



# TENDENCIAS DEL MERCADO GLOBAL

AURELIO MARTÍNEZ ESTÉVEZ



## Contenidos :

1. Tendencias recientes del comercio internacional
2. La crisis de Suez y Panamá: El comportamiento de los fletes
3. Qué podemos esperar del futuro próximo



# 1. TENDENCIAS RECIENTES DEL COMERCIO INTERNACIONAL



# Cambios que se están produciendo en el marco de referencia económico

1. **Caída de la elasticidad del comercio. Menores tasas de crecimiento del comercio internacional.** Causas, muchas, p.e.:
  1. **El agotamiento de las cadenas de valor** e incluso la reversión limitada en algunos casos.
  2. **El reshoring** o la reversión de la producción de ciertos productos estratégicos (**frente a la deslocalización anterior**). Evitar la **dependencia de productos estratégicos** (medicina, semiconductores, o microchips, etc.).
  3. Conciencia de la **necesidad de una política industrial activa** (apoyo, protección, defensa...).
  4. O **el propio avance innovador** que provoca una cierta reducción de los flujos comerciales en algunos sectores (impresoras 3D, medicina online, robotización y sustitución mano de obra, etc.)
  5. El resurgir del **neoproteccionismo y del nacionalismo económico**. ¿Se repetirá la historia?
  6. La aparición de nuevos bloques (**friend-shoring**)

El resultado de todas estas tendencias va a ser un **menor crecimiento del comercio y una reordenación de líneas de tráfico**



## 2. La **crisis del just-in-time extremo** aplicado desde principios del siglo XXI. Causas

- ▶ Crisis de suministros
- ▶ Cierre centros productivos en China por el COVID
- ▶ Justificaciones políticas a la hora de priorizar suministros "estratégicos"
- ▶ Blank sailings de las navieras
- ▶ Tensiones geopolíticas,....

## 3. Esta crisis obliga a las empresas a **incrementar sus stocks estratégicos** y, por lo tanto, necesitan espacio para almacenar sus necesidades. Y este incremento de stocks nos lleva a una **reestructuración de la cadena logística**:

- ▶ Redistribución de la cadena de producción (**near-shoring**)
- ▶ Acercamiento a países próximos y seguros (**friend-shoring**)
- ▶ Necesidad de **espacio** (las grandes empresas sin problemas, las medianas o pequeñas ubicadas en polígonos colmatados lo tienen más complicado)
- ▶ Para ello se precisan **contenedores baratos** para alquilar y guardar el producto
- ▶ O agrupación de empresas que desarrollen sus **propios contenedores** (se necesita volumen y mucha logística). Las grandes empresas logísticas ya están en ello, incluso con sus propios barcos.



4. El **cambio de paradigma energético**. Consecuencia directa del cambio climático y la toma de conciencia de los riesgos de la **dependencia energética**. Las guerras del futuro pueden ser mucho más económicas que militares.

- ▶ Priorizando todavía más las energías alternativas
- ▶ Anticipar la independencia energética (España 2030 83% electricidad con renovables)
- ▶ Apuesta por energías blandas y rentables (solar) sustituibles a medio plazo cuando se encuentren las energías de futuro (hidrógeno, fusión nuclear, etc.)

5. La toma de conciencia frente a la problemática del **cambio climático, las emisiones de CO2, el efecto invernadero, la sostenibilidad**, etc. Una problemática que no era nueva (el concepto de **navío espacial** de Kenneth Boulding en 1966). Y de la mano de esta preocupación toda la **normativa internacional y sobre todo europea**, tendente a frenar dicho proceso y revertirlo en un plazo razonable, que va a afectar a los tráficos y a los costes.



6. Otro campo en el que la toma de conciencia europea ha sido radical **es la necesidad de una política de defensa conjunta**, y con ello se quiere decir:

- ▶ Aumento del gasto militar
- ▶ Dedicar recursos considerables a I+D
- ▶ Reducción del gasto en otras áreas presupuestarias

7. El resurgir del **neoproteccionismo** en todos los países desarrollados y en desarrollo, acompañado del **nacionalismo económico** (protección nuestra industria, no emigración nos quitan nuestros empleos...), **frente a la globalización**. Causas, muchas, pero sobre todo el **miedo psicológico** en las sociedades occidentales envejecidas que quieren mantener su bienestar y el cambio tan radical y acelerado que estamos viviendo (migraciones, pérdidas de competitividad en sectores enteros, desplazamientos de las inversiones, etc.). De nuevo las **desigualdades** sociales son la clave. Discurso de la **extrema derecha** en todo el mundo desarrollado para explotar ese miedo



8. Finalmente, en este interminable proceso de **nacionalismo económico**, el debate para las elecciones norteamericanas ha puesto sobre la mesa la necesidad de **recuperar la soberanía en el campo logístico**, el gran olvidado, marginado y demonizado hasta ahora.

El punto de debate ha sido la **primacía china** en la construcción de grúas modernas que pueden ser manipuladas a distancia y bloquear un puerto

Ciertamente China (varias empresas) controla el 70% del total de grúas adquiridas por los puertos del mundo.

Una nueva fase oligopolizada dentro del sector

Rank 2022	Rank 2021	Company	Sales in \$B		Website	Wheelloader	Crawler	Tower	Lattice	RTT	Docks	Offshore	Industrial
			Year 2021	Year 2020									
1	1	XCMG Heavy Machinery (XCMG)	5,322,000,000	4,863,353,306	www.xcmg.com	•	•	•	•				
2	2	Zoomlion	3,207,226,676	4,404,082,547	www.zoomlion.com	•	•	•	•				
3	10	Zoomlion	3,071,670,000	4,593,090,000	www.zoomlion.com	•	•	•	•				
4	16	ZPMC	3,042,422,540	3,460,000,000	www.zpmc.com						•	•	•
5	11	Sany	2,700,526,000	3,407,087,000	www.sanygroup.com	•	•	•	•				
6	12	Zoomlion	2,394,200,000	2,670,870,000	www.zoomlion.com						•	•	•
7	14	Cargotec	2,217,000,000	2,320,420,000	www.cargotec.com							•	•
8	13	Hardtoll Cranes	1,730,000,000	1,640,000,000	www.hardtoll.com	•	•	•	•				
9	15	Tadano	1,590,000,000	1,620,700,000	www.tadano.com							•	•
10	17	Palfinger	1,000,000,000	1,100,000,000	www.palfinger.com	•	•	•	•				
11	18	Colson Heavy Machinery	990,000,000	940,000,000	www.colson.com							•	•
12	19	Take Works, Inc. (RT cranes)	867,000,000	880,000,000	www.take-works.co.jp			•	•				
13	20	Zoomlion	810,000,000	500,000,000	www.zoomlion.com	•	•	•	•				
14	21	Link-Belt	670,000,000	660,000,000	www.link-belt.com								•
15	22	Tadano Cranes (and)	627,000,000	580,000,000	www.tadano-cranes.com	•	•	•	•				
16	23	Southern Heavy Industries Construction Group Ltd (formerly Wirth Subtotal)	500,000,000	540,000,000	www.shi-cranes.com							•	•
17	24	Zoomlion	460,000,000	263,802,577	www.zoomlion.com	•	•	•	•				
18	25	Case	2,100,000,000	270,000,000	www.case.com							•	•
19	26	Manitou	170,000,000	167,000,000	www.manitouinternational.com	•	•	•	•				•
20	27	Manitowoc International	167,000,000	200,000,000	www.manitowoc.com	•	•	•	•				•

Empresas chinas

1. XCMG
2. Zoomlion
4. ZPMC
5. Sany
9. Tadano



Y todos estos cambios como nos van a afectar a nuestro sector marítimo:

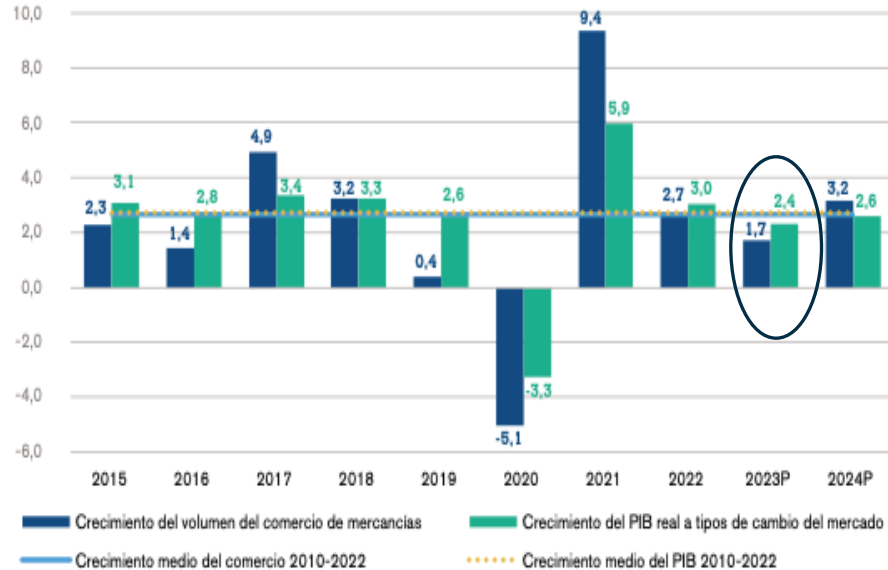
1. **Menor crecimiento del comercio internacional**
2. **Mayor concentración e integración empresarial** horizontal y vertical
3. Relocalización de los recursos públicos y privados. Por ejemplo, en la **sustitución la de base energética o en defensa.**
4. **Concentración de la carga** (gigantismo sector marítimo)
5. **Concentración de los tráficos en pocos puertos**
6. **Rediseño de rutas y escalas**
7. **Automatización de las terminales**
8. **Incremento de las inversiones portuarias** para mejorar la eficacia/productividad y reducción de los tiempos de escala de los barcos (1 hora parado o lejos de la “diversion line” significa 1.200 \$ d pérdidas solo en amortizaciones)
9. **Tensionamiento de toda la cadena logística** (un gran barco con 5.000 movimientos exige de todo: organización, infraestructuras, programas informáticos aptos, digitalización procesos, etc...)
10. Desarrollo de grandes espacios en **puertos secos** próximos al puerto
11. **Rediseño del papel de todos los componentes de la cadena logística** si quieren sobrevivir (prácticos, remolcadores, consignatarios, transitarios, o los propios puertos, etc.), todos debemos de reinventarnos.



# ¿Qué está pasando a nivel mundial?

## Qué ha pasado en los últimos 10 años

Variación porcentual anual

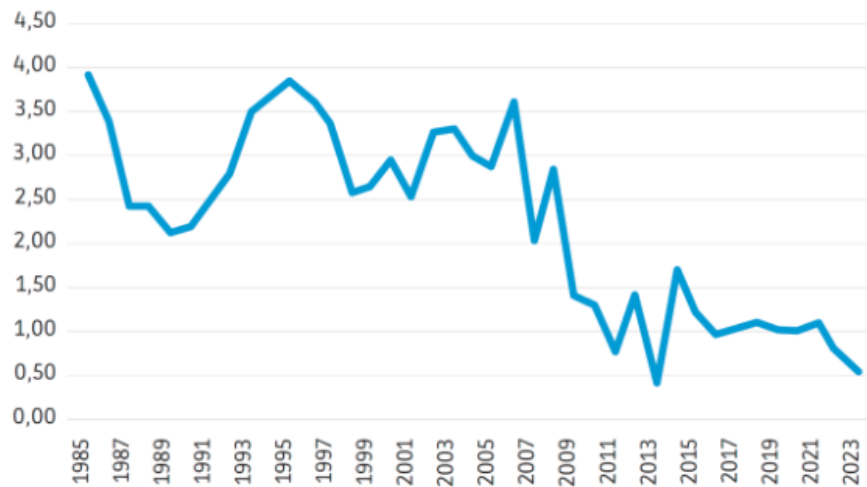


Nota: Las cifras correspondientes a 2023 y 2024 son previsiones.

Fuente: OMC para los datos sobre el volumen del comercio de mercancías y estimaciones de consenso para el PIB.

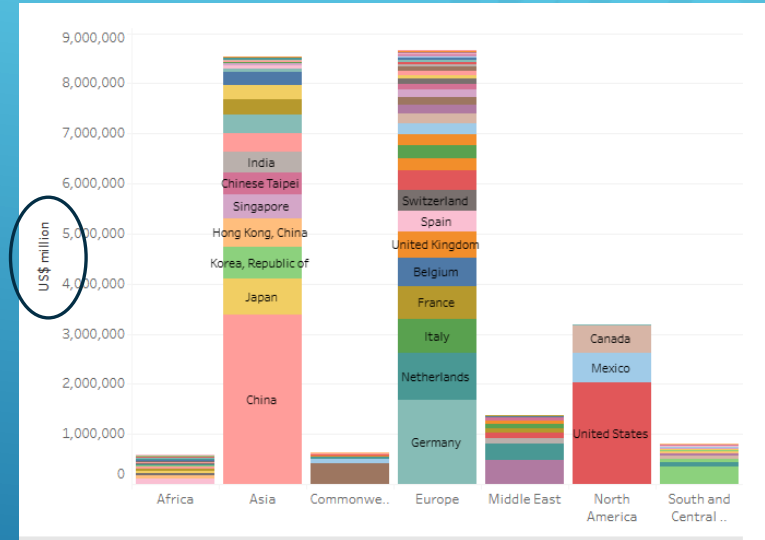
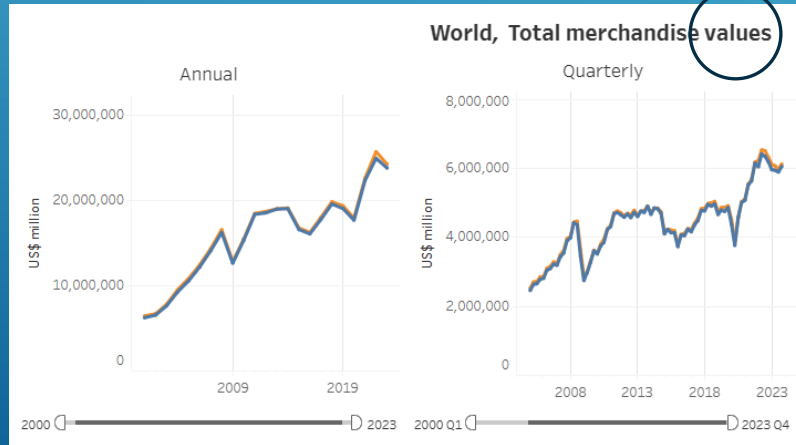
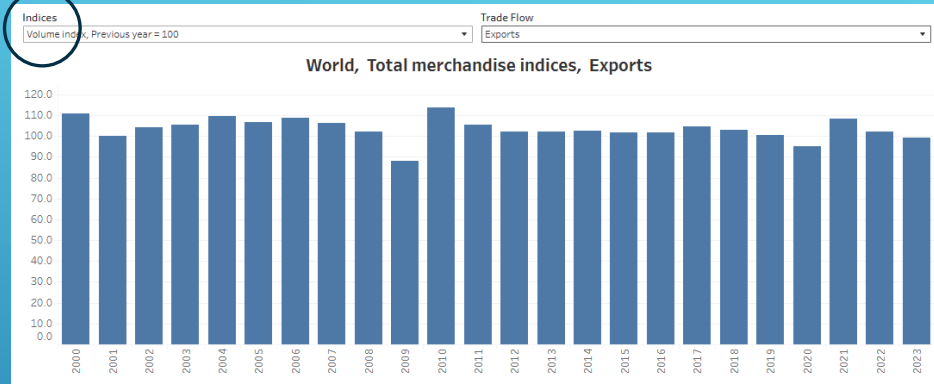


## Evolución del multiplicador del tráfico de TEUs (medias móviles 5 años)



Fuente: UNCTAD y FMI

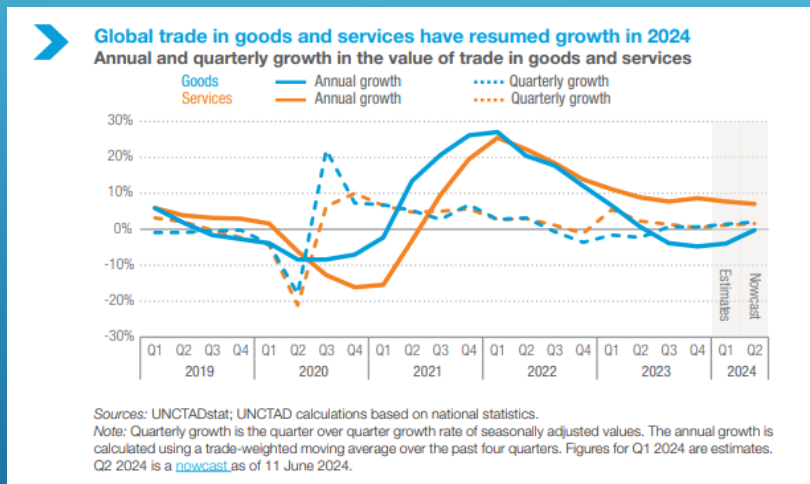
# ¿Qué está pasando a nivel mundial?



WTO Global Trade Data Portal

# Evolución del volumen de comercio mundial

**Forecast vs Nowcast** (muy corto plazo)



## ¿Qué ha pasado en los últimos años?

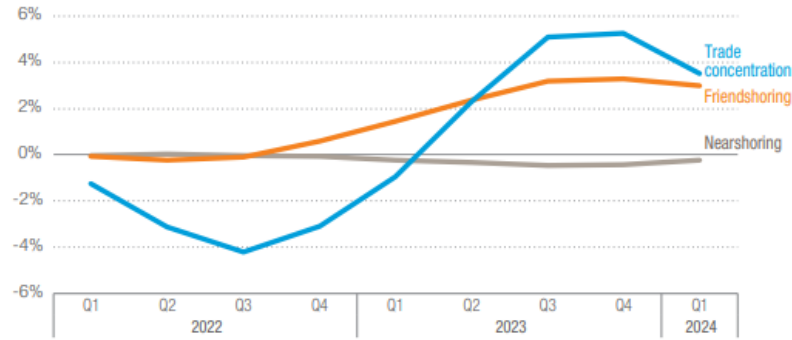
- Declive durante el 2023, ligera recuperación 24.
- **Factores positivos:**
  - Crecimiento servicios TIC y turismo.
  - Transición verde.
  - Exceso capacidad transporte (antes Suez).
- **Factores negativos:**
  - Factores geopolíticos.
  - Debilidad economía mundial
  - Nacionalismo económico y restricciones.
  - Output industrial débil
  - Exportaciones chinas a la baja.
  - Inflación, tipos de interés.
  - Precios altos materias primas: energía, ...
  - Sostenibilidad de la deuda.
  - Crisis alimentaria



# LOS NUEVOS RETOS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

## Friendshoring and trade concentration trends continue to shape global trade in Q1 2024

Annual change relative to 2021 (per cent)



Source: UNCTAD estimates based on national statistics.

Note: Nearshoring is calculated as reverse of trade-weighted average distance in km. Friendshoring is calculated as trade-weighted political proximity as measured by the United Nations voting patterns. Trade concentration is calculated based on the Herfindahl concentration index.

## Qué nos dicen los datos hasta el presente

1. **No se observa** una tendencia al “acercamiento” (*near-shoring*) o “alejamiento” (*far-shoring*) en el patrón geográfico del comercio mundial. Necesita tiempo
2. **Sí que hay** un aumento notable en la “proximidad política” (*friend-shoring*) de los intercambios bilaterales.
3. **También se evidencia** una mayor concentración (menor diversificación) de los flujos en un número menor de socios comerciales.

Fte: UNCTAD, Global Trade Update (Julio 2024)



# COMERCIO INTERNACIONAL Y DEPENDENCIA BILATERAL

Dependencia comercial creciente  
(a) dependiendo de (b) Cambio

Dependencia comercial decreciente  
(a) dependiendo de (b)

Increasing trade dependence			Decreasing trade dependence		
Dependent	Depending on	Annual change	Dependent	Depending on	Annual change
Russian Federation	China	5.8%	Russian Federation	European Union	-4.0%
Brazil	China	3.3%	Philippines	China	-3.1%
United Kingdom	European Union	2.4%	Brazil	United States	-1.3%
Viet Nam	China	1.6%	United States	China	-1.1%
Japan	United States	1.5%	Brazil	European Union	-0.8%
India	China	1.2%	Republic of Korea	China	-0.7%
Republic of Korea	United States	1.1%	China	United States	-0.6%
India	European Union	1.0%	India	Saudi Arabia	-0.5%
Malaysia	United States	0.9%	Viet Nam	Republic of Korea	-0.4%
United States	European Union	0.8%	China	European Union	-0.4%

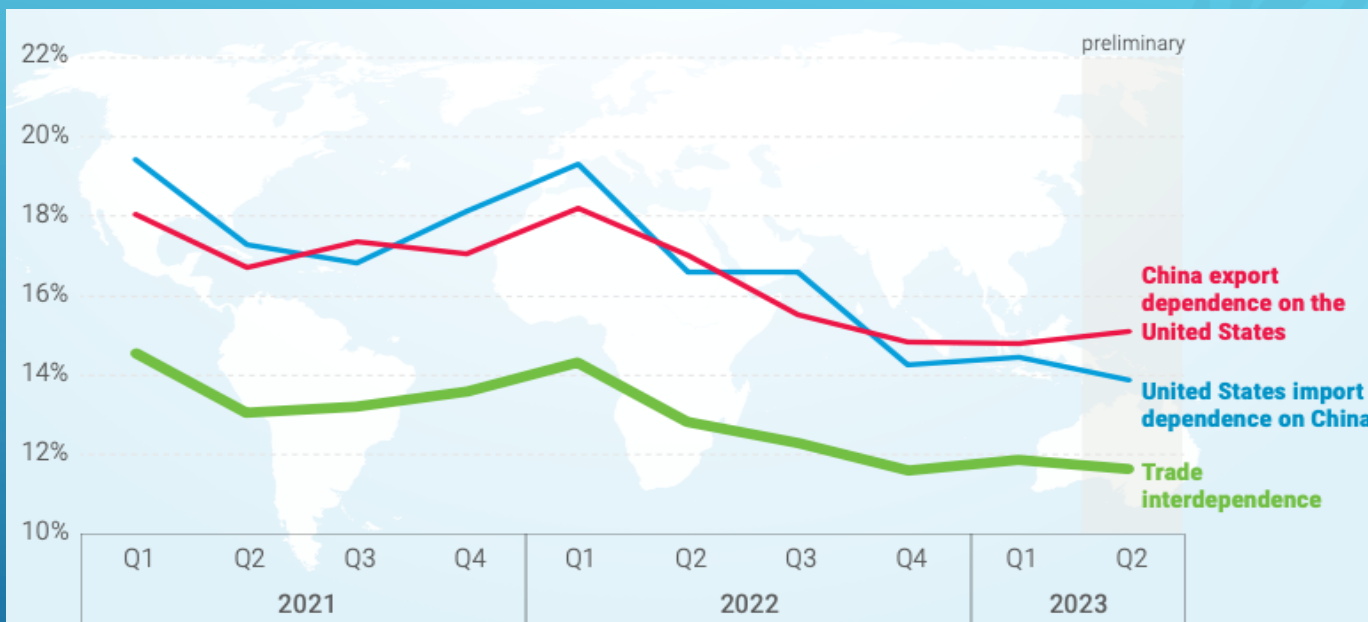
Source: UNCTAD estimates based on national statistics.

Note: The dependence of an economy on another is calculated as the ratio of their bilateral trade over the total trade of the dependent economy. Annual change is calculated using a trade-weighted moving average over the past four quarters. Data for Russian Federation includes estimates.



# DECOUPLING COMERCIAL

## Interdependencia comercial entre China y Estados Unidos



Source: UNCTAD secretariat calculations based on national data of China and the United States.

Note: China export dependence on the United States is calculated as China exports to the United States over total China exports. The United States import dependence on China is calculated as United States imports to China over total United States imports. The overall trade interdependence is calculated as bilateral trade (imports+exports) of United States and China over the sum of total trade of the two countries.



# CONSECUENCIAS

## Globalización

- ▶ Inflación: costes y salarios bajos importados (3 décadas)
- ▶ Salida del subdesarrollo para muchos
- ▶ Reducción de las desigualdades globales
- ▶ Problemas desigualdad intra-país
- ▶ Interconexión económica
- ▶ Geoestrategia positiva, paz, seguridad
- ▶ Generalización del consumo masivo

## Decoupling

- ❑ Tensiones geopolíticas
- ❑ Menor crecimiento del comercio
- ❑ Mayores tensiones inflacionistas
- ❑ Dificil acceso mercados desarrollados
- ❑ Mayor sostenibilidad (?)
- ❑ Menores necesidades transporte (?)
- ❑ Cambios en los flujos comerciales

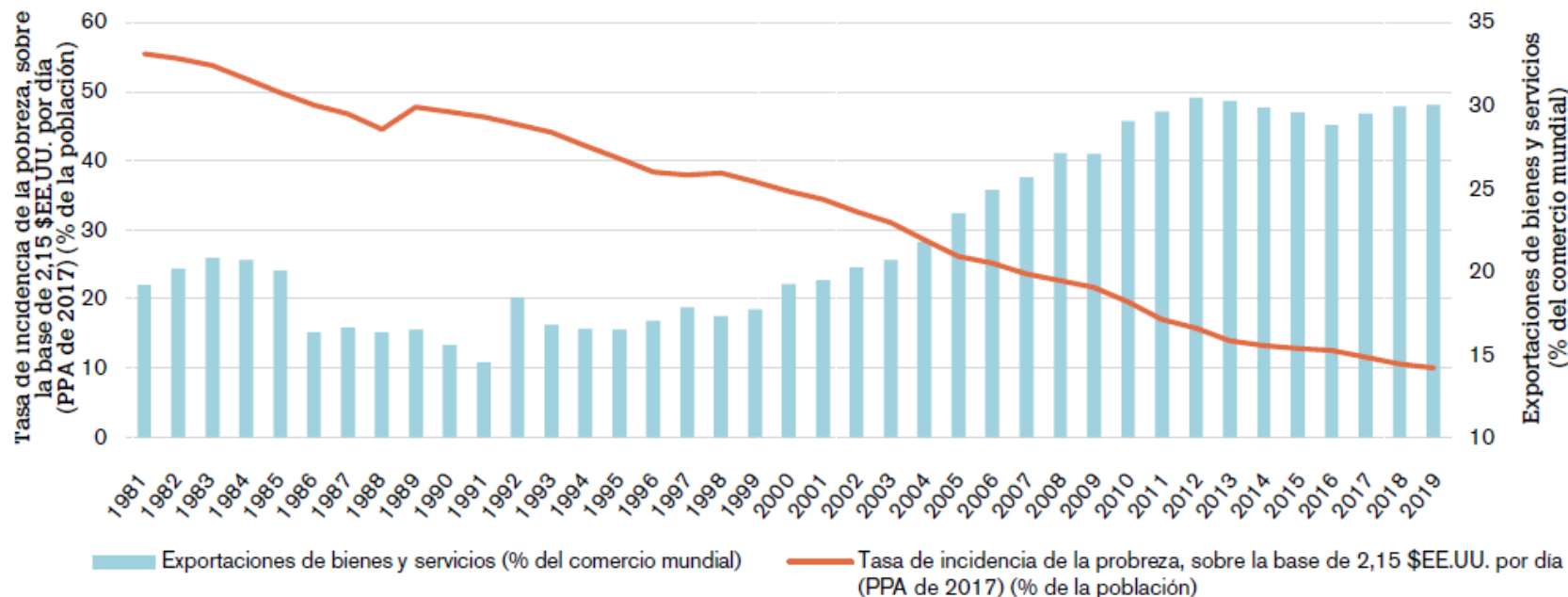


# PERCEPCIÓN VS REALIDAD

- ▶ Nunca han diferido tanto las opiniones de los economistas con los mismos datos
  - ▶ ¿Hay que bajar los tipos de interés? ¿Hasta cuando/cuanto?
  - ▶ El problema es la inflación subyacente o la recesión?
  - ▶ ¿Se puede sostener el crecimiento de la deuda con tipos elevados?
  - ▶ ¿Se puede compatibilizar reducción de impuestos y crecientes desigualdades sociales?
  - ▶ ¿Por qué se genera tanto empleo en fases de estancamiento?
  - ▶ ¿Las estadísticas económicas nos dicen realmente cuál es la salud de una economía?
  - ▶ Puede crecer el PIB per cápita al mismo tiempo que empeoran las condiciones sociales (desigualdades), etc...
- ▶ Todo este proceso de desconfianza está llevando a poner en entredicho las bases en las que se ha sustentado la economía desde el final de la 2ªGM, la apertura comercial y la globalización
- ▶ Curiosamente son los países más desarrollados los que están más críticos con esas bases. “América primero”, Brexit, etc.
- ▶ <https://elpais.com/economia/2024-09-25/la-ocde-situa-a-espana-como-el-motor-de-una-eurozona-lastrada-por-un-crecimiento-raquitico.html>



## Gráfico 6: El comercio internacional ha contribuido a reducir la pobreza extrema en tres cuartas partes desde la década de 1990



Fuente: Cálculos de la Secretaría, realizados a partir de los indicadores del desarrollo mundial del Banco Mundial.

## 2. LA CRISIS DE SUEZ Y PANAMA: LA ELASTICIDAD DE LOS FLETES



La crisis del Mar Rojo y Panamá han puesto sobre la mesa de nuevo la **fragilidad de las grandes vías de comunicación** por donde fluyen los flujos comerciales mundiales (Suez, Panamá, Bab-al-Mandeb, Malaca).

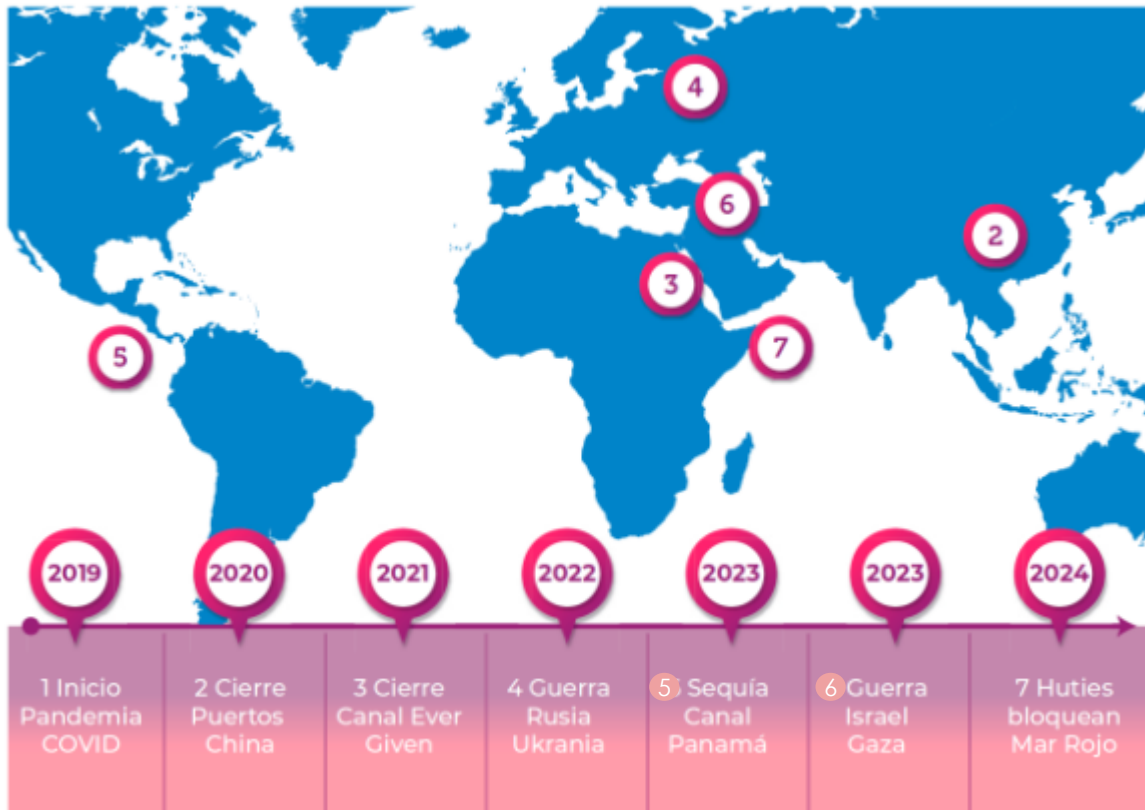
El mundo se ha hecho más peligroso

La concentración de impactos negativos no esperados (cisnes negros) supera a cualquier otro periodo desde los años 40

A los más conocidos podemos añadir otros de índole menor pero graves, como el secuestro del “MSC Aries” por Irán, la colisión del “DALI” contra el puerto de Baltimore, etc.

En la crisis del mar Rojo el impacto principal se centra en Europa, al fin y al cabo, el mar Rojo es la principal vía de conexión comercial entre Europa y Extremo Oriente.



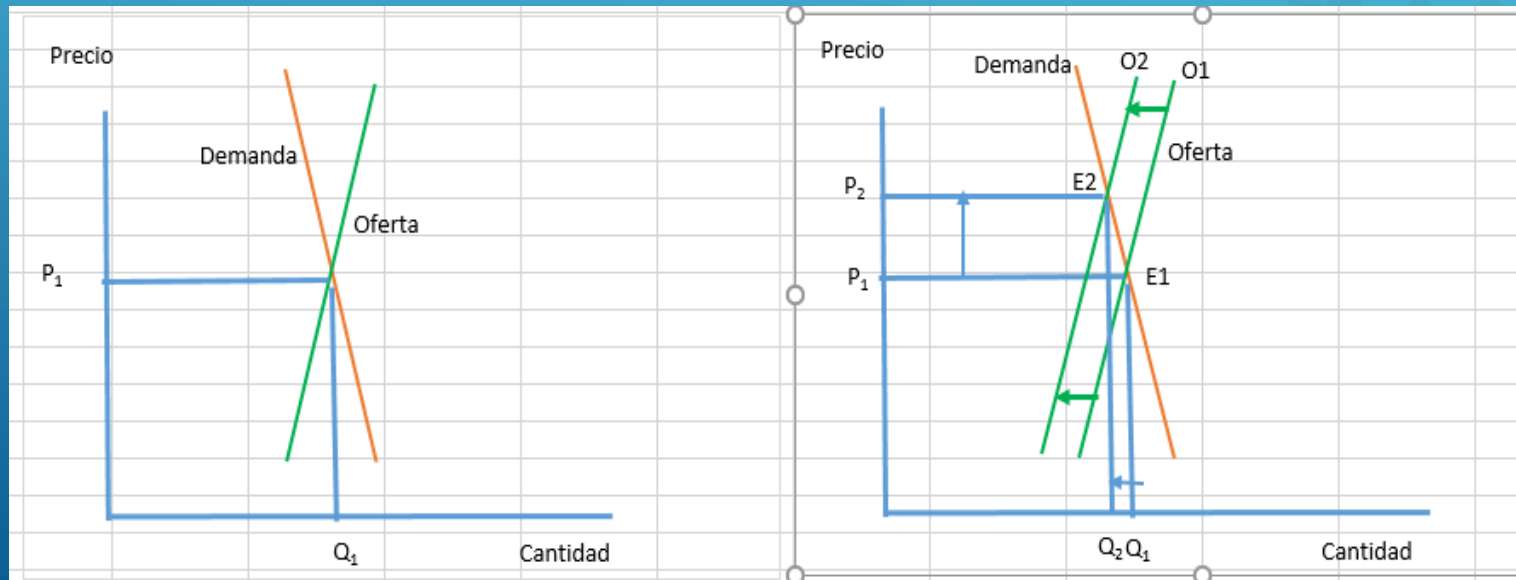


Los ataques se han convertido en una herramienta más de guerra.

Los Houties expanden su radio de acción al mar Rojo, al golfo de Aden, al océano Índico y al Mediterráneo  
 Anuncian que han disparado hasta en presente 606 misiles y drones con una tasa de éxito del 2.8%



Todas las crisis han impactado directamente en los **precios de los fletes**. La curva de oferta de capacidad de transporte por las navieras es muy limitada a corto plazo (flota inactiva, chárter, velocidad del barco, aumento vida de los barcos, etc.), por lo que cualquier desviación del mercado de cierto impacto repercute directamente en los fletes. En el caso de las crisis de Suez o Panamá o el propio COVID, por ejemplo, se ha producido una reducción de la oferta con el consiguiente impacto en los fletes.



Sin embargo, todo parece indicar que ha habido una **sobre-reacción** en los fletes que no se justifican con la situación del mercado

1. Porque hasta diciembre estábamos hablando de un exceso de oferta
2. Porque el flujo afectado en la crisis del mar Rojo representa un 14% del total del tráfico mundial y el de Panamá aproximadamente otro 6%
3. Porque los costes adicionales (mar Rojo) apenas alcanzan los 200 \$ por contenedor
4. Porque no se ha generado un déficit de contenedores por la crisis
5. Porque los tiempos de espera en los puertos, por congestión, se han elevado (5.7 días en abril) pero no tanto como en la crisis del COVID (hasta casi 14 días)
6. Sin embargo, es cierto que la flota ociosa está en mínimos por debajo del 1% (pre pandemia)



Fig.C5: Absorption of global fleet

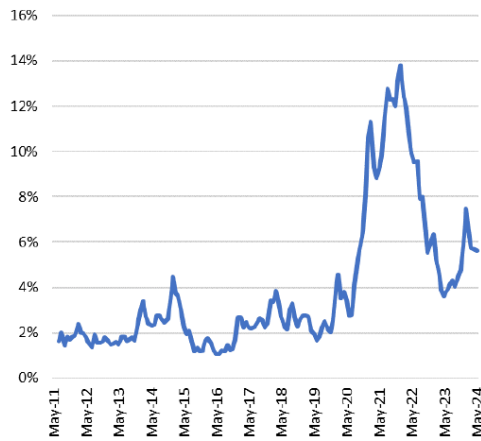


Fig.A2: Global Demand  
TEU\*Miles  
Year-on-year growth



¿Qué ha pasado?

1. Es cierto que hay desequilibrio por la mayor distancia y el tiempo del recorrido
2. Se ha reducido la velocidad en los trayectos
3. La capacidad absorbida de la flota por el mayor recorrido y la congestión se eleva al 5.6% en mayo
4. La demanda global ha crecido (un 18.6%, incluso más que en la pandemia) medida en términos de Millas por TEU, frente a un 6.3% medida solo por el crecimiento de TEU's
5. Además, todo parece indicar que las navieras están equilibrando unas cuentas de resultados negativas durante finales del 2023 y primer trimestre del 2024

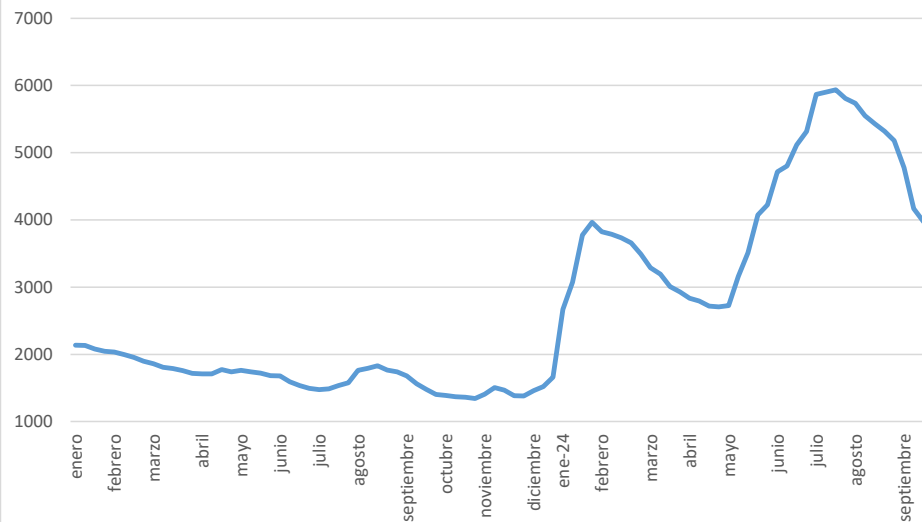
## Global Container Freight Rate Index

(Dólares EEUU por contenedor de 40 pies)



## Global Container Freight Rate Index

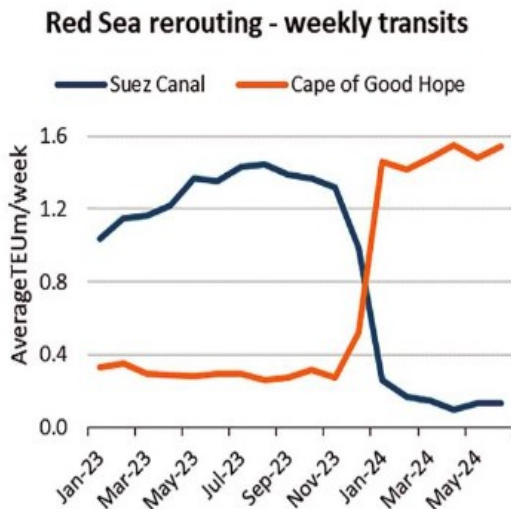
(Dólares EEUU por contenedor de 40 pies)



	21-dic-23	25-ene-24	%	25-abr-24	11-jul-2024	% s/21 di	19-sep-24
<b>Composite index</b>	1.661	3.964	138,7	2.706	5.901	355	3.970
<b>Shanghai - Rotterdam</b>	1.667	4.984	199,0	3.056	8.048	483	4.682
<b>Shanghai - Génova</b>	1.956	6.365	225,4	3.615	7.614	389	5.256
<b>Shanghai - Los Ángeles</b>	2.100	4.344	106,9	3.395	7.512	358	5.580
<b>Shanghai - New York</b>	3.074	6.143	199,8	4.369	9.387	306	6.364
<b>Rotterdam - New York</b>	1.480	1.576	6,5	2.214	1.955	32	2.056



# Suez paga las consecuencias



Source: Clarksons Research

Redirección de rutas y tránsitos semanales. Fuente: BIMCO/Clarksons.

# Y también Panamá

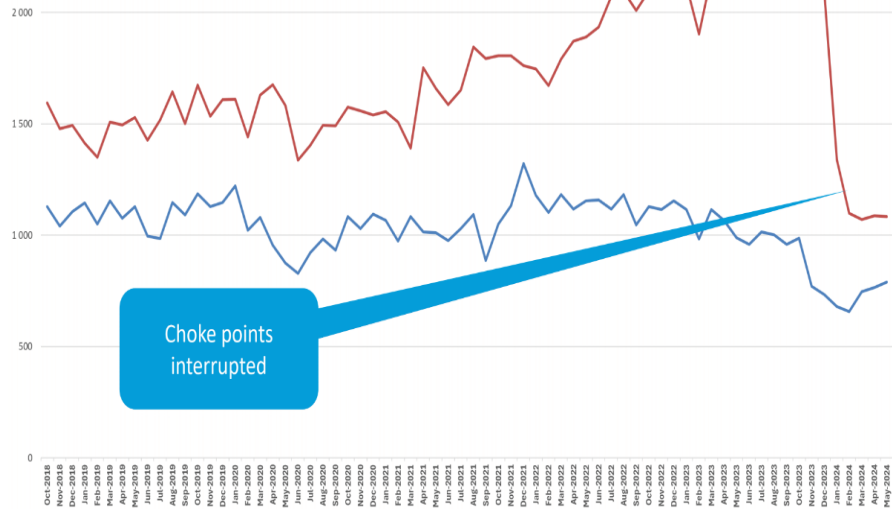
## Pérdidas económicas:

1. El Canal de Panamá, por donde transitan productos valorados en 270.000 M\$/año, crisis hídrica histórica causada por el fenómeno de El Niño. La Autoridad del Canal limite el número de buques que cruzan diariamente. Las pérdidas de ingresos en 2024 debido a esta crisis se estiman entre 500 y 700 millones dólares
2. El Canal de Suez, los ingresos de mayo han caído un 64,3% (337,8M\$). Los ingresos totales del año fiscal 2023/24 han sido de 7.200 M\$ frente a los 9.400 M\$ del año fiscal 2022/23 (el turismo supone unos ingresos de unos 9.500 M\$)



### Number of transits per month

— Panama Canal — Suez Canal



Choke points interrupted

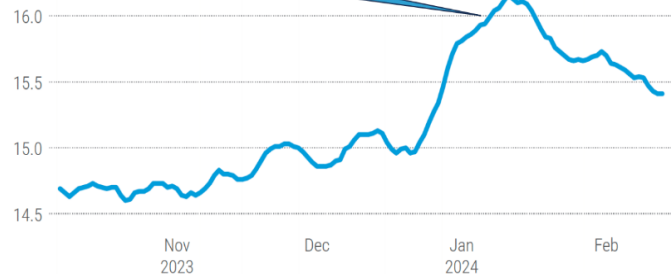
Source: UNCTAD, based on data provided Clarksons SIN



### Spiking vessel sailing speed at the start of the Red Sea crisis and easing in early 2024

In knots, seven-day moving average, 7 October 2023–13 February 2024

Higher speed  
More emissions



Note: Container vessels above 13500 20-foot equivalent units (TEU)

Source: UNCTAD calculations, based on data from Marine Benchmark. • [Get the data](#) • [Download image](#)



## SIMULATED IMPACT OF CONTAINER FREIGHT RATE SURGES

### Simulation assumption:

Sustained increase in container freight rates

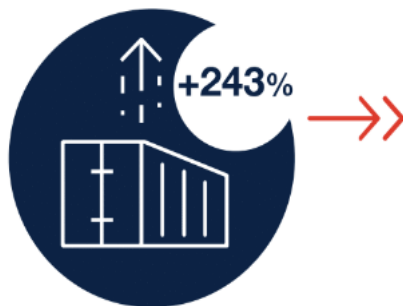
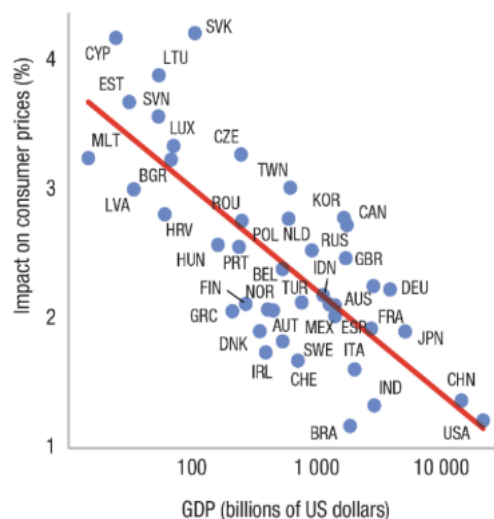
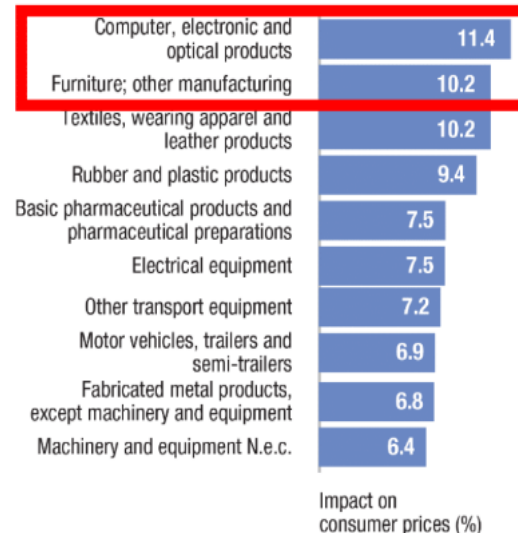


Figure 3.9 Simulated impacts of the container freight rate surge on consumer price levels, by country and by product

### By country



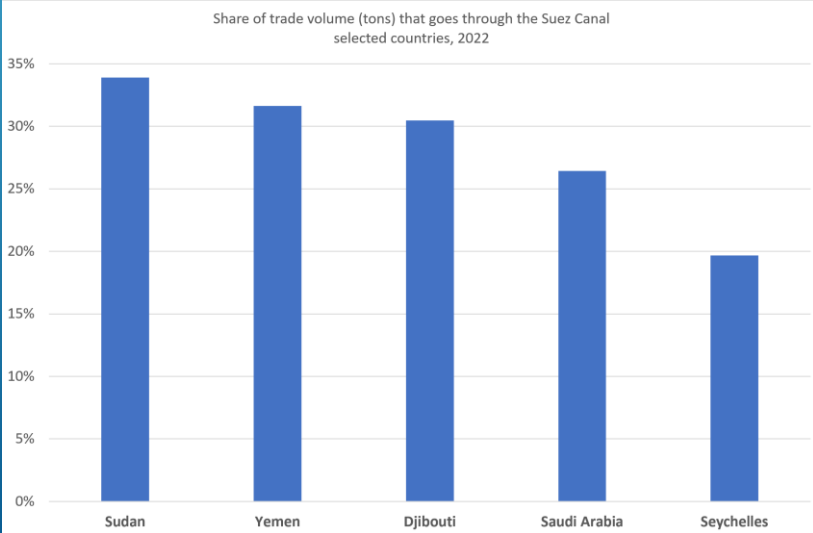
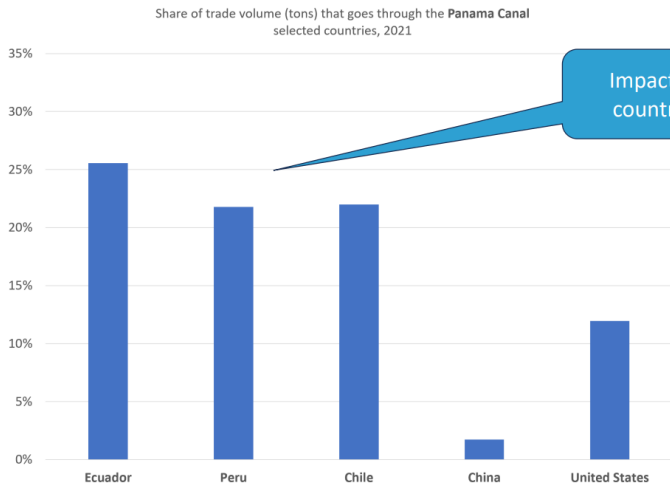
### By product (top 10 products)



Sources: UNCTAD calculations based on the WIOD (accessed 7–8 June 2021) developed by Timmer et al., 2015, Clarksons Research, *Shipping Intelligence Network* (accessed 2 September 2021), UNCTADstat (accessed 24 June 2021), and the Centre d'Études Prospectives and d'Informations Internationales, *Gravity Database* (accessed 21 May 2021).

Note: The impacts of the container freight rate surge on prices are based on a 243 per cent increase in the CCFI between August 2020 and August 2021. The simulated impacts on price levels are long-term impacts, i.e., the simulation assumes that the current container freight rate surge and the corresponding increases in production costs are fully passed to consumers. See technical note 2 for the detail of the methodology.

John Hoffman



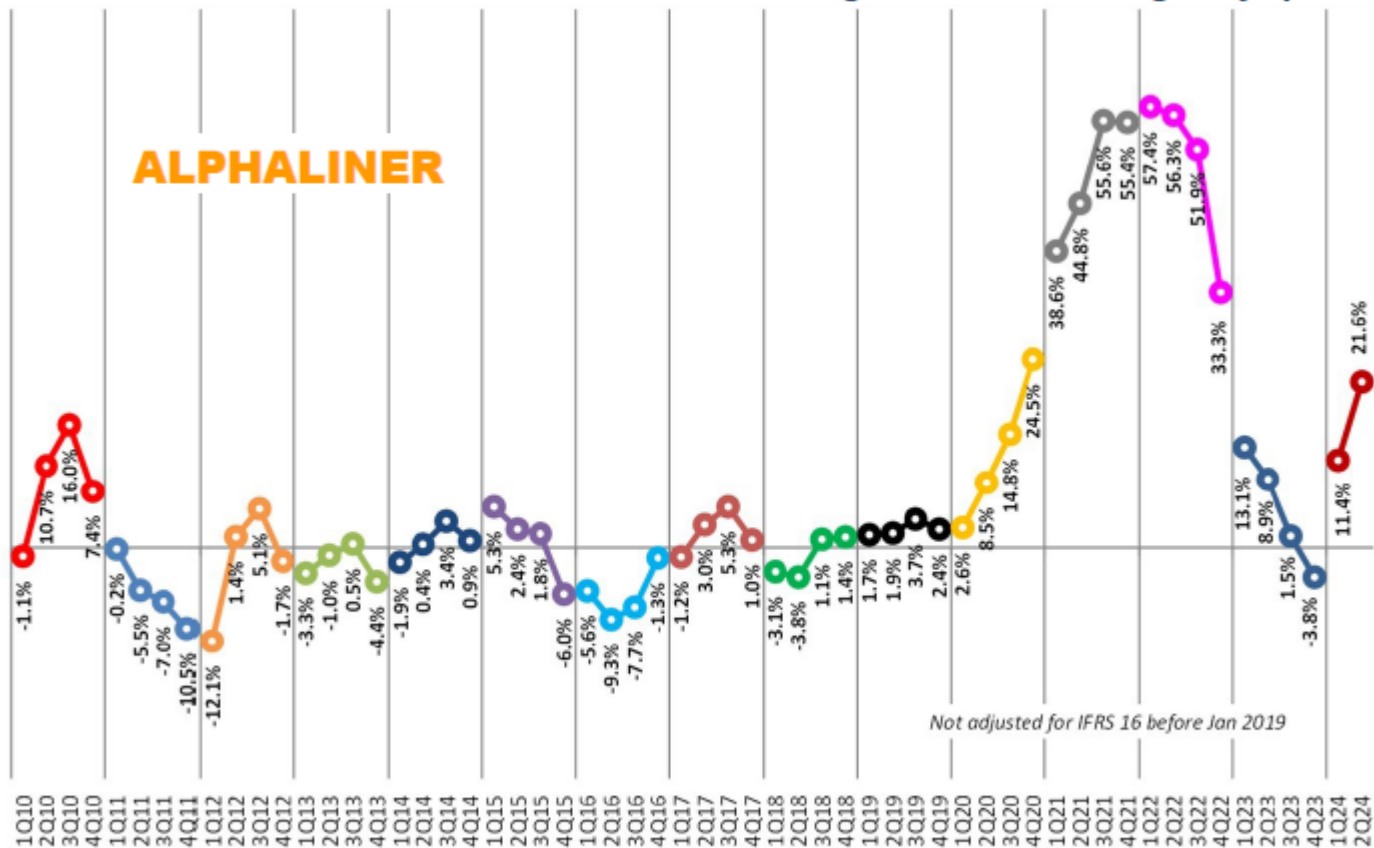
El dragado del canal y la normalización de lluvias durante abril, mayo y junio han permitido incrementar el número de barcos que transitan por el canal hasta los 35 buques/día, todavía por debajo de las cifras normales (50?). Las estadísticas oficiales de la Autoridad Portuaria llegan a septiembre de 2023

**15 Agosto 2024**

Canal de Panamá aumenta a 50 pies el calado máximo permitido y anuncia 36 cupos de tránsitos diarios a partir de septiembre

## Main carriers: Average core EBIT margin by quarter

Average Carrier Operating Margin



Average of CMA CGM until 2022 (incl APL to 2Q16), COSCO Grp (since 1Q 2019), CSCL (to 1Q 2016), EMC, Hanjin (to 3Q 2016), Hapag-Lloyd (incl CSAV to 2014), HMM, Maersk (Ocean from Q120), ONE (from 2Q 2018, formerly KL/MOL/NYK), WHL, YM, ZIM



**Table A2: Q1 Segment Revenue 2010-2024 in Millions USD**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Y/Y 24/23	Y/Y 24-23
Maersk*	5,277	5,878	6,312	6,313	6,463	6,254	4,974	4,950	6,810	7,015	7,230	9,478	15,570	9,873	8,009	-18.9%	-1,864
CMA CGM**	N/A	N/A	3,600	3,836	3,941	4,000	3,400	4,620	5,410	5,569	5,456	8,570	14,850	8,871	7,858	-11.4%	-1,013
COSCO***	1,148	1,236	1,274	1,503	1,628	1,700	1,441	2,630	2,690	3,044	3,399	6,319	10,608	4,139	4,127	-0.3%	-12
Hapag-Lloyd	1,687	1,935	2,117	2,263	1,897	2,611	2,027	2,558	3,001	3,439	4,088	4,776	8,850	6,109	4,605	-24.6%	-1,504
ONE	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2,826	2,966	4,724	8,433	4,642	3,864	-16.8%	-778
OOCL	1,134	1,330	1,317	1,364	1,388	1,343	1,114	1,185	1,379	1,460	1,540	3,018	5,160	2,176	1,980	-9.0%	-195
Evergreen****	N/A	N/A	893	1,108	1,081	1,094	882	1,139	1,205	1,526	1,548	3,157	5,962	2,185	2,771	26.8%	586
HMM	1,569	1,422	1,691	1,597	1,468	1,266	1,009	1,221	1,001	1,184	1,182	2,185	3,935	1,457	1,631	11.9%	174
Yang Ming	N/A	N/A	904	912	890	1,028	836	1,018	1,015	1,172	1,233	2,186	3,724	1,208	1,369	13.3%	161
ZIM	745	912	883	918	867	792	630	655	751	796	823	1,744	3,716	1,374	1,562	13.7%	188
Wan Hai	N/A	N/A	503	460	465	532	433	467	488	578	641	1,355	2,810	836	863	3.3%	28

**Table A2: Q2 Segment Revenue 2010-2024 in Millions USD**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Y/Y 24/23	Y/Y 24-23
Maersk*	6,119	6,276	7,322	6,651	6,902	6,263	5,061	5,541	6,952	7,196	6,570	11,072	17,412	8,703	8,370	-3.8%	-333
CMA CGM**	N/A	N/A	4,100	4,050	4,200	4,100	3,540	5,311	5,703	5,839	5,278	9,994	16,016	8,352	8,286	-0.8%	-66
COSCO***	4,153	3,954	2,750	2,580	2,947	1,880	2,393	3,317	3,015	3,248	3,301	7,256	9,760	3,621	N/A	N/A	N/A
Hapag-Lloyd	1,985	2,155	2,272	2,219	2,272	2,640	2,060	2,723	3,287	3,610	3,389	5,554	9,412	4,822	4,865	0.9%	42
ONE	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2,066	2,875	2,736	5,776	9,019	3,765	4,211	11.8%	446
OOCL	1,392	1,411	1,560	1,407	1,503	1,362	1,136	1,406	1,462	1,566	1,584	3,468	5,285	1,979	2,265	14.4%	285
Evergreen****	N/A	N/A	1,257	1,209	1,177	1,127	922	1,240	1,255	1,519	1,489	3,580	5,886	2,163	3,267	51.1%	1,104
HMM	1,670	1,685	1,792	1,604	1,545	1,289	881	1,085	1,112	1,210	1,145	2,570	3,894	1,617	N/A	N/A	N/A
Yang Ming	N/A	N/A	1,172	992	1,147	1,055	862	1,093	1,101	1,303	1,078	2,624	3,681	1,125	1,616	43.7%	491
ZIM	933	1,000	1,051	976	875	763	612	746	803	834	795	2,382	3,429	1,310	1,933	47.6%	623
Wan Hai	N/A	N/A	539	490	557	534	445	503	522	593	552	1,720	2,527	785	1,173	49.3%	387

\*Only Ocean segment

\*\*Container Shipping Segment (Excl. CEVA)

\*\*\*Container Shipping Segment (Excl. OOCL)

\*\*\*\*Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd.



Fig.C3: Capacity absorption versus CTS global rate  
4 month lag time

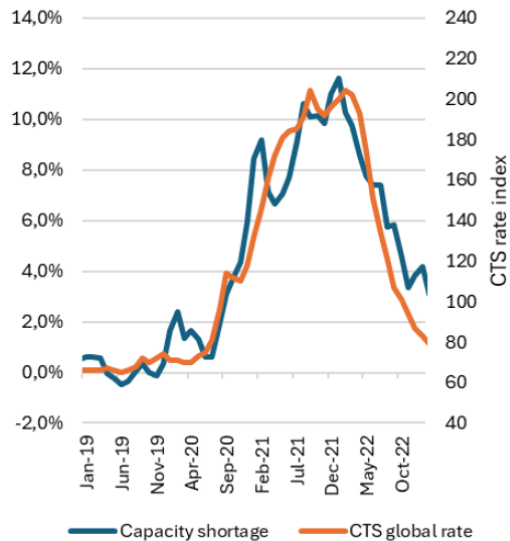
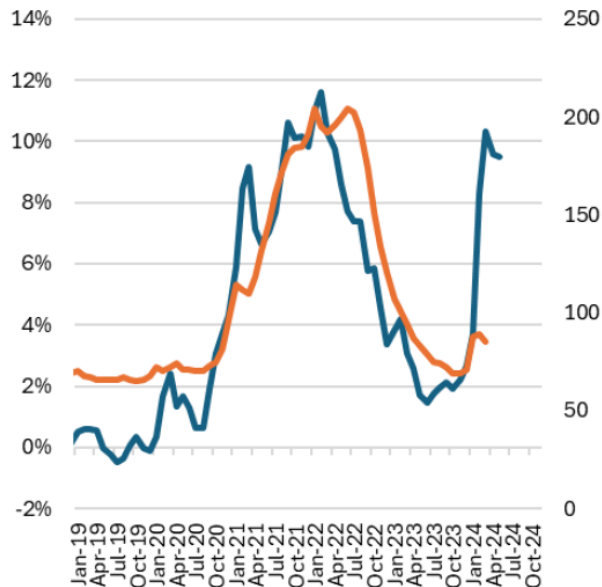


Fig.C5: Capacity absorption versus CTS global rate



**Sea-Intelligence Sunday Spotlight**

June 2, 2024 – Issue 667

## Shippers saved 56.9 billion USD in 2024-Q1

The overcapacity created prior to the Red Sea crisis helped mitigate the supply shortage in 2024-Q1. Had the carriers not created over-capacity, the situation would likely have reflected 2022-Q1 – which would have cost shippers 56.9 billion USD more.



## Otra problemática agravada con las crisis de los fletes es la desigualdad de precios fijados para los fletes headhaul respecto a los fletes backhaul

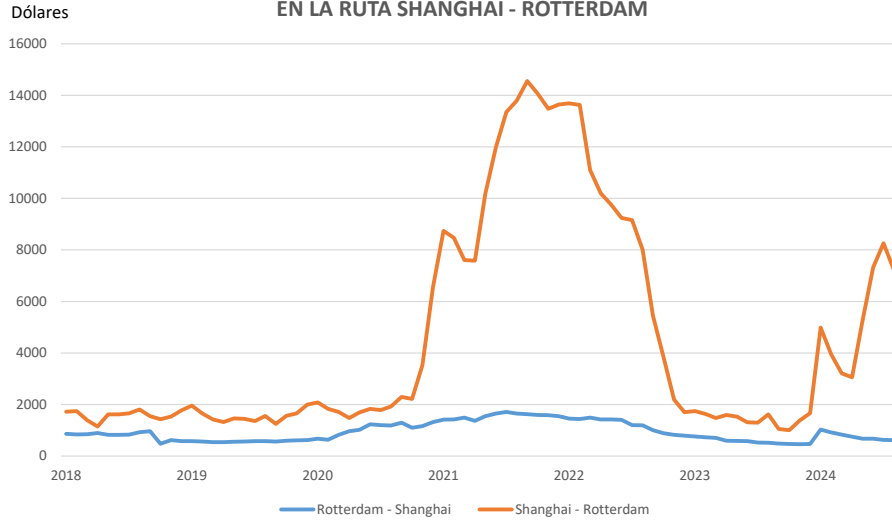
Como bien sabéis, **Headhaul** sería la carga inicial (outbound o carga de salida) transportada hacia su destino último, mientras que el **Backhaul** sería la carga transportada (inbound o carga de retorno) en el viaje de vuelta para la misma ruta.

¿Qué sucede si existe un desequilibrio en el transporte de mercancías entre los puntos de origen y destino? Sencillamente el mercado establecerá un precio más elevado (flete) en la dirección que concentra más carga (headhaul) y, por el contrario, el precio (flete) será inferior en el viaje de regreso (backhaul).

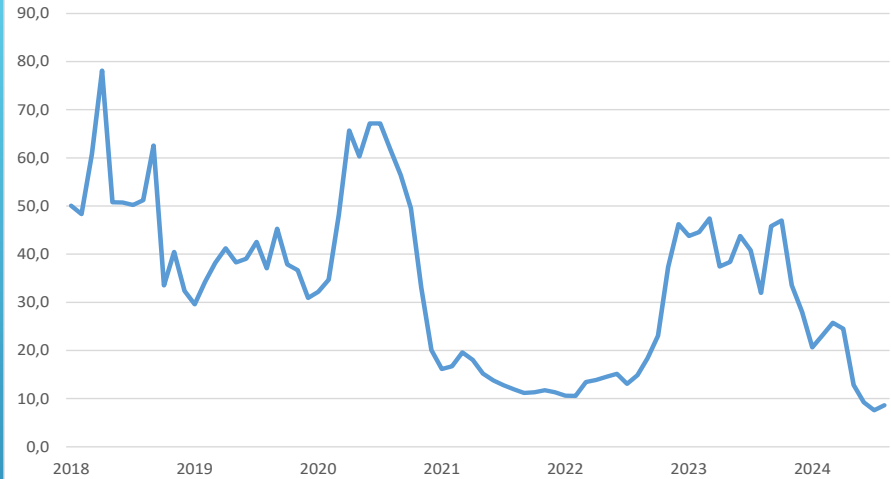
Ahora bien, resulta muy difícil que la carga de salida y de retorno iguallen sus volúmenes, sea entre empresas o entre países o áreas geográficas. Por eso, en los mercados más organizados y globalizados se cotizan en el mundo logístico dos precios diferentes entre el headhaul y el backhaul.



EVOLUCIÓN DE LOS FLETES EN DÓLARES PARA UN CONTENEDOR 40 PIES EN LA RUTA SHANGHAI - ROTTERDAM



% DEL FLETE DE RETRONO RESPECTO AL DE VENIDA EN EL TRÁFICO SHANGHAI - ROTTERDAM



Un ejemplo nos puede aclarar al más las cosas. Europa, está perdiendo la batalla comercial y tecnológica con extremo oriente, consecuencia del estancamiento de la productividad, y el menor dinamismo inversor e innovador en Europa respecto a estos países, especialmente en los sectores con mayores expectativas de crecimiento.

Resultado el desequilibrio comercial entre Europa y Extremo Oriente no ha parado de crecer. Las importaciones casi doblan a las exportaciones. Resultado, hay un desequilibrio considerable entre los fletes de importación y de exportación (no llega al 10%).



### 3. Qué podemos esperar del 2024 y 2025



# AÑO DE TRANSICIÓN

## 2023

- Tasas de crecimiento PIB a la baja, con riesgo de recesión
- Exportaciones estancadas (sincronización cíclica)
- En positivo (el mercado laboral),
- En negativo (la pérdida de los salarios reales)
- Nulo margen de maniobra fiscal (mayor pago de intereses, gasto militar, Ucrania...)
- Inflación elevada, a la baja, resistencia subyacente
- Tipos de interés elevados
- Precios materias primas a la baja
- OPEP medidas de contención de precios, regulando la producción
- Caída de la demanda salvo en Oriente Medio e India
- La oferta sigue creciendo (pedidos de nuevos barcos)
- Fletes a la baja acelerada hasta noviembre
- Navieras en pérdidas el 4T
- Guerra de Gaza
- Verano y otoño, sequía en Panamá (36/38 barcos al día), calado
- Crisis mar rojo (octubre), escalada de los fletes (spot)



# ¿Qué va a pasar en el 2024 y 2025?

La mejor contestación es “**DEPENDE**” (palabra mágica para los economistas):

- Ucrania
- Precios (subyacente)/salarios
- Materias primas, sobre todo energéticas
- Política monetaria
- Gestión del problema inmobiliario o financiero en China
- Cohesión europea
- Guerra tecnológica China - EEUU
- Populismo
- Elecciones en EEUU
- Neoproteccionismo
- Resurgimiento de los bloques comerciales
- Papel de la política fiscal
- Just-in-time
- Reshoring



Vamos a intentar agrupar algunos de los **riesgos presentes** del sistema en 3 apartados:

1. **Riesgos estratégicos:** básicamente externos y que afectan directamente al business plan de la empresa
2. **Riesgos operativos:** propios del plan de empresa
3. **Otros riesgos económico-financieros**

### Estratégicos

- 1 Riesgos geopolíticos (guerras)
- 2 Cambios tecnológicos (IA, digitalización, etc.)
- 3 Descarbonización y calentamiento global
- 4 Problemas regulatorios
- 5 Nuevos modelos trabajo
- 6 Seguridad energética

### Operativos

- 1 Volatilidad fletes
- 2 Ciberataques
- 3 Fusiones y adquisiciones
- 4 Integración vertical y horizontal
- 5 Seguridad suministros
- 6 Impacto cambios de alianzas

### Otros económicos

- 1 Oligopolización
- 2 Cambios en el marco económico/comercial
- 3 Cambios de rutas marítimas
4. Desaceleración USA China
5. Desequilibrios comerciales
- 6 Cambios demográficos
- 7 Desigualdades económicas



### The most important trends impacting business in 2024

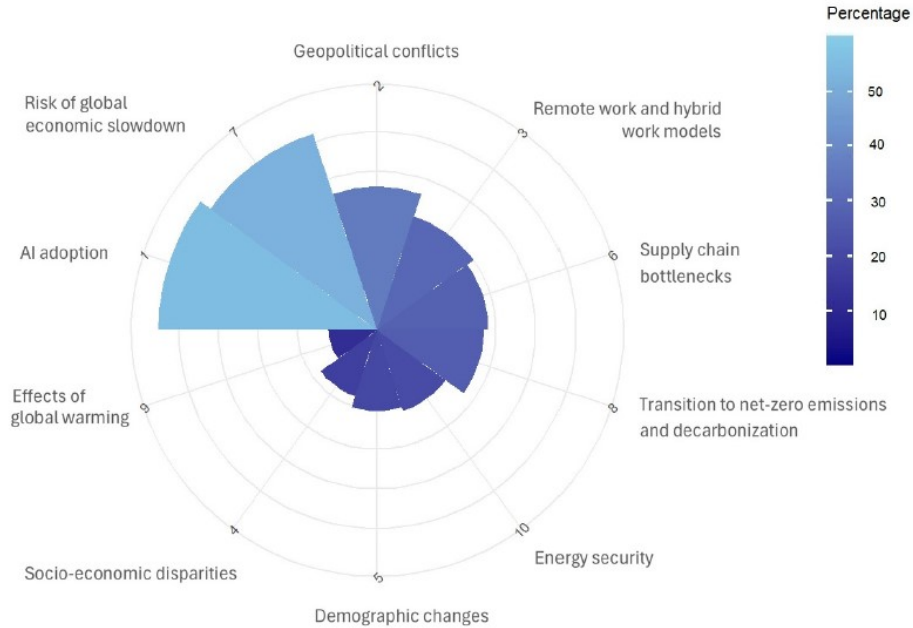


Figure 1

Source: IMD Executive Opinion Survey, 2024

Note: The IMD Executive Opinion Survey was conducted between March and May 2024 among C-level and mid-level managers from the 67 economies included in the rankings. The total number of responses was 6,612

# EJEMPLO: Posibles riesgos de una posible Administración TRUMP 2.0



## Mayor endurecimiento política migratoria

Impacto sobre el mercado laboral



## Guerra comercial con China y UE

Imposición arancel de un 10% a las importaciones a nivel global (vs. 3% promedio actual)  
Mayores controles a la exportación tecnológica



## Reducción Impuesto Sociedades y rebaja del IRPF, consecuencias sobre la estabilidad presupuestaria



## Ralentización de la transición energética

Impulso de la producción petrolera y gasística



## Menor regulación y riesgo sobre los contrapesos políticos

Escenario de mayores fusiones y adquisiciones, limitación papel agencias de medioambiente o relaciones laborales.

Riesgo presupuestario y niveles de endeudamiento público.  
Impacto tipo de cambio

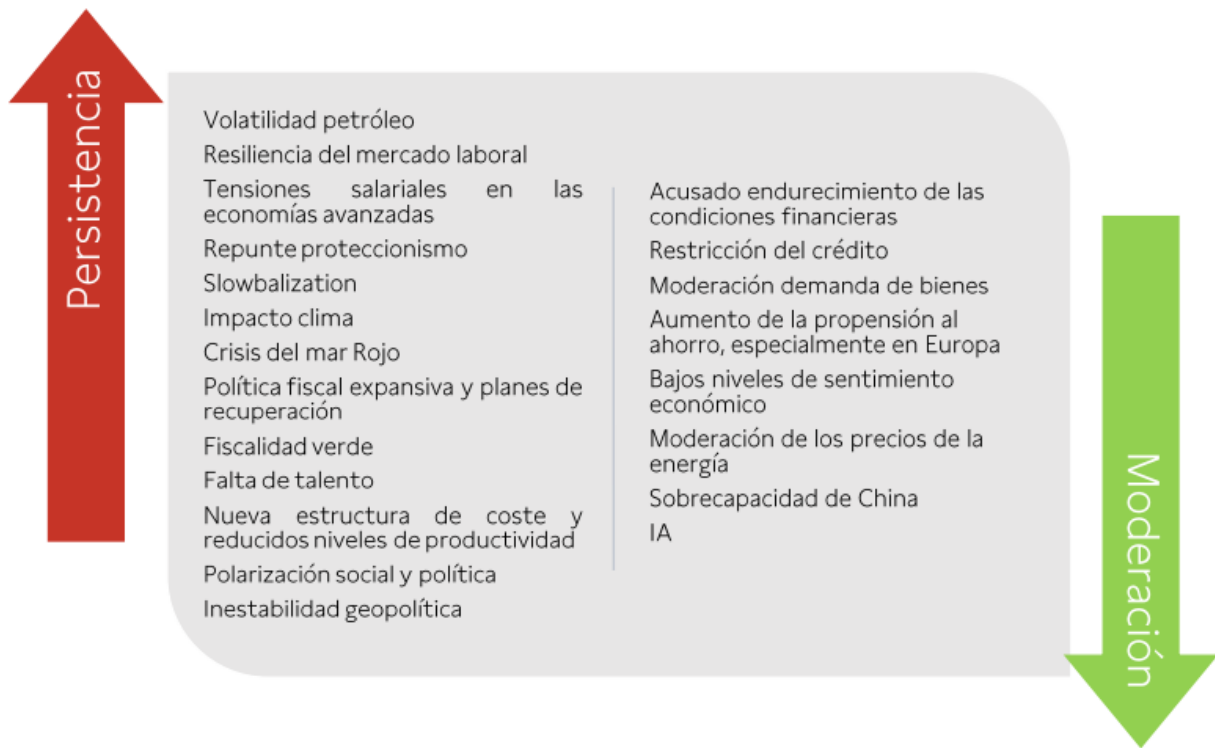
Presiones inflacionistas y desafío para la Fed

Impacto senda crecimiento global y orden mundial

Fuente: Singular Bank, elaboración propia 2024



## Dificultades a la hora de predecir en economía (por ejemplo: la inflación)



# ¿Y AHORA QUE PODEMOS ESPERAR?

2024 Y MAS ALLÁ...

## Y AHORA ¿QUÉ?

- Recuperación LENTA y DESIGUAL
  - Mucha incertidumbre
    - Crisis China. Digestión inmobiliaria
    - Crisis Rusia-Ucrania
    - Guerra de Gaza
    - Tensión Irán - Israel
    - Debilidad e incertidumbre elecciones
    - Crisis alimentaria
    - Crisis de la deuda
  - Neoproteccionismo
  - Reshoring
  - Disminución precios materias primas
  - Menores costes energéticos
  - Ajuste en las tasas de inflación
  - T.i. a la baja
  - Consumo privado recuperándose
- Exportaciones crecimiento suave
  - Nulo margen fiscal ( t.i., gasto militar, Ucrania....)
  - Baja y estabilización de los fletes
  - Fuertes inversiones en barcos (motores)
  - Ojo con los Blank Sailing
  - Aumento inversiones en puertos (OPS, renovables...)
  - Apuesta por el ferrocarril en Europa
  - Impacto medidas control CO2 (FTC)
  - Cambios rutas en cadenas logísticas (¿temporales?)
  - Efecto de las nuevas asociaciones navieras
  - Resultados navieras
  - Gigantismo de los barcos (18% mayores 15.000)
  - Oligopolización creciente
  - Concentración horizontal y vertical
  - Aumento de costes en el sector (Panamá, emisiones)

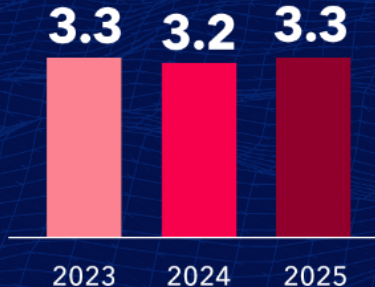


WORLD ECONOMIC OUTLOOK UPDATE JULY 2024

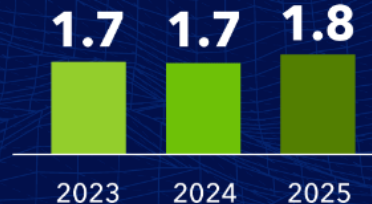
# GROWTH PROJECTIONS

(REAL GDP GROWTH, PERCENT CHANGE)

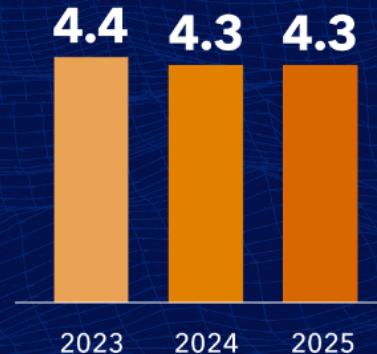
## GLOBAL ECONOMY



## ADVANCED ECONOMIES



## EMERGING MARKET & DEVELOPING ECONOMIES



INTERNATIONAL MONETARY FUND

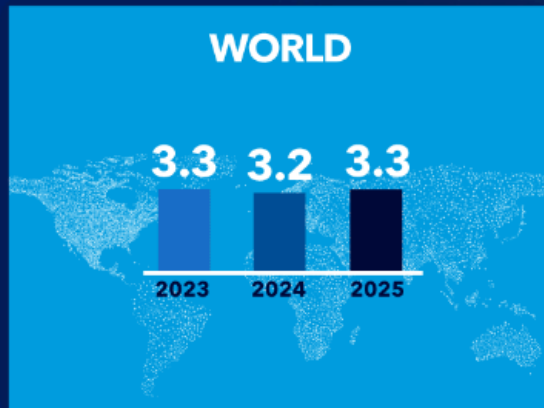
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/07/16/world-economic-outlook-update-july-2024>



WORLD ECONOMIC OUTLOOK JULY 2024

# GROWTH PROJECTIONS BY REGION

(REAL GDP GROWTH, PERCENT CHANGE)



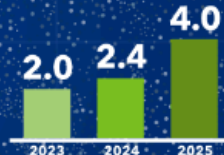
### UNITED STATES



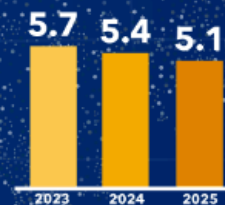
### EURO AREA



### MIDDLE EAST AND CENTRAL ASIA



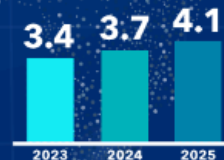
### EMERGING AND DEVELOPING ASIA



### LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN



### SUB-SAHARAN AFRICA



## ¿Qué nos dice el FMI sobre el cuadro macro mundial?

1. Crecimiento estable del PIB a niveles bajos (sin aumento productividad)
2. EEUU no ha experimentado la recesión que se pronosticaba
3. Economías avanzadas se recuperan lentamente, y
4. Economías emergentes mantienen sus crecimientos, pero disparidad regional

### World Economic Outlook Growth Projections

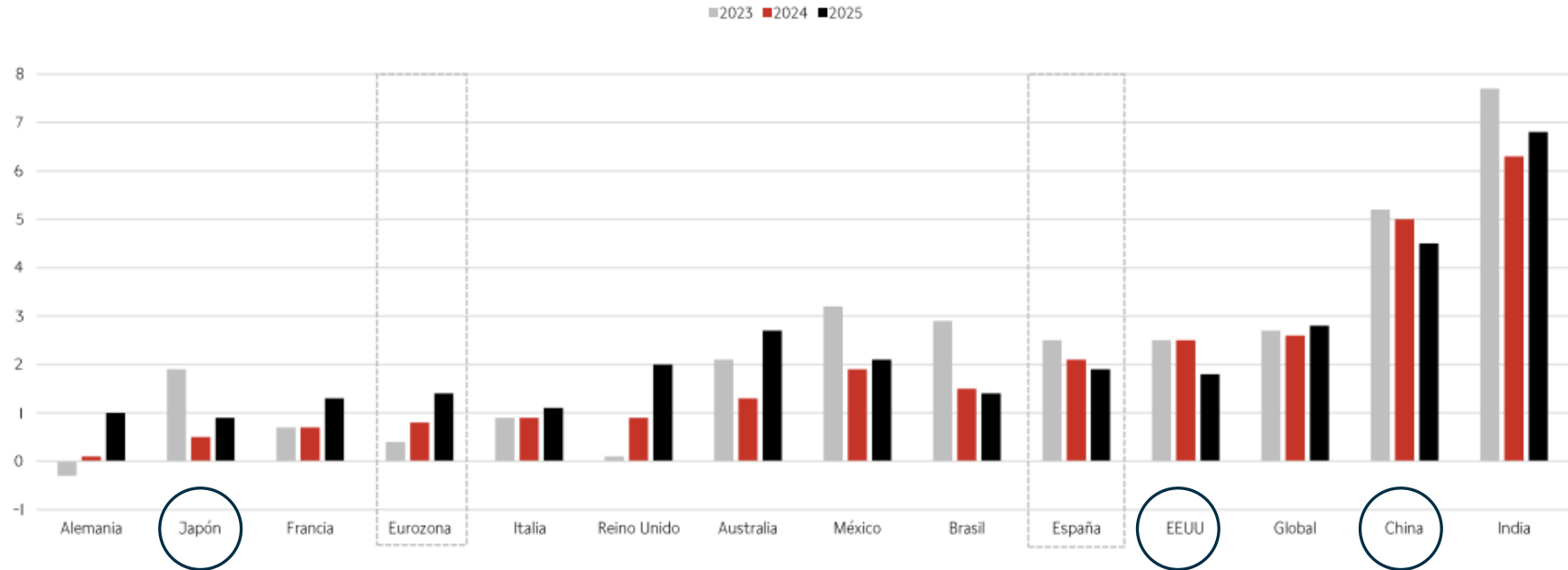
(Real GDP, annual percent change)	PROJECTIONS		
	2023	2024	2025
<b>World Output</b>	<b>3.3</b>	<b>3.2</b>	<b>3.3</b>
<b>Advanced Economies</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>	<b>1.8</b>
United States	2.5	2.6	1.9
Euro Area	0.5	0.9	1.5
Germany	-0.2	0.2	1.3
France	1.1	0.9	1.3
Italy	0.9	0.7	0.9
Spain	2.5	2.4	2.1
Japan	1.9	0.7	1.0
United Kingdom	0.1	0.7	1.5
Canada	1.2	1.3	2.4
Other Advanced Economies	1.8	2.0	2.2

<b>Emerging Market and Developing Economies</b>	<b>4.4</b>	<b>4.3</b>	<b>4.3</b>
<b>Emerging and Developing Asia</b>	<b>5.7</b>	<b>5.4</b>	<b>5.1</b>
China	5.2	5.0	4.5
India	8.2	7.0	6.5
<b>Emerging and Developing Europe</b>	<b>3.2</b>	<b>3.2</b>	<b>2.6</b>
Russia	3.6	3.2	1.5
<b>Latin America and the Caribbean</b>	<b>2.3</b>	<b>1.9</b>	<b>2.7</b>
Brazil	2.9	2.1	2.4
Mexico	3.2	2.2	1.6
<b>Middle East and Central Asia</b>	<b>2.0</b>	<b>2.4</b>	<b>4.0</b>
Saudi Arabia	-0.8	1.7	4.7
<b>Sub-Saharan Africa</b>	<b>3.4</b>	<b>3.7</b>	<b>4.1</b>
Nigeria	2.9	3.1	3.0
South Africa	0.7	0.9	1.2
<b>Memorandum</b>			
<b>Emerging Market and Middle-Income Economies</b>	<b>4.4</b>	<b>4.2</b>	<b>4.2</b>
<b>Low-Income Developing Countries</b>	<b>3.9</b>	<b>4.4</b>	<b>5.3</b>



# Grandes divergencias entre las grandes economías

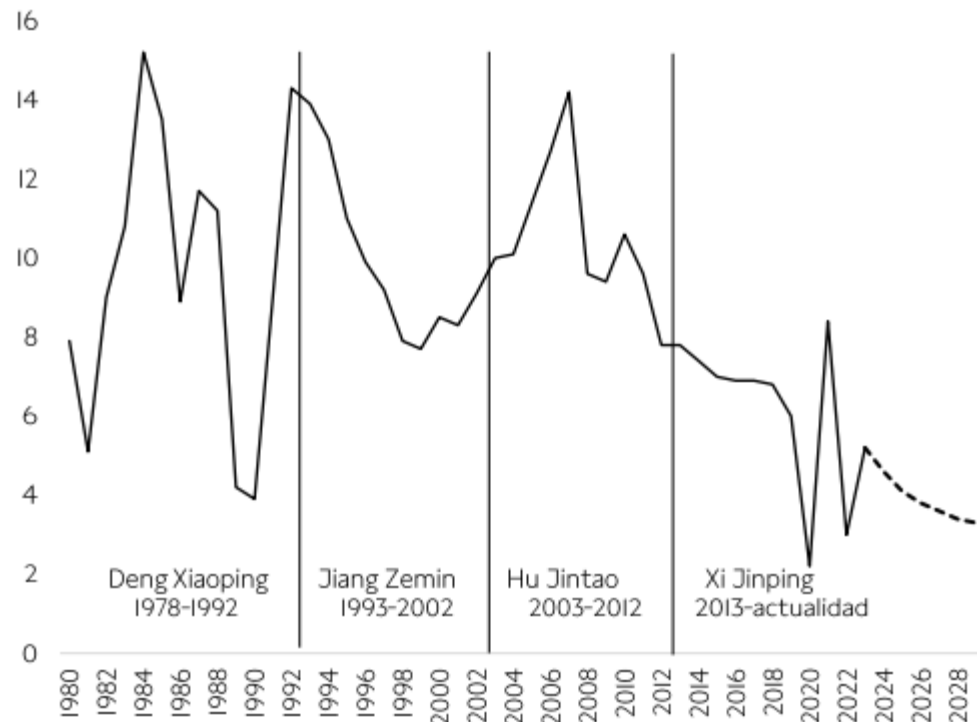
Perspectivas de crecimiento globales, escenario base  
% var. anual



Fuente: Singular Bank a partir de Oxford Economics, 2024

## China ante su menor senda de crecimiento hacia 2029

% var. anual



Fuente: Singular Bank a partir de Oxford Economics y Refinitiv, 2024

**Table. C2: Revisions in World Trade Projections**

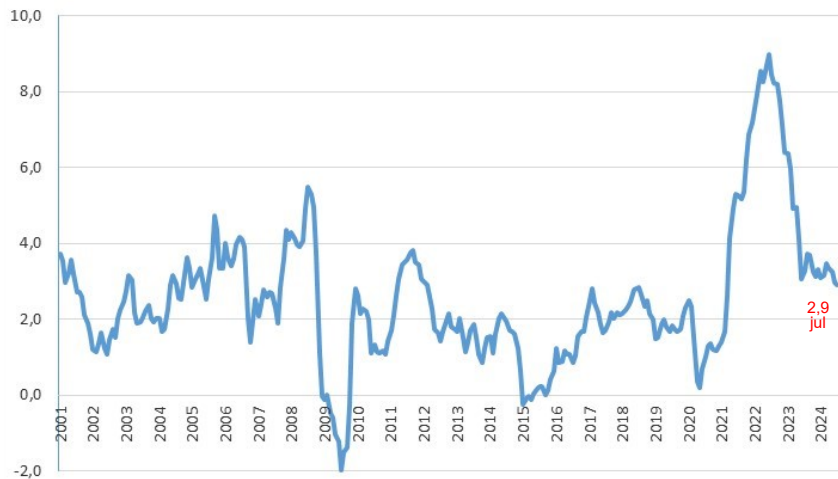
						Diff. From Jan 2024 report		
		2021	2022	2023	2024	2025	2024	2025
<b>World Trade Volume</b>		10.1	5.1	0.3	3.0	3.3	-0.3	-0.3
<b>Advanced Economies</b>	Import	9.5	6.7	-1.0	2.0	2.8	-0.7	-0.4
	Export	8.7	5.3	0.9	2.5	2.9	-0.1	-0.3
<b>Emerging Economies</b>	Import	11.8	3.2	2.0	4.9	4.1	0.0	-0.3
	Export	11.8	4.1	-0.1	3.7	3.9	-0.4	-0.4

**Sea-Intelligence Sunday Spotlight**

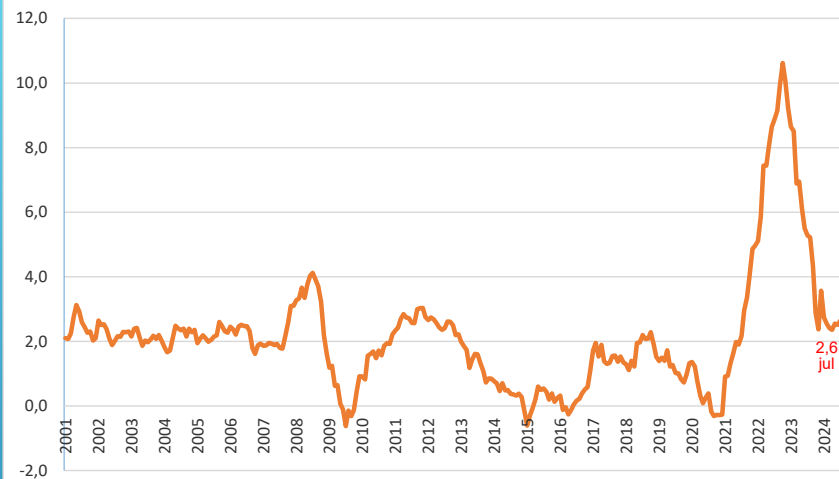
April 21, 2024 – Issue 661



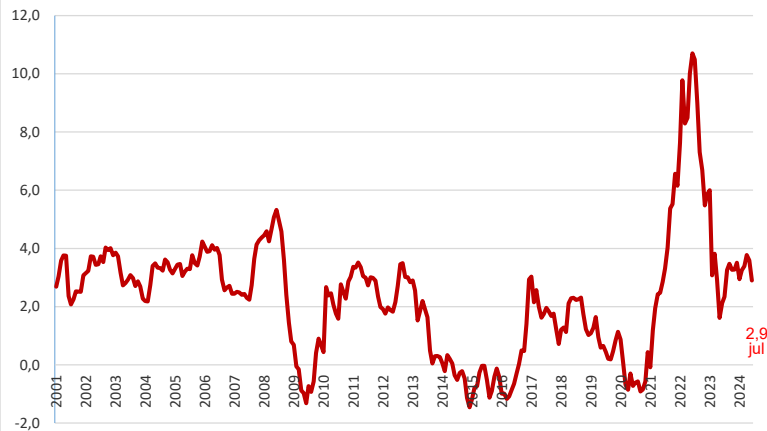
### ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO EEUU



### ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO ARMONIZADO DE LA EUROZONA



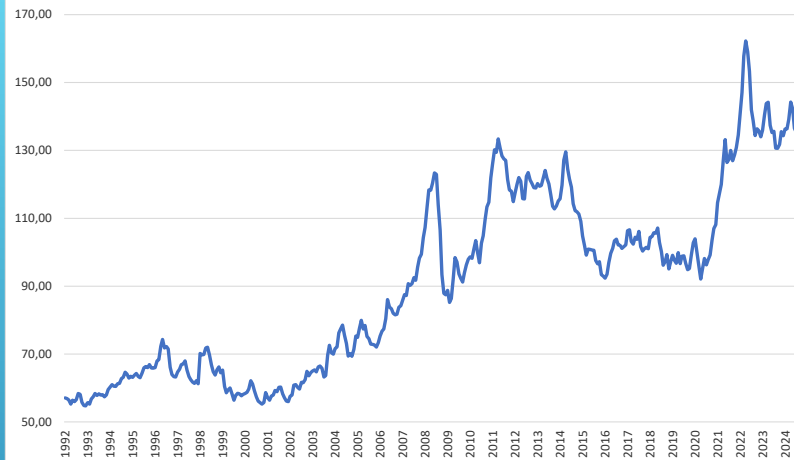
### ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMO ARMONIZADO ESPAÑA



### EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LAS MATERIAS PRIMAS



### EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LOS ALIMENTOS



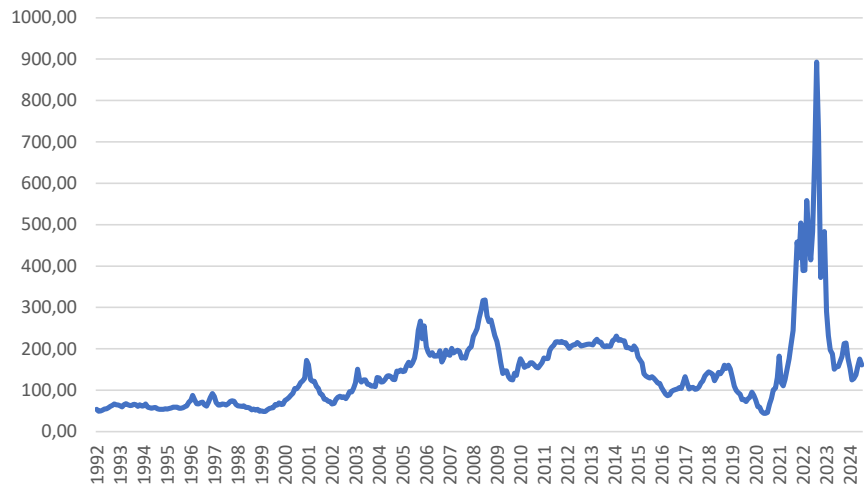
### EVOLUCION DEL PRECIO DE LAS M.P. INDUSTRIALES



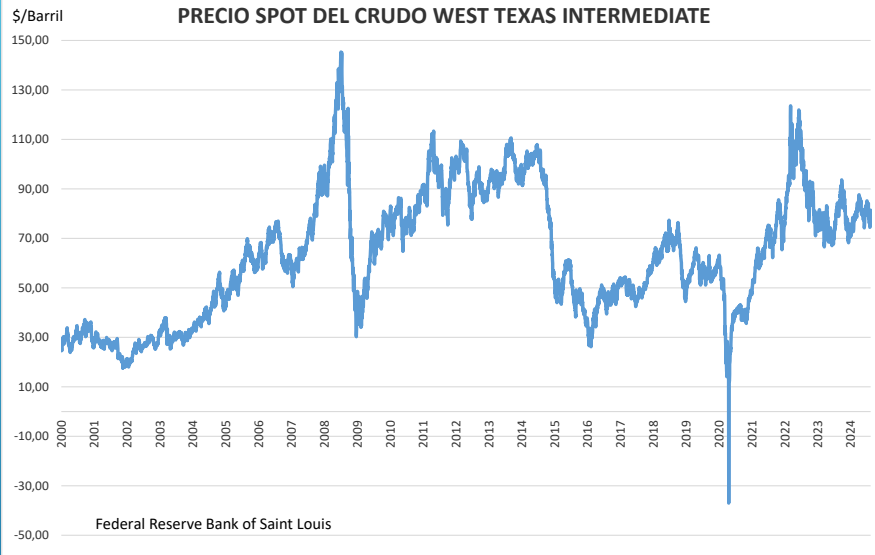
### EVOLUCION DE LOS PRECIOS DE LA ENERGIA



## EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL GAS



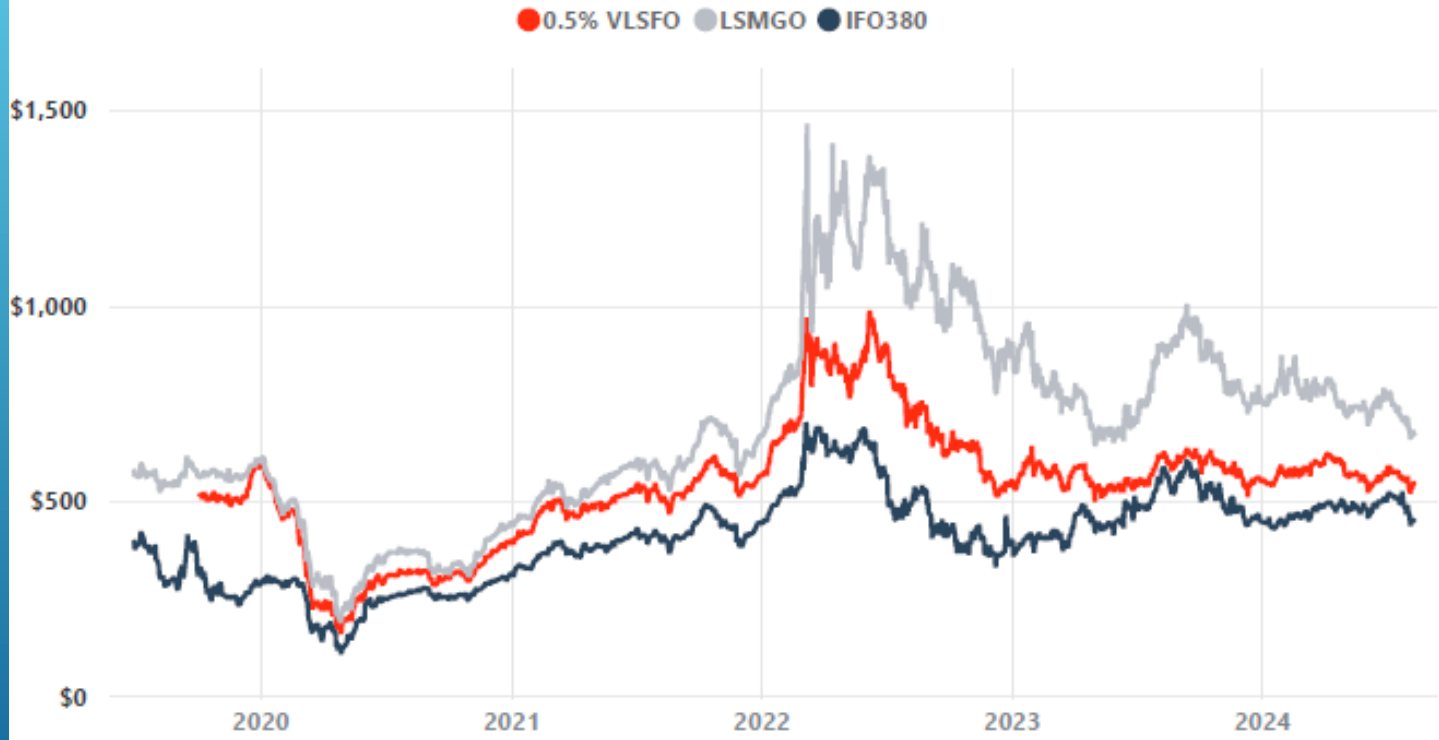
## PRECIO SPOT DEL CRUDO WEST TEXAS INTERMEDIATE



- ▶ ¿Por qué la resistencia de los productos alimentarios a bajar?
  - ▶ Energía
  - ▶ Distorsión de los circuitos logísticos
  - ▶ Restricciones a las exportaciones (guerra)
  - ▶ Producción de fertilizantes (electro-intensivos) en Rusia y Bielorusia (40% del potasio)
  - ▶ Rusia 25% del nitrógeno
- ▶ En el lado positivo
  - ▶ Precios energía estancados o ligeramente a la baja
  - ▶ Si se reduce la sequía, aumentará la producción
  - ▶ Ciertos productos agrícolas ya se está incrementando la producción

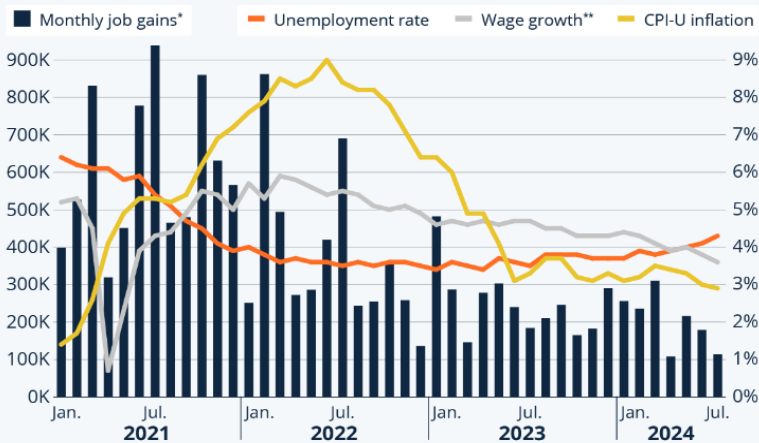


### Rotterdam Bunker Price : IFO380 vs VLSFO \$/ton



# Ready for a Soft Landing?

Key labor market and inflation indicators in the United States (seasonally adjusted)

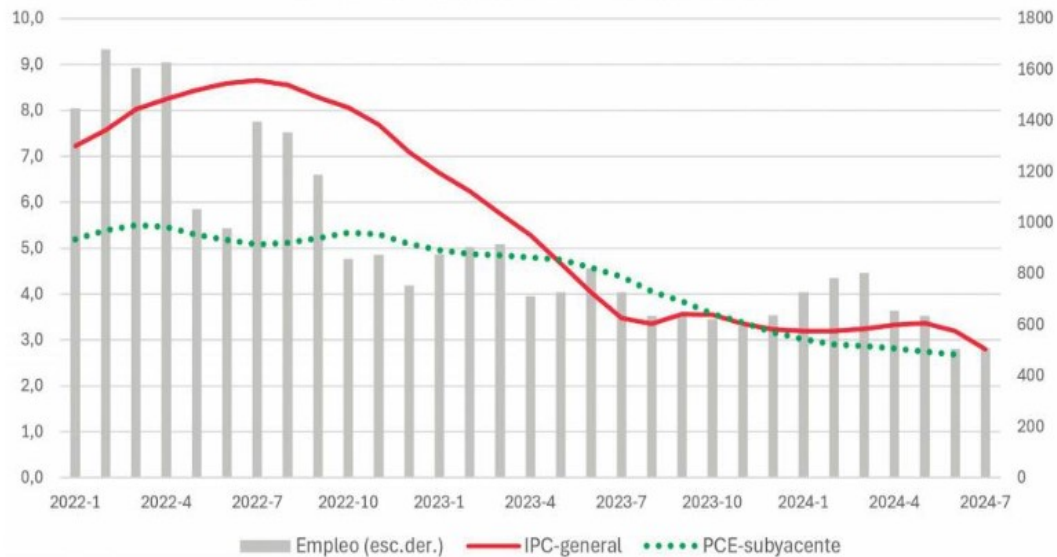


\* Monthly change in total nonfarm employment

\*\* Year-over-year change in average hourly earnings for all private employees

Source: U.S. Bureau of Labor Statistics

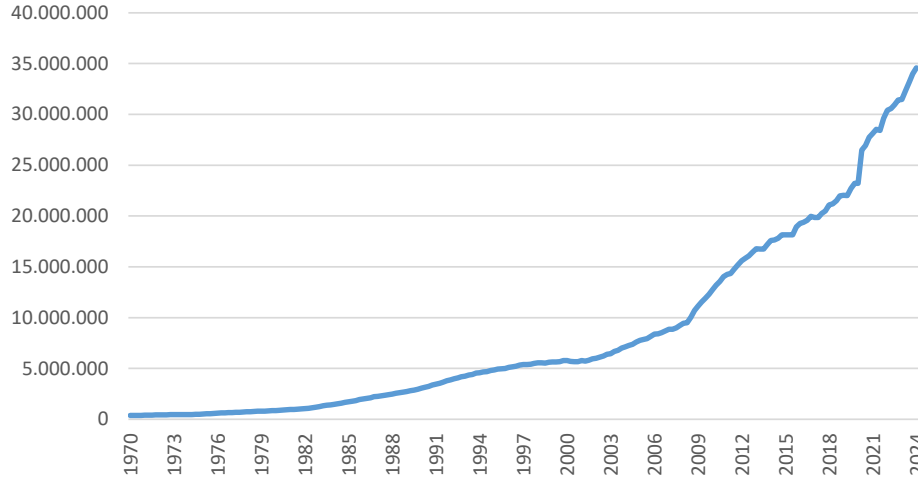
Empleo neto creado (miles de personas) y precios (% variación interanual) en Estados Unidos, Medias móviles 3 meses.



El debate sobre el aterrizaje suave de la economía de EEUU



## TOTAL DEUDA FEDERAL DE LOS EEUU (millo. \$)

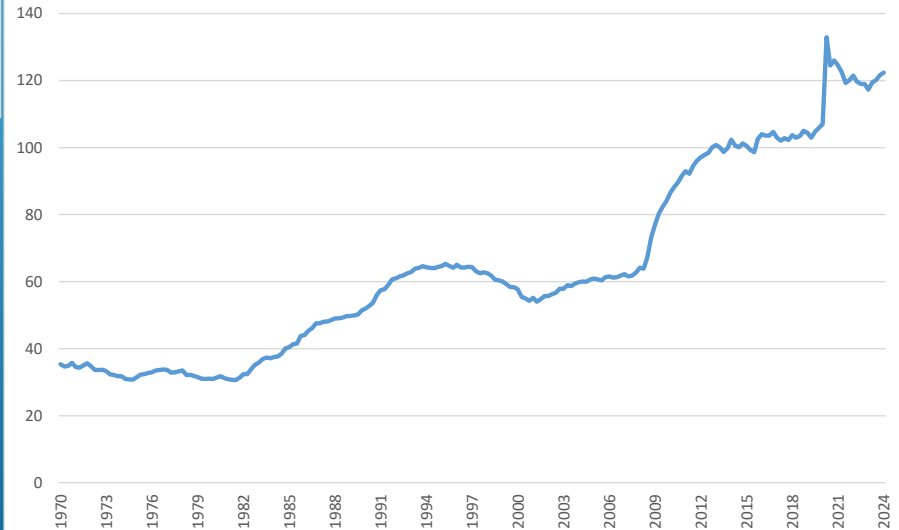


Federal Reserve  
Economic Data

**Fitch rebaja la calificación de la deuda de Estados Unidos a AA+**

Nueva York - [02 AGO 2023](#)

## % PIB DEUDA FEDERAL DE LOS EEUU (en % del PIB)



# Impactos de la guerra a nivel mundial

1. Acelera la ruptura de la globalización vivida en las tres décadas anteriores iniciada con la pandemia:
  1. Regionalización del comercio
  2. Comercio entre amigos
  3. Reshoring o sustitución de importaciones (China)
  4. Repliegue industrial y energético (independencia estratégica)
2. Precios de las materias primas más elevados e inflación mayor (impuesto)
3. Crisis alimentarias periódicas, con costes muy elevados
  1. Descenso producción cereales, crisis de fertilizantes, catástrofes naturales, sequías, etc.
4. 400 M de personas (sobre todo en África) se enfrentan a graves niveles de inseguridad alimentaria
5. Nuevos canales logísticos de distribución
6. Crisis geopolítica sin precedentes desde la 2ª GM
7. Menor crecimiento económico (proteccionismo, guerra, inflación...)
8. Aumento del gasto militar
9. Desconfianza financiera (bloqueo de las reservas de Rusia)
10. China será la gran ganadora del conflicto (?)



¿EN RESUMEN: QUÉ PODEMOS ESPERAR EN EL 2024?

He recurrido a mis mejores instrumentos de predicción.

Os lo aseguro

No hay nada claro





### En Positivo

1. EEUU no ha entrado en recesión
2. Europa ha empezado a recuperarse pero a tasas muy reducidas (Alemania +0,2%, Reino Unido +0,5% y Francia +0,7%).
3. La inflación ha mejorado en Europa y EEUU
4. El BCE y la RF han bajado los t.i. en junio y septiembre
5. La carga de la deuda podría empezar a suavizarse
6. Los mercados de trabajo se han mostrado muy positivos
7. El consumo interno va a potenciar el PIB y el comercio

### En Negativo

1. La inflación en EEUU
2. La presión sobre el gasto militar y la carga de intereses por la deuda van a reducir la capacidad de gasto de las economías europeas
3. Los conflictos bélicos no acaban de tener un horizonte despejado (Ucrania va a peor e Israel va a presionar todavía más en Gaza y Líbano)
4. China, India, Brasil o Rusia van a tener en 2024 crecimientos inferiores a los de 2023
5. El calendario electoral en el mundo introduce más incertidumbres y riesgos,
6. La elasticidad del comercio sigue por debajo de 1, etc....



## EN RESUMEN

1. Este año por ahora va ser algo mejor que el 2023
2. Seguirán las incertidumbres en prácticamente todos los frenes (y que no aparezcan más)
3. Tipos de interés en descenso a partir del verano
4. Inflación mejor controlada
5. Precios energía y agrícolas más bajos
6. Salarios reales estables en el 2024 con empleo al alza, crecimiento del consumo
7. Nula capacidad fiscal
8. Tráficos en volumen con crecimientos bajos (elasticidad menor que 1)
9. Fletes deberían bajar en lo que queda del año
10. Beneficios navieras mejorarán con la crisis de Suez y las subidas de los fletes.

**NADA QUE YA NO OS HUBIERAIS IMAGINADO**





