

Comisión de Puertos Cámara de España

27 de Abril de 2020



La importancia del transporte marítimo

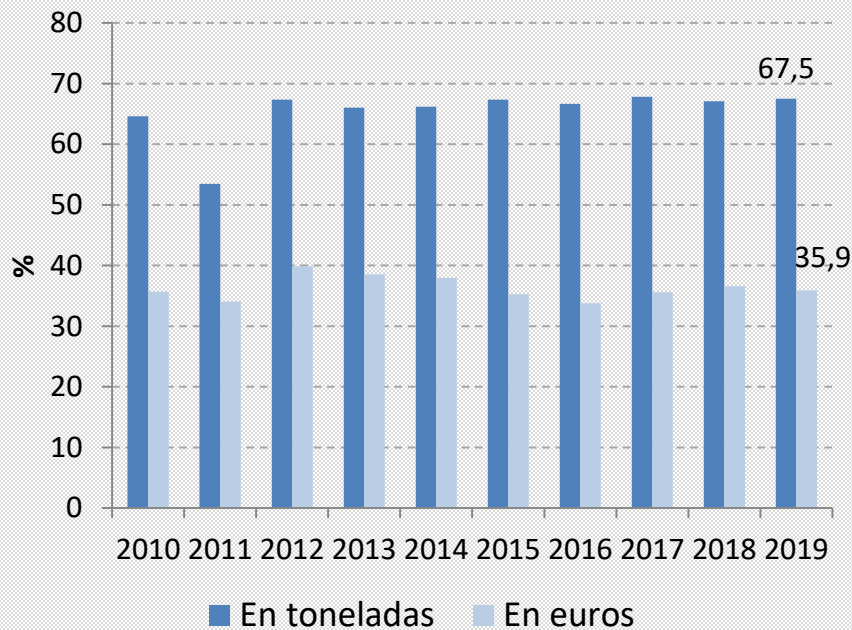


Según la OMC, **el transporte marítimo supone el 90% del comercio mundial.**

En **España**, el comercio exterior vía marítima supone:

- **67%** del total en términos de **toneladas**
- **36%** en términos de **valor**.
- su peso en el total prácticamente no hay variado en la última década.

Peso del comercio exterior vía marítima en el total. España

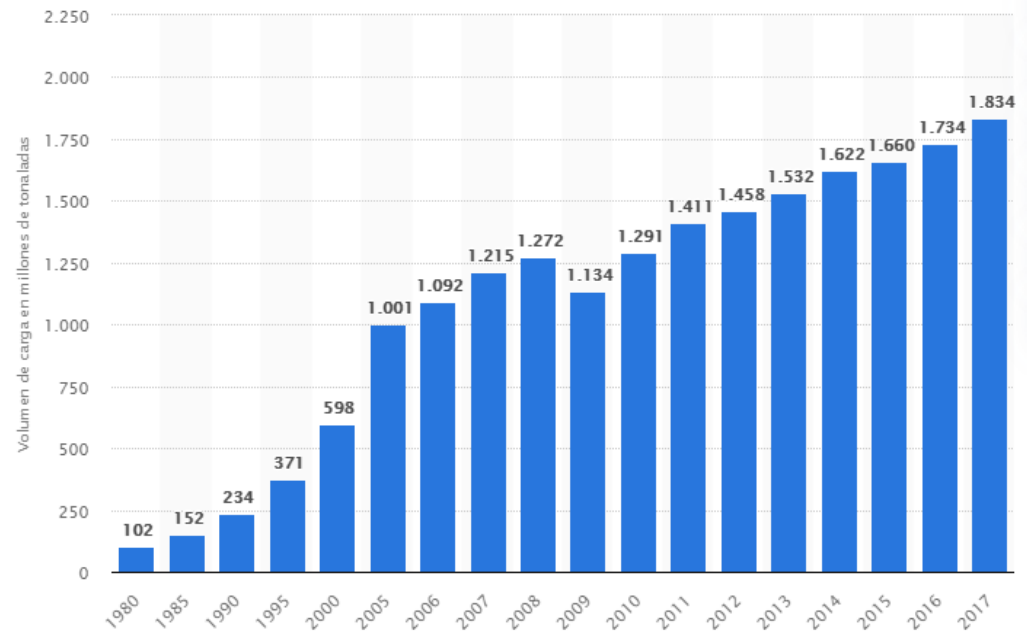


El comercio marítimo de mercancías



La **tendencia de los últimos años** ha sido: aumento mas moderado del volumen transportado, en buques cada vez mas grandes y concentrándose en puertos mas eficientes.

Volumen de carga del comercio marítimo internacional transportado por buques portacontenedores



Fuente: Statista

© Statista 2017

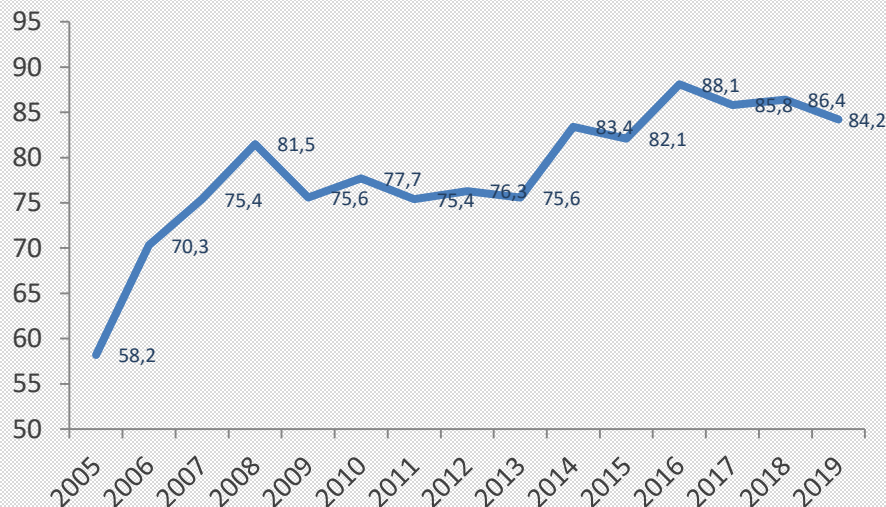
El comercio marítimo de mercancías



China es líder mundial desde hace años en el transporte marítimo de mercancías, seguida por otros **países asiáticos**. La aparición en los 90 de las cadenas de valor de las empresas dio lugar a un mayor comercio de bienes intermedios y cadenas de suministros globales, en las cuales China y otros países asiáticos han adquirido un elevado peso.

Bélgica, gracias al puerto de Amberes es el país europeo con mayor conectividad portuaria, junto con los Países Bajos (Rotterdam). **España, se sitúa como el 10º país con mayor conectividad portuaria** y el cuarto de Europa. Sin embargo, en los tres últimos años, se observa un ligero retroceso de este indicador.

Índice de conectividad de la carga marítima. España



Fuente: Banco Mundial

Ranking Índice de conectividad de la carga marítima

| | |
|----------------|-------|
| China | 151,9 |
| Singapur | 108,1 |
| Corea del Sur | 105,1 |
| Malasia | 105,1 |
| Estados Unidos | 90,0 |
| Hong Kong | 89,5 |
| Bélgica | 88,4 |
| Países Bajos | 88,0 |
| Reino Unido | 84,9 |
| España | 84,2 |
| Alemania | 82,8 |
| Italia | 72,8 |
| Francia | 72,6 |
| EAU | 71,5 |

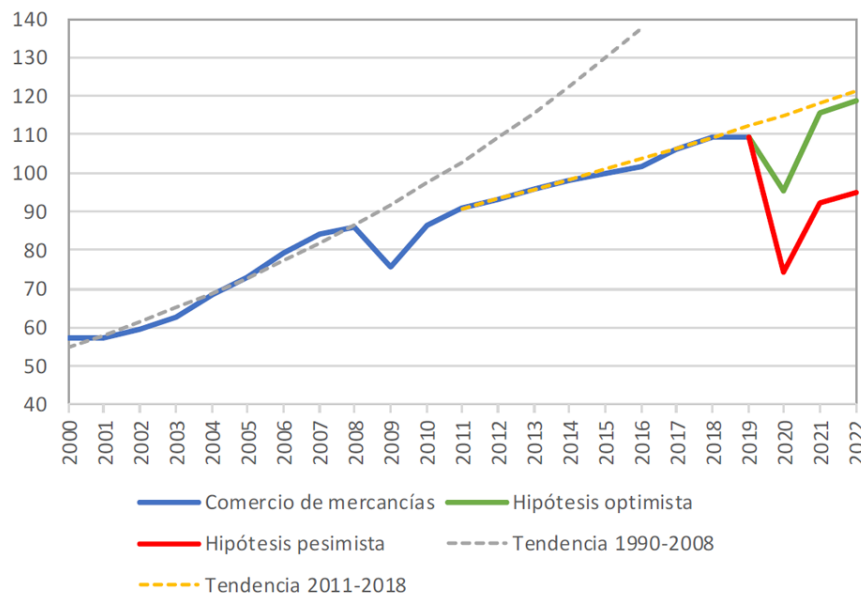


Impacto sobre el comercio mundial

Las últimas previsiones de la **OMC** muestran una **notable caída del comercio mundial en 2020** y su **recuperación en 2021**.

La elevada incertidumbre sobre la evolución y duración de la pandemia, y la efectividad de las medidas de estímulo económica, dificultan conocer la intensidad de la recesión y la recuperación. No obstante, la OMC realiza un trabajo en base a una hipótesis optimista y otra más pesimista:

Crecimiento del comercio mundial de mercancías 1990-2022



Fuente: OMC

Hipótesis Optimista:

Los consumidores consideran la pandemia como una conmoción temporal y retoman su consumo

Caída del 12% en 2020 y fuerte recuperación del 21% en 2021.

Se retoma la tendencia previa de crecimiento

Hipótesis Pesimista

Se generaliza la incertidumbre y los consumidores reducen su gasto.

Caída del 32% en 2020 y recuperación parcial en 2021.

Aplanamiento del crecimiento tendencial del comercio mundial.

Impacto sobre el comercio mundial



Volumen del comercio de mercancías. Previsiones 2020-2021

% variación anual

| | Datos históricos | | Hipótesis optimista | | Hipótesis pesimista | |
|---|------------------|------|---------------------|------|---------------------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| Volumen del comercio mundial de mercancías² | 2,9 | -0,1 | -12,9 | 21,3 | -31,9 | 24,0 |
| Exportaciones | | | | | | |
| América del Norte | 3,8 | 1,0 | -17,1 | 23,7 | -40,9 | 19,3 |
| América Central y del Sur | 0,1 | -2,2 | -12,9 | 18,6 | -31,3 | 14,3 |
| Europa | 2,0 | 0,1 | -12,2 | 20,5 | -32,8 | 22,7 |
| Asia | 3,7 | 0,9 | -13,5 | 24,9 | -36,2 | 36,1 |
| Otras regiones ³ | 0,7 | -2,9 | -8,0 | 8,6 | -8,0 | 9,3 |
| Importaciones | | | | | | |
| América del Norte | 5,2 | -0,4 | -14,5 | 27,3 | -33,8 | 29,5 |
| América Central y del Sur | 5,3 | -2,1 | -22,2 | 23,2 | -43,8 | 19,5 |
| Europa | 1,5 | 0,5 | -10,3 | 19,9 | -28,9 | 24,5 |
| Asia | 4,9 | -0,6 | -11,8 | 23,1 | -31,5 | 25,1 |
| Otras regiones ³ | 0,3 | 1,5 | -10,0 | 13,6 | -22,6 | 18,0 |
| PIB real a tipos de cambio de mercado | 2,9 | 2,3 | -2,5 | 7,4 | -8,8 | 5,9 |
| América del Norte | 2,8 | 2,2 | -3,3 | 7,2 | -9,0 | 5,1 |
| América Central y del Sur | 0,6 | 0,1 | -4,3 | 6,5 | -11,0 | 4,8 |
| Europa | 2,1 | 1,3 | -3,5 | 6,6 | -10,8 | 5,4 |
| Asia | 4,2 | 3,9 | -0,7 | 8,7 | -7,1 | 7,4 |
| Otras regiones ³ | 2,1 | 1,7 | -1,5 | 6,0 | -6,7 | 5,2 |

Otras regiones: África, Oriente Medio y CEI. Fuente: OMC



Impacto del Covid-19 en los puertos

La pandemia a nivel mundial, el cierre de fronteras, los estados de alarma decretados y el confinamiento de la población ha generado una problemática específica para los puertos de todo el mundo, algunas ajenas al propio puerto, y otras derivadas de la adaptación del mismo a las nuevas exigencias sanitarias. Según el nuevo **Barómetro** creado por la **Asociación Internacional de Puertos** para evaluar el impacto de en los puertos de todo el mundo (encuesta realizada a 67 puertos internacionales), los **PRINCIPALES IMPACTOS** en los puertos del Covid-19 han sido:

- **Aumento de la utilización de las instalaciones de almacenamiento**, lo que en algunos casos provoca una escasez de capacidad: hasta el 35% de los puertos lo indican para productos alimenticios, sanitarios y bienes de consumo. La demanda de mayor stocaje se reduce en los granes sólidos y líquidos.
- **Cancelación de líneas marítimas y del número de escalas** de los buques portacontenedores : algunos puertos por el cierre de determinadas actividades (construcción, industria) que implican menos importaciones o exportaciones; otros por la reprogramación de itinerarios, o por limitaciones gubernamentales.
- **Retrasos por los cambios en los procedimientos portuarios** (inspecciones sanitarias, distancia entre trabajadores, interrupciones en el puerto, etc. Solo un 25% de los puertos encuestados registran retrasos, en mayor o menor medida.
- La **disponibilidad de trabajadores portuarios** se ha visto afectada pero no obstaculizada, combinando trabajo presencial con teletrabajo.
- **Las dificultades y demoras en el transporte por carretera** está incidiendo negativamente en el funcionamiento de la actividad portuaria, generando también demoras en las cargas o recogidas, lo que incentiva más el transporte intermodal ferroviario.
- **Aumento de los certificados sanitarios , protocolos**, desinfecciones obligatorias e inspecciones sanitarias a los buques. Alrededor del 25% de los puertos encuestados, mientras que buena parte de los puertos africanos y sudamericanos las exigencias son menores.
- **Desequilibrios en la gestión de los contenedores**, aumentando los contenedores vacíos, y los costes asociados a ellos.



Los puertos españoles frente al Covid-19

Muchos de las Autoridades Portuarias españolas han adoptado medidas para aliviar a los concesionarios, proveedores y empresas clientes, en la situación de crisis económica provocada por la pandemia. El objetivo final es el apoyo al empleo y la competitividad del sistema productivo español.

Principales medidas adoptadas

- Anticipo de pagos a proveedores para generar liquidez.
- Aplazamiento de pago de tasas portuarias sin intereses (6 meses).
- Reducción o suspensión de tasas de concesiones, de ocupación, actividad y de buque a los concesionarios y autorizados.
- Bonificaciones a buques inactivos, servicios de pasajeros y líneas regulares de cabotaje.
- Acciones sociales, culturales, divulgativas.
- Aumento de la capacidad de almacenaje de contenedores.

Principales puertos

Autoridad Portuaria de Valencia

Puerto de Algeciras

Puerto de Barcelona

Puerto de Tarragona

Puerto de Cartagena

Puerto de Huelva

Puertos de Baleares

Puerto de Santander

.....

Tráfico de mercancías en 2020

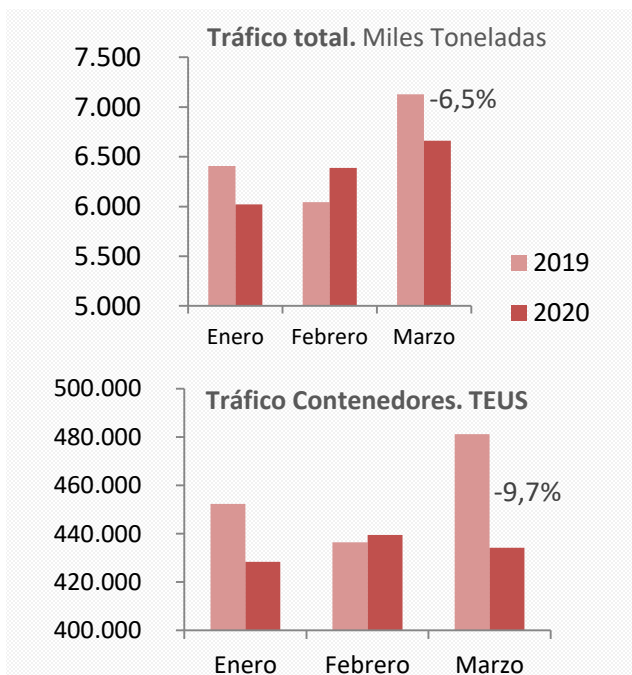


En los dos primeros meses de 2020, el tráfico marítimo de los puertos españoles experimentó un ligero retroceso del 1,5%.

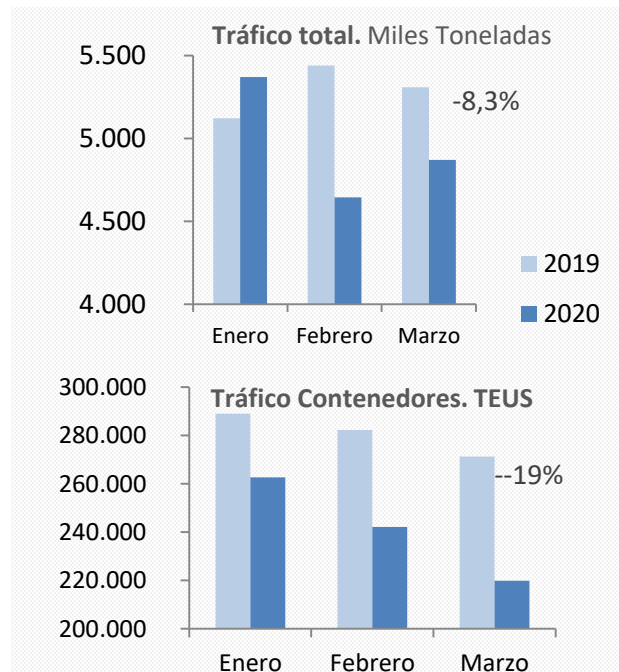
Los **datos de marzo** disponibles de algunos puertos, permiten deducir que el tráfico total se ha contraído pero de forma moderada. Algunos puertos como Huelva, Cartagena o Las Palmas registran incrementos, mientras que el de Tarragona retrocede un 38%.

Posiblemente, **la mayor incidencia del Covid-19** en la actividad de los puertos, tanto exterior, como nacional y en tránsito, **tendrá lugar en el mes de abril y mayo**, para recuperarse progresivamente en los siguientes meses.

Autoridad Portuaria de Valencia



Puerto de Barcelona



Comercio de contenedores

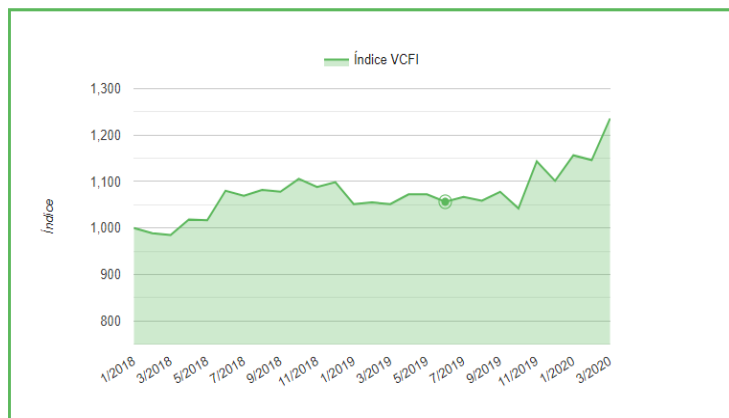


La APV elabora el **Valencia Container Freight Index (VCFI)**, para reflejar la evolución de las tarifas del mercado (**fletes**) de exportación de contenedores llenos por vía marítima desde Valenciaport. Este ha experimentado un **sensible incremento** en el primer trimestre de 2020, reflejando las consecuencias de la pandemia, especialmente en la ruta entre Lejano Oriente y Europa/Mediterráneo (donde el incremento alcanza el 42% en marzo):

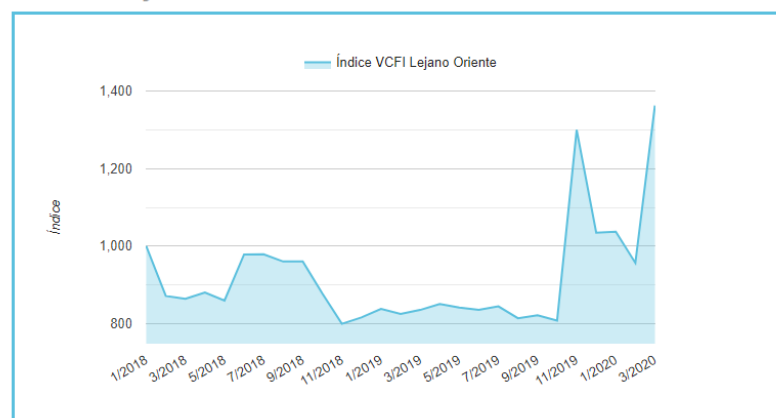
- Cancelación de servicios
- Congestión en los puertos chinos
- Aumento de los blank sailings

La extensión del shock de oferta y demanda en Europa y USA, puede provocar un aumento de los fletes en otras rutas marítimas en abril y mayor, si bien la fuerte caída del precio del combustible podría compensar parcialmente el coste de la cancelación de servicios y de los buques vacíos.

VCFI General



VCFI Lejano Oriente



El futuro de los puertos



Posiblemente, la crisis mundial generada por el Covid 19, suponga la acentuación de algunas de las **TENDENCIAS** que ya se venían observando en los últimos años, en lo que se refiere al tráfico marítimo de mercancías:

- ✓ **Intensificación del uso de la tecnología y los servicios digitales transfronterizos.** La adopción de plataformas virtuales como los Sistemas de Comunidad Portuaria (PCS), la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), la Información Integrada (IIS), y de herramientas como la tecnología Blockchain permitiría la continuidad operacional de los procesos para el comercio internacional y la logística nacional.
 - ✓ **Crecimiento moderado del tráfico marítimo** de mercancías a nivel mundial, en línea con el comercio mundial.
 - ✓ **Concentración de las rutas marítimas de las grandes navieras en puertos estratégicos, eficientes, competitivos y multimodales** dentro de la estructura logística de su área comercial.
 - ✓ **Mayor interrelación del Puerto con la realidad económica y social** cercana, que permita generar sinergias.
 - ✓ **Mayor inversión en mejorar el coste medioambiental**, tanto de los buques como de las infraestructuras portuarias.
 - ✓ La importancia de unos **procedimientos aduaneros eficientes, ágiles y estrictos** serán fundamentales para dotar de seguridad al tráfico de mercancías en una época en la que la **seguridad sanitaria** cobra un nuevo protagonismo.
 - ✓ **La profesionalización de los recursos humanos** que forman parte de la estructura de los puertos y de todos los agentes que interrelacionan con ellos, constituye un pilar fundamental de cara al desarrollo futuro de los mismos.
-

El futuro de los puertos



Para adaptarse a esas tendencias, los puertos españoles deben de enfrentarse a un conjunto de **RETOS**, entre los que cabe señalar:

- ✓ La **congestión** de camiones en el acceso a las terminales de contenedores **de los puertos de mayor tamaño**, agravada por la tendencia al gigantismo de los barcos.
- ✓ La **especialización de los puertos de menor tamaño** en la comercialización de determinadas mercancías
- ✓ La **adaptación global de los puertos a las nuevas tecnologías**, en un mundo que seguirá estando interconectado y tecnológicamente.
- ✓ El **cambio climático y las exigencias medioambientales**, particularmente más elevadas en el caso de la Unión Europea, donde se encuentra España.
- ✓ La creciente intermodalidad en el transporte de mercancías.

Superar todos estos retos implica el compromiso de los diferentes actores (autoridades portuarias, terminales, compañías cargadoras y empresas transportistas, entre otros) del transporte marítimo .

El futuro de los puertos



En la actual situación de crisis económica, los puertos constituyen en la economía española:

- **Un enclave logístico fundamental para impulsar las exportaciones** como motor para una nueva reactivación de la economía española (e internacional) una vez se levante el estado de alarma.
 - Un actor económico fundamental como **dinamizador de la zona en la que están situados**: en términos de empleo, inversión, valor añadido e innovación.
 - **Núcleos de conexión** entre las diferentes regiones costeras españolas como con los principales núcleos de actividad dinamizadores del mundo.
 - **Centros de innovación**, que dotan al tejido empresarial español de mayor **competitividad** frente al resto de mercados exteriores.
-