

Informe Anual del

# Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2021



Fotografía: @fran\_broch

Cumpliendo con su cita anual, el presente informe tiene como objetivo hacer una revisión de los factores que han condicionado la evolución del *Valencia Containerised Freight Index* (VCFI) a lo largo del 2021, el esperado año de la recuperación económica tras la crisis causada por la pandemia, pero todavía muy marcado por la evolución de la situación sanitaria. En las diferentes secciones del informe se analizará con más detalle la situación de la economía internacional en 2021, en el que los buenos datos de crecimiento de algunas áreas se ven empañados por la seria amenaza de la vuelta de la inflación, así como en el comportamiento del comercio internacional y sus efectos en las cadenas de suministro. La industria marítima ha tenido que hacer frente a un crecimiento sobresaliente de la demanda, al que la oferta ha tenido dificultades de atender, provocando una constante de problemas de tensiones logísticas y congestión en puertos clave del sistema, mermando la capacidad marítima disponible y presionando al alza los precios del transporte hasta alcanzar niveles de récord. Esta tendencia será analizada tanto a nivel general, como por área geográfica, con el foco en tres de los principales mercados para Valenciaport, como son Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y el Mediterráneo Occidental.

Al igual que ocurriera en años anteriores, el informe también pretendía recoger, a grandes rasgos, cuáles serían los retos principales a los que se enfrentaría la industria en el año 2022, tarea siempre compleja pero que este año se ha tornado muy difícil de abordar. A final de febrero de 2022, fecha en la que se cerró en contenido de este informe, las tropas rusas acababan de iniciar la invasión de Ucrania y había muchos interrogantes sobre la posible evolución de la crisis. Una vez finalizada la edición del informe, a mediados de marzo, aunque la incertidumbre continúa en máximos, la tendencia de los acontecimientos y la crudeza del conflicto no auguran una resolución sencilla y, sin duda, los efectos de la guerra marcarán tristemente este año 2022.





## Dr. Vicente J. Pallardó

Analista de coyuntura económica. Investigador Senior IEI.

### Entorno Macroeconómico:

# 2021\_EL AÑO DEL REBOTE... Y DE LA INFLACIÓN

## Introducción

El año 2021 ha contemplado cómo la economía mundial (especialmente en Occidente) se recuperaba con fuerza de las devastadoras consecuencias de la pandemia ligada al virus SARS-CoV-2. El exitoso proceso de creación y distribución de efectivas vacunas contra la enfermedad (aunque, triste e innecesariamente, buena parte del mundo no se haya beneficiado de ese éxito), sumado a la muy enérgica y razonablemente coordinada actuación de las políticas macroeconómicas en apoyo de familias y empresas, en especial aquellas más damnificadas por la crisis, propiciaron en 2021 un rebote en la actividad económica más intenso y acelerado de lo previsto.

No obstante, la propia dinámica de “stop & go” que la evolución de la enfermedad y sus sucesivas variantes han provocado, intensificada por las estrecheces en los nodos clave de las cadenas de aprovisionamiento globales, que se han revelado intensas ante los vaivenes de oferta y demanda, han despertado el espectro de la inflación, con una dinámica que no se recordaba en Occidente desde hace casi medio siglo. Las políticas monetarias y fiscales ultraexpansivas no han hecho sino reforzar esa trayectoria, obligando a un reajuste a las mismas.

Por desgracia, el inicio de 2022, con tensiones geopolíticas que han desembocado en una guerra cuyas repercusiones sin duda se extenderán más allá del corto plazo, la amenaza inflacionista, el agotamiento del soporte de las políticas públicas y la difícil situación de buena parte de los países de baja renta, apunta a un año de recuperación mucho más titubeante que el anterior, y con riesgos predominantemente a la baja.

## Una recuperación tan dinámica como desigual

Después de una pérdida de actividad en el año 2020, en relación con la prevista, que se cifra en el entorno de los nueve billones de dólares<sup>1</sup>, la economía mundial experimentó en 2021 una recuperación notablemente más favorable de lo que se esperaba en los primeros meses de la pandemia. Así, el tamaño de la misma excedía en un 2.5% el que presentaba antes del estallido de la COVID-19 (véase el **Gráfico 1**). Aunque los valores alcanzados por los países emergentes de Asia y Europa resultan en apariencia los más favorables, lo más remarcable del pasado año en comparación al desplome de 2020 fue el comportamiento de las economías desarrolladas que, contra todo pronóstico y lideradas por Estados Unidos, también habían recuperado ya el nivel de actividad pre-pandemia (no así en la Eurozona o en España, 1.6 y 4 puntos porcentuales por debajo, respectivamente), después de ser las que experimentaron los mayores descensos en 2020.

De hecho, el **Gráfico 1** revela también cuál es la diferencia entre el crecimiento acumulado previsto entre 2019 y 2022 para las diferentes áreas económicas<sup>2</sup>, antes de la pandemia y a raíz de la misma. Este es la referencia que permite constatar más fácilmente la dispar recuperación económica global. El mundo desarrollado habrá crecido más con la pandemia de lo que se anticipaba antes de la misma<sup>3</sup>. Solo Europa emergente se aproximará a un resultado similar. Asia emergente, aun con el crecimiento más dinámico en términos absolutos, se habría dejado más de seis puntos en relación con lo previsto. Pero

<sup>1</sup> En Paridad de Poder Adquisitivo

<sup>2</sup> Las previsiones para el año 2022 corresponden a las más recientes efectuadas por el Fondo Monetario Internacional, y son previas a la invasión rusa de Ucrania.

<sup>3</sup> Aunque incluso dentro de los países desarrollados existen diferencias significativas entre, por ejemplo, la Eurozona, que habría perdido punto y medio de crecimiento acumulado en estos tres años, y Estados Unidos, que habrá crecido alrededor de dos puntos más de lo esperado.



cuando surge una acusada preocupación es al observar las cifras de América Latina, África Subsahariana y Oriente Medio y el Norte de África: con una pérdida de crecimiento sobre lo previsto de alrededor de cinco puntos para el conjunto del trienio 2019-2022, la implicación es que el PIB per cápita de las tres áreas habrá descendido en el período.

Cuando se analizan las causas de estas diferentes velocidades de recuperación, no es difícil entender el resultado: por un lado, la vuelta a la (relativa) normalidad en las actividades económicas ha estado condicionada por el proceso de vacunación, cuya velocidad y extensión han sido mucho mayores en Occidente. Por otra parte, la intensidad de las medidas de apoyo a empresas, trabajadores y ciudadanos en general por parte de las diferentes dimensiones de las políticas macroeconómicas fue extraordinariamente superior en los países desarrollados. El esfuerzo fiscal acumulado en el primer año y medio de pandemia se situó sobre los 16 billones de dólares en las economías avanzadas, por los aproximadamente 2.3 billones en las emergentes y los escasos 700 millardos en las de baja renta. En paralelo, mientras la expansión del balance de los Bancos Centrales del

mundo desarrollado superó confortablemente los 12 billones de dólares, para el resto (y en los casos en los que tal acción ha llegado a implementarse, que no ha sido lo habitual) se cifraría en pocos cientos de millardos.

Más aún, cuando la inflación comenzó a elevarse de manera significativa, los países desarrollados, con buen anclaje de las expectativas inflacionistas y cómodo acceso a la financiación en los mercados internacionales de capital, han postpuesto las subidas de tipos de interés para frenar esa aceleración de los precios. Por el contrario, buena parte del resto del mundo (exceptuando la mayor parte de Asia emergente<sup>4</sup>), inició ya en 2021, en ocasiones con fuertes ascensos, el ciclo de endurecimiento monetario. Con mayores tasas de inflación previas, sin el citado anclaje de las expectativas, monedas sometidas a la presión devaluatoria por la incertidumbre generada por la pandemia, y fuerte dependencia del ahorro externo (poco amante tanto de las monedas depreciadas como de los precios descontrolados), estas economías no han podido retrasar las subidas de tipos, lo que, claro está, no ha contribuido al crecimiento. El Gráfico 2 muestra esa dispar evolución de los tipos de interés de referencia.

Gráfico 1|  
Evolución del PIB  
(áreas seleccionadas; %)

- Desviación 2019-2022 (pr.)
- Evolución 2019-2022 (pr.)
- Evolución 2019-2021

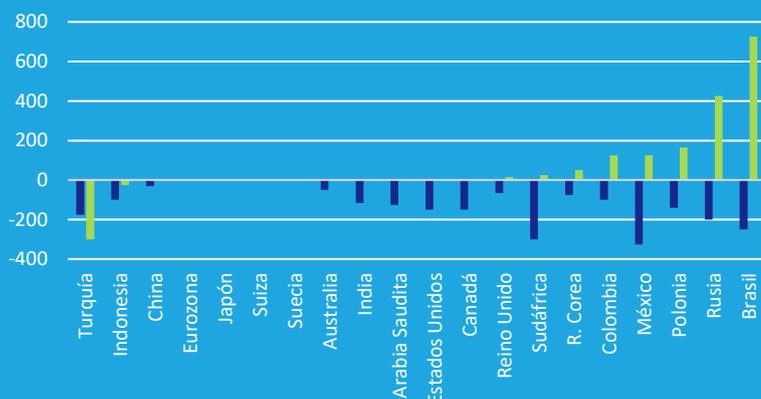
Fuente: elaboración propia.  
Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).



Gráfico 2|  
Evolución del tipo de  
referencia de los Bancos  
Centrales (%)

- 2020
- 2021

Fuente: elaboración propia.  
Datos: Banco de Pagos de Basilea.



<sup>4</sup> Las decisiones del Banco Central de Turquía hace mucho que dejaron de relacionarse con las necesidades de la economía del país (que se enfrenta a tasas de inflación próximas al 50% interanual), y dependen de las veleidades y concepciones erróneas del Presidente Erdogan.



## El regreso “no transitorio” de una vieja conocida

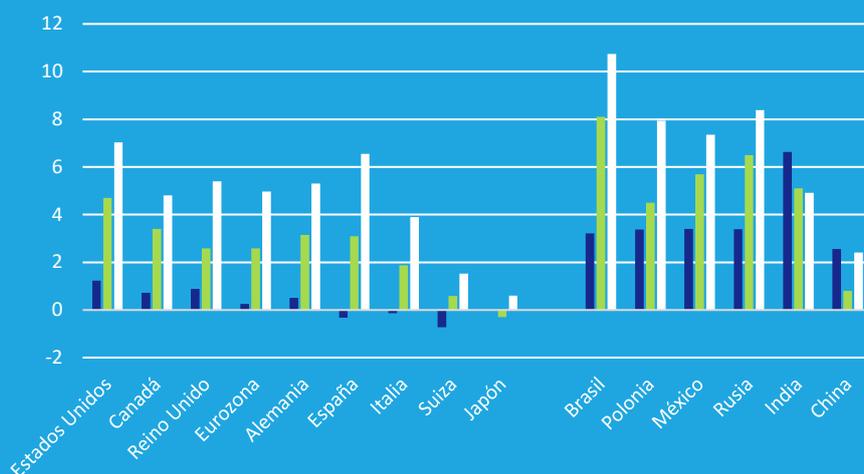
Las buenas noticias para el crecimiento en 2021, además de asimétricas, como explicábamos en la sección precedente, han venido acompañadas de un alarmante incremento de los precios, más concentrado al principio (por ejemplo, en la energía), pero crecientemente extendido a todos los sectores. Además, como revela el **Gráfico 3**, las tasas de inflación se están acelerando en los últimos meses, afectando por igual al mundo desarrollado y al emergente (con escasas excepciones en ambos casos), aunque las cifras inéditas desde hace décadas en la mayor parte de Europa y Norteamérica resultan más llamativas que las también alarmantes de espacios emergentes y en desarrollo que han sufrido episodios inflacionistas severos más recientes.

En un principio, la aceleración de los precios se atribuyó, de forma correcta pero incompleta, a elementos que necesaria o probablemente pudieran desaparecer en pocos meses. Ello dio lugar al innecesario recurso al término “transitorio” para definir el problema de inflación por parte de importantes Bancos Centrales<sup>5</sup>. El contraste entre lo que la transitoriedad implica para los responsables monetarios (y su concepción de estabilidad de precios a medio plazo) y para los ciudadanos que han estado sufriendo el incremento del coste de la vida no puede ser más marcado, hasta hacer que el citado término haya desaparecido del lenguaje de los Bancos Centrales en los últimos meses.

Gráfico 3|

### Inflación bienes y servicios (tasa anual; IPC; %)

■ 2020  
■ 2021  
■ Último mes disponible (interanual)



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Banco de Pagos de Basilea.

Entre esos factores que sostuvieron el concepto “transitorio” encontramos:

- **Un efecto estadístico:** la comparación de los precios del año 2021 con los de 2020, durante el cual hubo un estancamiento e incluso un descenso de los mismos durante varios meses por el impacto inicial de la COVID-19 (véase en el **Gráfico 3** las tasas de inflación alrededor del cero en Occidente en 2020), implicaba un incremento interanual que, con seguridad, solo se extendería durante los meses centrales de 2021.
- **Las tensiones en las cadenas de aprovisionamiento globales:** las dificultades causadas por los sucesivos shocks sobre la actividad global de la pandemia (y la recuperación de los mismos), con exigencias muy variables, temporal y geográficamente, sobre

los componentes de las cadenas de suministro internacionales (buques, contenedores, personas, transporte desde y hasta los puertos), sumadas a la escasez de elementos clave en los procesos productivos globales (desde microprocesadores a materias primas) provocaron fuertes tensiones de precios en todo el proceso global de fabricación y transporte.

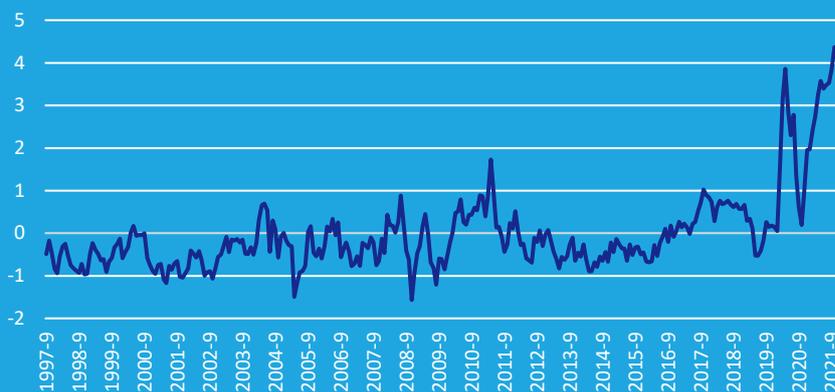
El **Gráfico 4**, que recoge el reciente esfuerzo de la Reserva Federal de Nueva York por sintetizar en un indicador las mencionadas tensiones en las cadenas de suministro, incorporando datos a nivel de producción, transporte marítimo y transporte aéreo, muestra un grado de presión sin precedentes en el cuarto de siglo para el que se ha construido este índice compuesto. A efectos de complementar esta información, el **Gráfico 5** presenta, a título de ejemplo, el desatado incremento de los precios del transporte por camión en Estados Unidos.

<sup>5</sup> No solo por los Bancos Centrales. El debate económico viene enfrentando a los expertos del “equipo transitorio” contra los del “equipo permanente”.



El componente de la inflación general atribuido a estas dificultades de suministro se esperaba que fuese disminuyendo su importancia con el transcurso de los meses, un optimismo que, en este caso, no se ha verificado. A esta temporalidad se sumaba la condición de ser un factor de oferta, al que los Bancos Centrales estimaban que no debían responder, porque “las subidas de tipos no pueden restaurar la normalidad de las cadenas de suministro”.

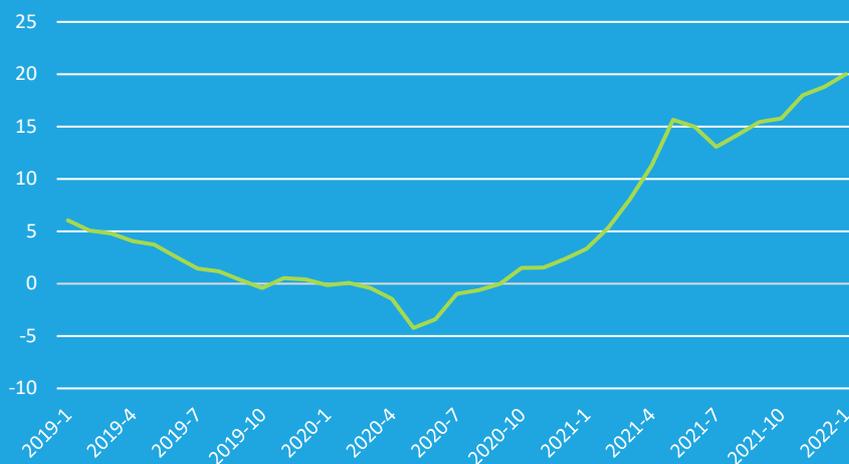
Gráfico 4|  
Global Supply Chain  
Pressure Index



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Banco de la Reserva Federal de Nueva York.

Nota: el indicador muestra el número de desviaciones típicas respecto a la “presión media” a la que está sometida la cadena de suministro global”, calculada a partir de las 27 variables utilizadas en el índice compuesto.

Gráfico 5|  
Transporte por camión en  
Estados Unidos (Precios al  
producto; variación interanual; %)



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Banco de la Reserva Federal de St. Louis.

- **El aumento del precio de las materias primas:** la dinámica global de frenazos y aceleraciones de la actividad, la caída de los precios al inicio de la pandemia (de nuevo el efecto estadístico antes señalado), las dificultades para su transporte, las tensiones geopolíticas y una climatología desfavorable a principios de año impulsaron al alza de manera muy acusada los precios de muchas materias primas durante 2021 (ver la primera columna de la [Tabla 1](#)), con especial mención a los hidrocarburos y sus derivados, y aún más claramente al gas natural. La inevitable transmisión de esos aumentos de precios a las actividades, tanto

de producción y transporte como de consumo, han sido el otro factor de oferta elevando la inflación. En este caso (segunda columna de la [Tabla 1](#)), los datos previos a la invasión de Ucrania sí apuntaban a un cambio de tendencia, al menos para la mayoría de las materias primas. Pero con la referida transmisión al resto de la economía, aún en marcha, y el encarecimiento abrupto e intenso de los precios de hidrocarburos y alimentos a raíz del agravamiento de la situación en Ucrania, se plantea un escenario casi imposible para que la inflación general revierta hacia los objetivos de los Bancos Centrales.



Tabla 1|

Precio de las materias primas (% de variación en el período indicado)

Tipo de materia prima	Año 2021	Octubre 2021-Enero 2022
Energía	77,1	-1,6
Petróleo	49,5	2,3
Gas natural	270,3	-11,2
Productos agropecuarios	15,3	6,4
Fertilizantes	163,9	16,9
Metales y minerales	17,1	3,2
Metales preciosos	-4,7	1,6

Fuente: elaboración propia. Datos: Banco Mundial.

Nota: los valores de petróleo y gas natural corresponden a los indicadores empleados por el Banco Mundial como síntesis de los diferentes tipos de petróleo y gas de referencia en las distintas áreas geográficas.

Ciertamente, está abierto a debate si una tasa de inflación elevada y creciente, incluso si estuviese fundamentada únicamente por factores de oferta, debe ser condonada por los Bancos Centrales. La experiencia tras los shocks energéticos (entre otros) de los años setenta y principios de los ochenta del siglo pasado alerta sobre las consecuencias de esa complacencia. Pero, además, la explicación desde el lado de la oferta no resulta ni completa ni convincente para entender lo que ha estado ocurriendo con los precios en Occidente.

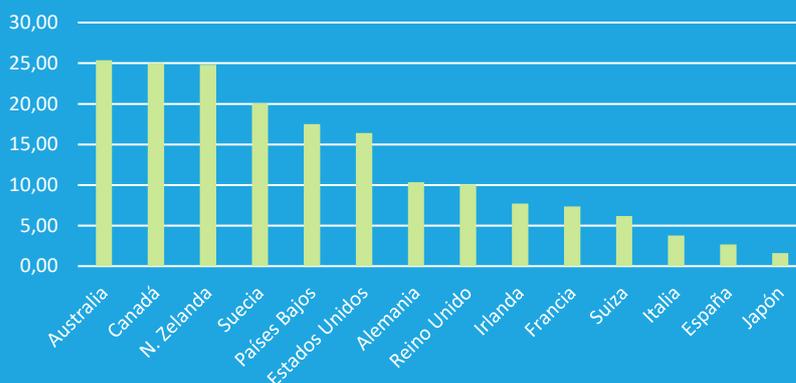
Las restricciones a ciertas actividades (al gasto, por tanto), sobre todo en los primeros meses de la pandemia, junto a la magnitud sin precedentes de las ayudas inyectadas al sector privado no financiero por las políticas fiscal y monetaria, generaron un incremento en la tasa de ahorro de las familias europeas y norteamericanas de más de siete puntos sobre la renta disponible<sup>6</sup> (es decir, más de un 50% sobre los niveles prepandemia), lo que implica una capacidad de gasto adicional de más de dos billones y medio de dólares. La mejor evolución respecto a lo esperado de la vertiente sanitaria de la crisis ha conllevado que, entre el promedio de los tres

últimos trimestres de 2020 y el tercero de 2021 (último dato disponible), ese ahorro adicional se haya consumido ya en más de la mitad (más del 60% si se pondera por el tamaño de las economías consideradas). Por tanto, un shock de demanda positivo en toda regla, además concentrado en los bienes (dado que las restricciones a las actividades de servicios han continuado, aunque sea en medida decreciente), bienes que son, a la vez, los más afectados por los problemas de suministro globales. Sorprende que los Bancos Centrales tampoco hayan considerado necesario modificar su política monetaria – hasta finales de 2021, como pronto – en estas circunstancias.

Además, los desequilibrios ya acumulados a consecuencia de esa política monetaria hiperexpansiva, como los relativos al crecimiento del precio de los activos financieros, se han visto acentuados (al combinarse con el ya mencionado aumento en la capacidad de gasto de las economías domésticas), por la amenaza de nuevos excesos en el mercado inmobiliario<sup>7</sup>, perceptibles en el Gráfico 6.

Gráfico 6|

Evolución del precio de la vivienda (2020:3Tr.-2021:3Tr.; %)



Fuente: elaboración propia. Datos: Banco de la Reserva Federal de Dallas.

<sup>6</sup> Estimación realizada por el autor sobre las nueve mayores economías occidentales.

<sup>7</sup> A los que, al menos de momento, son ajenas las economías del sur de Europa.



En este mismo Informe, un año atrás, cuando el inicio de la normalización monetaria se anunciaba para 2023 (incluso 2024), ya sugeríamos que era en la segunda mitad de 2022, comenzando por el mundo anglosajón y unos meses después en la Europa continental, cuando debería ponerse en marcha ese cambio de ciclo. La evolución de actividad y precios en 2021, inesperadamente dinámica, debería haber adelantado adicionalmente la reducción del tamaño del balance de los Bancos Centrales y las subidas, progresivas pero firmes, del tipo de interés de referencia.

Parece evidente que las autoridades monetarias se encuentran, al escribir estas líneas, muy “por detrás de la curva”. Los riesgos del enquistamiento de la inflación y los excesos en los mercados inmobiliarios occidentales por ese retraso son evidentes. Los de sobreactuar en un intento de recuperar el tiempo perdido, también. A veces, tarde es casi tan malo como nunca. Y el escenario geopolítico, al que regresamos de inmediato, no va a ayudar.

## Un 2022 crecientemente complicado

El año 2022 se anunciaba con un cierto número de retos específicos, al margen de la necesidad de seguir afrontando, preferentemente con más intensidad, los que condicionan la realidad global de manera estructural (deterioro medioambiental, desigualdad, ciberseguridad...). Entre tales retos podemos destacar:

- El ya referido proceso de ajuste de las políticas monetarias, combinando la suficiente contundencia como para frenar la inflación de bienes y activos con un perfil de progresividad que no desarticule ni la recuperación ni la financiación a coste razonable (aunque, desde luego, debe ser mayor que el de los últimos años) de los gobiernos occidentales.
- La progresiva normalización de las cadenas de suministro globales, procurando la reducción de los cuellos de botella en las mismas, e iniciando la duplicación de fuentes de suministro, transporte y/o almacenamiento en la medida necesaria, asumiendo el aumento de costes que pueda conllevar.
- Conducir la transición desde un crecimiento cimentado en políticas monetarias y fiscales de una prodigalidad insostenible (habiendo sido necesarias en respuesta a la pandemia) a otro basado en la mejora estructural de las economías, empleando de manera apropiada los nutridos fondos que, sobre todo en Occidente, se han dotado en ese sentido. La mejora

en la evolución de la productividad que derivaría de ese uso adecuado sería de extraordinario valor, al reducir la exagerada dependencia del endeudamiento (primero en Occidente, cada vez más en el mundo emergente) como vía de sostener el crecimiento económico. Esa transición puede verse facilitada por el remanente del ahorro acumulado por el sector privado durante el primer año y medio de la pandemia (ver la sección anterior en ese sentido).

- Ofrecer una respuesta suficiente a los preocupantes problemas, creados y/o agravados por la pandemia, que presentan una mayoría de los Países de Baja Renta (PBR). No solo el proceso de vacunación sigue claramente retrasado en los mismos, y su posibilidad de inyectar fuerza a la recuperación desde las políticas públicas ha sido muy limitada por la escasez de recursos, sino que la merma de ingresos y el aumento de gastos a consecuencia de la COVID-19 ha dejado a estos países en vías del impago de su deuda, cuando no directamente en ese estado. La creación de nuevos Derechos Especiales de Giro por parte del Fondo Monetario Internacional, en la medida en que fueron otorgados en función de las cuotas a la Institución (por tanto, aproximadamente en base al tamaño de las economías) apenas benefició a este medio centenar de países. A pesar de las propuestas en ese sentido, tampoco se transfirieron de forma gratuita esos DEG por parte de las economías desarrolladas y las principales emergentes a los PBR. Tampoco el acuerdo del G20 de aplazar el pago de los intereses de la deuda ha resultado de utilidad, por cuanto no ha reducido la carga total, e incluso acogerse a esa opción ha sido evitado por bastantes de los países menos desarrollados, que temían señalarse de manera adversa en los mercados internacionales de capital si lo hacían.

Solo una progresión suficiente en todas estas dimensiones permitiría sostener el crecimiento, reequilibrarlo en favor de los países en desarrollo y contener la amenaza inflacionista. Difícil ejercicio, complicado, y mucho, por la invasión rusa de Ucrania. Además de los costes directos e inmediatos, humanos y económicos, de esta injustificable agresión, y de los implicaciones indirectas, a medio y largo plazo, que van a derivarse para el orden y el derecho internacionales, el impacto sobre el escenario que hemos definido con anterioridad para 2022 va a ser inequívocamente negativo: las tensiones inflacionistas, en especial las conectadas con los hidrocarburos van a acentuarse, mientras las distorsiones introducidas por el conflicto en la economía global conducirán a un menor crecimiento, en una combinación que resucita un término casi olvidado, al menos en Occidente: la estanflación.

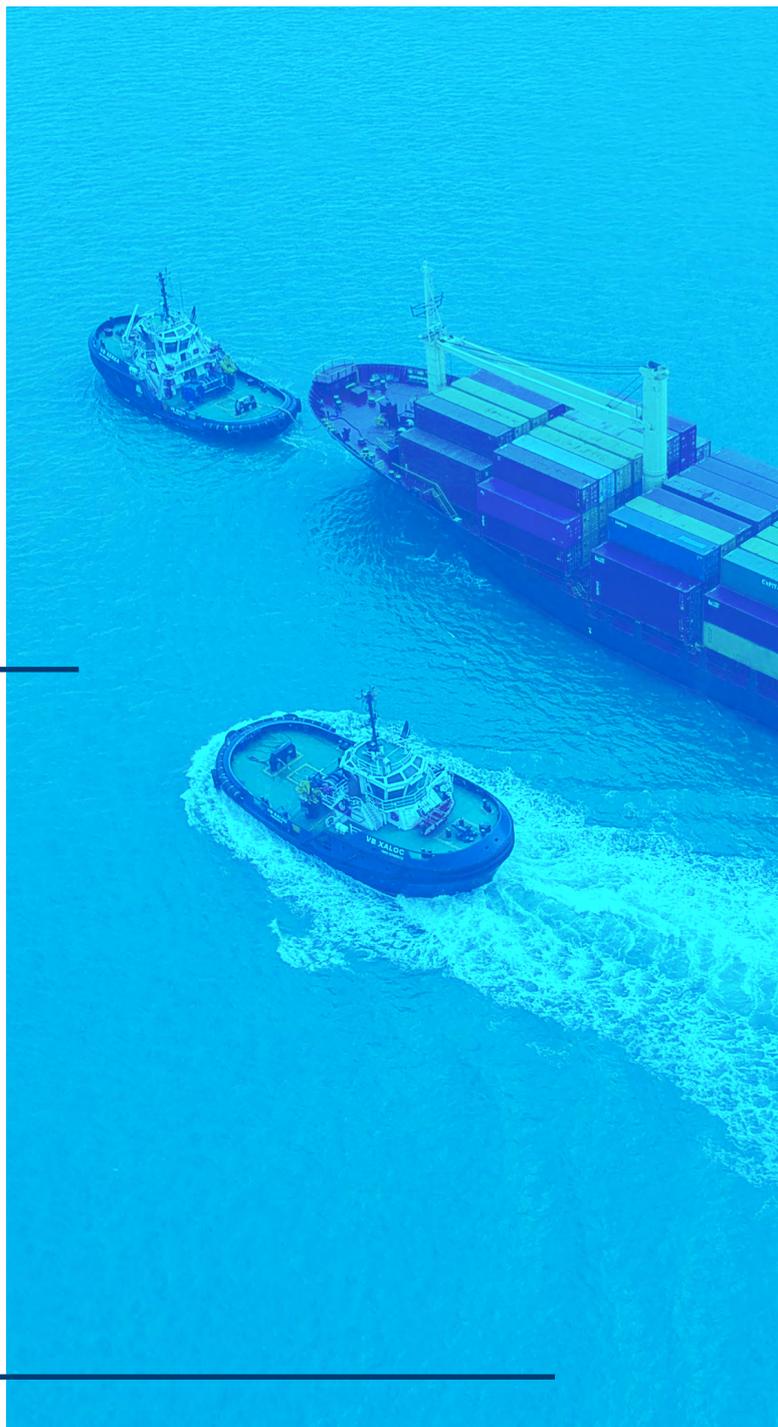


En este nuevo escenario, la política fiscal difícilmente podrá retraerse a sus cuarteles y plantearse reequilibrar su saldo y reducir la deuda pública sin, como mínimo y durante un tiempo, seguir amortiguando el impacto del aumento de los costes energéticos sobre empresas y ciudadanos. Más compleja deviene la labor de la política monetaria, por cuanto ese doble efecto negativo del conflicto sobre actividad y precios dificulta el proceso de normalización que se ponía en marcha. En ese sentido, aunque sería recomendable seguir una pauta de cautela (que, por otra parte, al menos fuera de Estados Unidos, ya se preveía), no deja de ser urgente que los responsables monetarios, en especial la Reserva Federal, comiencen ya la reducción del tamaño del balance y las subidas de los tipos de interés. Porque el espectro de los años setenta acecha.

## Reflexión final

El año 2021 resultó sensiblemente más favorable, en términos de recuperación de la actividad y el empleo, de lo que inicialmente se esperaba ante la desarticulación de la economía global provocada por la COVID-19. Pese a ello, tres factores en la herencia dejada por el "año del rebote" suscitaban preocupación: la necesidad de acertar con el ritmo de normalización de las políticas macroeconómicas, el desenganche de la recuperación de los países menos favorecidos (es decir, de unos mil millones de personas) y el regreso de la inflación en gran parte del mundo, un desequilibrio casi olvidado en Occidente.

Por desgracia, y a través de la peor de las perturbaciones posibles, una guerra, tan deplorable como dañina, las perspectivas de continuar con la fortaleza de la recuperación y corregir los aspectos problemáticos referidas, son escasamente halagüeñas. Esperemos que a la mayor brevedad podamos eliminar este factor de la ecuación.





## Theo Notteboom

Profesor en economía portuaria y marítima.  
Maritime Institute, Faculty of Law and Criminology, Ghent University, Belgium;  
Faculty of Sciences, Antwerp Maritime Academy, Belgium; Faculty of Business  
and Economics, University of Antwerp, Belgium

### Economía Marítima:

# TENDENCIAS GLOBALES DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO MARÍTIMO Y LOS PUERTOS EN 2021

## Introducción

El 2021 ha sido un año turbulento para el sector marítimo y portuario: desde los efectos negativos de la pandemia de COVID-19 que afectó a las cadenas de suministro mundiales o el incidente del Ever Given en el Canal de Suez, hasta el endurecimiento de las normas medioambientales que han exigido una flota mundial más sostenible.

El despliegue de programas de vacunación a gran escala a finales de 2020 y principios de 2021 alimentó inicialmente la esperanza de que la pandemia de la COVID-19 tuviera un impacto mucho menor en la actividad económica que en 2020. Sin embargo, las oleadas masivas de infección con las variantes Delta y Omicron provocaron periodos de fuertes restricciones a las actividades económicas y semi-confinamientos en todo el mundo. A pesar de la situación de pandemia, la economía mundial se recuperó en 2021 hasta alcanzar un crecimiento real del PIB del 5,9%, aunque se observan diferencias entre las principales economías: 5,6% para EE. UU., 5,2% para la zona euro, 8,1% para China, 9% para India, 4,5% para Rusia, 3,1% para los cinco principales países de la ASEAN, 4,7% para Brasil y 4,6% para Sudáfrica (datos del Fondo Monetario Internacional - Perspectivas de la Economía Mundial). Las cifras de crecimiento ocultan en cierto modo las repercusiones negativas que han tenido en el crecimiento económico las grandes interrupciones de la cadena de suministro en Norteamérica, Europa, China y otros países. Además, la recuperación de China

se vio afectada por las perturbaciones provocadas por la pandemia relacionada con la política de tolerancia cero de la COVID-19 y las prolongadas tensiones financieras entre los promotores inmobiliarios, como Evergrande.

A principios de 2021, la mayoría de los expertos, gobiernos y organizaciones internacionales seguían considerando los altos niveles de inflación como un efecto secundario temporal a corto plazo con respecto a la senda de la recuperación económica. Pronto se extendió la preocupación de que los elevados niveles de inflación persistieran durante más tiempo del previsto, con las continuas interrupciones de la cadena de suministro y los elevados precios de la energía que se mantendrían en 2022, y posiblemente también en 2023. En la segunda mitad de 2021, un gran número de países empezó a reducir los paquetes de estímulo a gran escala que se habían establecido al comienzo de la pandemia a inicios de 2020. Estos paquetes contribuyeron al aumento de los niveles de deuda en los dos últimos años, especialmente en las economías avanzadas, lo que socavó la estabilidad financiera.

El comercio marítimo y la actividad portuaria en 2021 no sólo se han visto afectados por los desequilibrios entre la oferta y la demanda y las políticas monetarias en todo el mundo. Las tensiones geopolíticas y los crecientes efectos del cambio climático, combinados con grandes catástrofes naturales, también han dejado su huella en



las cadenas de suministro y en la red marítima y portuaria mundial. El año 2021 ha estado marcado por sucesos naturales como incendios forestales, fuertes inundaciones, erupciones volcánicas y sequías, que han tenido diversas repercusiones en las cadenas de suministro de las regiones del mundo afectadas. Las crecientes tensiones a escala geopolítica entre Rusia y el mundo occidental ya se dejaron sentir en 2021, pero no fue hasta principios de 2022 cuando estas tensiones se convirtieron en el inicio de una invasión rusa en Ucrania el 24 de febrero de 2022. Tras la COVID-19 y otras alteraciones naturales y provocadas por el hombre de los últimos años, el conflicto militar tiene el potencial de perturbar aún con mayor intensidad los mercados económicos (como los niveles de precios de las materias primas y la energía), las relaciones geoeconómicas y las cadenas de suministro mundiales. Sin embargo, en el momento de redactar esta sección del informe, aún era pronto para conocer plenamente las repercusiones de la situación bélica en Europa del Este.

## La crisis en la cadena de suministro provocada por la COVID-19

La COVID-19 apareció en China en diciembre de 2019, como es ya de sobra conocido. En enero de 2020 se produjo un cierre total en China, con un efecto inmediato en los volúmenes comerciales, ya que las actividades de producción se detuvieron y los puertos se vieron obligados a reducir sus actividades. El cierre de las fábricas generó un shock de suministro en China. Las interrupciones en China, y más tarde también en otras economías de Asia oriental, provocaron la interrupción de las cadenas de suministro mundiales, lo que hizo que los transportistas de contenedores anunciaran una primera oleada de *blank sailings*. El impacto total de estos *blank sailings* sobre los puertos europeos y norteamericanos sólo se hizo visible a partir de marzo de 2020. En los primeros meses del virus, la situación del volumen de contenedores en los distintos puertos estuvo determinada en gran medida por su exposición al comercio con Extremo Oriente, donde la mayoría de los puertos registraron cifras de crecimiento negativas. A mediados de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró oficialmente la Coronacrisis como pandemia. En ese momento, el shock de oferta que se produjo en Asia desapareció, ya que las fábricas volvieron a abrir sus puertas a gran escala. Sin embargo, el fuerte aumento de los cierres totales y parciales en prácticamente todos los países europeos y partes de América generó un shock de demanda. Esto dio lugar a una segunda oleada de *blank sailings*, en la que los transportistas de conte-

nedores retiraron hasta el 20% de su capacidad de red en las principales rutas comerciales y dejaron inactivos más de 2,5 millones de TEU de capacidad de la flota, es decir, más del 10% de la flota mundial de contenedores. Para algunos puertos, los *blank sailings* supusieron entre un 20% e incluso un 50% menos de escalas de buques para abril y mayo de 2020. Esta segunda oleada de *blank sailings* afectó negativamente a los volúmenes del segundo trimestre de 2020 en los principales puertos de las rutas comerciales Este-Oeste. La situación en el primer trimestre de 2020 fue especialmente complicada en Norteamérica, donde destacan los puertos de Seattle/Tacoma (-18,3% interanual en términos de TEU), Los Ángeles (-17,1%) y Norfolk (-12,4%). En Europa, el puerto de Amberes fue el único gran puerto de entrada que pudo alcanzar un volumen en el primer semestre de 2020 comparable al del primer semestre de 2019 (+0,4%), mientras que algunos otros puertos vieron su rendimiento en TEU caer más del 20% (por ejemplo, Le Havre y Barcelona).

La situación empezó a cambiar radicalmente en el verano de 2020, propiciada por un cambio en el gasto de los consumidores, que pasaron de gastar en servicios a gastar en productos, un fuerte crecimiento del comercio electrónico y una rápida recuperación económica bastante inesperada, apoyada por amplios paquetes de estímulo gubernamental. El fuerte crecimiento de la demanda (sobre todo de bienes duraderos, tales como equipos de oficina, productos electrónicos y muebles) y la reposición de existencias a gran escala por parte de importadores y minoristas tensaron al máximo las cadenas de suministro. Al mismo tiempo, por el lado de la oferta, no se pudo reaccionar de forma adecuada debido a la escasez de capacidad de los buques y de equipos (contenedores vacíos, remolques, vagones, etc.) y a los problemas de disponibilidad de los trabajadores portuarios, camioneros y demás personal logístico. Los cierres temporales de fábricas, instalaciones logísticas y terminales en China y otros lugares, así como la falta de mano de obra debido a las cuarentenas, los cierres patronales y el aislamiento domiciliario agravaron aún más la situación. La combinación de estos desequilibrios entre la oferta y la demanda dio lugar a elevados niveles de congestión en puertos clave de todo el mundo, sobre todo en la Costa Oeste de Estados Unidos, China y el noroeste de Europa. En general, los puertos que más se han visto afectados tienen una fuerte orientación hacia los bienes de consumo y una posición destacada como puertas de entrada de los flujos comerciales en contenedores en lo que respecta a Asia.

El repunte del comercio en contenedores iniciado en el verano de 2020 se intensificó aún más a lo largo de 2021. A medida que la crisis de la cadena de suministro cobraba impulso en 2021, los armadores tuvieron que



asumir unas tarifas de flete históricamente elevadas, a pesar de los cada vez mayores tiempos de espera de los contenedores en los puertos, la baja fiabilidad de los horarios en los servicios de línea y los graves retrasos en la cadena de suministro. Los cargadores con mayor volumen de carga suelen recurrir a contratos de larga duración con sus transportistas habituales, y están menos expuestos a las fluctuaciones de las tarifas a corto plazo en el mercado al contado. Aun así, tuvieron que poner en marcha iniciativas para afrontar los elevados niveles de los fletes. Algunas rutas comerciales quintuplicaron o incluso multiplicaron por diez los costes de transporte en comparación con los niveles anteriores a la pandemia, contribuyendo así al aumento de la inflación. Para un contenedor de cuarenta pies o FEU lleno de productos de alto valor (calzado deportivo o ropa de mediana calidad) con un valor de venta al por menor de 1 millón de dólares estadounidenses, los costes marítimos y portuarios del comercio entre Extremo Oriente y Europa del Norte a finales de 2021 representaron entre el 1,5% y el 2% del valor, mientras que en el período del 2017-2019 eran inferiores al 0,3%. Para los productos voluminosos y de bajo valor (50.000 USD por FEU), como los muebles ensamblados de gama baja, la proporción de los costes marítimos y portuarios sobre el valor total de la venta al por menor pasó del 5-6% en 2019 a un 30-40% a finales de 2021, empujando a los minoristas a plantearse la posibilidad de corregir al alza los precios.

Si bien las extraordinarias condiciones del mercado podrían considerarse el resultado de una "tormenta perfecta", la crisis en la cadena de suministro puso de manifiesto los límites de los principios contemporáneos de gestión de la cadena de suministro (como el sistema "justo a tiempo" o JIT, que da lugar a inventarios mínimos y a una falta de capacidad de almacenamiento intermedio para hacer frente a las interrupciones) así como la rígida organización del mercado (véase también Notteboom et al., 2021; Kent y Haralambides, 2022). No es de extrañar que la resiliencia de la cadena de suministro haya cobrado rápidamente interés entre los agentes de la cadena de suministro ("*supply chain resilience*") por ser un elemento clave a la hora de abordar de forma sistemática las posibles interrupciones actuales y futuras. Sin embargo, muchas cuestiones siguen sin respuesta o, al menos, necesitan mucha más coordinación y cooperación entre los agentes del mercado y las entidades públicas antes de poder abordarlas eficazmente.

¿Cómo se podría resolver de forma sostenible el actual bloqueo en la cadena de suministro? ¿Cómo y dónde se deben introducir reservas de capacidad en las cadenas de suministro? ¿Existe la disponibilidad de pagar por esa capacidad adicional y quién debería asumir el coste de esos espacios?

## El mercado de contenedores en 2021

En 2021, la COVID-19 incentivó a los transportistas de contenedores y a las alianzas entre ellos (por ejemplo, 2M, The Alliance, y Ocean Alliance) a implementar varias medidas de contingencia que resultaron en el reposicionamiento de los buques desde otras rutas comerciales hacia el Pacífico y entre Europa y el Lejano Oriente; cambios en las escalas portuarias; el despliegue de buques más grandes en el comercio transpacífico; y un mayor tamaño de las escalas por puerto. Con respecto a este último aspecto, se han batido récords en cuanto al tamaño de las escalas en todo el mundo, como por ejemplo en el puerto de Los Ángeles (donde se llegaron a manejar 34.263 TEU cuando el MSC Isabella hizo escala en el puerto), Singapur (con 18.059 TEU manejados durante una escala), Amberes (24.433 TEU manejados en el MSC Allegra en diciembre de 2021) y Felixstowe (23.773 TEU en una escala).

Tras la cancelación de los servicios en el segundo trimestre de 2020, el número de *blank sailings* comenzó a aumentar de nuevo a principios de 2021, debido a la congestión portuaria en China (es decir, los cierres temporales de terminales por infecciones causadas por la COVID-19 en los puertos de Tianjin, Ningbo, Shenzhen, Xiamen, etc.) y a lo largo de la costa oeste de EE. UU., LA y Long Beach en particular. A mediados de noviembre de 2021, se registró un número récord de 86 buques portacontenedores anclados en la zona de la bahía de San Pedro (datos de Marine Exchange of Southern California). El tiempo medio de espera en los puertos del suroeste de Estados Unidos ascendió a 18 días, frente a los 8 días de abril de 2021. Los *blank sailings* en este caso fueron provocados por los portacontenedores que no pudieron realizar el viaje de vuelta a tiempo debido a los largos retrasos en los puertos. Los transportistas no podían recurrir a buques de reposición para mantener operativos los servicios semanales, ya que las flotas estaban totalmente desplegadas y al límite de su capacidad. El número de escalas portuarias se redujo entonces, pero el tamaño de las escalas en los principales puertos de contenedores de Norteamérica aumentó, creando picos en las operaciones entre buques y la actividad de los astilleros, congestión en las puertas de embarque y otros desafíos operativos para las terminales.

Sin embargo, no todas las navieras se vieron afectadas de la misma manera. Un análisis de *Alphaliner* (2021) basado en los datos de noviembre de 2021 concluyó que los transportistas que disponían de capacidad en las terminales de los puertos de la Costa Oeste sufrieron muchos menos retrasos en los buques. Por ejemplo, los buques del transportista estadounidense Matson se manipulan en su propia terminal SSA Marine de Long Beach, mientras que Evergreen también se beneficia del



hecho de tener su propia terminal con Everport. Los mayores tiempos de espera en los puertos se dieron en el caso de los nuevos operadores (como Transfar Shipping) que salían de Asia con buques recién fletados sin haber firmado un contrato para la terminal.

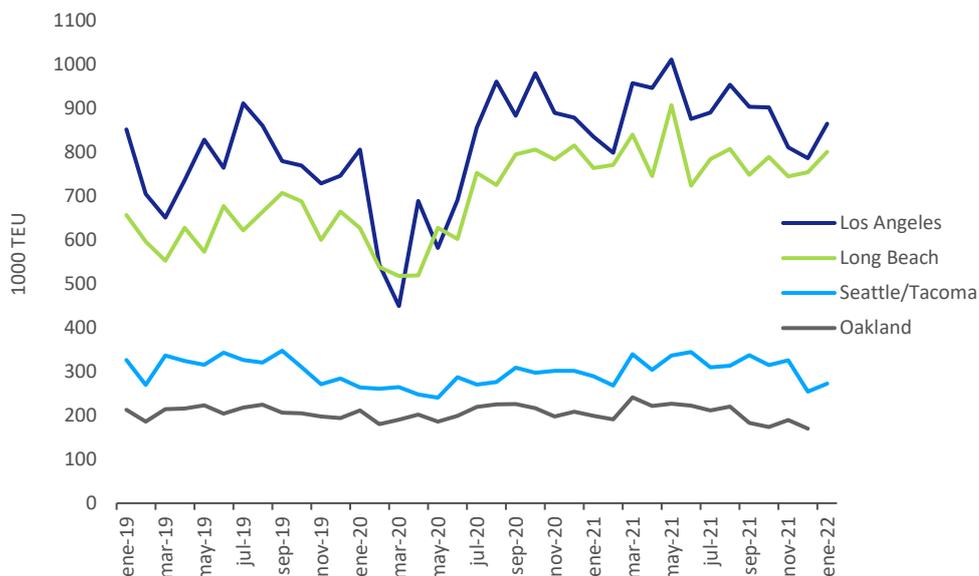
A pesar de las interrupciones de la cadena de suministro, la mayoría de los puertos de contenedores de EE.UU., Europa y Asia registraron cifras de crecimiento positivas en el rendimiento de los contenedores en 2021, véase el [gráfico 7](#) y la [Tabla 2](#). Las diferencias en las tasas de crecimiento entre los puertos situados dentro de una misma región señalan el nivel de flexibilidad para hacer frente a los desequilibrios entre la oferta y la demanda. En Europa, el crecimiento de TEU en 2021 en algunos de los mayores puertos de contenedores congestionados, como Amberes y Hamburgo, siguió siendo inferior al de los puertos vecinos. En otras palabras, parte de los flujos comerciales de contenedores, principalmente los volúmenes de transbordo marítimo se trasladaron (temporalmente) a otros puertos como los cercanos Le Havre o Zeebrugge e incluso a los puertos del Mediterráneo para evitar más retrasos y escasez de capacidad en algunos de estos grandes puertos centrales. El sistema portuario estadounidense, sin embargo, mostró una estructura

mucho más rígida. Aunque algunos buques portacontenedores se desviaron a otros puertos de entrada a EE. UU., el desvío general de la carga siguió siendo bastante moderado en la bahía de San Pedro. Los flujos de importación asiáticos se mantuvieron firmemente alineados con la red de distribución interior de Los Ángeles/Long Beach, a pesar de la escasez de camiones, espacio de almacenamiento y mano de obra. Otros puertos de la Costa Oeste de EE. UU. no sólo cuentan con un nivel de manipulación de contenedores mucho menor que el de LA/Long Beach, sino que también se enfrentan a la escasez de capacidad tanto en las terminales como en el interior, lo que reduce su capacidad para acoger eficazmente un exceso de TEU desde LA/Long Beach.

La competencia por los flujos de transbordo marítimo se intensificó en 2021. Este fue el caso, en particular, de las regiones portuarias cercanas a los pasos interoceánicos como el Estrecho de Gibraltar (con un crecimiento del 24,3% en Tanger Med, en Marruecos, para alcanzar los 7,17 millones de TEU en 2021, principalmente a expensas de Algeciras, en España) y en las grandes regiones portuarias de entrada (por ejemplo, grandes volúmenes de transbordo desplazados de Amberes/Rotterdam a Le Havre).

#### Gráfico 7|

Volúmenes mensuales de TEU en los principales puertos de contenedores de la Costa Oeste de Estados Unidos, de enero de 2019 a enero de 2022



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria.



Tabla 2|

Rendimiento total de contenedores en TEU en los principales puertos de la Unión Europea y China

Main container ports in the EU				Main container ports in China			
	2021	Growth	Growth		2021	Growth	Growth
	million TEU	2020-2021	2019-2021		million TEU	2020-2021	2019-2021
Rotterdam (NL)	15.30	7.8%	3.2%	Shanghai	47.03	8.1%	8.6%
Antwerp (BE)	12.02	-0.1%	1.4%	Ningbo-Zhoushan	31.08	8.2%	12.9%
Hamburg (DE) (*)	8.60	0.9%	-7.1%	Shenzhen	28.77	8.3%	11.6%
Valencia (ES)	5.61	3.4%	3.2%	Guangzhou	24.18	4.2%	6.1%
Piraeus (EL)	5.32	-2.2%	-5.9%	Qingdao	23.71	7.8%	12.9%
Bremerhaven (DE)	5.02	5.2%	3.3%	Tianjin	20.27	10.4%	17.2%
Algeciras (ES)	4.80	-6.1%	-6.4%	Hong Kong SAR	17.77	-1.1%	-2.9%
Barcelona (ES)	3.53	19.4%	6.2%	Xiamen	12.05	5.6%	8.4%
Gioia Tauro (IT)	3.15	-1.5%	24.7%	Beibu Gulf	6.01	19.0%	26.5%
Le Havre/Rouen (FR)	3.07	25.6%	10.2%	Yinkou	5.21	-8.2%	-4.9%
Marsaxlokk (MT)	2.97	21.7%	9.2%	Rizhao	5.17	6.4%	12.4%
Genoa (IT)	2.56	8.7%	-2.2%	Lianyungang	5.03	4.8%	5.9%
Gdansk (PL)	2.12	10.1%	2.2%	Dalian	3.67	-28.0%	-57.3%
Zeebrugge (BE)	2.08	15.1%	23.9%				
Sines (PT)	1.82	13.2%	28.2%				

(\*) Estimado, ya que los datos definitivos del año 2021 no se encuentran disponible en el momento de redacción de este informe

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Autoridad Portuaria.

## Integración vertical, descarbonización y digitalización

En el segundo semestre de 2021, la búsqueda de resiliencia en las cadenas de suministro y las crecientes frustraciones dieron lugar a la intensificación del tensionamiento entre los actores de la cadena de suministro, como ejemplifican las acciones de los transitarios y los proveedores de servicios logísticos ante las elevadas tarifas de los fletes, así como el comportamiento estratégico de algunos de los principales transportistas por aumentar su control sobre la logística. Apoyados por unos márgenes operativos históricamente elevados, los transportistas, como Maersk Line, CMA CGM o MSC, se han embarcado en una oleada de adquisiciones dentro del negocio de la carga aérea, el comercio electrónico y la logística de última milla, las plataformas digitales y las actividades de expedición. Algunos ejemplos son la adquisición por parte de Maersk de Senator International (transporte aéreo) y de las empresas de comercio electrónico HUUB (industria de la moda), B2C Europe Holding, Visible SCM (EE.UU.) y Pilot Freight Services en los últimos 12 meses; o la adquisición por parte de CMA-CGM de Commerce & Lifecycle Services (CLS) de Ingram Micro en noviembre de 2021 con el fin de reforzar su experiencia en comercio electrónico y el acuerdo preliminar para la adquisición del 51% del Grupo Colis Privé (servicios de comercio electrónico y logística de última milla, febrero de 2022).

Esta aparente expansión de las actividades de los transportistas desde el mercado del transporte marítimo a los servicios logísticos globales, con el apoyo de una mayor orientación hacia la transformación digital, se suma a un nuevo entorno de mercado emergente en el que también los grandes minoristas, las empresas de comercio electrónico (Amazon, Alibaba) e incluso los operadores de terminales (por ejemplo, la adquisición de Syncreon e Imperial Logistics por parte de DP World o la adquisición de BDP International por parte de PSA) están buscando una participación mucho mayor en la gestión de la cadena de suministro global. El nivel actual de consolidación en el transporte marítimo regular (donde las 10 principales navieras controlan el 91,5% de la capacidad total de la flota y pertenecen a una alianza), junto con las elevadas tarifas de los fletes, incentivan a los nuevos participantes, como los grandes actores del comercio electrónico y los proveedores de servicios logísticos, a plantearse una implicación directa en el transporte de contenedores. Enfrentados al reto de mantener las tiendas abastecidas en medio de una crisis mundial de la cadena de suministro, gigantes del comercio electrónico como Amazon y grandes minoristas como Walmart y Costco han llegado a fletar sus propios buques portacontenedores, que normalmente hacen escala en puertos de contenedores más pequeños.



Algunas navieras han aprovechado también su posición financiera para hacer pedidos masivos de buques y ampliar sus carteras adquiriendo transportistas regionales especializados para anticiparse a las posibles tendencias de *reshoring* y *nearshoring* cercana en un entorno post-pandémico. La posición financiera más fuerte de los transportistas, en principio, también debería apoyar el programa de transporte marítimo ecológico. En esta línea, los transportistas se están anticipando a los impuestos sobre el carbono y a los nuevos tipos de combustible.

La COVID-19 ha dejado a los operadores de terminales en una situación compleja, ya que su capacidad no puede modificarse en el corto plazo y con un acotado margen para la ampliación de su hinterland. Sin embargo, debido en parte a la escasez de suelo, los puertos siguen considerándose inversiones a largo plazo, y la pandemia de la COVID-19 no ha influido en esta consideración.

### El bloqueo del Canal de Suez: una crisis marítima aguda que ha sido objeto de titulares

No sólo la crisis de la cadena de suministro recibió cobertura mediática mundial en 2021. El 23 de marzo, el portacontenedores Ever Given encalló en el Canal de Suez. La proa del buque se atascó en la orilla oriental del Canal. El Ever Given tiene 400 metros de eslora, una manga de 59 metros y una capacidad de más de 20.000 TEU. El incidente se produjo en la sección sur del Canal de Suez, que sólo tiene un carril de navegación. El bloqueo provocó un atasco en las dos entradas del Canal (el Mediterráneo y el Mar Rojo), donde más de 430 buques se vieron obligados a esperar. Para las compañías navieras, esto supuso un coste de tiempo para los buques, una pérdida de ingresos y de capacidad. Unas decenas de buques fueron desviados por la Ruta del Cabo alrededor de África. El bloqueo retrasó unos 9.000 millones de dólares diarios en el comercio mundial, con el consiguiente coste en tiempo de tránsito para las mercancías. El incidente también supuso una pérdida de ingresos para la autoridad del Canal de Suez de unos 100 millones de dólares. El 29 de marzo, el portacontenedores fue reflotado y remolcado al Gran Lago Amargo. El 3 de abril se despejó el atasco de buques en el Canal de Suez. Como reacción al incidente, la Autoridad del Canal de Suez (SCA) anunció planes de ampliación y profundización del Canal, centrándose especialmente en su sección más meridional. La ampliación está en curso y se espera que esté terminada en 2023.

Este grave incidente estuvo entre los principales titulares de las noticias de todo el mundo durante casi una semana, lo que provocó una mayor visibilidad y una mejor comprensión general del público en general en lo que respecta a la gestión de la cadena de suministro y el transporte marítimo internacional. El bloqueo añadió otra capa a lo que algunos han llamado la "tormenta perfecta" de las interrupciones de la cadena de suministro en 2021. El bloqueo de Suez contribuyó temporalmente a una mayor restricción de la capacidad y del equipo de transporte marítimo y, en consecuencia, a un cierto deterioro en la fiabilidad de la cadena de suministro. Días y semanas después de la apertura del Canal, los puertos europeos experimentaron picos de llegadas de buques, lo que incrementó aún más la presión sobre las terminales portuarias, que ya era alta debido al aumento en la demanda de carga provocado por la pandemia de la COVID-19.

### Aumentan las fusiones portuarias

Muchos países de todo el mundo se enfrentan a un cambio de la gestión de los puertos individuales a la gestión de las regiones multiportuarias. De este modo, las autoridades portuarias se integran regionalmente o incluso se fusionan, siendo una tendencia que se ha intensificado en 2021. Esto incluye integraciones "ascendentes" como la anunciada fusión entre los puertos belgas de Amberes y Zeebrugge para formar el Puerto de Amberes-Bruges en abril de 2022, la fundación del nuevo Puerto del Mar del Norte en 2018 (Bélgica/Países Bajos), o el proceso de integración gradual basado en corredores de los puertos de Le Havre, Rouen y París en HAROPA. Este último desarrollo resultó en una fusión formal entre las respectivas autoridades portuarias en HAROPA en el verano de 2021. Otros procesos de integración de autoridades portuarias han sido más "descendentes", como en el caso de la creación de las autoridades del sistema portuario italiano y la integración de grupos portuarios chinos a nivel provincial. La integración y las fusiones portuarias se han convertido en elementos estratégicos clave para responder a la consolidación y la integración vertical en el mercado de la logística, aumentar la capacidad de recuperación de los puertos mediante una oferta más diversificada para los usuarios de los mismos, y mejorar el desarrollo de capacidades para hacer frente a los retos de la transición energética y el cambio climático a los que se enfrentan los organismos gestores de los puertos y las comunidades portuarias en general.



## Referencias

---

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

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

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



# METODOLOGÍA del VCFI

Conceptualmente, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) es un índice cuantitativo que permite medir y comparar de forma objetiva los datos relativos a los fletes marítimos desde el puerto de Valencia. Dicho índice ha sido creado a partir de la información obtenida de fuentes de datos primarias, formados por doce panelistas de primer nivel que operan en el puerto de Valencia, incluyendo transitarios y navieras (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, DAL Grimaldi, Grupo Raminatrans, ONE, MSC, Savino del Bene, TIBA, White Line Shipping).

El índice compuesto se calcula después de recibir y chequear los datos mensuales de las tarifas de fletes de exportación para cada uno de los puertos, obteniendo la media ponderada de las tarifas medias de flete de cada puerto.

Los índices individuales se calcularán a través de las tarifas en 42 puertos, que representan aproximadamente el 60% del tráfico total de exportación de TEU de Valencia-port en 2017, agregado en 13 zonas geográficas, como se muestra en la tabla a continuación.

Área geográfica VCFI	Puertos de referencia
<b>MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL</b>	Casablanca (MA), El Djazair (DZ), Túnez (TN)
<b>EUROPA ATLÁNTICA</b>	Felixstowe (GB), Hamburgo (DE), Amberes (BE)
<b>MEDITERRÁNEO ORIENTAL</b>	Alejandro (EG) Ashdod (IL) El Pireo (GR) Estambul (TR)
<b>LEJANO ORIENTE</b>	Shanghai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tokyo (JP), Kaohsiung (TW), Bangkok (TH), Ho Chi Minh (VN)
<b>ORIENTE MEDIO</b>	Jeddah (SA), Jebel Ali (AE)
<b>EEUU - CANADÁ ATLÁNTICO</b>	Nueva York (US), Montreal (CA), Houston (US), Miami (US)
<b>CENTROAMÉRICA Y CARIBE</b>	Veracruz (MX), Cartagena (CO) Altamira (MX), Caucedo (DO)
<b>LATINOAMÉRICA ATLÁNTICA</b>	Santos (BR), Buenos Aires (AR)
<b>ÁFRICA OCCIDENTAL</b>	Luanda (AO), Bata (GQ), Dakar (SN)
<b>ÁFRICA COSTA ORIENTAL</b>	Durban (ZA), Port Elisabeth (ZA)
<b>LATINOAMÉRICA PACÍFICA</b>	Callao (PE), San Antonio (CL)
<b>SUBCONTINENTE INDIO</b>	Nhava Sheva (IN), Kandla (IN)
<b>PAÍSES BÁLTICOS</b>	San Petersburgo (RU), Helsinki (FI)

Para calcular el índice, los datos individuales (último dato del mes en curso) correspondientes a las tarifas de fletes de exportación (en dólares o euros por TEU) se recogerán mensualmente de cada uno de los 42 puertos considerados. Como los fletes de algunas rutas marítimas se negocian en dólares, para la conversión a euros se utilizarán los tipos de cambio publicados mensualmente por el Banco Central Europeo. Los conceptos que se incluyen en el flete final que proveen los panelistas son los siguientes:

- 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 cálculo del índice se materializa a partir de la siguiente fórmula:

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

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

donde:

$f_j$  = flete promedio para Puerto j

$t_{ij}$  = flete informado por el panelista i para el Puerto j

$n$  = número de panelistas para el Puerto j

$k_j$  = factor de ponderación para el Puerto j

En primer lugar, se calcula el flete promedio por puerto ( $f_j$ ) a partir de los datos recibidos para dicho puerto por todos los panelistas. En segundo lugar, al flete promedio se le aplica un factor de ponderación en función del peso del puerto, dando como resultado el índice final.

Como el objetivo es representar la evolución de los fletes a lo largo del tiempo, se ha optado por no mostrar su evolución en valores absolutos, sino presentarlo en forma de número índice, el VCFI. Esta es una medida estadística que recoge la evolución de un periodo para una magnitud concreta, en este caso serán los fletes, respecto a un periodo base o de referencia. La base del índice compuesto será de 1.000 puntos y la base del periodo coincidirá con el inicio de la publicación, es decir, enero de 2018.

Este índice pretende ser un índice de referencia en el Mediterráneo Occidental, al igual que el *Shanghai Containerized Freight Index* (SCFI) es para el área asiática. Se hará un seguimiento de la pertinencia y utilidad práctica de la publicación del VCFI, analizando las nuevas necesidades y prioridades y desarrollando nuevos indicadores estadísticos complementarios.

El objetivo del VCFI es aportar información de valor añadido sobre un factor clave para definir la competitividad portuaria, como son los fletes marítimos. La publicación del VCFI supone un importante cambio en el sector al poner a disposición de la comunidad portuaria de información que hasta la fecha era confidencial. Este ejercicio de transparencia ayudará a una mejor toma de decisiones por parte de los diferentes usuarios del puerto.

Por un lado, esta información será de ayuda para los cargadores, pues contarán con un índice compuesto que marcará la tendencia de mercado. El VCFI servirá como barómetro de la salud del mercado al mostrar la oferta y demanda de transporte marítimo para las principales rutas comerciales desde Valencia. Esto servirá a los cargadores como herramienta para prever la evolución los fletes con sus mercados de interés, lo que supone un elemento determinante del coste de sus operaciones de exportación.

Por otro lado, también será útil para los operadores que ofertan dichos servicios, al constituir un elemento de benchmarking de la evolución de los fletes en el mercado y los suyos propios.

Como consecuencia, el VCFI favorecerá el funcionamiento de un mercado más transparente y con mejor información disponible para la toma de decisiones, dando como resultado un mercado más eficiente.



# VCFI: COMPORTAMIENTO DE LOS FLETES EN 2021

Tal y como ha quedado manifiesto en las secciones previas del informe, el mercado marítimo internacional ha alcanzado durante el año 2021 unos niveles de tensión sin precedentes, completando de este modo un horizonte de desafíos que estalló a raíz de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19. Como resultado de las diferentes dinámicas de mercado y los movimientos de oferta y demanda, los fletes marítimos han alcanzado máximos históricos en este último año y así lo refleja claramente la evolución del VCFI en 2021. (Gráfico 8).

Así pues, puede observarse que, tras un periodo de contención en el nivel de los fletes durante la mayor parte de 2018 y 2019, la tendencia se ve revertida a finales de 2019 por los efectos de la Legislación IMO 2020. Esta tendencia se vio truncada por los efectos de la pandemia de la COVID-19 y que marcaron dos periodos de evolución bien diferenciados: un primer semestre de ralentización, y en algunos casos paralización, de la actividad y el comercio internacional y el segundo tramo del año con un intenso crecimiento de los fletes, provocado en gran medida por el crecimiento del comercio y sus efectos sobre los puertos y el mercado de transporte marítimo.

Esta tendencia creciente en los fletes marítimos de fin de 2020 se consolida en 2021 y el VCFI cierra el año en el nivel récord de 4.063 puntos, lo que representa un crecimiento acumulado de 306% desde el inicio de la serie histórica. Este dato se encuentra muy por encima tanto de los valores alcanzados en el año 2019 como en el 2018, con valores al cierre del año de 1.101,31 y 1.098,46 y un crecimiento acumulado del 10,13% y 9,85% respectivamente. La tendencia alcista del índice es especialmente acusada en la primera parte del año y especialmente durante el segundo trimestre, contagiado por los efectos del bloqueo del mega buque Ever Given en el Canal de Suez ya analizado en páginas anteriores.

En un mercado tan globalizado como el marítimo, el benchmarking del VCFI con los principales índices de referencia en el mercado nos permite identificar patrones de comportamiento comunes en la evolución de los diferentes índices, compatibles con las dinámicas de mercado y con los flujos de comercio asociados. Así pues, tomando como referencia el Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)<sup>1</sup>, el cual muestra los precios de los fletes de transporte de contenedores desde los

Gráfico 8|

Evolución mensual  
puntos VCFI,  
2018 - 2021



Fuente: elaboración propia.

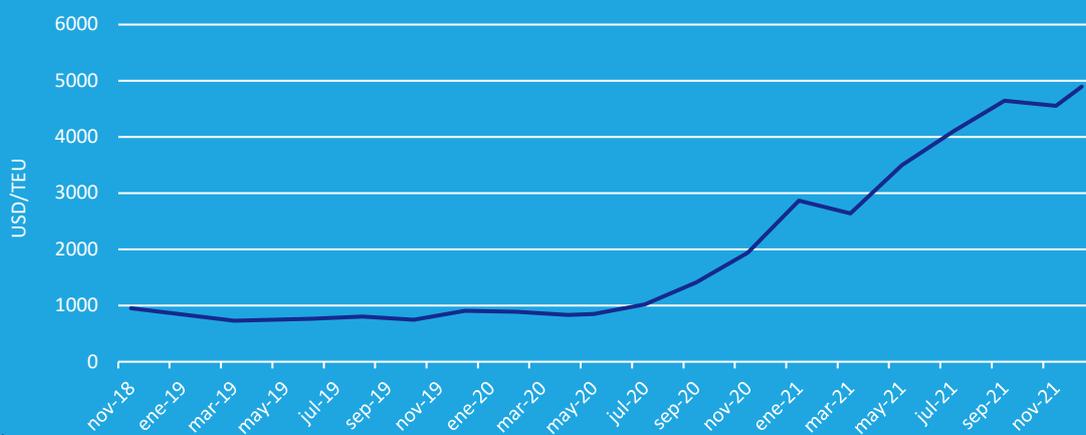
<sup>1</sup> El SCFI es la referencia metodológica utilizada para el diseño y elaboración del VCFI.



principales puertos chinos, se percibe la misma tendencia alcista intensificada a lo largo del año 2021, con una moderación en los primeros meses del año, atribuibles al año nuevo chino y con una posterior intensificación a partir de marzo ocasionado, en parte, por el bloqueo del Canal de Suez ya mencionado, además de las grandes tendencias que han sido revisadas en los apartados anteriores de este informe (Gráfico 9).

Gráfico 9|

Evolución mensual  
puntos SCFI,  
2018 - 2021



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Alphaliner.

## Análisis global: mercado de transporte marítimo

La evolución de los fletes viene determinada, en primera instancia, por el entorno económico mundial, el cual, a su vez, marca el comportamiento tanto de la demanda como de la oferta de capacidad en el mercado de transporte marítimo. Sin lugar a duda, la pandemia de la COVID-19 iniciada a comienzos de 2020 ha supuesto el mayor fenómeno disruptivo de la economía global desde el final de la segunda Guerra Mundial, provocando unos efectos económicos sin precedentes. En esta línea, y como se explica la primera sección de este informe, el año 2021 ha estado marcado por los efectos de la pandemia, a pesar de que ciertos catalizadores del crecimiento económico, como los estímulos fiscales y monetarios, junto con la llegada de las primeras vacunas contra la COVID-19 han contribuido a la sólida mejora de los registros económicos, en especial durante la primera parte del año. Con esta mejora del entorno económico, se registra un aumento de la confianza em-

presarial, evidenciando una mejoría en el índice de incertidumbre a nivel global durante la mayor parte del año, para volver a niveles pre-pandemia, aunque mostrando un ligero retroceso durante los últimos meses del año como consecuencia directa de la aparición de la nueva variante Ómicron y sus respectivas reimposiciones de restricciones (Gráfico 10).

En esta línea, según los últimos datos recopilados en el World Economic Outlook, elaborado por el FMI y como se puede observar en el gráfico 11, el crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) para el año 2021 experimentó un crecimiento del 5,9% para el conjunto de la economía mundial, cifra que se sitúa por encima del crecimiento de las economías avanzadas (5%) pero por debajo del crecimiento económico de las economías de mercados emergentes y en desarrollo (6,5%).



Como también puede verse en el **gráfico 11**, el comercio de bienes y servicios presenta una alta correlación con el crecimiento del PIB. En este sentido, y de acuerdo con la última estimación anual elaborada también por el FMI, el comercio mundial incrementó en un 9,3% lo que representa un multiplicador sobre el PIB de 1,57, el mayor de la última década. Analizando la evolución mensual, los volúmenes de comercio se sitúan claramente en niveles pre-pandemia y poniendo de manifiesto el boom

en la demanda experimentado en los últimos meses. Un comportamiento similar se observa al analizar el Índice de Gerentes de Compras (PMI), indicador que muestra la situación del sector manufacturero, así como el Índice de Producción Industrial (IPI), el cual mide la evolución mensual de la actividad productiva de las ramas industriales, es decir, de las industrias extractivas, manufactureras y de producción y distribución de energía eléctrica, agua y gas (**Gráfico 12**).

Gráfico 10|

### Evolución del Índice de Incertidumbre Global

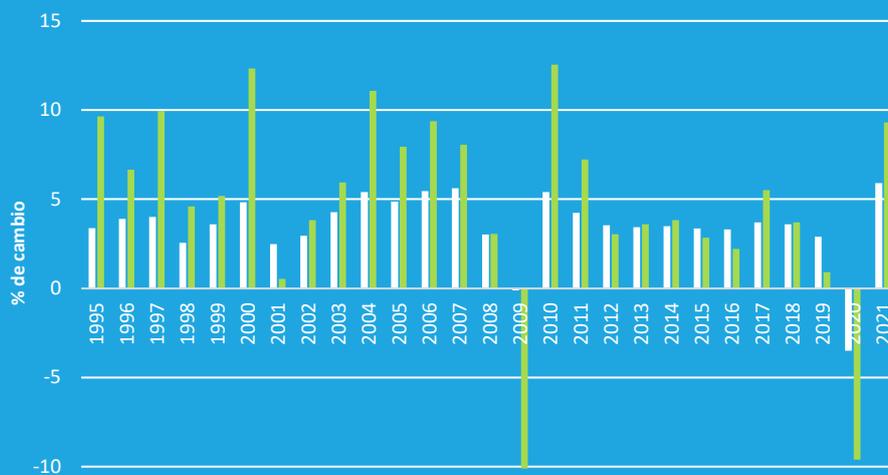


Fuente: elaboración propia.  
 Datos: Economic Policy Uncertainty.

Gráfico 11|

### Crecimiento general del PIB y comercio

■ PIB  
 ■ Comercio

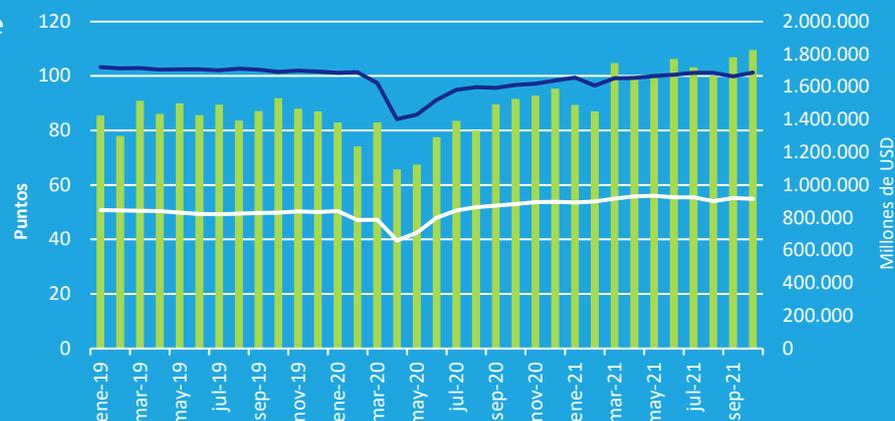


Fuente: elaboración propia.  
 Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Gráfico 12|

### Evolución del comercio, índice de producción industrial y nuevos pedidos de los gestores de empresas

— Producción industrial  
 — Purchasing Managers' Index  
 ■ Volumen en comercio mensual



Fuente: elaboración propia.  
 Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).



Como consecuencia directa del crecimiento del comercio y, por consiguiente, de la demanda de mercancías a transportar, el volumen de tráfico portuario global se ha visto incrementado, tal y como recoge el RWI/ISL (Gráfico 13), mostrando una tendencia alcista en la mayor parte del año. Sin embargo y como ya se ha venido apuntando al explicar la evolución del VCFI, se observa decrecimiento durante el mes de marzo debido al incidente en el Canal de Suez. Además, y como es habitual en el mercado de contenedores, el inicio de las celebraciones del Año Nuevo Chino marca un punto de inflexión en la volatilidad del comercio de contenedores por el efecto que produce en el mercado de transporte y en los tráficos portuarios la reducción de la actividad económica en China, como se observa en todos los inicios de año de la serie recogida por el gráfico.

Si bien el crecimiento en el volumen de tráfico de contenedores ha sido la tónica común durante la mayor parte

del año 2021, es importante puntualizar que, en su conjunto, la distribución regional del tráfico de contenedores se ha dado de una manera dispar, ya que la demanda de se ha concentrado mayoritariamente en la zona de América del Norte. En esta línea, y de acuerdo con la información proporcionada por Alphaliner, al distinguir por rutas comerciales, se observa un notable incremento en la evolución de los tráficos desde Lejano Oriente a Europa y a EE. UU durante la mayor parte del año 2021 (Gráfico 14). Del mismo modo, y según los datos ofrecidos por Sea Intelligence, las importaciones de Norte América debido al consumo personal alcanzaron niveles récord en octubre del 2021. Así pues, en concreto crecieron en un 31,2% interanual (18,7% en comparación con enero-octubre de 2019), mientras que el volumen de contenedores manipulados aumentó en un 28,4% interanual (15,8% en comparación con enero-octubre 2019).

Gráfico 13|

## Evolución del tráfico portuario en TEU, 2019-2021



Fuente: elaboración propia.  
Datos: RWI/ISL.

Gráfico 14|

## Demanda por rutas comerciales; año 2019-2021

■ Lejano Oriente-Europa  
■ Lejano Oriente- EE.UU.



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Alphaliner.



En lo que respecta a la oferta, según los datos de Alphaliner, el año 2021 cerró con una capacidad disponible de 25.4 Millones de TEU, lo que supuso un crecimiento del 4,5% con respecto al año anterior. Las entregas de buques nuevos alcanzaron los 1.127.063 TEU (aumentando un 31,72% con respecto al año 2020) y la retirada de buques llegó a 205.447 TEU (disminuyendo en un 91,96% con respecto al año 2020). La diferencia entre ambas magnitudes revela que la flota efectiva entregada a lo largo del 2021 ha sido superior a los 921.616 TEU.

En esta línea, no cabe duda de que la elevada demanda de transporte marítimo ha incentivado a los transportistas a desplegar todos los buques disponibles para poder cubrir los niveles de exportación e incluso buscar buques alternativos. Ante este escenario, las navieras han estado haciendo, prácticamente, un pleno uso de los buques y la capacidad disponible en cada ruta, manteniéndose de este modo la flota ociosa bajo mínimos y restringida en la mayoría de los casos a causas operativas y no a decisiones comerciales (Gráfico 15).

Gráfico 15|

### Evolución de la flota ociosa en el mercado 2019-2021



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Alphaliner.

De hecho, durante este año 2021, una parte muy relevante de las cancelaciones que han tenido lugar están relacionadas con uno de los problemas que más ha marcado la evolución del mercado en el año, la congestión portuaria en muchos de los principales puertos del mundo. Si bien los motivos detrás de esta congestión y que han estado dejando a los contenedores fuera de servicio son variados y dependen de cada uno de los puertos y de su idiosincrasia, como denominador común, la ralentización en la operativa debido tanto por los nuevos brotes de la COVID-19 como por el cumplimiento obligatorio de requerimientos en materia de normativas sanitarias unidos al fuerte, y desequilibrado, aumento de la demanda han sido factores clave. Además, y también con una gran relevancia, los problemas de congestión dados durante el año 2021 han venido por el lado de la logística tierra y la gestión de equipamientos donde los procesos que han terminado tensionando la cadena de suministro y aprovisionamiento provocando una menor rotación en los contenedores vacíos e influyendo sobre su disponibilidad. En términos de mercado, la implicación directa de este fenómeno ha sido una reducción efectiva de la capacidad, que en momentos ha llegado a representar un 20%.

Como puede verse en el gráfico 16, el índice de congestión total elaborado por Sea Intelligence evidencia un significativo aumento en los meses finales del verano, alcanzando su máximo a mediados de septiembre. Si bien a partir de entonces se observan signos de mejora, en el último periodo del año comprendido entre mediados de octubre y hasta diciembre la situación volvió a complicarse, mostrando un claro retroceso.

Gráfico 16|

### Índice de congestión global



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Sea Intelligence.



En este sentido, por una parte, cabe destacar los colapsos en los puertos chinos donde los problemas de congestión empezaron a empeorar a partir de mayo del 2021 y alcanzaron su máximo a finales del verano, momento en el que coincidieron los cierres de puertos a gran escala debido a los brotes de la COVID-19 en puertos como Yantian o Ningbo, junto con los efectos del Tifón In-Fa, el cual azotó el este de China y restringió el acceso a los principales puertos, como Shanghai y Ningbo. Adicionalmente, en el puerto de Ciudad Ho Chi Minh, el prolongado cierre por la COVID-19 hizo que se acumulara la carga de importación. Asimismo, a finales del año 2021 se mostraron signos de mejora, de modo que la congestión vio estabilizada de forma gradual.

Del mismo modo, los niveles de congestión aumentaron en los puertos de destino de importación, incrementando significativamente desde julio del 2021 y alcanzando su primer punto máximo a mediados de septiembre del 2021. Si bien se observaron signos de mejora a principios del mes de octubre, esta mejora se vio revertida con rapidez, de modo que la congestión alcanzó su máximo histórico a finales de año. En el caso de Estados Unidos, el ejemplo más evidente son los puertos de Los Angeles y Long Beach, donde decenas de buques esperan todas las semanas en la Bahía a poder empezar operaciones. Por lo que concierne a la congestión global de las terminales europeas, esta llegó a su punto más álgido en junio de 2021, seguido de un pico secundario a mediados de agosto. A continuación, los niveles de

congestión disminuyeron, pero volvieron a hacerse visibles aumentado significativamente durante noviembre y diciembre de 2021. El empeoramiento de la situación se dio especialmente en Amberes y Fos-sur-Mer y Le Havre, así como en Génova y El Pireo, mientras que los puertos españoles mantuvieron en su conjunto menores problemas operativos.

Como se comentaba, el efecto de la congestión en los puertos ha resultado en un aumento de los tiempos necesarios para completar las rotaciones de los buques y ante la imposibilidad de cubrir lo establecido en los *Schedules*, las navieras se han visto obligadas a cancelar escalas e incluso viajes completos. De manera paralela, una consecuencia directa de la congestión portuaria han sido los retrasos en los buques que han llevado a que la fiabilidad de los *Schedules* se sitúe bajo mínimos para el año 2021. La fiabilidad de los *Schedules* es proporcionada por las navieras para sus servicios, de modo que evidencia el grado o porcentaje de cumplimiento de los horarios de llegada del servicio marítimo al puerto con respecto a su horario oficial. En este sentido, la fiabilidad del Schedule para el año 2021 cayó en un 35,8% superando la cifra alcanzada en 2020 y 2019, con valores del 63,9% y 78% respectivamente (Gráfico 17). En este sentido, el retraso de buques que ya sufrían demora ha seguido una tendencia alcista desde su menor registro en 2016, con 2,19 días. Así pues, la cifra en 2021 ha llegado a alcanzar valores próximos a 7 días.

Gráfico 17|

## Fiabilidad del Schedule



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Sea Intelligence



Otro aspecto clave a la hora de entender la evolución en el precio de los fletes por su influencia directa sobre los costes operativos de las navieras es el precio del combustible (Gráfico 18). Concretamente, el mercado mundial del búnker retomó tendencia alcista en 2021 tras llegar a mínimos en abril de 2020, tras el estallido de la COVID-19 y los conflictos geoestratégicos entre los países productores. De este modo, el aumento sostenido de los precios del fuel-oil durante 2021 han llevado a un punto en el que el combustible VLSFO ahora está casi a la par con los niveles observados durante la introducción de las normas OMI 2020 a principios del año 2020. Del mismo modo, también es evidente el hecho de que los niveles del precio del IFO380 superan los niveles observados antes de la pandemia.

Así, según los datos ofrecidos por Ship&Bunker relativos al coste del bunkering (repostaje de buques en mar) en los 20 principales puertos del mundo, el precio medio del combustible IFO 380 (Intermediate Fuel Oil) se ha situado en 481,25\$ frente a 337,50\$ en el mes de diciembre del año anterior, lo que representa un incremento del 42,59%. De igual manera y aún con más intensidad, el VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) ha aumentado un 50,47%, pasando de 421\$ en el mes de diciembre de 2020 a 633,50\$ en el mes de diciembre de 2021.

Gráfico 18|

### Evolución del precio del bunkering



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Ship&Bunker.

## Análisis regional: el caso de Valenciaport

Como se ha venido analizando en el informe, el complejo entorno internacional ha condicionado en gran manera la evolución del mercado marítimo en el año 2021, y las interrupciones de las cadenas de suministro globalizadas han trasladado sus efectos a la mayoría de los países. No obstante, la evolución de los tráfic de exportación e importación de Valenciaport también tienen una dimensión nacional, que tiene que ver con el dinamismo que ha mostrado la economía española en este año y el sector exportador del hinterland de Valenciaport.

En el conjunto del año 2021, las estimaciones preliminares del Instituto Nacional de Estadística de España, prevé un crecimiento de la economía española del 5%, lo que supone una considerable recuperación tras la abrupta caída de 2020, pero se sitúa por debajo de las expectativas al inicio del año debido a la evolución de la pandemia. En términos trimestrales, el Producto Interior Bruto ha crecido un 2% en el cuarto trimestre (cifras provisionales), tras crecer al 2,6% y 1,2% durante el tercer y segundo trimestre respectivamente, y contraerse un 0,7% durante el primero. La contribución de la demanda na-



cional al crecimiento interanual del PIB es de 3,6 puntos, 1,1 puntos superior a la del tercer trimestre. Por su parte, la demanda externa presenta una aportación de 1,7 puntos, ocho décimas más que en el trimestre anterior.

En cuanto a la producción industrial, un claro ejemplo de los efectos de la pandemia se puede observar en el siguiente gráfico, que muestra el Índice de Producción Industrial (IPI) a lo largo del 2021, que muestra la evolución de la actividad productiva por ramas industriales, excluyendo la construcción. Como se muestra, y especialmente en el caso de España o China, tras la drástica caída que experimentó el indicador en 2020, en 2021 consolida su recuperación con un repunte sin precedentes durante la primera parte del año y un crecimiento sostenido en la segunda mitad.

Haciendo el foco en la evolución del comercio internacional en España, los datos del FMI (basados en la información de la AEAT) las estimaciones para 2021 anticipan una clara recuperación de las exportaciones e importaciones de bienes, que crecerían un 10,8% y un 11,9% respectivamente. En total, las exportaciones de bienes alcanzaron los 316.609,2 millones de euros mientras que las importaciones se situaron en 342.787,1 millones de euros, lo que representa una tasa de cobertura del 92,4%. Medidas en toneladas, las exportaciones de bienes de 2021 superaron el nivel de 2019, superando los

186 millones de toneladas y mientras que las importaciones crecieron hasta los 246 millones, sin alcanzar las cifras previas a la pandemia.

Este dinamismo de la economía y el comercio se refleja también en los tráficos de Valenciaport, que se situaron por encima de los 85 millones de toneladas en 2021, lo que supone un crecimiento del 5,42% en comparación con 2020. Por su parte, la carga contenedorizada también creció alcanzando los 5,6 millones de TEU, un 3,25% más que el año anterior y que ha hecho que Valencia se convierta en el cuarto puerto europeo en lo que a movimiento de contenedores se refiere, por detrás de Rotterdam, Amberes y Hamburgo. Dentro del mix de tráfico de Valenciaport, requiere especial atención la evolución de tráfico asociada al comercio exterior, es decir la evolución de la carga y descarga de contenedores llenos y que cerraron el año con tasas de crecimiento muy significativas (13,89% y 17,38%, respectivamente). De este modo, los TEU descargados en 2021 se situaron en 837.584 mientras que para el caso de la carga se superó el millón de TEU (1.081.103). Estas cifras suponen el 41% de los contenedores llenos de import/export del sistema portuario español, lo que manifiesta tanto la importancia del tejido empresarial del hinterland de Valenciaport como el rol del puerto al servicio de la economía productiva.

Gráfico 19|

Evolución en el Índice de Producción Industrial (IPI) de España, China y Estados Unidos, 2020

- China
- EE.UU.
- España

Fuente: elaboración propia.  
 Datos: INE; Reserva Federal; National Bureau of Statistics of China.

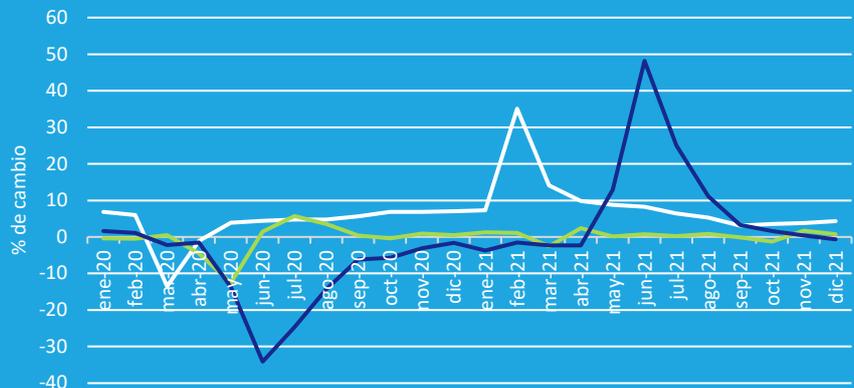


Gráfico 20|

Evolución de las importaciones y exportaciones de bienes

- Volumen de bienes importados
- Volumen de bienes exportados

Fuente: Elaboración propia.  
 Datos: Fondo Monetario Internacional (FMI).



En lo que respecta a la evolución mensual del tráfico en el que se basa el VCFI (la carga de contenedores llenos), todos los meses se sitúan en niveles superiores al 2019, siendo especialmente significativa la primera mitad del año donde se alcanzaron los 95.000 TEU al mes durante el mes de marzo. Este primer tramo del año coincide el periodo de crecimiento más acusado en el VCFI, de modo que podemos identificar una evolución correlacionada de ambos términos. Además de esto, y tal y como se apuntaba al inicio de esta sección, la evolución de los precios del transporte que se recogen en el VCFI hace referencia a tráficos insertados en cadenas de suministro globales y que, por tanto, reaccionan a los condicionantes y evolución del mercado marítimo en su conjunto. Así, las consecuencias de los desequilibrios entre oferta y demanda que han tenido lugar este año, los shocks externos o los problemas de congestión y equipamientos son determinantes clave en la evolución del VCFI.

Al analizar los fletes por áreas de los distintos sub-índices, se observa una tendencia alcista generalizada para

las tres áreas y en línea con la evolución del VCFI a nivel global. Adicionalmente, hay que considerar las peculiaridades de cada país y el dinamismo de su economía, además de la idiosincrasia de cada sistema portuario y características de las rutas comercial de contenedores que unen ambos países y que influyen de manera directa en la evolución. Con el objetivo de entender la evolución de los sub-índices de referencia a continuación quedarán analizadas las tres principales áreas para Valenciaport: Lejano Oriente, Mediterráneo Occidental y Estados Unidos y Canadá (Gráfico 22).

El gráfico anterior muestra claramente el comportamiento para cada una de las áreas. En cuanto al dinamismo económico y comercial, las principales variables económicas para cada área (Tabla 3, Tabla 4 y Tabla 5) evidencian una sólida mejora en los registros en línea con la recuperación económica mundial. Así pues, se observa una mayor actividad durante el año 2021, con un crecimiento económico y una variación en las tasas de importaciones y exportaciones positiva.

Gráfico 21|

### Evolución de exportación de TEU llenos desde Valenciaport, 2019-2021



Fuente: elaboración propia.  
Datos: Autoridad Portuaria de Valencia.

Gráfico 22|

### Evolución de los principales sub-índices de fletes; año 2018-2021

- Mediterráneo Occidental
- Lejano Oriente
- EE.UU y Canadá



Fuente: elaboración propia.



En el caso de Lejano Oriente se observa una tendencia creciente en la evolución de los fletes a lo largo del año 2021. De este modo, los precios del transporte marítimo con esta área acumularon, un crecimiento desde el inicio de la serie en enero del 2018 del 274,30%, llegando a alcanzar los 3.742,98 puntos al cierre de 2021. Como se observa en el gráfico y si bien la tónica general ha sido una tendencia alcista, a lo largo del año se dan algunos movimientos a la baja en meses concretos; un -1,92% en el mes de abril, -3,35% en el mes de septiembre y -1,31% en el mes de diciembre. observaren sentido contrario, el mayor incremento se dio durante el mes de marzo, con un incremento del 8,05% con respecto al mes anterior y alcanzando los 3.180,31 puntos, atendiendo de este modo al momento coyuntural por el que atravesaban los puertos chinos en la mayor parte del año, con elevados niveles de congestión, los cuales supusieron un fuerte recargo en los fletes de envíos hacia China.

También merece la pena destacar el crecimiento en los tráficos de exportación de TEU llenos desde Valenciaport a China, principal socio comercial del enclave valenciano en esta área y para el conjunto de los tráficos de contenedores llenos desde Valenciaport, el cual a lo largo del año 2021 incrementó en un 14,37% con respecto al año anterior, llegando a alcanzar un total de 612.497 TEU gestionados (tanto de carga como de descarga), y propiciando que se dé una mayor presión sobre los precios del transporte. Del mismo modo, pero aún con más fuerza, el área de Estados Unidos y Canadá ha visto intensificado, los precios de los fletes durante el año 2021, tras registrar un crecimiento moderado durante la mayor parte del año 2020. Como se observa en el gráfico, el mayor crecimiento se dio durante el de

abril, mostrando un incremento del 31,16% con respecto al mes anterior. De este modo, al fin del año 2021 se contabilizó un crecimiento acumulado desde el inicio de la serie en enero del 2018 del 457,93%, llegando a alcanzar los 5.579,27 puntos. Como se ha venido explicando a lo largo del informe, Norte América, donde se ha concentrado una parte muy importante de la demanda de importación, ha sido una de las zonas más castigadas por los problemas globales de congestión, ausencia de equipamientos y tensionamientos máximos de las cadenas de suministros, derivando en una presión inusitada sobre los fletes. Además, también cabe señalar que Estados Unidos ha sido el principal país en el movimiento de contenedores de carga desde Valenciaport, donde se han expedido un total de 145.953TEU durante el año 2021.

Finalmente, por lo que respecta al Mediterráneo Occidental también se observa una tendencia en el precio de los fletes al alza durante todo el año, donde el mayor crecimiento se obtiene en marzo del 2021, momento en el que se dio un incremento del 19,74% con respecto al mes anterior y se llegaron a alcanzar los 2.120,50 puntos. El pico máximo en el precio de los fletes para esta área se obtiene en el mes de octubre con un crecimiento acumulado del 112,98% y llegando a rozar los 2.129,97 puntos. El año cerró con un crecimiento acumulado del 111,73% desde el inicio de la serie en 2018 y alcanzando los 2.117,25 puntos. En cuanto a la demanda, la exportación desde Valenciaport a esta área ha aumentado un 9,19% en 2021 respecto al año anterior. Este fuerte crecimiento se debe principalmente a las exportaciones con destino Marruecos, que han aumentado un 26,96%, mientras que con Argelia se redujeron un -23,48%.

Tabla 3 |

## Lejano Oriente: principales variables económicas en 2021, variación anual

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Tailandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	8,02	6,40	6,00	4,30	2,40	3,80	1,00	5,90	3,50
Evolución exportaciones (como % del PIB)	19,8	17,46	5,67	9,04	13,18	-0,34	19,94	3,76	8,52
Evolución importaciones (como % del PIB)	17,30	16,11	6,21	11,06	9,45	-4,65	19,34	9,99	6,19

Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Tabla 4 |

## Estados Unidos y Canadá: principales variables económicas en 2021, variación anual

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	5,60	5,68
Evolución exportaciones (como % del PIB)	8,05	5,78
Evolución importaciones (como % del PIB)	15,26	15,01

Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI).



Tabla 5|

**Mediterráneo Occidental:  
principales variables económicas  
en 2021, variación anual**

	Marruecos	Túnez	Argelia
<b>Crecimiento económico</b> (% de cambio anual a precios constantes)	5,7	3,0	3,4
<b>Evolución exportaciones de bienes</b> (% de variación)	10,63	13,80	5,20
<b>Evolución importaciones de bienes</b> (% de variación)	2,27	5,46	1,65

Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI).

Por lo tanto, más allá de las peculiaridades de cada área, en general, todas han experimentado un crecimiento, aunque con distinta intensidad, durante el año 2021. Así pues, la evolución del comportamiento de los fletes es el reflejo de los tensionamientos en las cadenas de suministro global junto con las presiones de demanda de consumo privado, como se ha venido explicando a

lo largo del informe. Si bien a finales de 2021 pudieran percibirse algunas señales de alivio en alguno de estos componentes, su evolución en 2022 vuelve a ser una incógnita y el mundo se enfrenta de nuevo a un periodo de incertidumbre máxima tras la invasión de Ucrania por parte de Rusia.





Editado en Marzo de 2021 por:



Panelistas:

