que han tingut les províncies del Hinterland en termes econòmics (Taula 1), s'observa, per al conjunt de l'any 2022 un creixement de la taxa de

variació del PIB generalitzat, sent per al cas de Madrid i Aragó una taxa de creixement major que la del 2021, amb un 5,7% i 5%, respectivament. Per a la resta de les províncies, s'observa un lleuger alentiment del creixement, encara que en tots els casos es contempla la mateixa està per damunt dels nivells prepandèmia, per la qual cosa es pot afirmar que, per al conjunt de províncies analitzades, l'evolució en les taxes de variació anual del PIB ha sigut positiva íntegrament.

Gràfic 19|

Taxa anual de l'IPC

— IPC armonitzat general
— IPC armonitzat subyacent

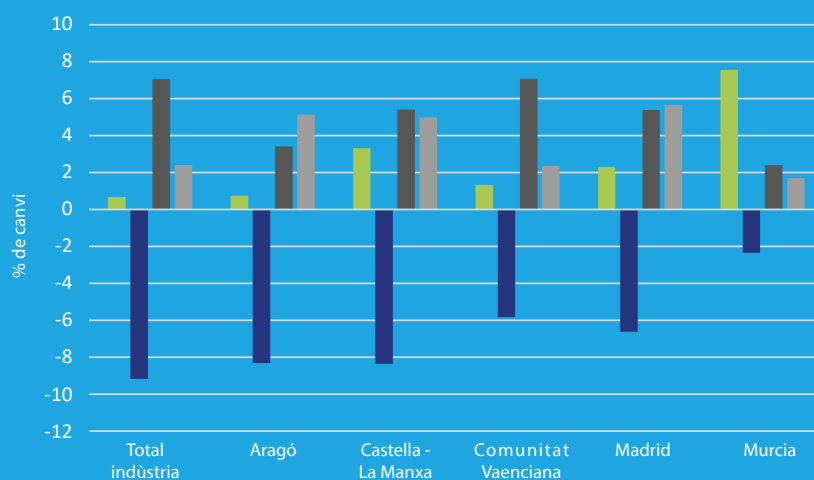


Font: elaboració pròpia.
Dades: Institut Nacional d'Estadística (INE).

Gràfic 20|

Variació anual en l'Índex de Producció Industrial (IPI) d'Espanya i principals Comunitats Autònomes del Hinterland de Valenciaport

■ 2019
■ 2020
■ 2021
■ 2022

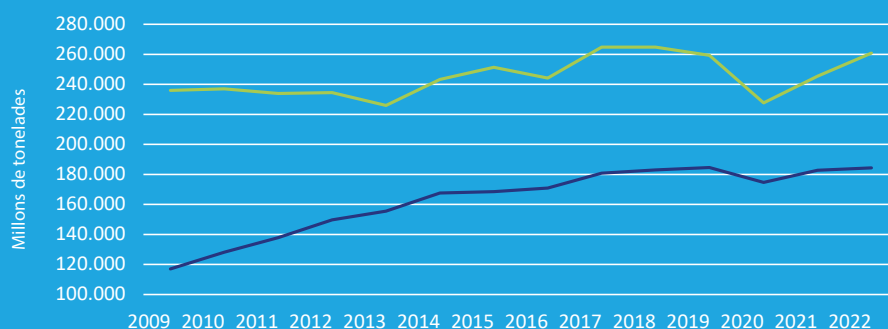


Font: elaboració pròpia.
Dades: Institut Nacional d'Estadística (INE).

Gràfic 21|

Evolució de les importacions i exportacions de béns

— Volum de béns exportats
— Volum de béns importats



Font: elaboració pròpia.
Dades: Datacomex



Pel que fa a l'activitat d'importació i exportació, de manera generalitzada hi ha hagut un alentiment respecte de l'any ante (Taula 2). Quant al volum d'exportacions, a excepció de Castella-la Manxa, la qual va registrar una de les taxes de creixement més elevades (20,3%), la resta de les comunitats observades han presentat taxes de creixement molt menors, fins i tot caigudes de prop del 4%, com és el cas de la Comunitat Valenciana i Aragó (disminucions del 3,1% i 3,9%, respectivament). De manera similar, i opel que fda a l'evolució del volum d'importacions, tant la Comunitat Valenciana com Aragó van mostrar signes de decreixement, amb caigudes d'un 0,6% i 5,3%, respectivament.

De la mateixa manera, atesa l'evolució dels principals agregats macroeconòmics dels països més rellevants que conformen el Foreland de Valenciaport (Taula 3), de

manera generalitzada s'observen taxes de creixement moderades en l'activitat econòmica. En este sentit, una de les tendències més destacables són les elevades taxes d'inflació, en alguns dels casos arribant a incrementar-se per damunt del 8% en este últim any. Pel que fa a l'evolució tant de les exportacions com de les importacions, cal destacar el volum de creixement de les exportacions del Marroc (24,1%) i la taxa de creixement de les importacions als Emirats Àrabs Units (15,5%) respecte de l'any 2021.

Analitzant els tràfics de Valenciaport en el seu conjunt, en l'any 2022 es van situar per damunt dels 79 milions de tones, la qual cosa suposa una baixada del 6,92% respecte de l'2021. En este mateix sentit, la càrrega de contenidors va arribar a aconseguir els 5,1 milions de TEU, suposant una reducció del 9,85% respecte de l'any ante-

Taula 1 |

Creixement del PIB real per CCAA (% de variació anual)

	Comunitat Valenciana	Aragó	Castella la Manxa	Madrid	Múrcia
Mitjana 2014-2019	2,6	1,9	1,9	3,3	3
2020	-10,9	-8,7	-7,7	-11	-9,1
2021	5,6	4,4	4,8	5,4	5
2022	5,5	5	4,3	5,7	5

Font: elaboració pròpia.

Dades: Institut Nacional d'Estadística (INE) i Funcas.

Taula 2 |

Evolució en el volum d'exportacions i importacions per CCAA. (milions de tones)

		C. Valenciana	Aragó	Castilla-La Manxa	Madrid	Múrcia
Volum d'exportacions	2019	25,0	5,2	4,32	10,05	13,22
	2020	24,1	5,3	4,08	9,86	12,93
	2021	25,9	5,9	4,76	11,43	10,93
	2022	25,1	5,6	5,73	11,68	11,50
Volum importacions	2019	25,1	4,7	2,43	15,63	24,12
	2020	22,7	4,7	2,45	23,93	22,00
	2021	26,7	4,9	2,92	26,87	19,39
	2022	26,6	4,7	3,23	33,31	24,99

Font: elaboració pròpia.

Dades: Datacomex.



rior. Al seu torn, i pel que fa a l'evolució de TEU plens des de Valènciaport (Gràfic 22), els moviments de càrrega es van situar en 999.071 TEU, experimentant un descens del 7,59%.

D'altra banda, les exportacions en contenidor tenen un caràcter global, sent els 5 principals socis d'exportació els Estats Units, Espanya, la Xina, l'Àràbia Saudita i els Emirats Àrabs Units, que representen junts el 36% de les destinacions d'exportació. En este sentit, s'ha produït una caiguda generalitzada en el volum de contenidors respecte de l'any anterior, on cal destacar un clar descens en el volum de TEUS d'exportació d'un 24,4% amb la Xina per a este últim any (Taula 4).

Si mirem els nolis dels diferents subíndexs, és a dir, distingint per les àrees del Mediterrani Occidental, l'Extrem Orient i els EUA i el Canadà, s'observa una tendència alcista de manera general. Més concretament, en el primer semestre es mostren pics heterogenis segons el moment i el lloc mentre que en la segona meitat de l'any la baixada en els nivells dels nolis és generalitzada per a les tres àrees, en línia amb l'evolució del VCFI en l'àmbit global (Gràfic 23).

Si mirem per àrees, en el cas de l'Extrem Orient s'observa una tendència decreixent en l'evolució dels nolis al llarg de l'any 2022 atenent d'esta manera el moment conjuntural pel qual ha travessat el continent asiàtic en

Taula 3 |

Evolució dels principals agregats macroeconòmics del Foreland de Valènciaport (% de canvi)

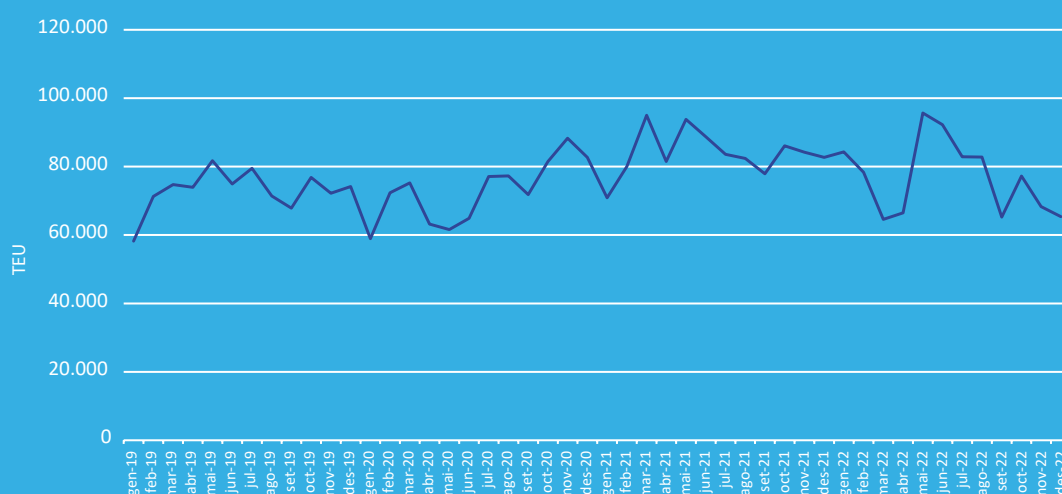
	Algèria	Xina	Itàlia	Marroc	Àràbia Saudita	Emirats Àrabs Units	Regne Unit	Estats Units
PIB (% de canvi anual)	4,7	3,2	3,2	0,8	7,6	5,1	3,6	1,6
IPC (% de canvi anual)	9,7	2,2	8,7	6,2	2,7	5,2	9,1	8,1
Evolució exportacions (% del PIB)	4,3	1,1	8,4	24,1	6,9	9	5,2	3,8
Evolució importacions (% del PIB)	-4,2	-4,7	11,7	2	1,9	15,5	9,9	7,8

elaboració pròpia.

Dades: Fons Monetari Internacional

Gràfic 22 |

Evolució de TEU plens des de Valènciaport; any 2019-2022



Font: elaboració pròpia.

Dades: Autoritat Portuària de València.



la major part de l'any, i que afecta de manera directa als nivells de demanda. Amb un alentiment generalitzat de l'economia xinesa arran dels canvis als patrons de consum mundials després de la pandèmia i de la reducció de la demanda de productes del país asiàtic a causa dels elevats preus de l'energia, la pujada dels tipus d'interès, la inflació sostinguda i els efectes negatius de la guerra a Ucraïna. En este sentit, i si bé l'any es va iniciar amb 3.827,93 punts, en acabar el 2022 la lectura ha sigut de 2.372,04 punts. Entre tots els moviments a la baixa, es

destaca la caiguda del -22,11% el mes d'octubre, seguida d'una baixada del -8,43% al novembre i del -7,51% al desembre del 2022. Amb tot açò, els preus del transport marítim amb esta àrea acumulen un creixement des de l'inici de la sèrie al gener del 2018 del 137,20%, el qual es troba per davall del tancament de l'any 2021 i 2020, amb un 274,30% (3.742,98 punts), i 176,34% (2.763,37 punts), encara que lluny els valors pre-pandèmia, on el creixement acumulat des de l'inici de la sèrie va ser del 3,50% amb una lectura de l'índex de 1.034,96 punts.

Taula 4 |

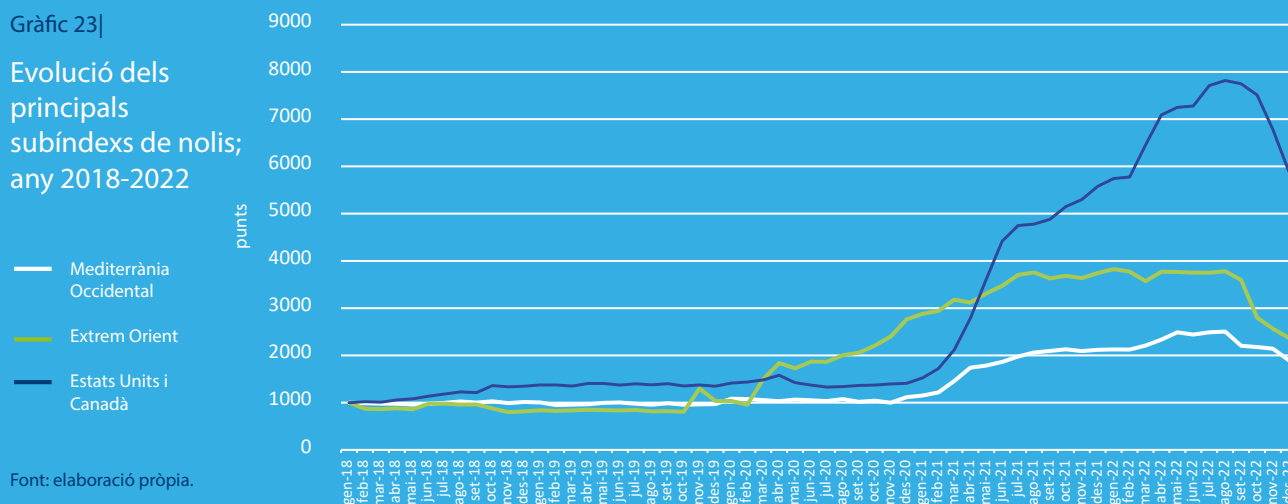
Evolució del flux d'exportació de les principals destinacions d'exportacions en format de mercaderia en contenidors (TEUS)

	2020	2021	2022	% del total	Var. 2021-2022
Estats Units	123.144	145.953	143.216	14,33%	-1,9%
Espanya	74.470	80.106	75.736	7,58%	-5,5%
Xina	72.768	73.451	55.700	5,58%	-24,2%
Aràbia Saudita	50.022	48.683	48.403	4,84%	-0,6%
Emirats Àrabs Units	29.031	38.449	36.902	3,69%	-4,0%
Mèxic	28.129	35.004	35.539	3,56%	1,5%
Regne Unit	23.467	25.820	30.247	3,03%	17,1%
Canadà	21.133	24.285	26.811	2,68%	10,4%
Marroc	27.213	32.019	25.759	2,58%	-19,6%
Israel	15.527	21.285	23.234	2,33%	9,2%
Índia	21.000	25.774	23.003	2,30%	-10,8%
El Brasil	19.765	20.811	21.585	2,16%	3,7%
Resta	443.621	509.463	452.936	45,34%	-11,1%
Total	949.290	1.081.103	999.071	100,00%	-7,6%

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

Gràfic 23 |

Evolució dels principals subíndexs de nolis; any 2018-2022



També val la pena destacar l'evolució en els tràfics d'exportació de TEU plens des de Valenciaport a la Xina, principal soci comercial de l'enclavament valencià en esta àrea i per al conjunt dels tràfics de contenidors plens des de Valenciaport, el qual al llarg de l'any 2022 va disminuir un 11,32% respecte de l'any anterior, arribant als 530.902 TEU gestionats totals (tant de càrrega com de descàrrega), i propiciant que es done una major pressió sobre els preus del transport a la baixa, donat l'afebliment en la demanda, i, per consegüent, en el desequilibri entre el binomi oferta-demanda de transport marítim.

Quant al comportament dels nolis als països dels Estats Units i el Canadà durant l'any 2022, una de les rutes que més dinamisme ha estat experimentant els últims temps, s'observen dues etapes ben diferenciades, on es distingeix un creixement persistent fins al mes d'agost, arribant al seu màxim, els 7.817,65 punts, i un creixement acumulat des de l'inici de la sèrie l'any 2018 del 681,76%. No obstant açò, a partir del mes de setembre i fins a finals de l'any 2022, la tendència ha sigut a la baixa, de manera que per al mes de desembre s'ha comptabilitzat un decreixement del -13,09%, situant-se l'índex en els 5.893,55 punts, i acumulant un creixement del 489,36%, el qual es troba fins i tot per damunt del creixement acumulat a finals de 2021, amb una taxa del 457,93%, o 5.579,27 punts.

Indubtablement, este comportament és el resultat d'un escenari econòmic, el qual, en línia amb el que s'ha vingut comentat al llarg del present informe, ha sigut marcat en gran part pels alts nivells d'incertesa, la pujada dels preus del combustible, la distorsió en el preu de la resta de matèries primeres i la inflació subjacent a l'alça durant la primera part de l'any, seguit d'una important desacceleració en els nivells de demanda durant l'última part de l'any, on els patrons de compra dels consumidors s'han normalitzat. Per la seua banda, i si bé els Estats Units és el principal país en el moviment de contenidors de càrrega des de Valenciaport, i com es comentava, una ruta amb un nivell de demanda molt elevat, durant l'any 2022 s'han expedit un total de 143.216 TEU, la qual cosa mostra una lleugera caiguda del -1,87% respecte del conjunt de l'any 2021, el qual va tancar amb un total de 145.953 TEU de càrrega.

De la mateixa manera, i pel que respecta al Mediterrani Occidental, subíndex que presenta unes característiques molt més regionals que els anteriors, que formen part de grans rutes marítimes, la tendència observada també respon a dues etapes diferenciades. Així doncs, en la primera meitat de l'any, i a excepció dels mesos de febrer i juny, s'observa un increment en el preu dels nolis, aconseguint al juliol un valor de 2.487,88 punts, amb

un creixement acumulat del 148,79%. No obstant açò, i a partir del mes d'agost fins al tancament de l'any 2022, el comportament dels nolis ha sigut a la baixa, situant-se en els 1.897,94 punts, acumulant un creixement des de l'inici de la sèrie de 89,79%. A més, i si ho comparem amb el tancament dels anys previs, resulta interessant destacar la diferència respecte del 2021, moment en què l'any va tancar amb 2.117,26 punts i un creixement acumulat del 111,73%. No obstant açò, la lectura de l'índex queda encara lluny dels valors que es van computar l'any 2020 i 2019, amb 1.116,11 i 970,92 punts, respectivament. Indubtablement, el canvi en la trajectòria del VCFI en esta àrea i per a l'any 2022 respon a la conjuntura del moment, a priori marcada per un increment dels nivells de preus, i en segona instància, per un afebliment dels nivells de demanda.

Per la seua banda, l'exportació des de Valenciaport al Marroc s'ha reduït un 19,55%, fins als 25.759 TEU, en comparació amb els 32.019 TEU canalitzats de l'any 2021. Per la seua banda, les exportacions a Algèria han disminuït un -59,22%, situant-se en els 9.749 TEU, en comparació amb els 23.909 TEU de l'any 2021. Esta caiguda respon a la decisió presa per part del Govern d'Algèria de suspendre el tractat de comerç subscrit amb Espanya, la qual cosa ha vingut donant peu a una important retracció en els fluxos de comerç amb este país des de Valenciaport.

Un factor determinant a l'hora d'entendre l'evolució de cada zona són les peculiaritats de cada país, així com el propi dinamisme de la seua economia, a més de la idiosincràsia de cada sistema portuari i característiques de les rutes comercials de contenidor que unixen tots dos països i que influeixen de manera directa en l'evolució. Pel que fa al dinamisme econòmic i comercial, les principals variables econòmiques per a cada àrea ([Taula 5](#), [Taula 6](#) y [Taula 7](#)) evidencien una tendència positiva en l'evolució, tant del creixement econòmic com del comerç exterior; no obstant açò, i com a excepció, cal destacar la retracció en el volum d'importacions del continent asiàtic (destacant la Xina, Hong Kong i Taiwan), donada la seua conjuntura particular, on l'activitat comercial s'ha vist retreta per la política 0-COVID així com els diferents brots esdevinguts, tal i com s'ha vingut explicant. De la mateixa manera, pel que respecta a l'àrea del Mediterrani Occidental, destaca la caiguda dels nivells d'importació d'Algèria, una caiguda que, tal i com s'ha vist també reflectit en les dades esmentades anteriorment, es deu en part a la suspensió de les relacions comercials amb Espanya, important soci comercial.

Per tant, més enllà de les peculiaritats de cada àrea, la caiguda en els nivells de preu dels nolis durant la segona part de l'any 2022, encara que lluny de trobar-se en els



nivells previs a la pandèmia, ha sigut, sense cap dubte, un fidel baròmetre de la situació econòmica i conjuntural del moment. En este sentit, després d'un 2021 marcat per les tensions a les cadenes de subministrament, derivant en uns alts nivells de congestió portuària, els colls de botella s'han vist alleujats l'any 2022, alhora que l'oferta de capacitat s'ha vist incrementada. No obstant

açò, i per la seua part, la demanda s'ha vist afeblida evidenciant una possible recessió econòmica. Davant un escenari d'alta incertesa, tant a nivell geopolític com en l'economia internacional, caldrà esperar perquè s'acabe de donar un ajust entre l'oferta i la demanda de transport marítim.

Taula 5 |

Extrem Orient: principals variables econòmiques el 2022, (variació anual)

	La Xina	Hong Kong	Singapur	Corea del Sud	El Japó	Vietnam	Tailàndia	Taiwan	Malàisia
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	3,03	-0,85	3,02	2,59	1,75	7,00	2,84	3,31	5,40
Evolució exportacions (com % del PIB)	1,11	-8,27	4,35	3,66	4,37	2,10	1,66	-4,21	2,08
Evolució importacions (com % del PIB)	-4,67	-7,62	9,16	2,74	4,94	0,04	6,19	1,81	5,26

Font: elaboració pròpia.

Dades: Fons Monetari Internacional (FMI).

Taula 6 |

Els Estats Units i el Canadà: principals variables econòmiques el 2022 (variació anual)

	Estats Units	Canadà
Creixement econòmic (% de canvi anual a preus constants)	1,64	3,30
Evolució exportacions (com % del PIB)	3,85	0,54
Evolució importacions (com % del PIB)	7,82	7,44

Font: elaboració pròpia.

Dades: Fons Monetari Internacional (FMI).

Taula 7 |

Mediterrània Occidental: principals variables econòmiques el 2022 (variació anual)

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

Font: elaboració pròpia.

Dades: Fons Monetari Internacional (FMI).





Editat en juny de 2023 per:



Panelistas:

