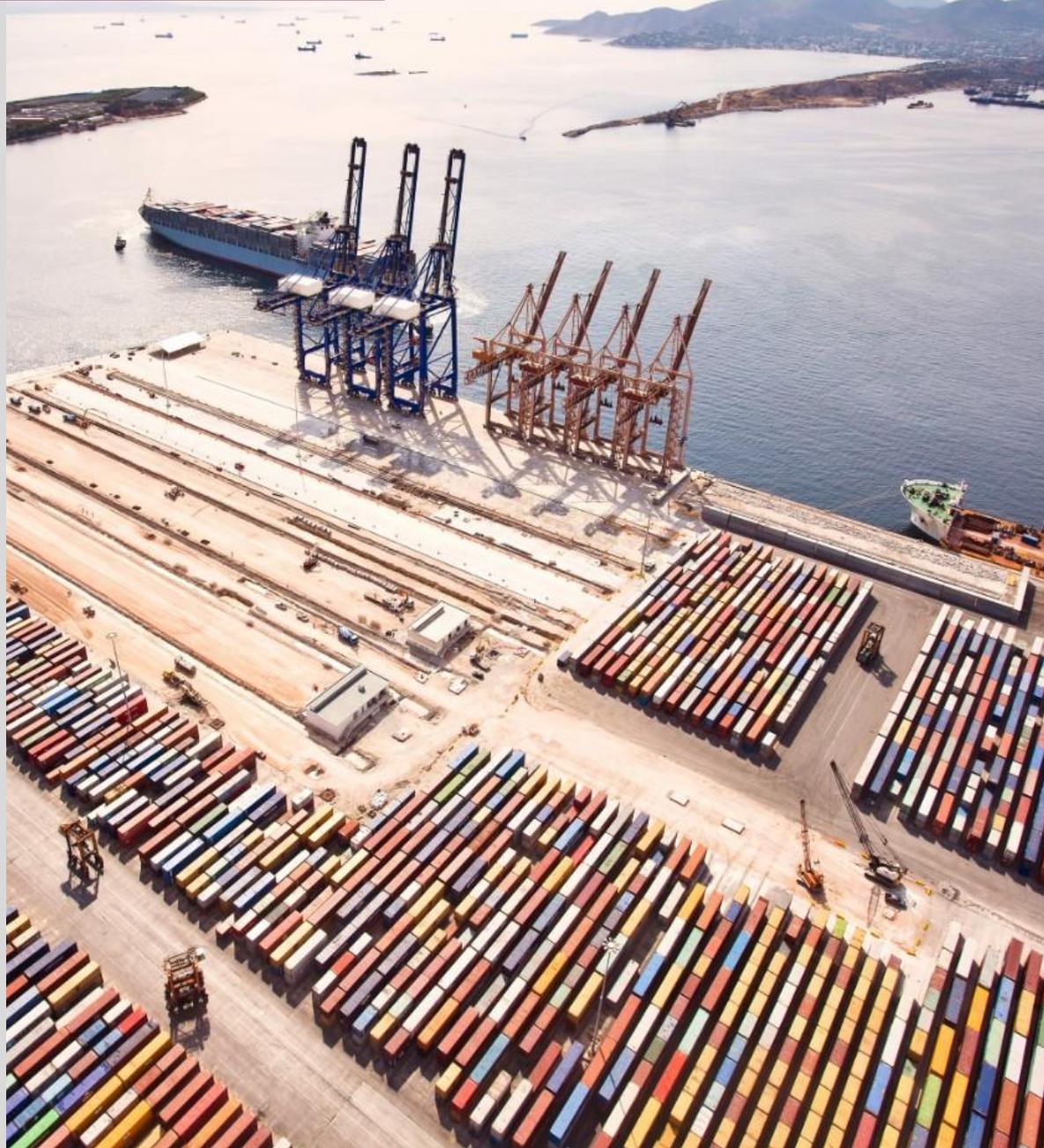


# INFORME

## *Aumento de la competencia del tráfico portuario en el Mediterráneo*

**Cámara**  
Valencia



***Unidad de Inteligencia y Análisis***

*Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Valencia*

28 Mayo 2021

## ***La pandemia no ha modificado el comportamiento tendencial de los principales puertos europeos en el comercio de contenedores***

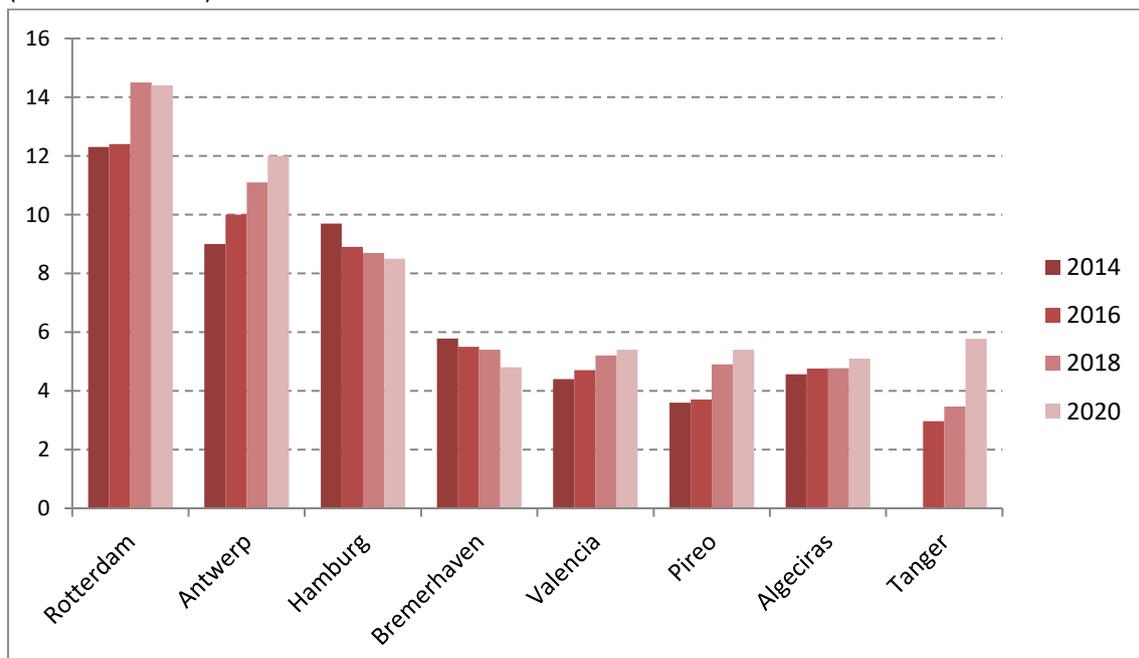
La Autoridad Portuaria de Valencia se encuentra entre los treinta primeros puertos del mundo en el tráfico de contenedores, ranking liderado por los puertos asiáticos (7 de los 10 mayores puertos de contenedores son de China).

En el ámbito de Europa, los puertos de Rotterdam (Holanda) y de Antwerp (Bélgica), son los que mueven el mayor número de contenedores, con una evolución creciente en los últimos seis años.

En el tercer y cuarto puesto se situaban los dos mayores puertos alemanes. Pero, a diferencia de los dos primeros, han experimentado una actividad decreciente en cuanto al volumen de contenedores (TEUS) desde 2014. En consecuencia, el puerto de Bremerhaven ha perdido posiciones en el ranking de puertos europeos y se ha situado en séptimo lugar en 2020, frente al cuarto puesto que ostentaba sólo dos años antes.

Los siguientes grandes puertos europeos (Valencia, Algeciras, El Pireo, Barcelona, etc...) se ubican en el Mediterráneo, los cuales muestran un comportamiento al alza. Destacando el puerto griego de El Pireo, con un incremento acumulado de casi el 50% en los cuatro últimos años. Cabría incluir en este grupo el nuevo puerto de Tanger Med, que, si bien pertenece a Marruecos, es competencia directa con los principales puertos del Mediterráneo europeo.

**Evolución del tráfico de contenedores de los principales puertos europeos y del Magreb**  
(Millones de TEUS)



Fuente: Worldshipping.org, Puertos del Estado, cada uno de los puertos y elaboración propia.

Pero además de los grandes puertos de contenedores, desde 2007, el sistema portuario europeo ha acogido a bastantes "recién llegados" en la escena de contenedores de alta mar, como Gdansk (Polonia), Sines (Portugal), London Gateway (Reino Unido) o Koper (Eslovenia), aunque todos ellos han movido volúmenes por debajo de los 2 millones de contenedores al año.

A la vista de estos datos, podemos llegar a la conclusión que la pandemia del Covid-19 no ha afectado de forma significativa a la actividad de los principales puertos europeos, sino que estos han mantenido la tendencia (al alza, a la baja o de estabilidad) que venían mostrando en el último quinquenio.

### Índice Mundial de Tráfico de Contenedores



Fuente: Drewry

Y ello ha sido posible gracias a la rápida y sostenible recuperación del comercio internacional desde mediados del 2020 -tal y como se observa en el gráfico del Índice mundial de tráfico de contenedores de Drewry-, tendencia que se ha mantenido en los primeros meses de 2021.

### ***Fuerte aumento de la competencia del tráfico de contenedores en el Mediterráneo.***

Tal y como se ha comentado, el tráfico de contenedores en los principales puertos del Mediterráneo ha mostrado una senda al alza, si bien, con desigual intensidad. Los factores que explican el crecimiento del comercio de contenedores en los principales puertos del Mediterráneo en los últimos años son muy diferentes:

- **El Pireo (Grecia):** La inversión realizada por la naviera COSCO para la creación de nuevas terminales de cruceros, automóviles y la modernización y ampliación de las tres terminales de contenedores en 2019, tras la adquisición de parte de Pireus Port Authority en 2016, ha ampliado notablemente su capacidad hasta los 8 millones de Teus (que podría alcanzar los 10 millones de Teus si se construye una cuarta terminal).
- **Tanger Med (Marruecos):** Es el resultado de la Estrategia Nacional de Puertos (SNP) con el horizonte 2030. En julio de 2019 finalizó la ampliación para convertirse en el mayor puerto de todo el Mediterráneo con una capacidad de 9 millones de contenedores, en dos terminales. Su especialización es el comercio de contenedores en tránsito (se utiliza el puerto como escala en su camino hacia otro puerto).

- **Valencia Port:** el dinamismo de los últimos años del Puerto de Valencia se basa en las inversiones realizadas por el propio puerto en ámbitos como la digitalización, sostenibilidad, automatización, y potenciando su conectividad y capilaridad. Actualmente su capacidad máxima es de 7,5 millones de Teus.

Por tanto, las significativas inversiones realizadas en los puertos de El Pireo y Tanger Med en los últimos años han sido claves para su crecimiento y posicionamiento en las mayores rutas marítimas comerciales entre Asia Europa y África, superando al Puerto de Valencia (líder hasta 2019) en cuanto a volumen de contenedores.

### ***Ante la mayor competencia portuaria en el Mediterráneo, Valencia Port destaca por sus fortalezas en el transporte marítimo internacional***

El aumento de la competencia portuaria en el Mediterráneo en los últimos años ha venido impulsado, además de por las inversiones de las grandes navieras chinas, por el creciente comercio contenerizado y transportado en megabuques, y por la centralización del tráfico en grandes puertos que ofrezcan a las navieras una mayor rentabilidad.

En este escenario, Valencia Port ha dejado de ser en 2020 el puerto líder del Mediterráneo en cuanto al movimiento de contenedores, y para pasar a ser el tercero, tras El Pireo y Tanger Med. Su liderato se ha visto amenazado principalmente por las grandes inversiones realizadas por una gran naviera asiática (COSCO) en Grecia y por la apuesta del Marruecos por crear un sistema logístico marítimo de primer orden en el Mediterráneo.

Aún así, **Valencia Port constituye una infraestructura logística clave en el transporte marítimo entre Asia y Europa**, con importantes beneficios para la economía regional, nacional y europea:

- **Es un puerto de tráfico mixto:** casi la mitad del tráfico de contenedores se dedica a la carga y descarga de mercancías (exportaciones e importaciones), y el 53% de los contenedores son de tránsito. Ello implica que el impacto económico de la actividad portuaria sobre la región y sobre su área de influencia es mucho mayor que los puertos donde predomina el tráfico de tránsito (como son Algeciras, Tanger Med y El Pireo).
- **Su situación geográfica,** situado en el centro este de la costa mediterránea española, y su conexión con el resto de Europa, es una ventaja altamente competitiva frente a su mas directo competidor, El Pireo, cuyas conexiones con el centro de Europa son mucho menos eficientes.



- El índice de conectividad de Valencia Port es el más elevado de los puertos de España, y el cuarto de los puertos europeos, lo que supone un factor altamente atractivo tanto para las grandes navieras internacionales como para las empresas españolas que comercian con el exterior (Dispone conexión con casi mil puertos de todo el mundo).

Liner Shipping Connectivity Index de la UNCTAD (II Trimestre 2020)

	Date	Country name	Port name	Port LSCI
1	2020Q2	China	Shanghai	134,51
2	2020Q2	Singapore	Singapore	125,52
3	2020Q2	China	Ningbo	117,87
4	2020Q2	South Korea	Pusan	116,39
5	2020Q2	Hong Kong	Hong Kong	103,45
6	2020Q2	China	Qingdao	95,50
7	2020Q2	Netherlands	Rotterdam	93,15
8	2020Q2	Belgium	Antwerp	88,75
9	2020Q2	Malaysia	Port Klang	88,38
10	2020Q2	China	Xiamen	84,88
11	2020Q2	China	Shekou	82,18
12	2020Q2	Taiwan, China	Kaohsiung	81,24
13	2020Q2	UAE	Jebel Ali	79,19
14	2020Q2	Germany	Hamburg	79,05
15	2020Q2	China	Yantian	78,51
16	2020Q2	Japan	Yokohama	78,15
17	2020Q2	China	Xingang	78,12
18	2020Q2	China	Nansha	76,30
19	2020Q2	Sri Lanka	Colombo	71,98
20	2020Q2	Malaysia	Tanjung Pelepas	69,68
21	2020Q2	Spain	Valencia	68,43
22	2020Q2	France	Le Havre	68,16
23	2020Q2	Spain	Algeciras	68,14
24	2020Q2	Spain	Barcelona	65,41
25	2020Q2	South Korea	Kwangyang (Gwangyang)	65,31
26	2020Q2	Morocco	Tanger Med	65,15
27	2020Q2	Germany	Bremerhaven	65,00
28	2020Q2	China	Dalian	62,87
29	2020Q2	Greece	Piraeus	61,48
30	2020Q2	Egypt	Port Said	60,75

Todas estas fortalezas hay que ponerlas en valor, dado que proporcionan a esta infraestructura logística, tan esencial para el comercio exterior valenciano y español, del potencial de crecimiento para poder competir con los nuevos actores y tendencias que irrumpirán en el transporte marítimo en el Mediterráneo. Pues, a diferencia de los nuevos puertos emergentes, aporta valor añadido al contexto económico y social en el que se haya ubicado.

Y no hay que olvidar que, a medio y largo plazo, el escenario portuario en las grandes rutas internacionales en el Mediterráneo va a venir protagonizada por las políticas de infraestructuras de países como Marruecos, que seguirán invirtiendo en sus puertos (un ejemplo es el nuevo puerto de Nador, cerca de Melilla, que se inaugurará este año, con una capacidad para 3,5 millones de Teus) y las inversiones de grandes navieras, que seguirán posicionándose en los puertos más atractivos para avanzar en una integración vertical de la cadena logística.

### ***Nuevas tendencias y nuevas oportunidades para los grandes puertos españoles***

En los próximos años el sistema logístico internacional va a ver como se producen varios procesos combinados y yuxtapuestos en el tráfico marítimo:

- La sostenibilidad medioambiental y la digitalización serán aspectos con relevancia creciente en las decisiones de inversión en los puertos, lo que les dotará de atractivo y rentabilidad de cara al futuro.
- Se adoptarán nuevos criterios para una mejor racionalización de las escalas, lo que hará que los puertos también se especialicen por productos o por tipos de buques y rutas.
- Se mantendrá la tendencia a la concentración del comercio de contenedores en los grandes puertos internacionales, comportamiento, que como se ha visto, no ha variado por la pandemia del Covid. Puertos que exigirán nuevas exigencias, requisitos, servicios complementarios, niveles de digitalización y automatización crecientes, etc...
- Ante el notable crecimiento de las infraestructuras portuarias, se genera una creciente necesidad de interconexión sostenible entre puertos y ciudad.
- Paralelamente, la regionalización del comercio internacional, debido al acortamiento de las cadenas de suministro, impulsará el tráfico marítimo de cabotaje, más especializado en mercancías y en zonas geográficas.

No todos los puertos están preparados para una red global de transporte internacional: aquellos que no posean los índices de conectividad marítima elevada y las infraestructuras necesarias, quedarán excluidos de las cadenas globales de suministro.