

La importancia del transporte marítimo para las empresas de la Comunitat Valenciana en la post-pandemia



octubre 2021

Cámaras
Comunitat Valenciana



Documento realizado por iniciativa del Consejo de Cámaras de la Comunidad Valenciana.

Este trabajo se ha elaborado en octubre de 2021 con los siguientes objetivos:

- Destacar la **importancia del transporte marítimo** dentro de las exportaciones de las empresas de la Comunidad Valenciana.
- **Cuantificar la importancia de los puertos** de la Comunidad Valenciana respecto a otros puertos de España.
- Conocer en qué medida las principales exportaciones de valencianas se canalizan por **vía marítima** a nivel provincial **3 provincias**.
- Reflejar los **cambios** que se están produciendo en el transporte marítimo a raíz de la pandemia e identificar los principales factores determinantes de la evolución del transporte marítimo para los próximos años.
- Destacar la **evolución de los fletes**, tanto en su conjunto como el de las materias primas e identificar los **factores que los han empujado al alza**.
- Conocer la evolución del **mercado de las principales materias primas** que afectan a las manufacturas de la Comunidad Valenciana.

Fuentes de información utilizadas

UNTAC-Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Baltic Exchange Information Services

Puertos del Estado. Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana

Trading Economics.

Datacomex. Ministerio de Industria, Comercio y turismo

Directorio Central de Empresas, INE.

Autoridad Portuaria de Valencia



Exportaciones de la Comunidad Valenciana por vía marítima

Las empresas de la Comunidad Valenciana exportaron 25 millones de toneladas (2019).

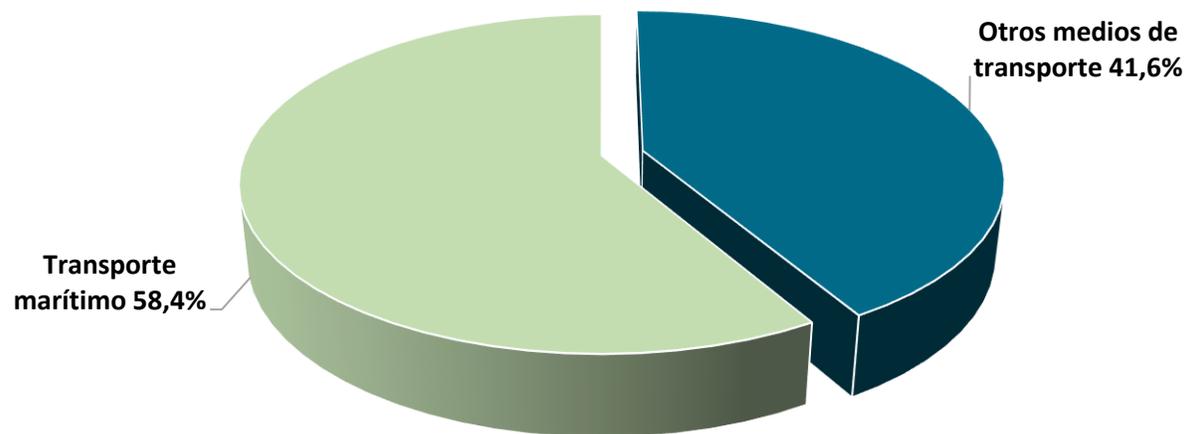


58,4% se realizan por vía marítima.
(14,6 millones toneladas)



Equivale al **13,5%** del total de exportaciones de España

Medios de transporte utilizado en las exportaciones de la Comunidad Valenciana





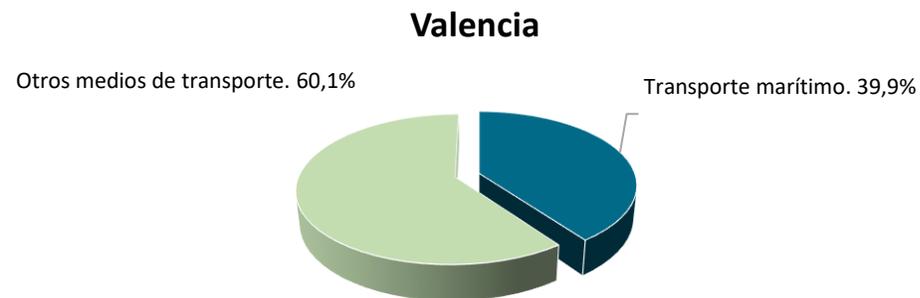
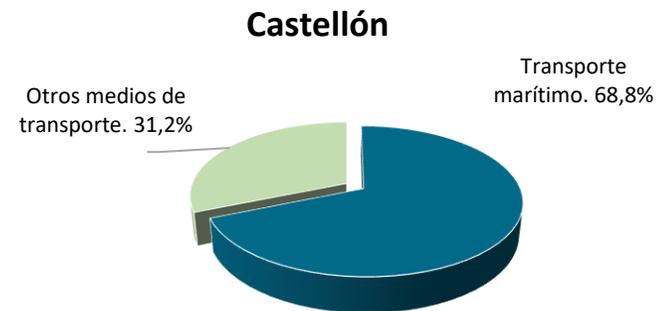
Exportaciones por provincias



12,8 millones toneladas

8,2 millones toneladas

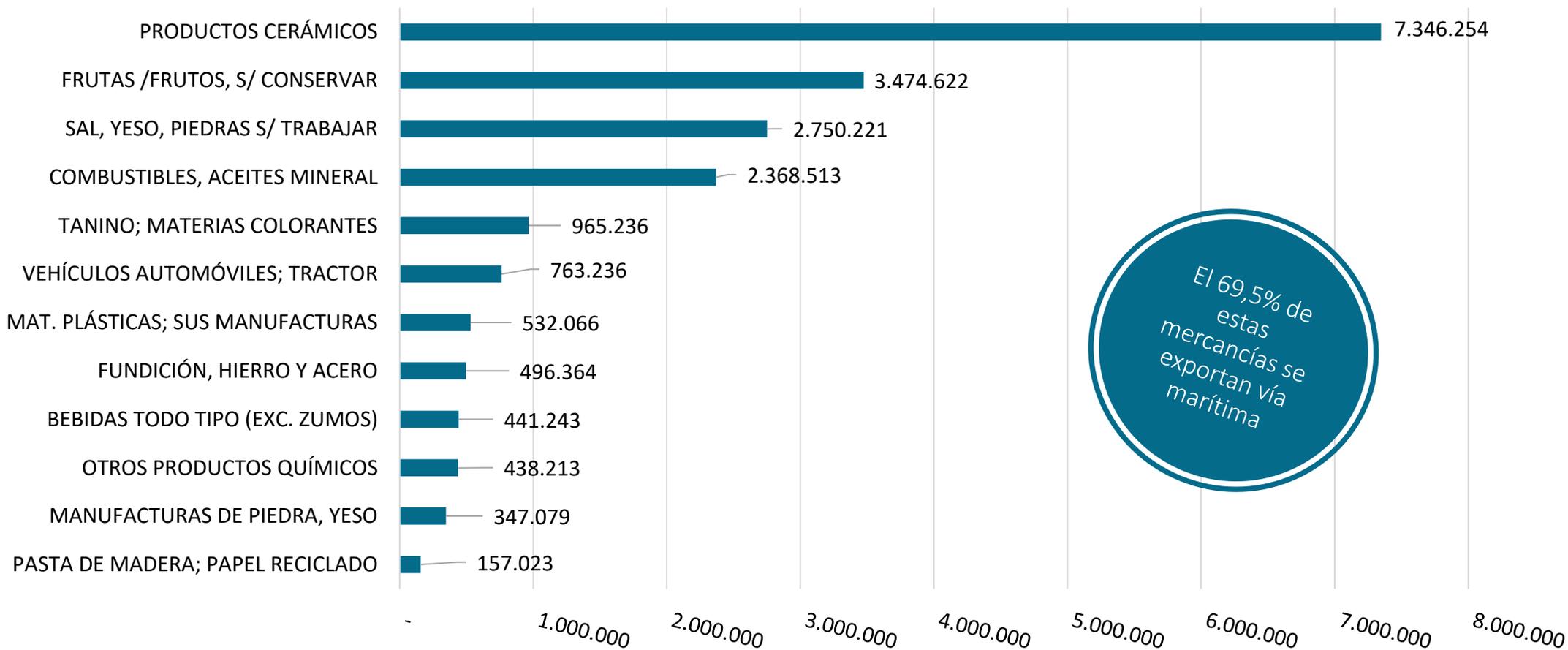
4,0 millones toneladas





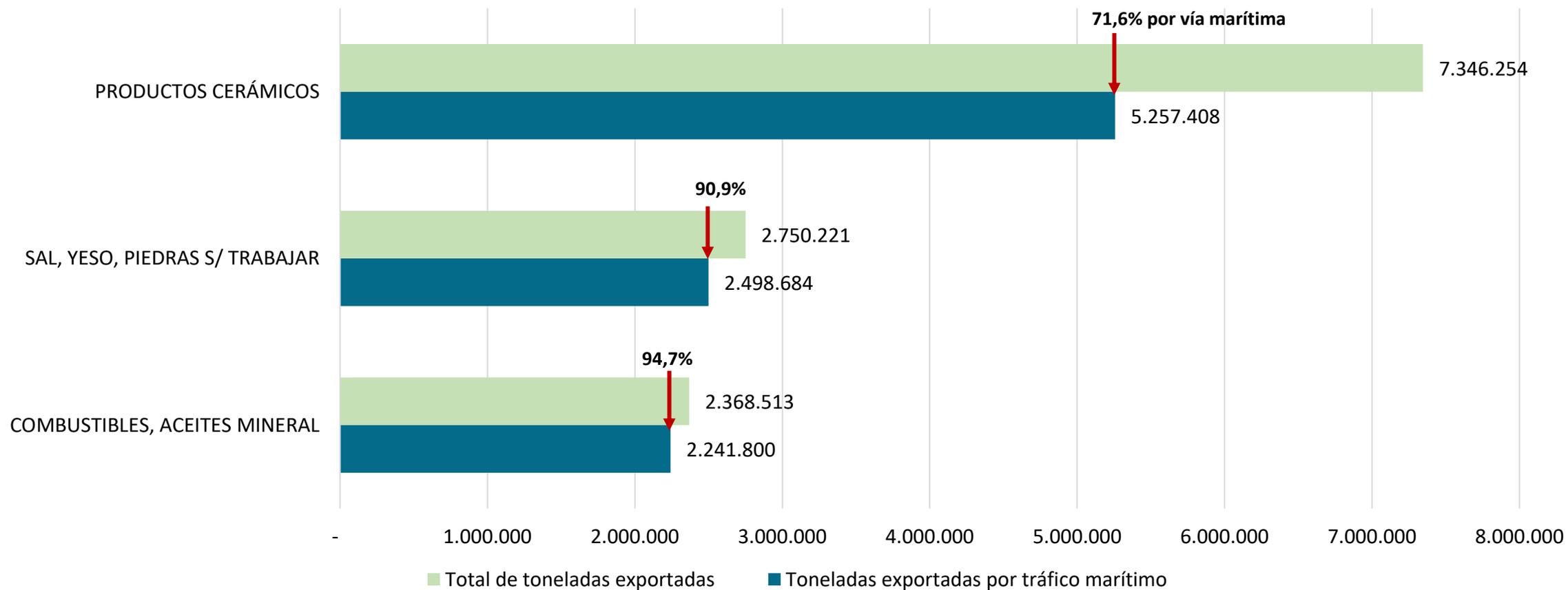
Exportaciones de la Comunidad Valenciana por partidas de productos

Doce partidas de productos concentran el 90% de las exportaciones de la Comunitat Valenciana (toneladas)



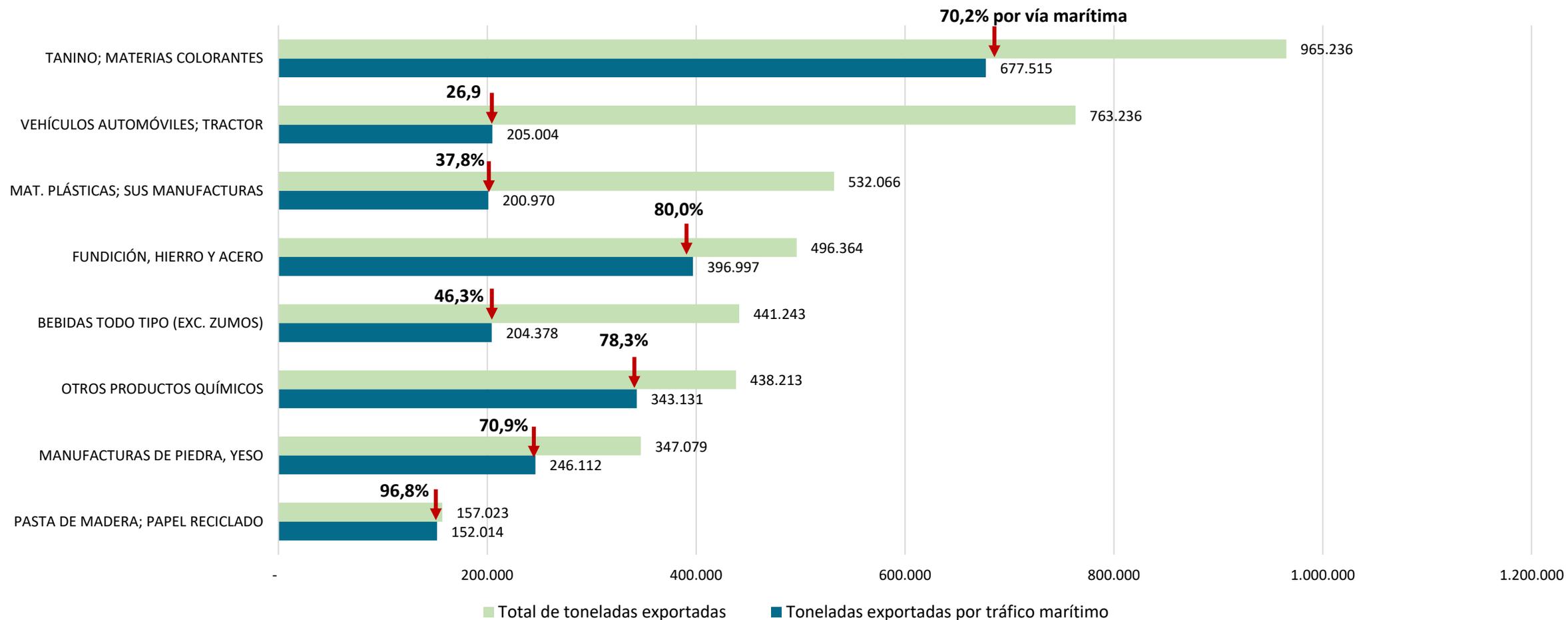


Comparación entre el total de toneladas exportadas y las exportadas por vía marítima. Comunidad Valenciana. Toneladas





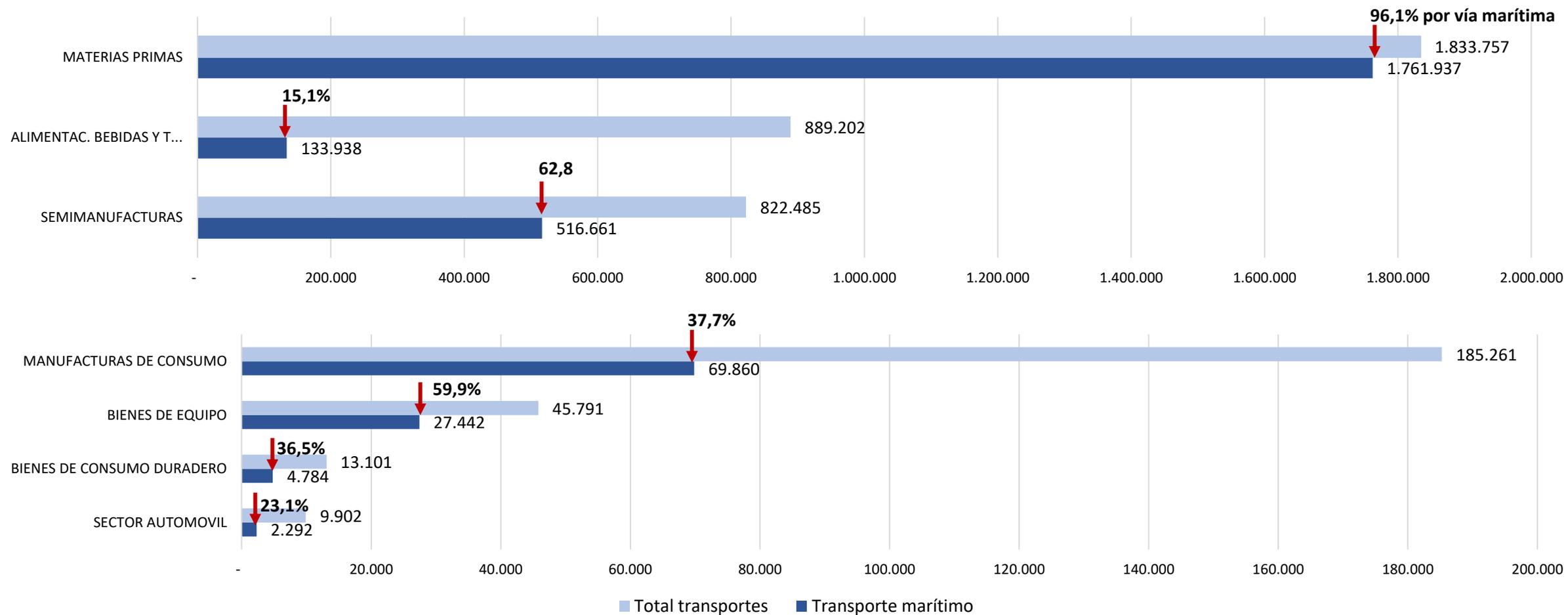
Comparación entre el total de toneladas exportadas y las exportadas por vía marítima. Comunidad Valenciana. Toneladas





Comparación entre el total de toneladas exportadas y las exportadas por vía marítima

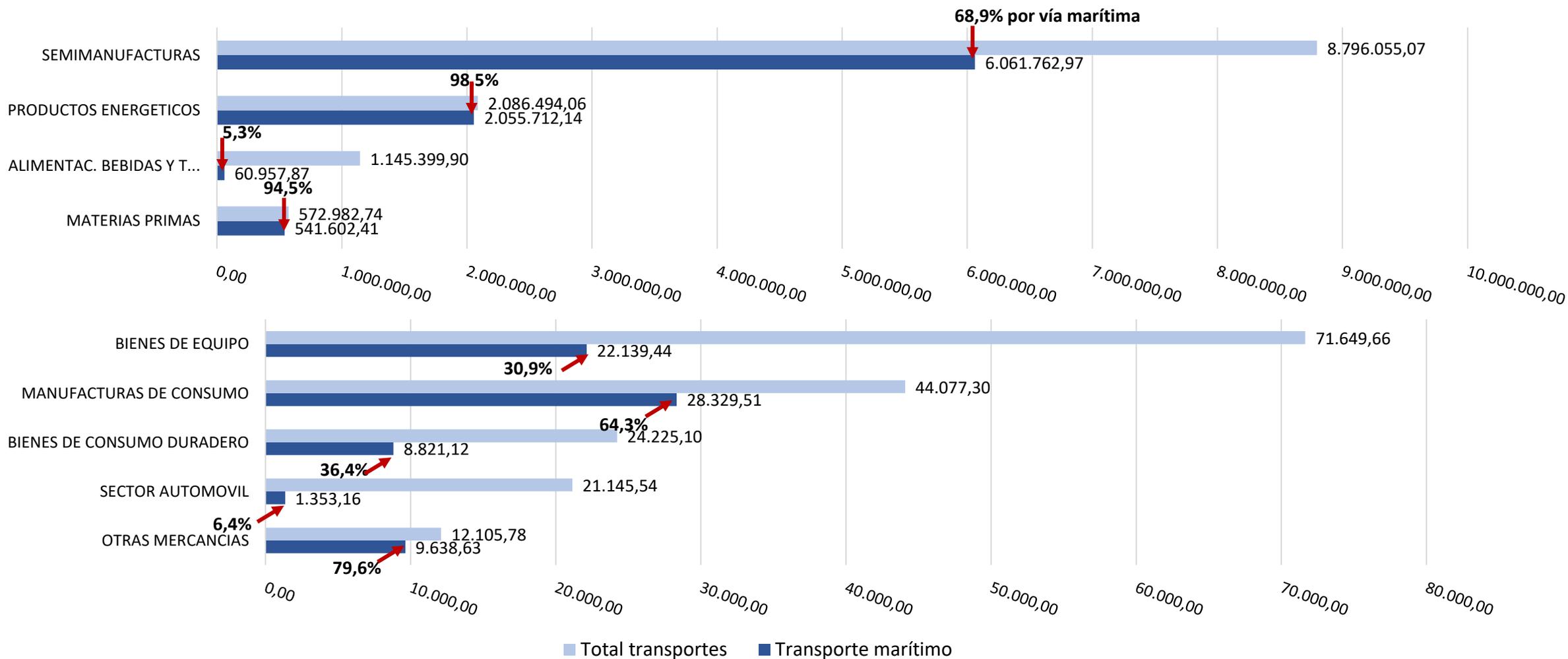
Alicante





Comparación entre el total de toneladas exportadas y las exportadas por vía marítima

Castellón

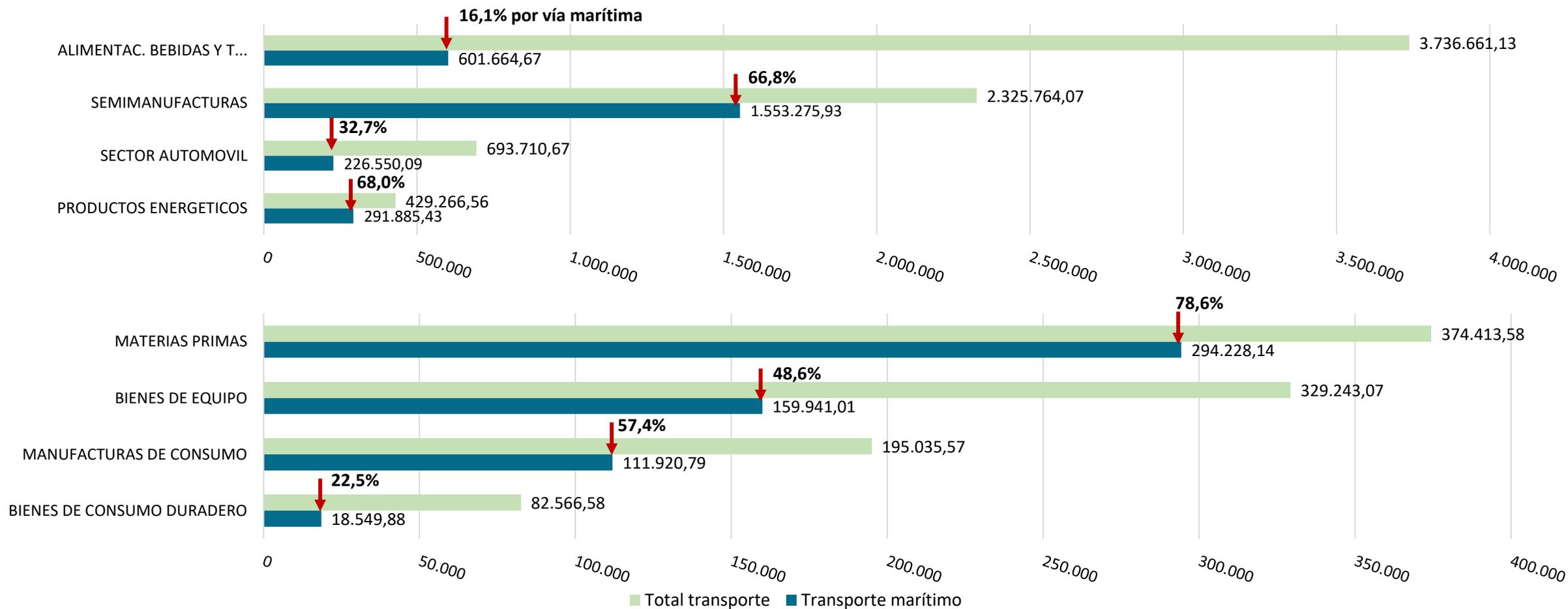


Fuente: Datacomex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo



Comparación entre el total de toneladas exportadas y las exportadas por vía marítima

Valencia

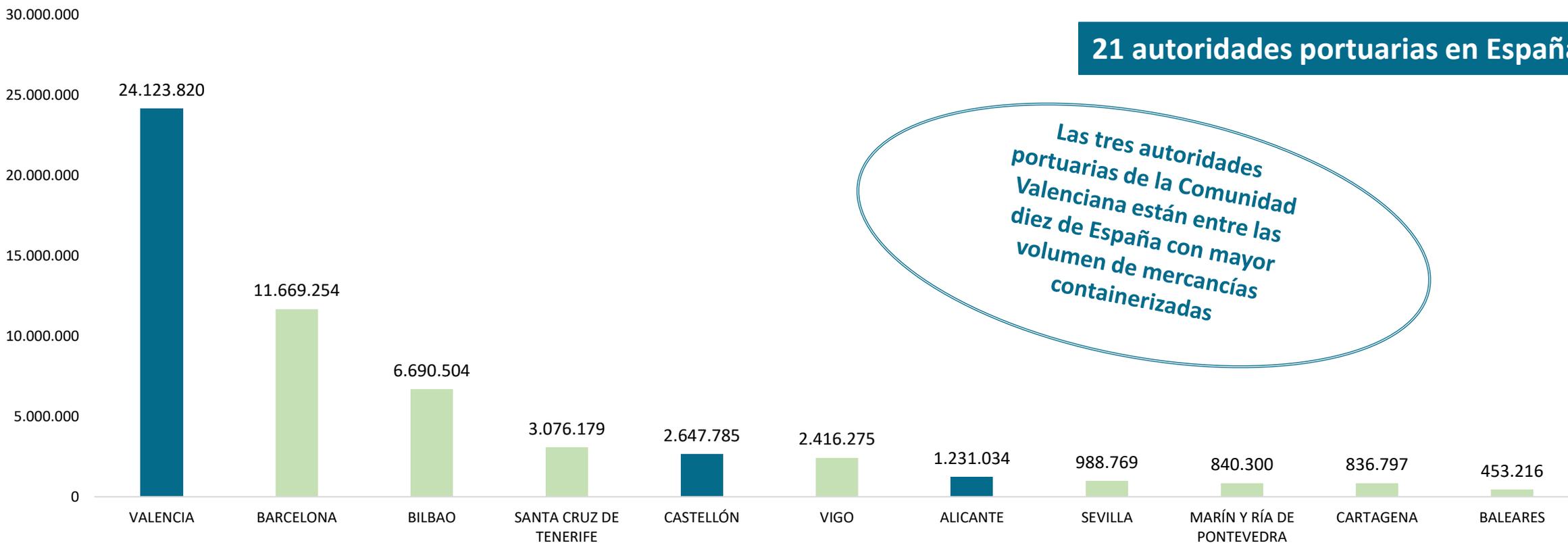


Fuente: Datacomex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo



Las diez autoridades portuarias de España con mayor movimiento de mercancías. Toneladas

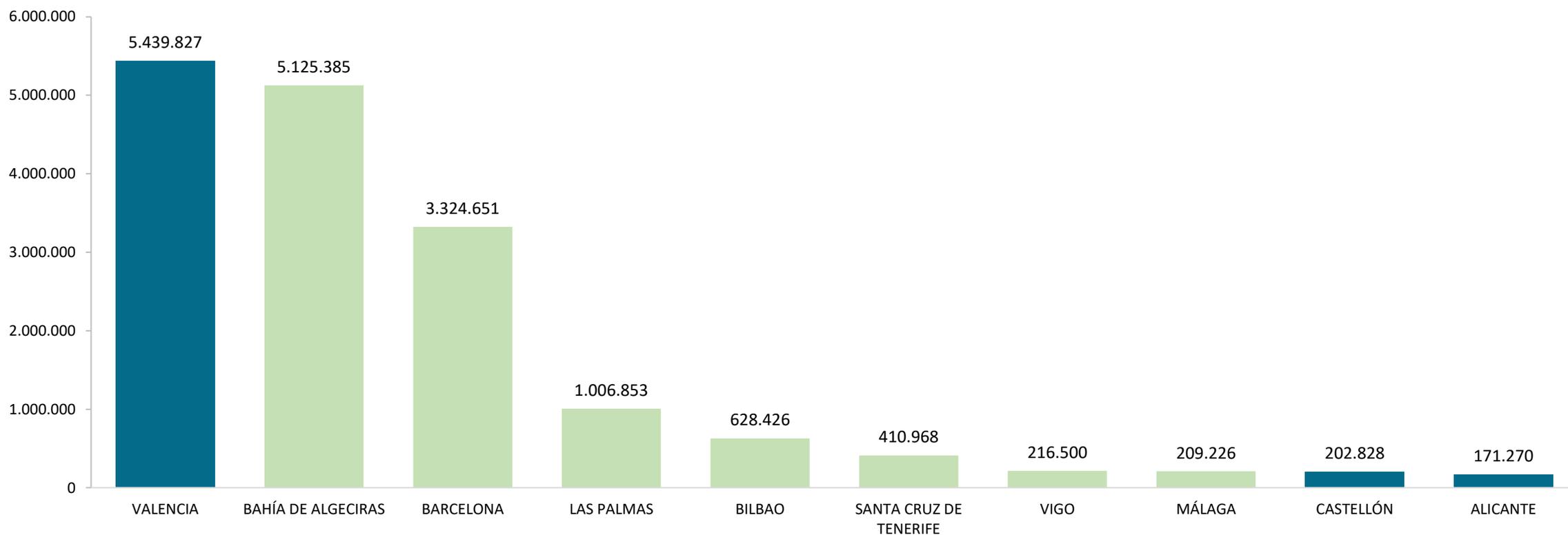
Las tres autoridades portuarias de la Comunidad Valenciana concentran el 69% de las mercancías containerizadas.





TEUS - Las diez autoridades portuarias de España con mayor movimiento de mercancías, 2019

Las tres autoridades portuarias de la Comunidad Valenciana movilizan un tercio de las TEUS transportadas en España. Mercancías en tránsito no incluidas





Dinámica del transporte marítimo durante la pandemia

Aspectos clave que han provocado el incremento de fletes

Desajustes entre la oferta y demanda en el del tráfico marítimo

- En una **primera etapa** de la pandemia las navieras **ajustan la oferta de espacio al bajo nivel de demanda**.
- En una **segunda etapa** de la pandemia, con la relajación de las restricción, la demanda de bienes de **consumo aumenta drásticamente**.
- **Los paquetes de estímulo** de muchos gobiernos ha incentivado la demanda de manufactura y semifacturas.

Cambios en los hábito de compra de los consumidores

- Aproximadamente el 80% de los productos que la familias consumen se transportan por vía marítima.
- El **aumento exponencial del comercio *on-line* de productos de consumo** ha provocado la falta de disponibilidad de contenedores. — — — ► Demanda de contenedores sin precedentes.



Dinámica del transporte marítimo durante la pandemia

Aspectos clave que han provocado el incremento de fletes

Acopio de suministros por parte de las empresas a nivel mundial

- Las empresas **se abastecieron fuertemente de materias primas y semifabricas ante el temor de** nuevas oleadas de la pandemia.

Impacto del COVID-19 en las empresas de servicios marítimos (*forwarders*, cargadores, transportistas, servicios logísticos, etc.)

- La **elevada incertidumbre** y el rápido devenir de los acontecimientos obligaron a tomar decisiones en el muy corto plazo, en un contexto empresarial condicionado por las **medidas anticovid**.

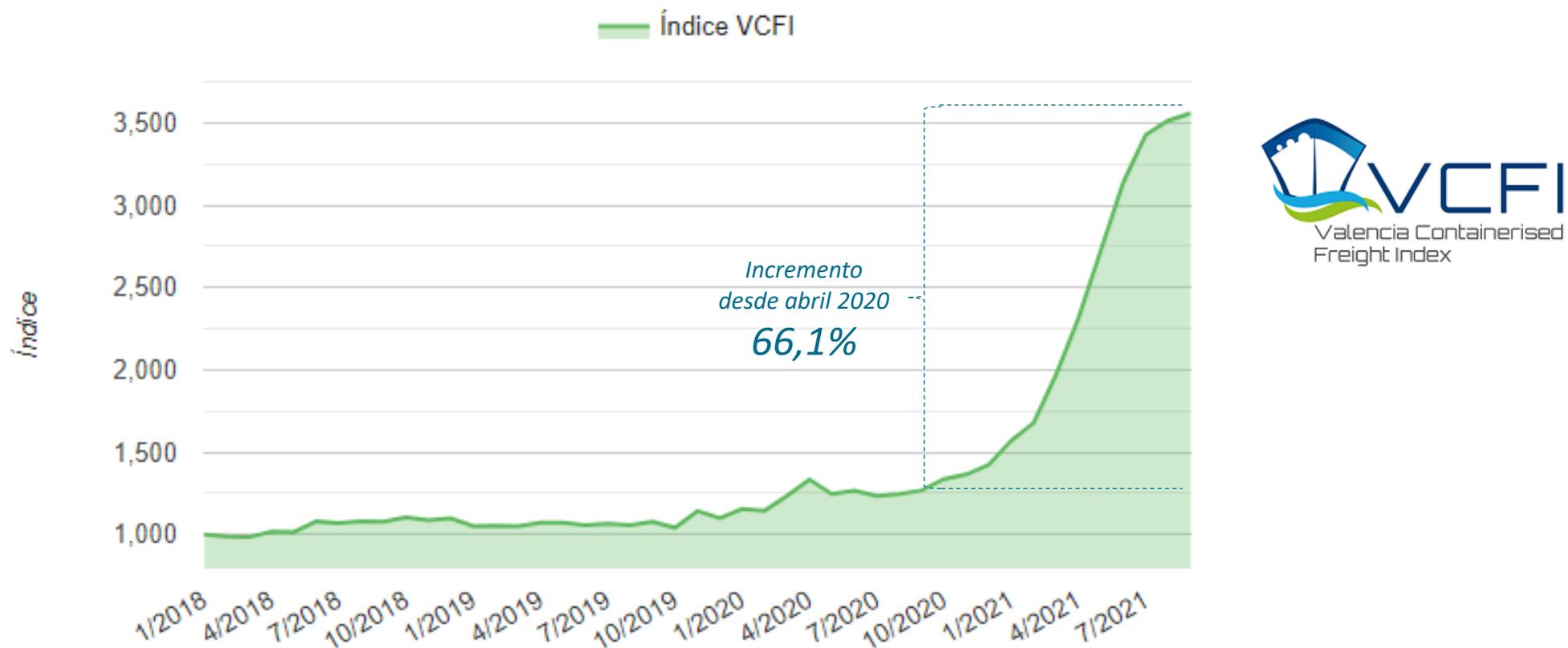
— → Reducción de la capacidad de gestión del transporte

— → Retrasos en los puntos de conexión del transporte



Evolución de los fletes marítimos de contenedores

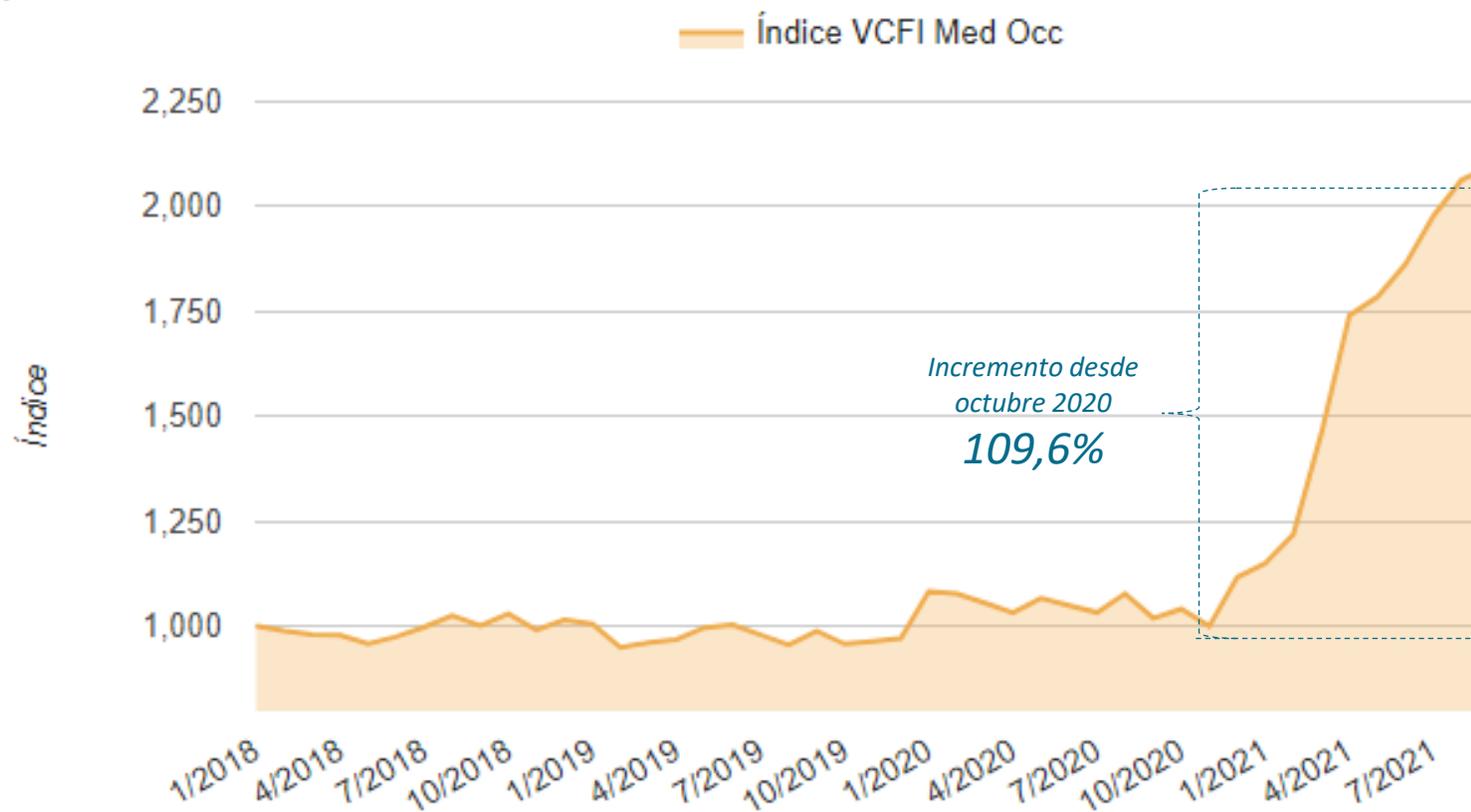
Factores como el **incremento de la demanda internacional** en la post-pandemia, la **escasez de oferta** o el **incremento de los precios de los combustibles**, entre otros, han determinado el aumento de los fletes.





Evolución de los fletes marítimos de contenedores Mediterráneo Occidental

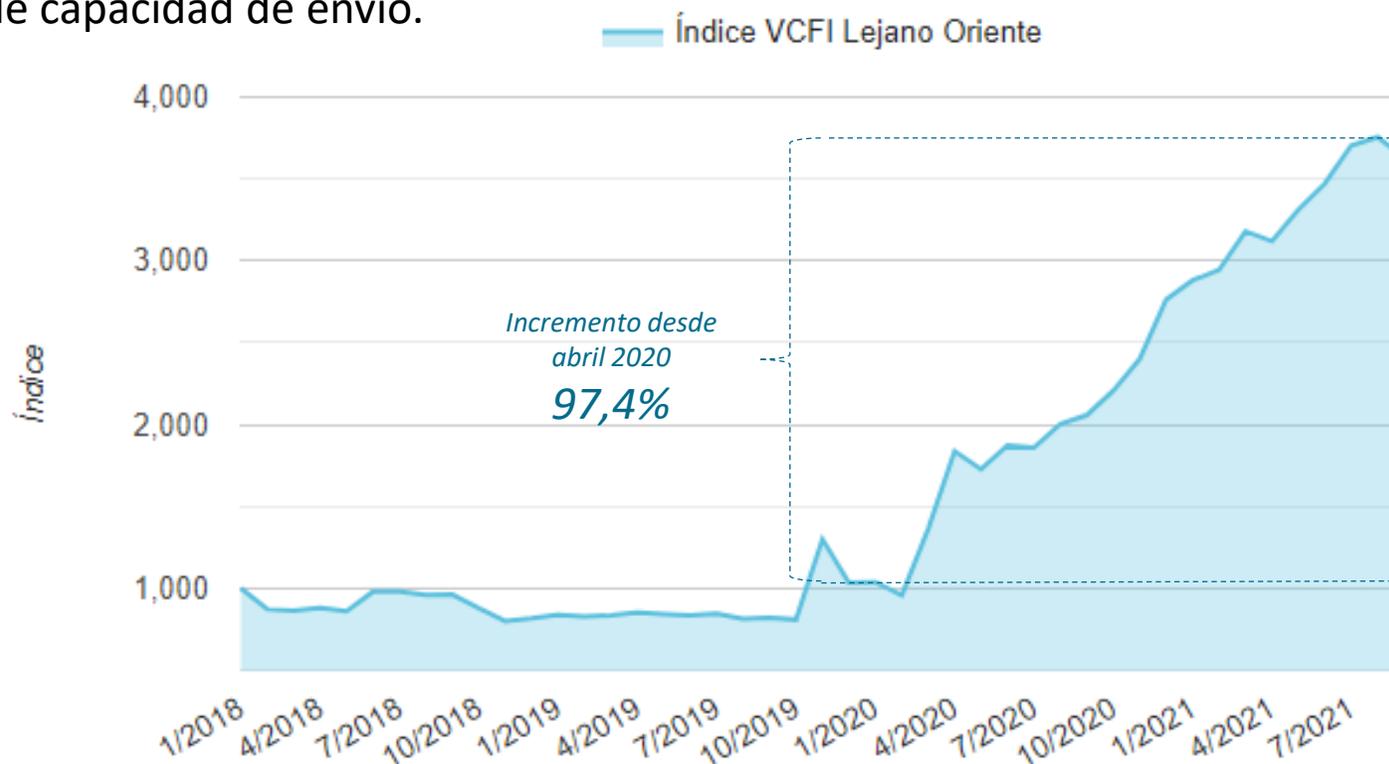
Los cambios en los **patrones de consumo** y compra provocados por la pandemia, incluido un **aumento en el comercio electrónico**, así como las **medidas de bloqueo**, han provocado una mayor demanda de importación de bienes manufacturados.





Evolución de los fletes marítimos de contenedores Lejano Oriente

El aumento de la demanda de transporte marítimo ha sido más fuerte de lo esperado y no se ha atendido con una oferta suficiente de capacidad de envío.

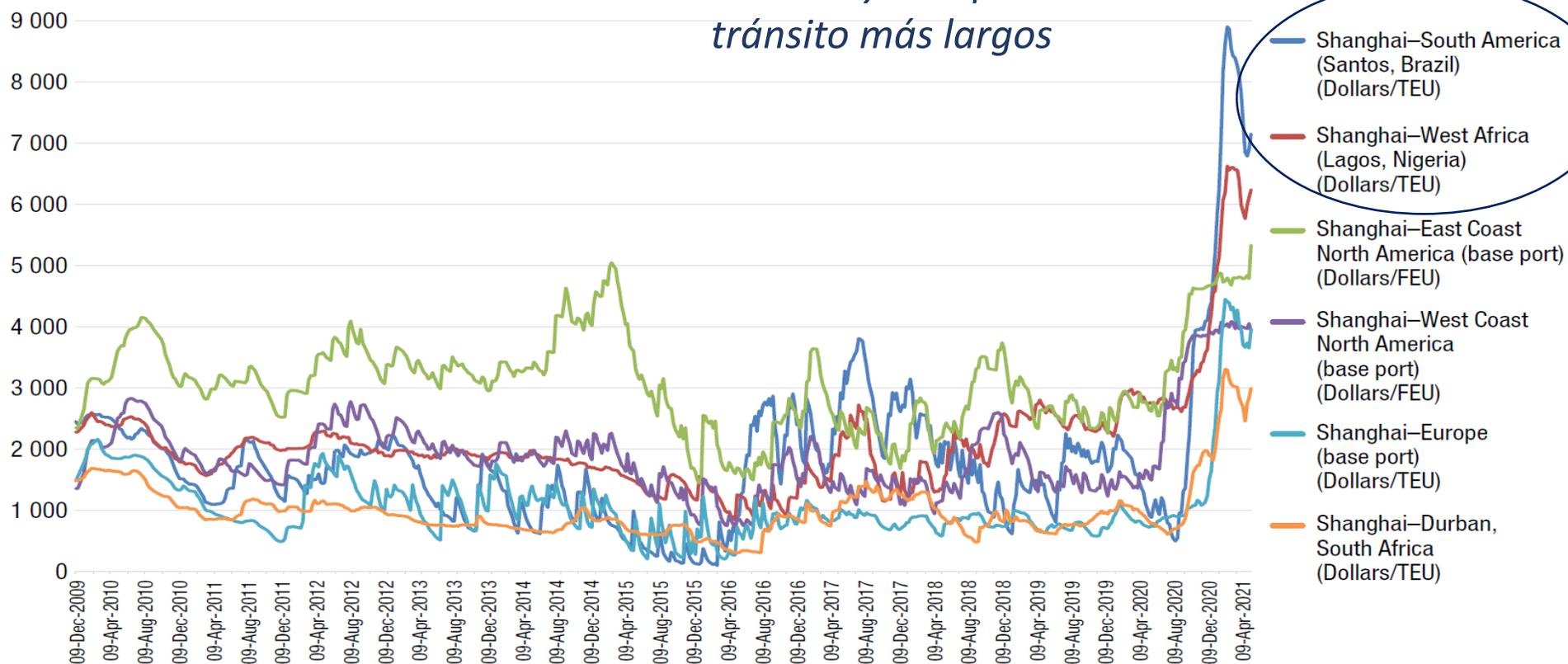


La falta de “**carga de regreso**” también ha empujado al alza los fletes en determinadas rutas comerciales, por la imputación de los costes de mantenimiento de inventario de los contenedores vacíos.



Evolución de los fletes marítimos según rutas

Países en vías de desarrollo y tiempos de tránsito más largos

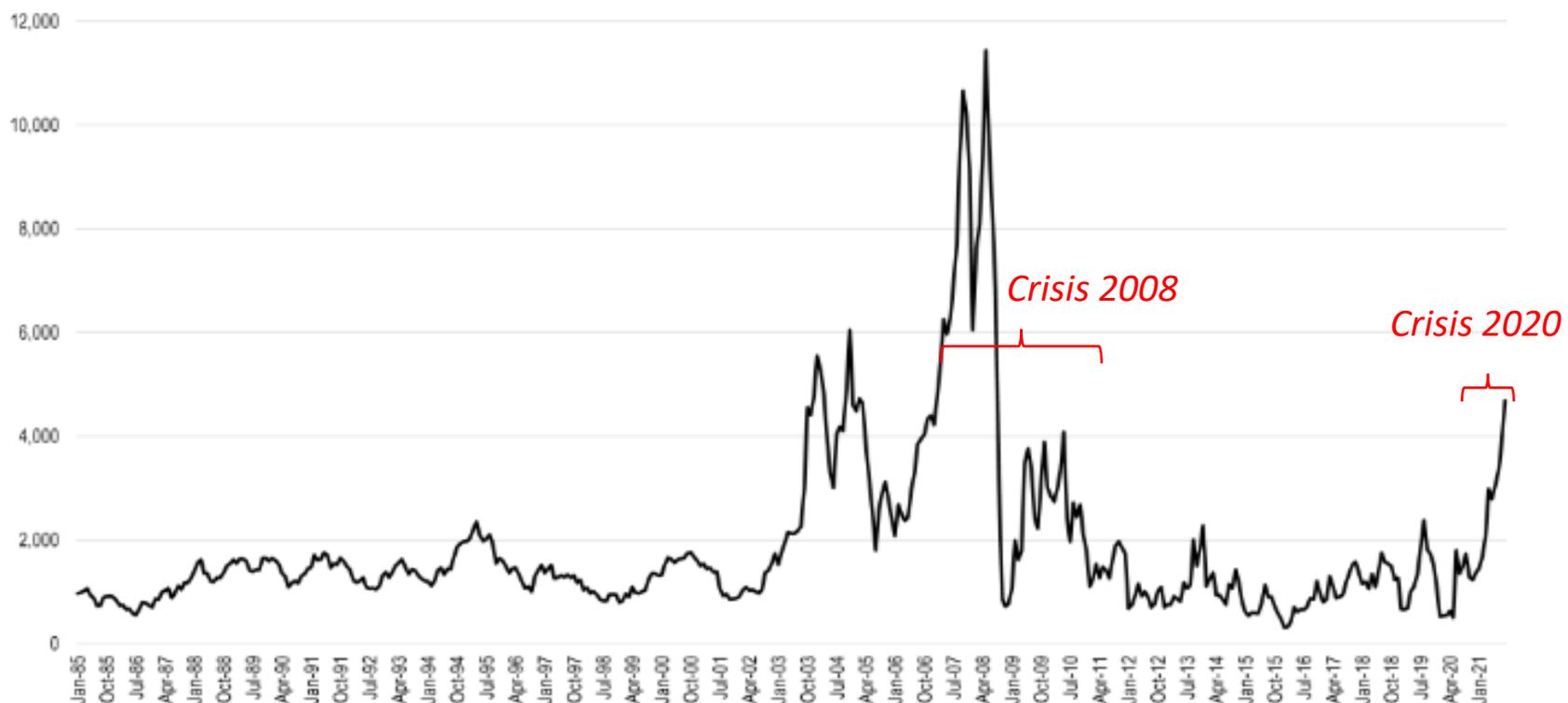


Tras una etapa de ajustes para resolver los desequilibrios de oferta/demanda, se **observa una disminución de los fletes**, hacia los niveles previos a la pandemia.



Evolución del *Baltic Dry Index* 1985 - 2021

Índice general de la evolución de los fletes de buques para **materias primas sólidas** (minerales de hierro, granos, carbón, granel, etc.).



El incremento de los fletes de buques para el transporte de las materias primas está contribuyendo al incremento del precio de las mismas.



Evolución del *Baltic Dry Index*, 2017 - 2021

El incremento de los fletes de buques para materias primas sólidas ha sido de un 719% desde mayo de 2020.



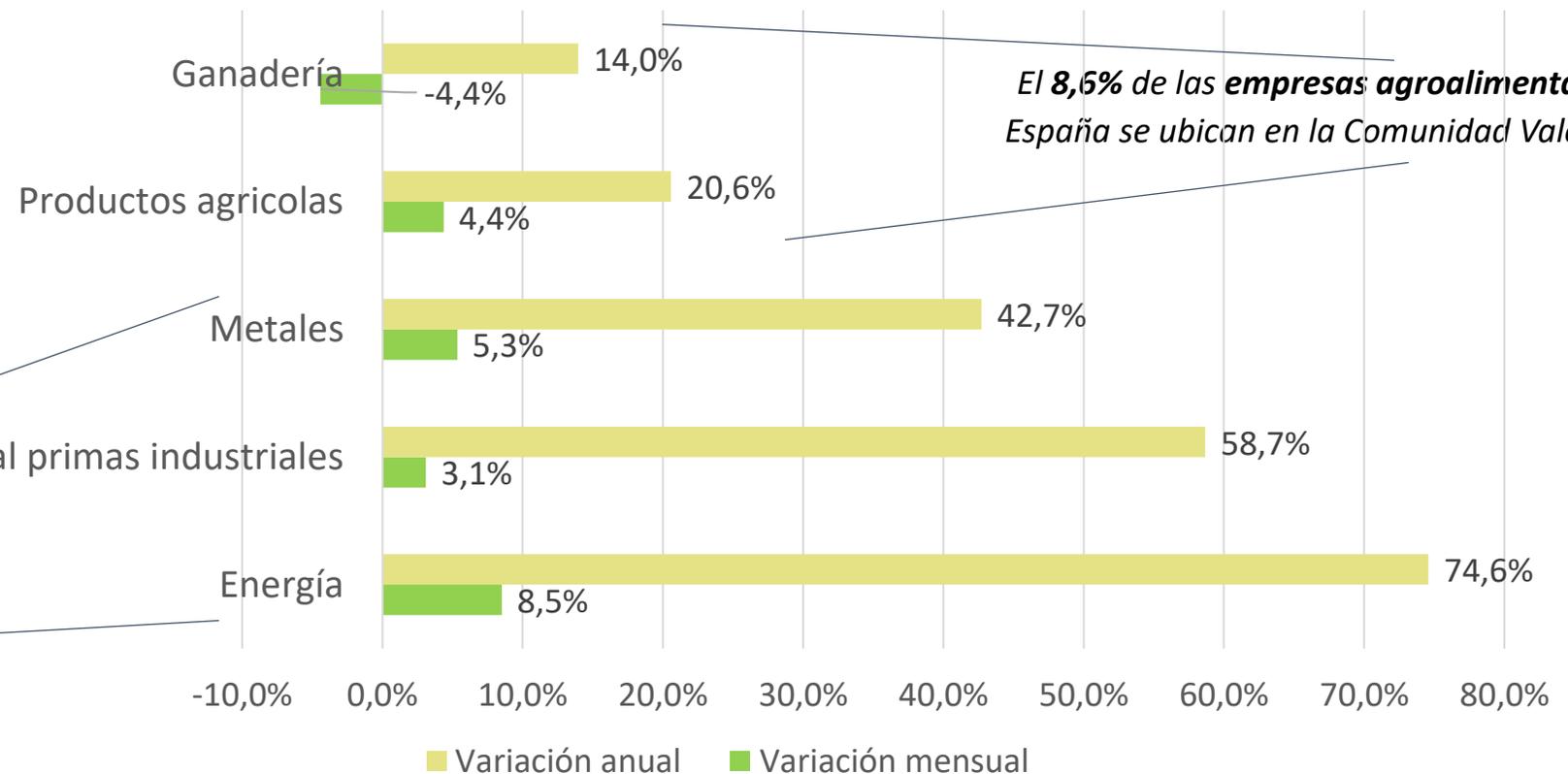
Evolución del coste de las materias primas en la industria, octubre 2021

Las **fuentes de energía** -gas natural, brent, propano, nafta, etc.- son las materias primas que más se han encarecido en el último año (**74,6%** en promedio). En segundo lugar se sitúan las materias **primas industriales** -magnesio, estaño, carbón, etc.- (un **58,7%** en promedio).

En la Comunidad Valenciana hay **16.503 empresas industriales exportadoras**.

El **15,1%** de las **empresas manufactureras** de España se ubican en la Comunidad Valenciana.

El **8,6%** de las **empresas agroalimentarias** de España se ubican en la Comunidad Valenciana.



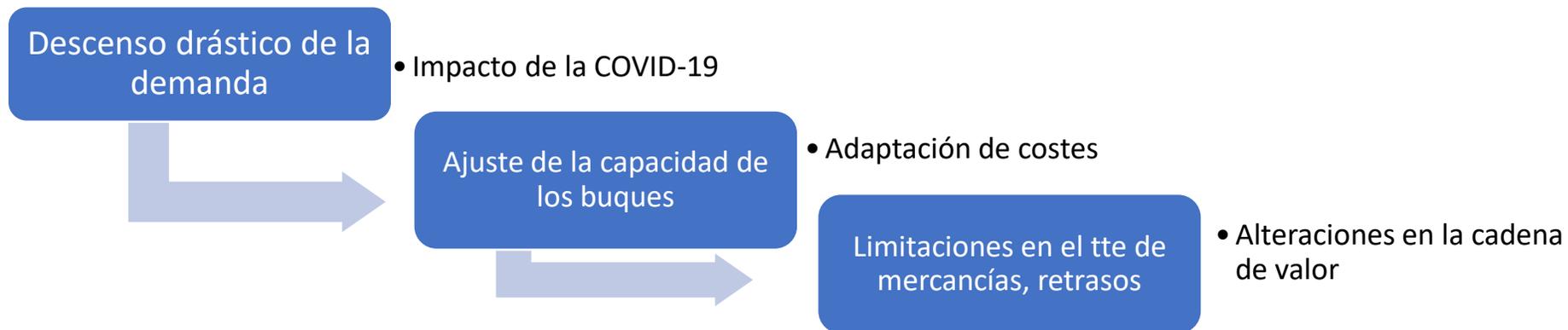


Escenario post-pandemia que está condicionando la dinámica del transporte marítimo

Algunos factores condicionantes:

Cambios en la cadena de suministros debido al ajuste de la oferta al nivel de demanda y la evolución de las rutas comerciales

A raíz de la pandemia, las compañías de transporte marítimo ajustaron capacidad de oferta de los buques para adaptarla a los bajos niveles la demanda de 2020. Esto ha provocado límites de espacio disponible para el transporte de mercancías y **retraso en las fechas de entrega y alteraciones en las cadenas de suministro.**



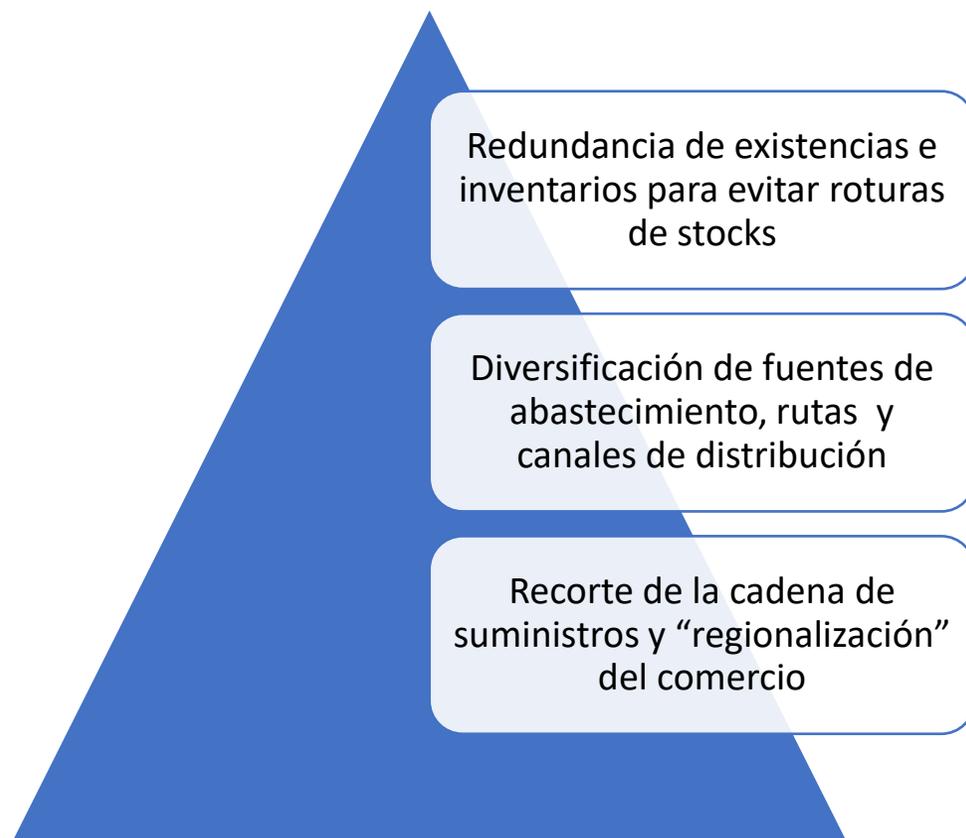


Cambios en los patrones de globalización

Una vez superada la etapa más severa de la pandemia, es posible que se **acelere la regionalización del comercio**, en detrimento de los procesos de globalización. Esto conlleva el recorte de las cadenas de suministro, gracias al **acercamiento de los agentes** que en ella participan y a la **relocalización de los centros productivos**.

En el escenario postpandémico se tiende a una **redundancia de existencias y de inventarios**, con la finalidad de evitar nuevas roturas de stock y garantizar el suministro de componentes y materias primas.

La **diversificación de las fuentes** de abastecimiento, así como de los canales de distribución y las rutas para una mejor **gestión de riesgos y mayor resiliencia**. Estos factores pueden condicionar durante los próximos años la evolución del transporte marítimo en las empresa de la Comunidad Valenciana.



Pirámide de gestión de riesgos en la postpandemia



El aumento del proteccionismo comercial y las políticas aislacionistas están provocando efectos colaterales en el transporte de mercancías.

La proliferación de barreras comerciales y las políticas aislacionistas de determinados países, así como la escalada del proteccionismo desde el año 2017 supone un perjuicio para el comercio global, el cual es la base del transporte marítimo, y afectan a su eficiencia.

El mayor énfasis en una agenda mundial de sostenibilidad y reducción de emisiones de carbono



Buque MOL CONFOT partido por la mitad en 2013 y provocó la pérdida de 4.293 contenedores.

El ajuste de la capacidad de la oferta de los buques se ha realizado, en parte, mediante **la retirada de los buques más antiguos y menos eficientes**, lo que ha limitado el crecimiento de las emisiones de dióxido de carbono.

Durante la próxima década se espera que se produzcan algunas **mejoras adicionales**, a medida que buques modernos, **con motores más eficientes**, sustituyan a los más antiguos. Se requerirán cambios radicales en la tecnología de los motores y del combustible.



Otros aspectos que son prioritarios para el transporte marítimo:

- La digitalización para incrementar la eficiencia y la productividad en el transporte** (por ejemplo, puertos y navegación inteligentes). Favorecer el gestión del transporte marítimo a distancia, acorde con medidas anticovid.
- La obtención y manejo de datos en tiempo real** para generar sistemas de alerta temprana ante eventos y fenómenos de alto impacto (gestión de contenedores, sistema de alertas tempranas ante catástrofes, futuras pandemias, desequilibrios entre oferta y demanda, etc.).
- La ciberseguridad de las transacciones.**
- Sostenibilidad.**
- Capilaridad de los puertos** de cara a la conectividad entre ciudades y países.

La importancia del transporte marítimo para las empresas de la Comunitat Valenciana en la post-pandemia



octubre 2021

Cámaras
Comunitat Valenciana