



Alerta de Mercado

Septiembre 2020

“Q3 ocean volume on par with 2019, but Transpacific rates jump nearly 5%”

Tras meses de caída, la industria marítima y portuaria se encuentra ante un aumento en la demanda de transporte debido al incremento en la demanda de bienes, el crecimiento de comercio electrónico y la estacionalidad del momento. Ante esta circunstancia, las navieras han vuelto a añadir capacidad al mercado, retrocediendo la cancelación de los servicios suspendidos durante el pico máximo de la pandemia y limitando los blank sailings.

Sin embargo, el entorno macroeconómico es tremendamente negativo, lo que sumado a las dudas alrededor de la evolución de la crisis sanitaria, provoca que la coyuntura marítima presente un futuro inmediato lleno de incertidumbre, que plantean que el cierre del año 2020 sea una incógnita.

Análisis de la Fundación Valenciaport

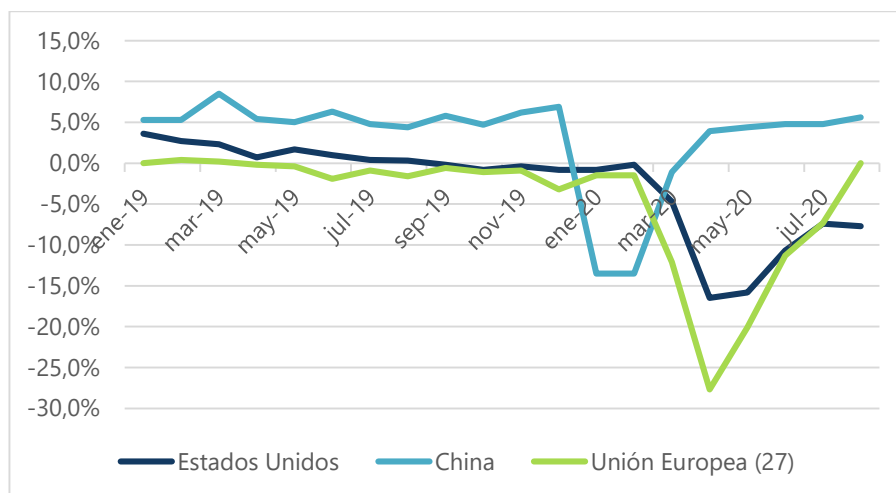
La dimensión económica de la crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19 ha puesto en jaque la evolución de la economía global, al afectar de manera directa tanto a los volúmenes de producción como a las redes de distribución, causando disrupciones en las cadenas de suministro y rupturas de stocks. En este contexto, y desde la explosión de la pandemia el entorno global está caracterizado por unos niveles históricos de incertidumbre y la evolución sanitaria condiciona el rumbo de la política económica.

Para la industria marítima, los efectos de la crisis de la COVID-19 vienen a completar un horizonte con numerosos retos inmediatos, como la entrada en vigor de la normativa de la IMO sobre el contenido de azufre en los combustibles marinos o la ralentización que estaba experimentando el comercio internacional. Así, tanto el modesto crecimiento de muchas economías avanzadas como el proteccionismo y la guerra comercial entre Estados Unidos-China y sus efectos sobre terceros países están detrás de un débil crecimiento del comercio internacional desde el segundo semestre de 2018 (pasando de 4,5% en 2018 al 0,9% en 2019¹). Sin embargo, la COVID-19 ha sido detonante para las cadenas de producción y de valor globales, las estructuras productivas de los países y el comercio. Un claro ejemplo se encuentra en la producción industrial en China, USA y la

¹ Véase el World Economic Outlook elaborado por el Fondo Monetario Internacional.

Unión Europea-27, que con la aparición de la pandemia sufrió una caída sin precedentes en los tres grandes bloques, pero cuya recuperación está siendo muy distinta, tal y como muestra el Gráfico 1.

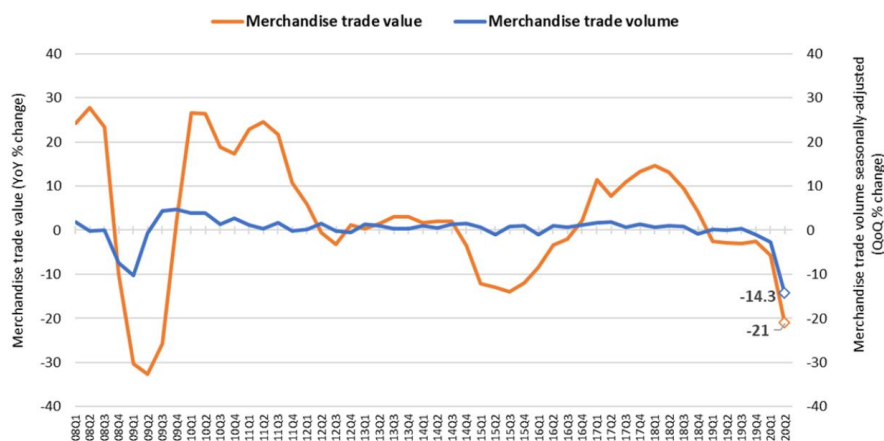
Gráfico 1. Índice de Producción Industrial, en % de cambio mensual



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Eurostat y Reserva Federal de Estados Unidos

Por su parte, el comercio se redujo un 14% en cuanto al volumen de mercancías y un 21% en valor monetario durante el segundo trimestre de 2020, provocado principalmente por el confinamiento, según las últimas estimaciones realizadas por la Organización Mundial del Comercio (Gráfico 2).

Gráfico 2. Evolución del comercio mundial por trimestres, en % de cambio



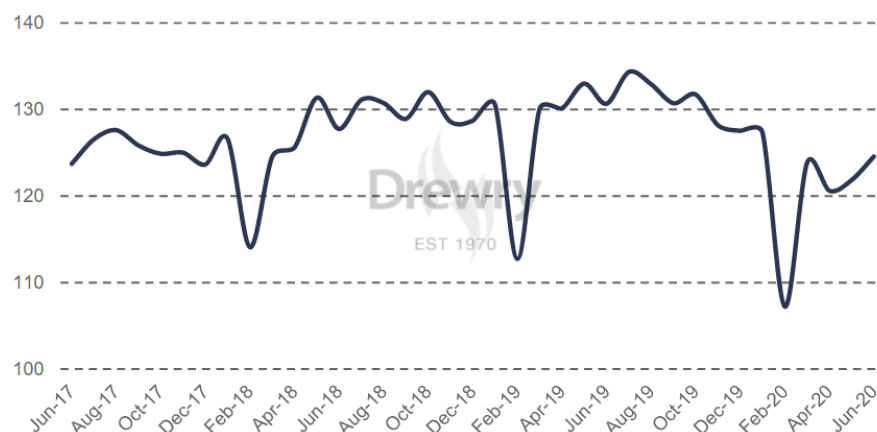
Fuente: Organización Mundial del Comercio²

Como consecuencia de la intensa disminución del comercio y, por consiguiente, de la demanda de mercancías a transportar, el **volumen de TEU** manejados por los principales

² Véase <https://www.porteconomics.eu/2020/08/07/top-15-container-ports-in-europe-in-the-first-half-of-2020/>

puertos del mundo se ha visto resentido, como muestra el *Port Throughput Index*, elaborado por *Drewry* y que recoge datos de 220 puertos que representan el 75% del tráfico de contenedores total (Gráfico 3).

Gráfico 3. *Port Throughput Index* (enero 2012=100)

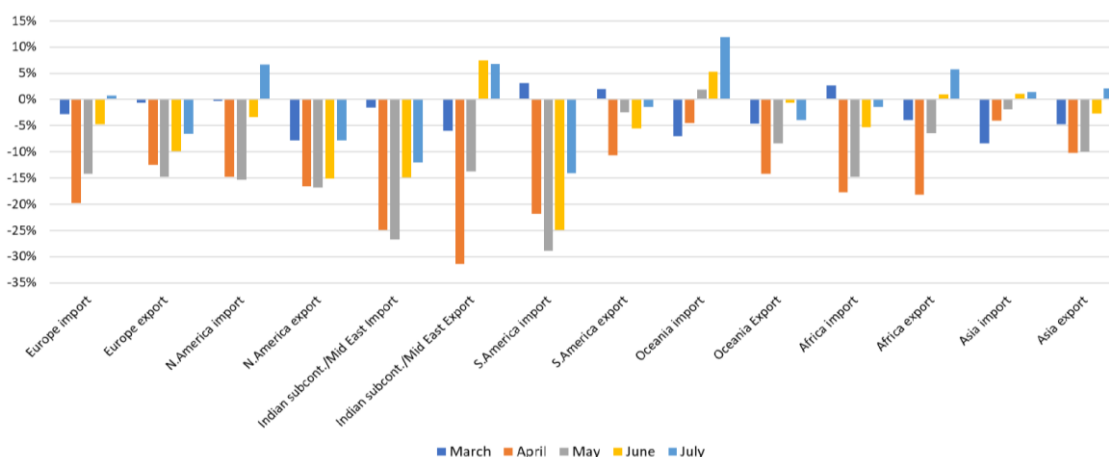


Fuente: *Drewry*

Como se observa en el Gráfico 3, al inicio de cada año el mercado del contenedor sufre una fuerte caída debido a la celebración del Año Nuevo Chino. En 2020 dicha disminución ha sido más pronunciada que en los años anteriores causada principalmente por la pandemia en China, siendo a su vez la recuperación en los meses posteriores más pausada. Así, desde la aparición del virus, el volumen de TEU manejado por los puertos se ha situado en niveles inferiores a los experimentados antes de dicha crisis, sin embargo, si muestra cierta mejoría como bien se recoge en la noticia.

Además, como se observa en el Gráfico 4, en la mayoría de **regiones** los volúmenes de mercancías para los meses que comprenden el periodo de marzo a junio de 2020 experimentaron un decrecimiento respecto a los mismos meses del año 2019, mientras que en julio sí se aprecia una recuperación del algunas de las zonas estudiadas. Como es el caso de la importación en Europa, donde la caída en los volúmenes entre marzo y junio deja paso a una leve recuperación en julio. Por otro lado, la exportación europea se ha situado en números rojos durante los meses objeto de estudio. En efecto, esto se refleja también en los datos de tráfico de TEU gestionados por los principales puertos europeos, donde excepto Gioia Tauro, el resto experimentan una fuerte pérdida durante el primer semestre de 2020 comparado con el año anterior, según datos de *Port Economics*. Además, este fenómeno es homogéneo para todos ellos, con independencia de si están ubicados en el Norte de Europa o en el Mediterráneo.

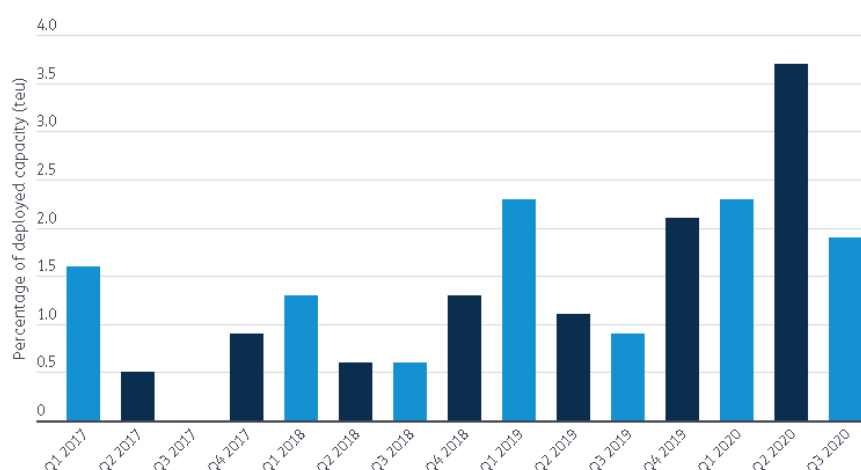
Gráfico 4. Variación anual en el crecimiento del volumen de mercancías



Fuente: Sea Intelligence

Este escenario, tal y como se ha descrito en los párrafos anteriores, supuso un fuerte shock para la industria marítima y portuaria, exigiendo una rápida y efectiva respuesta ante los desajustes provocados. Así, la **estrategia de los operadores** marítimos frente a la disminución de la demanda global fue dirigida a reducir la oferta de capacidad de contenedores, para de este modo ajustarse a la coyuntura económica y encontrar el equilibrio en el mercado de transporte marítimo a través de la cancelación de servicios y el aumento de las *blank sailings* (Gráfico 5). En la medida en la que la demanda experimenta cierta recuperación, la previsión de *blank sailings* es menor, y **las navieras retornan capacidad al mercado**, como se ve en la cifra recogida para el tercer trimestre del año en el gráfico.

Gráfico 5. Porcentaje de blank sailings programados sobre la capacidad total

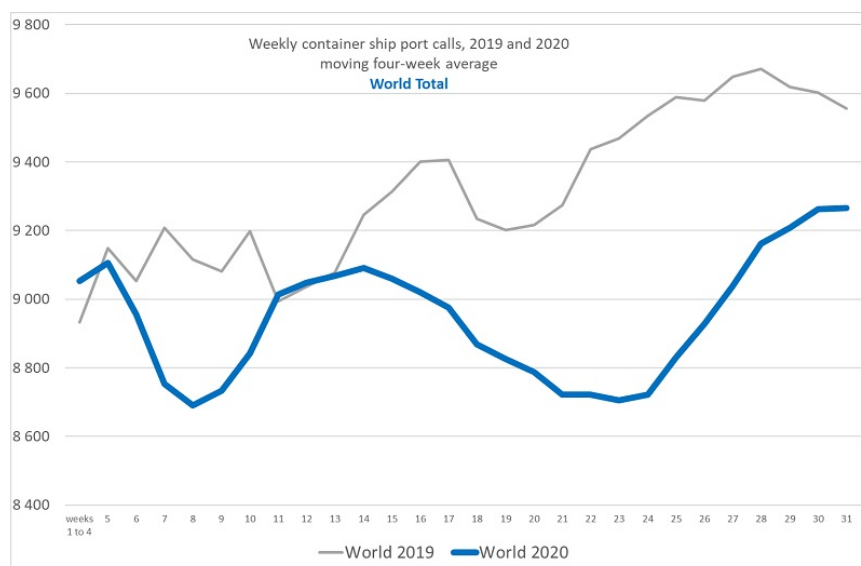


Fuente: MDS Transmodal³

³ Véase <https://www.mdst.co.uk/changing-lanes-carriers-regional-strategies>

Menos buques navegando y la suspensión temporal de servicios ha provocado que, según la UNCTAD, se hayan reducido el número de **escalas** de buques en puertos en el mundo en un 3% durante el periodo de enero a agosto de 2020 respecto al año anterior. Desde la semana 24, se percibe una tendencia a la recuperación, pasando al periodo de estabilización actual

Gráfico 6. Escalas semanales en puertos del mundo



Fuente: UNCTAD⁴

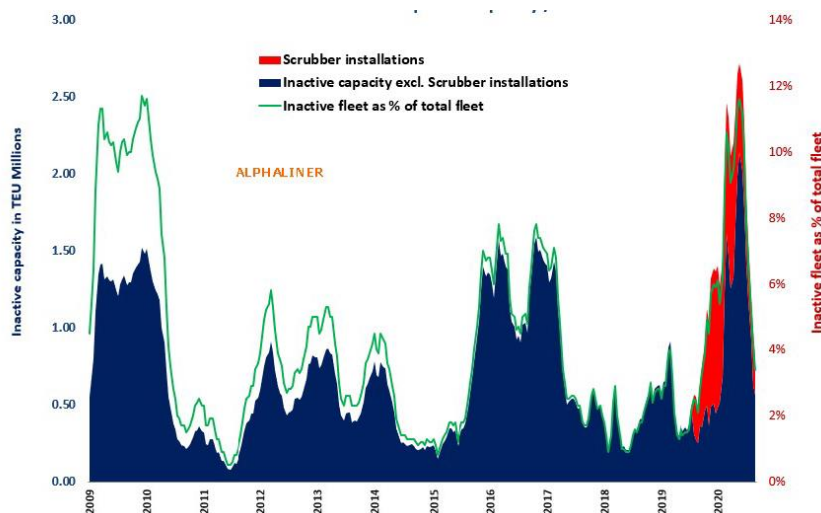
Sin embargo, cuando se analiza las escalas por áreas geográficas para el tercer trimestre, se observa una gran heterogeneidad entre las mismas. Así, según la UNCTAD, mientras Norte América y Europa han visto reducidas las escalas en sus puertos un 16,3% y un 13,2% respecto a los niveles de 2019 para el mismo periodo, el Sudeste asiático las ha mantenido en niveles muy similares (tan sólo se reducen un 0,5% las escalas) y China y Hong Kong han conseguido un 4,1% de escalas más que en el tercer trimestre del año anterior. En efecto, el progreso de la pandemia a diferentes velocidades por el resto del mundo y la ralentización de la actividad económica muestra una mayor o menor incidencia de la pandemia sobre las llegadas de buques en cada región.

En paralelo, según *Alphaliner*, el número medio de TEU clasificados como flota ociosa a lo largo de 2020 alcanzó uno de sus puntos álgidos en mayo, cuando se alcanzaron los 524 buques y 2,65 millones de TEU, representando un 11,3% sobre el total de flota activa (Gráfico 6). En este momento, la reactivación de servicios y la regularidad en las escalas

⁴ Véase <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2466>

ha **reducido sensiblemente el nivel de flota ociosa**, que a mediados de septiembre se situaba por debajo de los 650.000 TEU.

| Gráfico 7. TEU de flota inactiva y su porcentaje respecto al total de flota activa

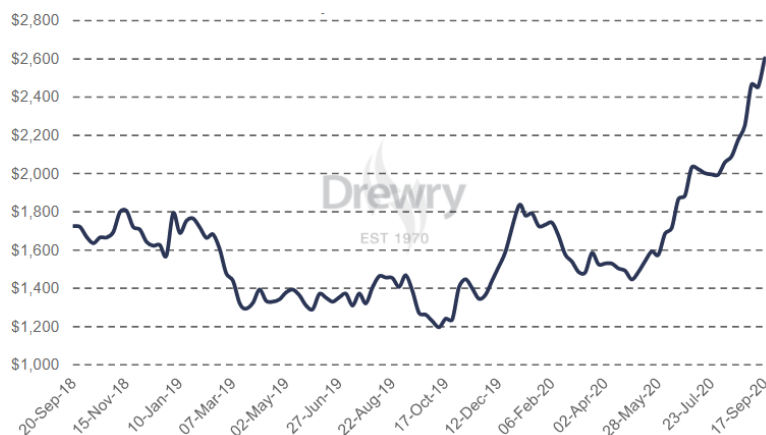


Fuente: Fuente: Alphaliner. Newsletter número 36 de 2020

Ante tal escenario, la presión sobre los **fletes** es una de las principales consecuencias causadas por las oscilaciones del binomio formado por la oferta y demanda de capacidad en las principales rutas comerciales de contenedores. En efecto, la reducción de la demanda ha traído consigo el correspondiente ajuste de la oferta de capacidad que, junto a los recargos por problemas logísticos de congestión en algunos puertos durante la pandemia, ha dado como resultado un fuerte crecimiento de los fletes a partir de mayo (Gráfico 8).

Según la UNCTAD, la estricta disminución de la capacidad ofertada ha conseguido mantener los niveles de fletes, que incluso aumentaron en muchas rutas comerciales durante el momento más duro de la pandemia. Además, según *Sea Intelligence*, tras el periodo estival, la rápido e inesperada recuperación de los volúmenes de carga de contenedor que se mencionaban al inicio, han presionado todavía más al alza los fletes, un fenómeno causado en gran medida por la gestión de la oferta de capacidad y los *blank sailings*. Esto está llevando a los operadores a incrementar la capacidad en las rutas comerciales donde la presión ejercida sobre los fletes sea mayor, evitando de este modo desincentivar los flujos de exportación e importación de los cargadores ante el aumento de sus costes.

| Gráfico 8. World Container Index, dólares por contenedor (40 pies)



Fuente: Drewry⁵

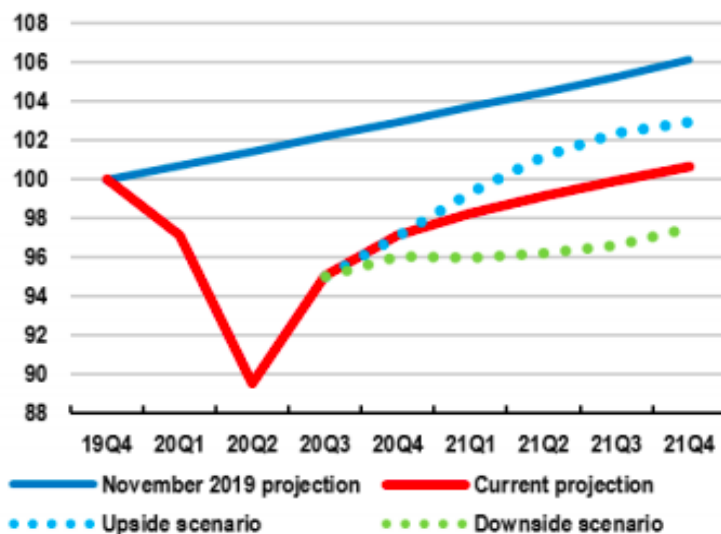
Por ello, a pesar de los numerosos desafíos, la industria del transporte marítimo está siendo capaz en general de capear la tormenta causada por la crisis de la COVID-19. Dicha industria logró continuar sus operaciones de servicio a las economías y asegurar la entrega de bienes esenciales, manteniendo al mismo tiempo la rentabilidad por el incremento de los niveles de fletes. No obstante, no se debe perder de vista el efecto que esto puede tener sobre la demanda de comercio y los costes para los cargadores.

Sin embargo, la **incertidumbre** marcada por la evolución de la pandemia y, dado que el transporte es una función de demanda derivada del comercio y la actividad económica, la evolución de este último en los próximos meses y años se deviene crucial para estimar el equilibrio entre oferta y demanda de capacidad en el mercado de transporte marítimo y las consecuencias de las mismas.

Así, de acuerdo con la **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico** y por lo que respecta al crecimiento del Producto Interior Bruto se contemplan dos posibles escenarios (gráfico 9), alternativos a la previsión actual. El primero hace referencia a una evolución positiva con un crecimiento global de alrededor del 7% en 2021. El segundo escenario se basa en una evolución negativa, en el que se predice una disminución en el crecimiento global entre 2-3 puntos porcentuales para 2021, reduciendo a la mitad la tasa de crecimiento proyectada en los inicios del 2021.

⁵ Véase <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

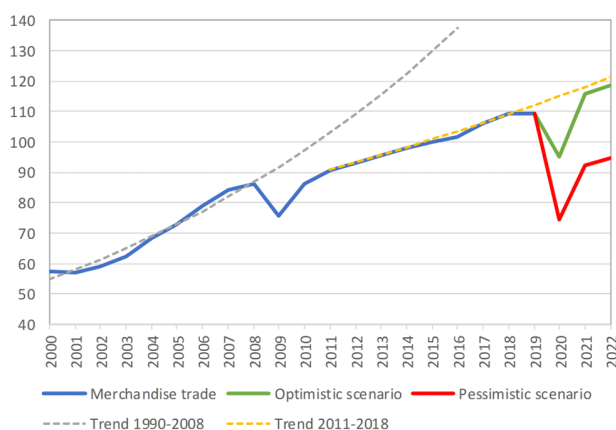
| Gráfico 9. El PIB mundial y su evolución; índice 2019Q4=100



Fuente: OCDE

En cuanto al **volumen de comercio mundial** y de acuerdo con la Organización Mundial del Comercio, dentro de un posible escenario optimista se prevé que la recuperación de los flujos comerciales será lo suficientemente fuerte como para volver a su tendencia pre-pandemia en el 2021. En cuanto al escenario pesimista, se aboga por una caída inicial más pronunciada con una recuperación parcial, larga e incompleta a partir del 2021. En ambos escenarios, todas las regiones a nivel global sufrirán caídas de dos dígitos en las exportaciones e importaciones para el conjunto del 2020, a excepción de "otras regiones", tales como África, Oriente Medio y la Comunidad de Estados Independientes, ya que estas dependen en gran medida de las exportaciones de productos energéticos, cuya demanda no se ve relativamente afectada (Gráfico 10).

| Gráfico 10. Volumen del comercio mundial de mercancías y su evolución 2000-2022; índice 2015=100



Fuente: Secretaría de la OMC

Los **diferentes escenarios** sobre la evolución de la economía presentan un elevado componente de incertidumbre, estrechamente ligado al desarrollo de la enfermedad y el grado de éxito de las medidas de contención de la misma. Por ello, estas previsiones estarán constantemente actualizadas por los organismos pertinentes en los próximos meses de manera que, dependiendo de la evolución de la enfermedad, las expectativas traerán consigo una mayor o menor esperanza para la sociedad. También es importante destacar el papel que jugará la política económica en esta recuperación; hasta la fecha, el nivel de gasto público canalizado por los Gobiernos occidentales para mantener la actividad económica no tiene precedente en la historia reciente y, con la misma intensidad, está prevista la intervención para la recuperación del tejido económico destruido. En un mercado global, la diferencia en la intensidad de los estímulos de unos Gobiernos frente a otros puede dar lugar a una distorsión en las relaciones de competencia en la industria y podría esperarse en los próximos años un cambio en las posiciones de liderazgo en sector críticos como el de transporte.

Por tanto, si bien es cierto que el desarrollo de la pandemia ha puesto en entredicho la economía en su conjunto y por consiguiente la industria del transporte, la misma situación puede conllevar una oportunidad para que se dé una renovación organizativa en las cadenas logísticas regionales, una regionalización en los sistemas productivos, así como una mejora en las competencias para hacer frente a la nueva situación que como todas las previsiones apuntan, se prolongará en el tiempo.